



Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras

ALEGACIONES AL ESTUDIO INFORMATIVO “AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA 11 DEL METRO DE MADRID. TRAMO PLAZA ELÍPTICA-CONDE DE CASAL” Y SU ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

Madrid, 4 de julio de 2019

Enrique Villalobos Juan, con DNI xxx, en calidad de presidente de la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAVM) y en representación de la misma, con domicilio en Camino de Vinateros, 53 bis, CP Madrid 28030, ante ese organismo comparece y como mejor proceda en derecho

Expone:

- Que analizado el Estudio Informativo de Ampliación de la LÍNEA 11 del METRO DE MADRID. TRAMO: PLAZA ELÍPTICA - CONDE DE CASAL esta Federación considera como más favorables las Alternativas 1 y 3. La 1 cubre mejor el territorio al proponer la implantación de una estación que cubriría el sur del Distrito de Arganzuela y la 3 ofrecería mejor conectividad con la Red de Transporte de Madrid al permitir la estación de Embajadores no solo una conexión con L3 sino que permite una conexión complementaria con L5 en Acacias y con la C5 y el Pasillo Verde de la Red de Cercanías ferroviarias.
- Que no consta en el Estudio Informativo de Ampliación de la LÍNEA 11 del METRO DE MADRID. TRAMO: PLAZA ELÍPTICA - CONDE DE CASAL un Estudio detallado de Movilidad en la ciudad de Madrid que analice las repercusiones que sobre la misma van a tener las afecciones al tráfico, rodado, peatonal y ciclista, y a la red de buses de EMT y los previsibles cortes de servicio, aunque

sean cortos en el tiempo, de las Líneas 1, 6 y 3 del Metro de Madrid derivados de la ejecución de las nuevas estaciones de Atocha, Conde de Casal y Palos de la Frontera y de las ventilaciones de todas las interestaciones del túnel, salidas de emergencia, etc., buena parte de la cuales se ubican en calzadas y aceras de la ciudad.

- Que una buena parte de los barrios de Comillas (barrio 111, 22248 vecinos con una densidad de 334 vecinos/ha) y de Opañel (barrio 112, 32492 vecinos con una densidad de 293 vecinos/ha) del Distrito de Carabanchel y del barrio de Moscardó (barrio 125, 25726 vecinos con una densidad de 283 vecinos/ha) del Distrito de Usera de la ciudad de Madrid carecen, a una distancia razonable, de servicio de Metro cuando el trazado en planta de la Ampliación de la LÍNEA 11 del METRO DE MADRID. TRAMO: PLAZA ELÍPTICA - CONDE DE CASAL, tanto de la alternativa 1 como de la alternativa 3 del citado Estudio Informativo, atraviesan el citado barrio de Comillas por las proximidades del parque de Comillas y de los barrios de Opañel y Moscardó.

Es necesario tener en cuenta que, suponiendo que se dispusiera una estación con acceso en las proximidades de la confluencia de las calles Baleares y Miguel Soriano, un círculo con centro en dicho punto de radio 500 metros cubriría un área de unas 70 hectáreas (descontando la Avenida de Santa María de la Cabeza) que con una densidad media de 300 habitantes/ha (de los barrios de Comillas, Opañel y Moscardó) nos daría una población afectada de 21.000 vecinos. El Barrio de La Fortuna de Leganés, por ejemplo, servido actualmente por la estación de la Fortuna de la L11 tiene un censo total de 13265 vecinos, inferior al conjunto de vecinos de los barrios de Comillas, Opañel y Moscardó (estos a través del puente de los Capuchinos) que podrían ser afectados por la estación propuesta. De otro lado, parte de los actuales usuarios de L6 (Usera) y L5 (Marqués de Vadillo y Urgel) de los citados barrios podrían ser captados por la L11 porque va a ofrecerles tres interconexiones de la red de Metro muy potentes y atractivas, Palos de la Frontera, Atocha RENFE y Conde de Casal.

Por otra parte en la propia resolución del Secretario General Técnico De La Consejería De Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de

Madrid por la que se somete al trámite de información pública el ESTUDIO INFORMATIVO se dice:

“Se proyectarán, de manera adicional a las ya descritas (Conde de Casal, Atocha RENFE y Palos de la Frontera), dos estaciones intermedias distintas a las anteriormente relacionadas, a no ser que finalmente no resulten necesarias de acuerdo a los resultados del estudio de demanda”. Resulta claro que la demanda de la propuesta estación de Comillas va a ser en cualquier caso muy superior a estaciones ya existentes, como la de La Fortuna. A pesar de ello el Anejo nº 9 a la Memoria del Estudio Informativo, Estudio de Demanda (E.D.), no ha contemplado en ningún momento la posibilidad de emplazar una estación entre el río Manzanares y la Plaza Elíptica, por lo que no se ha podido evaluar y analizar su correspondiente demanda, dando la sensación de que el E.D. partía con ideas preconcebidas, descalificando sin analizarla dicha opción.

El estudio de demanda carece de un análisis de la accesibilidad y conectividad de los barrios por donde puede transcurrir la traza de la prolongación de la línea 11. Recordemos algo básico y es que la prolongación de la Línea 11 de Metro no se tiene a sí misma como objetivo, mejorando de paso la propia red de Metro, sino que sus objetivos deben ser mejorar y ofrecer más y mejor servicio a TODA la ciudad de Madrid. En ninguna parte del estudio informativo se hace un análisis de los diferentes barrios y distritos y su oferta actual de transportes. Por el contrario, se trata de un estudio de demanda ensimismado en la propia red de metro, sin levantar los ojos a lo que hay en superficie.

Se ha utilizado el modelo de transporte del CRTM, partiendo de las matrices origen-destino actualizadas de la EDM`04 por la ESM`14 y con la red de transporte público del año 2017, introduciéndose las alternativas de la prolongación de la L11 con la localización de las estaciones definidas a priori. De esta manera el modelo lo único que hace es asignar la demanda existente a la nueva red con la inclusión del nuevo tramo de la línea 11. Esta metodología pasa por alto estudiar otras posibles estaciones diferentes a las pre-asignadas, de manera que resulta imposible ver la conveniencia de otras estaciones (y trazados asociados) diferentes a las decididas de antemano, soslayando cualquier posibilidad de demanda potencial por una nueva ubicación o de una

distribución modal diferente. No se analiza el posible reparto modal ya que “no se están recogiendo captaciones del vehículo privado” como el propio estudio afirma. En definitiva, el aumento de viajeros que señala el punto 4 del estudio de demanda no es más que un trasvase modal de otros modos de transporte público, esencialmente del autobús. Por lo tanto, se orilla sin complejos cualquier estudio de accesibilidad o conectividad en el ámbito de estudio y de aumento de demanda potencial por un aumento de servicio en zonas con escasa oferta de transporte público. Este déficit se mantiene respecto a los años horizonte establecidos. Llama poderosamente la atención que el estudio reconoce no haber analizado el impacto de Madrid Central, ya implantada en el año 2019 con anterioridad al propio estudio de alternativas.

El estudio no justifica la necesidad de una estación en Madrid Río. Debido a su proximidad al río esta estación en todo su entorno sur tiene un área de captación que carece de la potencial generación de viajes y solo tiene carácter de atracción de viajes que (como el propio estudio de demanda señala: existe una “incertidumbre” al respecto, dado que son viajes “basados principalmente en el ocio, deporte u otras actividades”) son motivos de viaje no recurrentes y generalmente estacionarios. Sin poner en tela de juicio la necesidad de esta estación, puede ser un ejercicio elocuente contrastar esta ubicación con la localización de una estación que dé servicio a los barrios de Comillas y Moscardó.

A modo de comparación para la ubicación de cada una de las estaciones propuestas, mostramos la oferta de transporte a menos de 500 metros de distancia en red de ambas localizaciones para el bus y de 1.000 metros para los modos ferroviarios, la contemplada en el estudio en Madrid Río y la adicional que se demanda en esta alegación de Comillas.

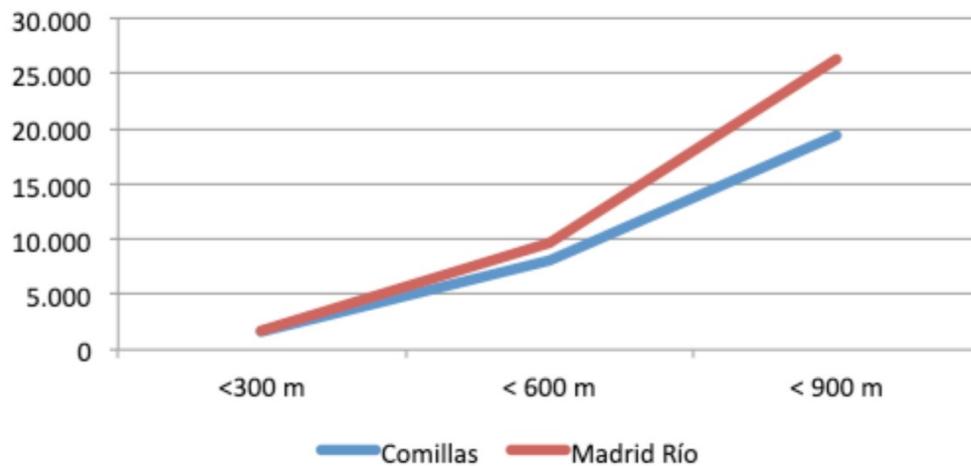
Comillas			
Metro			
estación	Marqués de Vadillo	Urgel	Plaza Elíptica
distancia	750	1.200	1.100
EMT			
líneas	E1, 55, 60	116	
distancia	250	260	

Madrid Río					
Metro					
estación	Acacias	Pirámides	Embajadores	Palos de la Frontera	Delicias
distancia	900	1.000	1.100	1.100	1.100
Cercanías					
estación	Pirámides	Delicias			
distancia	1.100	1.200			
EMT					
líneas	18	62	E1, 55, 60	6, 59, 78, 85 y	148
distancia	100	120	200	500	

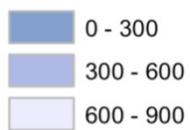
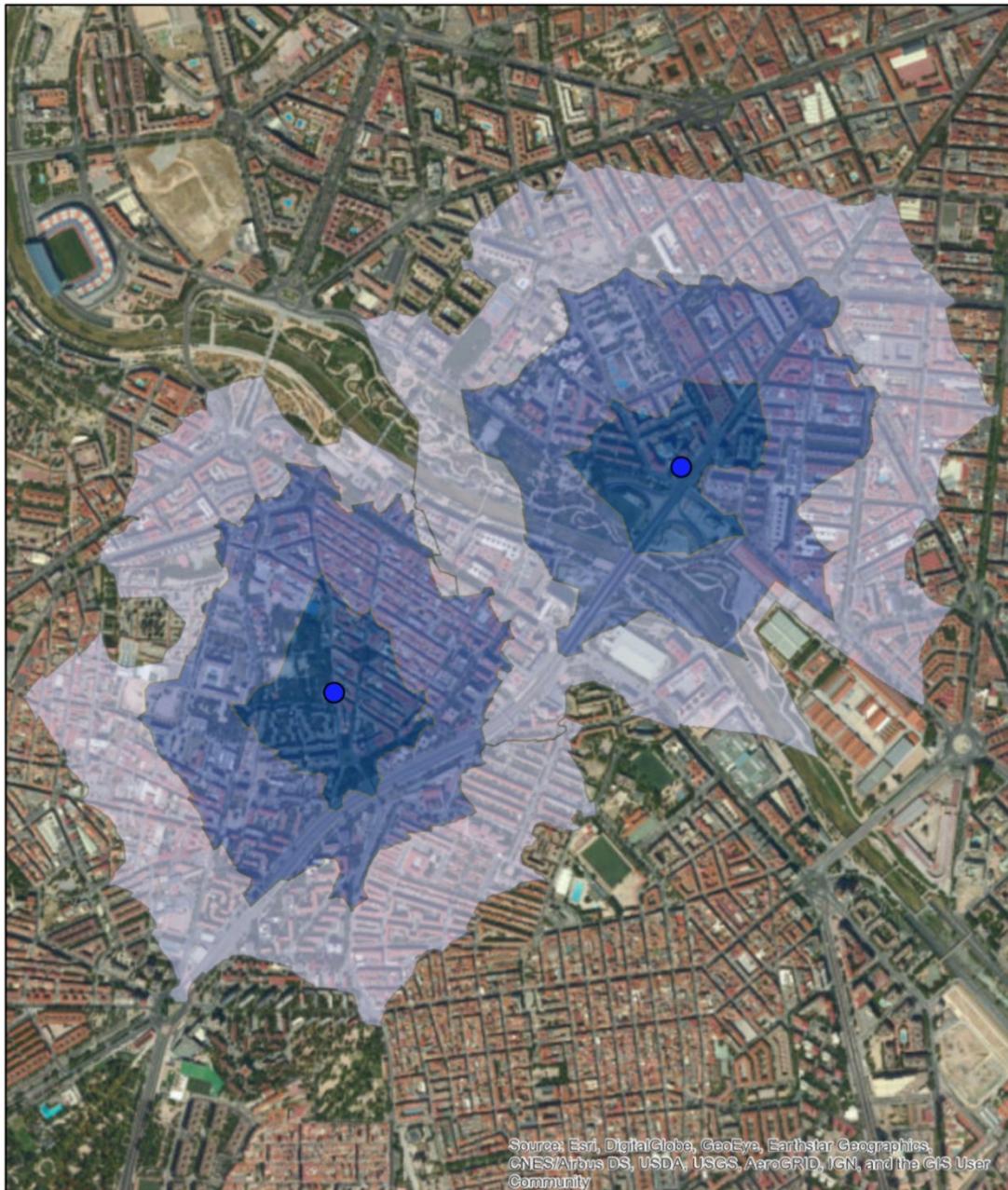
A continuación se analiza la accesibilidad del número de viviendas existentes en relación con la distancia en red a las ubicaciones de las estaciones propuestas.

	<300 m	< 600 m	< 900 m
Comillas	1.630	8.088	19.477
Madrid Río	1.650	9.724	26.288

Viviendas según distancia en red



DISTANCIAS EN RED A LAS ESTACIONES DE COMILLAS Y MADRID RIO



A modo de conclusión sobre la oferta actual de transporte, la oferta en el entorno de la ubicación de la estación de Madrid Río propuesta es mucho mayor que en Comillas/Moscardó. Del análisis de accesibilidad, vemos que el número de viviendas beneficiadas por una nueva estación de metro es prácticamente idéntico para ambas ubicaciones hasta el rango de 600 metros. A partir del cual se vería más población beneficiada en el caso de Arganzuela, aunque es precisamente a partir de ese rango cuando ya la población de esta zona dispone de otras ofertas de transporte ferroviarias de metro y cercanías que serían redundantes. Además, la oferta para la primera milla de accesibilidad a otros modos de transporte para estas paradas es mucho mayor también en el caso de Madrid Río. Nótese que en el caso de Comillas / Moscardó no se dispone siquiera de servicio bicimad.

Por todo ello, no parece aceptable ni justificable renunciar al estudio de una estación en la zona de Comillas que, dando servicio a esta zona y a la anexa de Moscardó, ambas con un déficit de transporte público importante, reúne condiciones similares a la estación propuesta de Madrid Río. No disponer de esta estación, que se justifica por la propia distancia que se quedaría sin cubrir (más de dos kilómetros), dejaría sin una solución de metro a estos barrios tradicionalmente abandonados en infraestructuras de transporte público. Barrios exteriores a la M30, tradicionalmente peor atendidos y que se encuentran en un entorno de graves problemas de calidad del aire que no encontraría solución alguna en la prolongación de la línea 11.

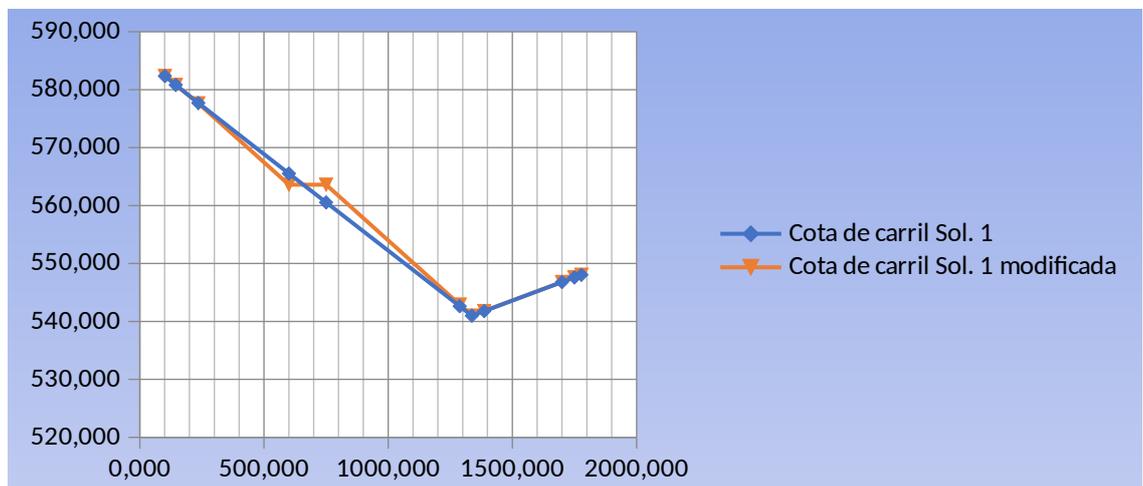
El hecho de introducir la estación de Comillas supone, obviamente, una subida de la pendiente entre el río y la alineación recta y horizontal de 150 m. necesaria para la estación de Comillas (la pendiente pasa de 33,3 milésimas a aproximadamente 38,5 milésimas en 587 metros) y entre dicha alineación y el fondo de Saco existente de Plaza Elíptica (la pendiente pasa de 33,4 milésimas a aproximadamente 38,5 milésimas en 365 metros). En los siguientes cuadros y esquemas puede verse dicha modificación:

Alzado Trazado Solución 1

Propuesta modificación Alzado Trazado Solución 1

PK	Cota	Pendiente
100,797	582,368	-0,0350
144,797	580,835	-0,0348
235,325	577,726	-0,0343
600,000	565,547	-0,0334
750,000	560,552	-0,0333
1287,906	542,640	-0,0333
1337,239	540,996	-0,0333
1386,572	541,785	0,0160
1700,000	546,800	0,0160
1750,000	547,600	0,0160
1778,000	548,048	0,0160

PK	Cota	Pendiente
100,797	582,368	-0,0350
144,797	580,828	-0,0350
235,325	577,660	-0,0350
600,000	563,620	-0,0385
750,000	563,620	0,0000
1287,906	542,910	-0,0385
1337,239	541,011	-0,0385
1386,572	541,800	0,0160
1700,000	546,815	0,0160
1750,000	547,615	0,0160
1778,000	548,063	0,0160



La pendiente de 38,5 milésimas, que subirá ligeramente al introducir las transiciones, es superior a lo indicado en el Documento Técnico de METRO DE MADRID “Geometría de Vía”, donde se señala como pendiente máxima admisible la de 35 milésimas, sin embargo hay bastantes tramos de la red en los que durante mayor longitud se alcanzan y superan las 40 milésimas. Así, por

solo citar Líneas en las que circulan trenes similares a los que circularán en L11 (composiciones MRSSRM 7000, 8000 ó 9000), tenemos:

- o L6 Tramo Alto de Extremadura-Puerta del Ángel aprox. 850 m. con 4%
- o L6 Tramo P.Pio-Argüelles aprox. 1100 m. con -4%
- o L6 Tramo Conde de Casal-Sainz de Baranda aprox. 650 m. con -3,6%
- o L10 Tramo Lago-P. Pío aprox. 500 m. con 4% y aprox. 1000 m. con -4%
- o L11 Tramo San Francisco-Carabanchel Alto aprox. 800 m. con -3,8%
- o L11 Tramo La Peseta-La Fortuna aprox. 600 m. con -4,1%

Por lo cual dichos tramos de L11 no dejarían de ser anomalías dentro de la colección de casos anómalos ya existentes en la red.

Finalmente hay que señalar que el trazado en planta en la zona del Parque de Comillas deberá trasladarse en planta hacia el Oeste del orden de 20 metros para poder ejecutar la estación, de aproximadamente 29 metros de profundidad (inferior a la de la propuesta en la Alternativa 1 en Palos de la Frontera), mediante pantallas por lo que al menos se afectarán 150 m. x 45 m. del parque. Dicha importante afección es similar a la que sufrió el Parque Serafín Díez Antón del barrio de La Fortuna de Leganés para ejecutar la estación de la L11 de La Fortuna sin que en la actualidad pueda reconocerse la zona afectada, entre 2008 y 2010, por las obras.

La construcción de la estación de Comillas supondría la transformación del pozo de extracción/salida de emergencia en pozo de extracción/pozo de ventilación, la supresión del pozo de ventilación de la c/Baleares, la supresión del pozo de mantenimiento de la tuneladora/salida de emergencia de la calle Antonio López y la transformación del pozo de bombeo de Madrid Río en pozo de mantenimiento de la tuneladora/pozo de bombeo/pozo de ventilación al resultar innecesarias las salidas de emergencia de túnel entre Plaza Elíptica y Madrid Río. Se anexan a continuación dos planos en los que puede verse una propuesta de planta de la estación (similar a la de Carabanchel Alto) y la ocupación que supondría en el Parque la construcción de la misma.

En consecuencia

Solicita:

- Que se redacte un Estudio detallado de Movilidad en la ciudad de Madrid ajustado a las afecciones a la red de Transporte de la Ciudad y a la circulación motorizada, peatonal y ciclista por la Alternativa finalmente seleccionada, con las correcciones y adiciones derivadas del proceso de Información Pública, en los términos antes expuestos. Que dicho Estudio se añada al Proyecto de Construcción que como resultado de la DIA y del proceso de Información Pública debe ser redactado para ejecutar las correspondientes obras.
- Que se incluya en la redacción del Proyecto de Construcción que, como resultado de la DIA y del proceso de Información Pública, debe ser redactado para ejecutar las correspondientes obras, la estación de Comillas a situar en el borde Este del Parque de Comillas paralela a la calle Baleares.

Fdo. Enrique Villalobos juan