

ATT Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid.

La Asociación Vecinal de Comillas con NIF G286665156, con domicilio fiscal en Calle Inmaculada Concepción 41, 28019 Madrid, declarada de utilidad pública, expone que :

Habiéndose presentado el 27 de Mayo de 2019 Resolución del Secretario General Técnico de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras por la que se somete al trámite de información pública el estudio informativo "Ampliación de la línea 11 del metro de Madrid. Tramo plaza Elíptica-Conde de Casal" y su estudio de impacto ambiental, publicado el anuncio en el BOCM de 31 de mayo de 2019.

La propia resolución de la Secretaría General Técnica que resuelve en su punto "**PRIMERO.- Someter al trámite de información pública, por plazo de treinta días hábiles, el Estudio Informativo "Ampliación de la Línea 11 del Metro de Madrid. Tramo: Plaza Elíptica Conde de Casal", así como el Estudio de Impacto Ambiental relativo al mismo, que afecta íntegramente al municipio de Madrid, mediante la inserción del correspondiente anuncio en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid, y en el Tablón de Anuncios del Ayuntamiento de Madrid, a los efectos previstos en la legislación ambiental autonómica y estatal aplicable.**"

Y en el "**TERCERO.- Otorgar trámite de audiencia por idéntico plazo de treinta días hábiles a asociaciones y organizaciones**", entre las que se encuentra detallada nuestra asociación.

Abierto por dicha resolución el trámite potestativo, por lo que el órgano resolutorio puede acordar su apertura.

El art. 83.1 de la Ley del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas establece que cuando la naturaleza del procedimiento lo requiera "*se podrá acordar un período de información pública*".

Con los efectos establecidos en el artículo 83.4 de dicha Ley y siguiendo los medios establecido en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015. Comparece la Asociación Vecinal de Comillas presentando alegaciones en el periodo de información pública.

ALEGACIONES:

En los estudios realizados entre 2010 y 2011, por la consejería de Transportes planteaban una primera etapa de prolongación de la línea con inicio en Plaza Elíptica, en dichos estudios se veía la necesidad de la construcción de una **estación de Metro en el Barrio de Comillas** y preveían su construcción.

De hecho, en el punto **3. DESCRIPCIÓN DEL ESTUDIO** dentro del subpunto **3.1. INTRODUCCIÓN**, el propio documento en la figura 4, destaca la previsión de los anteriores estudios realizados de la construcción de esta estación de Metro en el Barrio de Comillas. Pero el estudio presentado, obvia este antecedente de hecho, a la hora del desarrollo de esta previsión.

En el año 2016, se presentaron 10.000 firmas en registro, en la que se solicitaba la ampliación de la Línea 11 de Metro y la construcción en dicha ampliación en el trazado de una Estación de Metro en el barrio de Comillas.

El informe de supervisión del Estudio informativo ya nos indica que entre las alternativas planteadas será la Alternativa 1 la que ha tenido mayor ponderación y por tanto, la elegida entre las tres planteadas en el estudio. Asimismo, dicho proyecto presentado según dicta,

en el documento nº1 de la memoria, el trayecto más probable de ejecución será la alternativa 1 en el punto **3.3 Alternativas estudiadas**, la alternativa 1 del **punto 3.3.1**.

En la propia descripción de la **alternativa 1** desarrolla *“Desde el pozo de extracción, el trazado continúa siguiendo la alineación del Paseo de Santa María de la Cabeza, hasta que aproximadamente a la altura del PK 0+350, el túnel abandona el Paseo para buscar la alineación de la Calle Baleares. El trazado en planta no es, obviamente, el más directo para cumplir el objetivo descrito de ubicar la estación de Madrid Río, pero es necesario generar desarrollo suficiente del túnel para poder pasar bajo las estructuras de la M-30. A la altura del PK 0+703, se emplaza un pozo de ventilación de túnel (PV1), de 31m de profundidad, cuya ejecución se realizará en el ámbito del Parque de Comillas, lugar donde se ubicará la correspondiente reja de ventilación en superficie. Aproximadamente a la altura del PK 0+900, el túnel abandona la alineación de calle Baleares para buscar la alineación curva que le lleve al cruce del río Manzanares. Antes del mismo, a la altura de la calle Antonio López, se ubica una segunda salida de emergencia (SE2, PK 1+124), de 31m de profundidad. El pozo asociado a esta salida de emergencia está previsto que sirva como pozo de mantenimiento de la tuneladora, por lo cual se dimensiona a tal efecto.”*

Teniendo en cuenta dicha descripción, está obviando la necesidad planteada en anteriores estudios de la necesidad de la construcción de una estación de Metro en el Barrio de Comillas. Asimismo describe que tendrá una salida de emergencia en este barrio como, también una reja de ventilación en superficie en el Parque de Comillas. Infraestructuras ambas que evidencian también la necesidad de la construcción de una estación en el barrio de Comillas, dado que dichas infraestructuras son suficientemente innecesarias si se construyere una estación en nuestro barrio de Comillas.

Asimismo, indicar que según el Compendio de Normas Urbanísticas del Ayuntamiento de Madrid, en el Plan General de Ordenación Urbana, actualizado al 2 de Septiembre de 2017, el Parque de Comillas, lugar donde prevé la construcción de la reja de ventilación tiene una consideración de Zona Verde Según el Artículo 3.1.2 de dicho Plan General de Ordenación Urbana en su punto a) subpunto ii) es una zona que integran la estructura general del territorio. Y al ser considerado zona Verde, no puede tener una zona de emisión de gases que podrían ser emitidos por la rejilla de ventilación propuesta en el estudio. Siendo contrario a la normativa municipal al respecto.

En el punto **2.2. ÁMBITO** del estudio, ya en su punto 5 dice *“Se proyectarán, de manera adicional a las ya descritas, 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.”*

Así pues, en el **3.6 ANÁLISIS DE DEMANDA** los datos presentados por el estudio difieren de los datos que presenta Metro de Madrid en los diferentes Resúmenes de Demanda anual y pormenorizados. Teniendo en cuenta, los datos publicados por Metro de Madrid la Línea 11 en Enero de 2019 489.532 en la Demanda anual acumulada, en Febrero 2019 963.010, en Marzo 2019 1.477.106, y en Abril 2019 1.939.660. Vistos los datos publicados por Metro Madrid, se vislumbra una clara tendencia al alza progresiva en la Demanda anual acumulada en la Línea 11.

Si Además en perspectiva con las estaciones más cercanas al área de influencia del Barrio de Comillas, que no ha sido tenido en cuenta en el Estudio, podemos ver que, según los Datos de Metro Madrid en la Estación de Marqués de Vadillo en 2014 tuvieron 3.165.967 entradas, teniendo en ese año 5.662.782 utilizaciones. En 2015 3.203.927 entradas,

teniendo ese año 5.749.464 utilizaciones. En 2016 tuvo 3.314.994 entradas, teniendo ese año 5.865.619 utilizaciones. En 2017 tuvo 2.989.589 entradas, teniendo ese año 5.301.032 utilizaciones. En 2018 3.509.859 entradas, teniendo ese año 6.162.511 utilizaciones.

La Estación de plaza Elíptica en 2014 tuvo entradas 5460220, teniendo ese año 16255227 y 4534077 utilizaciones en sus dos líneas. En 2015 tuvo 5529348 entradas y 16300721 utilizaciones. En 2016 tuvo 5684934 y tuvo ese mismo año 16973040 y 8639834 utilizaciones en sus dos líneas. En 2017 tuvo 6120400 entradas y 18665681,9505518 utilizaciones en sus dos líneas. En 2018 tuvo 6546797 entradas y 18378024,8173403 en sus dos líneas.

En La Estación de Usera 2014 tuvo 3737017 entradas, y ese año tuvo 8040773 utilizaciones. En 2015 tuvo 3669767 entradas y 7424088 utilizaciones. En 2016 tuvo 3826685 entradas y 7653121 utilizaciones. En 2017 tuvo 4266895 entradas y 9020881 utilizaciones. En 2018 tuvo 4720342 entradas y 8101879 utilizaciones.

Como se puede extraer de los datos publicados por Metro Madrid, todas las estaciones cercanas al área de influencia del Barrio de Comillas tienen una clara tendencia alcista, tanto a la contabilización de las entradas como en las utilizaciones. Por ende, una construcción de una nueva estación en este barrio, descongestionaría las estaciones de Metro cercanas.

Según el Banco de Datos del Ayuntamiento de Madrid en mayo de 2019 el barrio de Comillas tiene una población de 22.676 habitantes, de los cuales 6.815 son mayores de 60 años. Siendo este dato, obviado en la necesidad de demanda propuesta en el estudio, y una cifra de demandantes bastante alta, a la que podíamos sumar parte de los 33.354 Habitantes del barrio de Opañel y de los 26.757 del barrio de Moscardó, colindantes y potenciales usuarios de dicha estación, y si se tiene en cuenta otras actuaciones de Metro en la L11, como el Barrio de la Fortuna de Leganés, por ejemplo, tiene un censo total de 13.265 personas, inferior al conjunto de los Barrios de Comillas, Opañel y Moscardó (estos a través del Puente de los Capuchinos) que podrían ser afectados por la estación propuesta.

También habría que tener en cuenta en la propuesta de estación en Comillas, el uso de actuales usuarios de la Línea 6 (Usera) y de la L5 (Marques de Vadillo y Urgel), por las interconexiones que se han diseñado.

Resulta claro que la demanda de la propuesta de la estación de Comillas va a ser en cualquier caso muy superior a estaciones ya existentes, como la de La Fortuna.

En el anejo 9 a la Memoria , Estudio de Demanda, no ha contemplado en ningún momento emplazar una estación entre Plaza Elíptica y Madrid Río, por lo que no se ha podido evaluar la demanda, dando la sensación de tener ya un estudio preconcebido, descalificando la opción de Comillas sin haberla analizado.

Hay que añadir que en el estudio no pormenoriza que en el Barrio de Comillas existe un déficit de servicio por parte de la EMT por sólo existir dos líneas de autobuses la Línea 116 y la Línea 23, ambas circulan por el perímetro del barrio, habiendo una gran distancia desde las paradas de ambas líneas a múltiples zonas del barrio, argumento entre otros detallados de las necesidades de la nueva estación.

En ninguna parte del estudio informativo se hace un análisis de los diferentes barrios y distritos y su oferta actual de transporte, que responde a un planteamiento de la propia red de metro, sin tener en cuenta lo que hay en superficie, utilizando modelos que ya definían las estaciones a priori y por otro lado tampoco en el estudio se justifica una estación en Madrid Río, salvo criterios de "ocio, deporte u otras actividades".

Dado que el estudio, dice que desde el punto de vista territorial, y funcional, el terreno es

el más propicio para el trazado, dado que ha sido ponderado para obtener la alternativa que ofrezca un mejor servicio al usuario, la ausencia de estos factores a la hora de ser tenidos en cuenta en la ponderación desvirtualiza la funcionalidad, y las necesidades reales de la población. No atendiendo estas necesidades desde el punto de vista de un mejor servicio y de atención poblacional, y desde el punto de vista territorial olvida la población del territorio descrita anteriormente.

En el punto **3.10. DISEÑO DE ESTACIONES** hace referencia a la distancia que habrá en la Alternativa 1 de dicho proyecto entre las estaciones, describiendo una distancia entre la estación de Plaza Elíptica y Madrid Río de 2.150 metros, entre Madrid Río y Palos de la Frontera de 1.248 metros, entre Palos de la Frontera y Atocha Renfe 865 metros y entre Atocha Renfe y Conde de Casal de 1.451 metros. **Siendo por tanto, la distancia entre Plaza Elíptica y Madrid Río, más del doble de la distancia prevista entre otras de las estaciones** descritas en el proyecto de ampliación. Por consiguiente, parece ser necesario que en esa distancia para mantener la distancia media entre estaciones de la ampliación de la línea habría que construir una estación en el barrio de Comillas. Contrastando con la descripción del diseño de las estaciones se da la posibilidad de cumplimentar todos los objetivos requeridos y seguir los criterios de funcionalidad, movilidad y accesibilidad, de seguridad y de mantenimiento, así como criterios estéticos y arquitectónicos que le propio estudio plantea.

Teniendo en cuenta el trazado proyectado de la ampliación de la Línea 11 en la Alternativa 1, en dicho trayecto, cabe la posibilidad como se está desglosando, de la construcción de una estación sobre dicho trazado, que si además tuviere dos salidas al principio y al final de la futura estación ampliaría el sector del ámbito de influencia de la estación aumentando la capacidad de servicio por parte de la ampliación de la Línea 11.

En el Estudio no se ha tenido en cuenta que la Estación remota de medición de la calidad del aire ubicada en la Plaza Fernández Ladreda es la que presenta de **la que peores cifras ha registradas** en cuanto a la presencia de dióxido de nitrógeno (NO₂) de toda la ciudad en las diferentes mediciones que registra dicha estación. Una nueva estación de metro en el barrio de Comillas reduciría la necesidad de utilización de transporte privado emisor de dichos gases contaminantes y por tanto, contribuiría a la reducción de las cifras registradas en la estación medidora y mejorando la calidad del aire de la zona, y por consiguiente de la ciudad de Madrid.

Solicitamos, asimismo, desde la Asociación Vecinal de Comillas la creación de una Comisión de seguimiento en el desarrollo de todo el proyecto de ampliación de la Línea 11 de Metro en el que sean partícipes las asociaciones y entidades detalladas en la Resolución de la Secretaría General Técnica en el punto **TERCERO**, con la finalidad de ser atendido el principio de audiencia en todo momento del proceso, y siguiendo los principios de transparencia y participación ciudadana que rigen por nuestro ordenamiento jurídico.

En consecuencia, la Asociación Vecinal de Comillas

SOLICITA

- **Que se incluya en la redacción del proyecto de construcción, la estación del Metro de Comillas, a situar en borde este del Parque de Comillas, paralelo a la calle Baleares**
- **Creación de una Comisión de seguimiento en el desarrollo de todo el proyecto de ampliación de la L11, en el que estén representadas las asociaciones y entidades detalladas en la Resolución de la Secretaria General**

Técnica