



NOTA INTERNA

FECHA: 29/1/2019 **N/REFERENCIA:** SGIMT 2019/021

DE: SUBDIRECCIÓN GENERAL DE IMPLANTACIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES

PARA: SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

ASUNTO: INFORME DE LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE IMPLANTACIÓN DE LA MOVILIDAD Y TRANSPORTES, EN RELACIÓN CON LA APROBACIÓN INICIAL DE LA MODIFICACIÓN DEL PGOUM DE 1997 PARA EL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" Y EL APE 05.27 "COLONIA CAMPAMENTO", EN LOS TÉRMINOS QUE FIGURAN EN EL EXPEDIENTE, PARA LA DEFINICIÓN DE LAS DETERMINACIONES Y PARÁMETROS DE ORDENACIÓN DE LA OPERACIÓN URBANÍSTICA "MADRID NUEVO NORTE" CON LA CREACIÓN DE UN APR 05.10 "ESTACIÓN CHAMARTÍN" Y TRES ÁREAS DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO DENOMINADAS APE 08.20 "MALMEA-SAN ROQUE-TRES OLIVOS", APE 08.21 "LAS TABLAS-OESTE" Y APE 05.31 "CENTRO DE NEGOCIOS CHAMARÍN" INCLUYÉDOSE PARA ESTAS DOS ÚLTIMAS LA DELIMITACIÓN DE UNA UNIDAD DE EJECUCIÓN EN CADA UNA, A EJECUTAR P'OR EL SISTEMA DE COMPENSACIÓN.

Adjunto se remite informe técnico sobre el asunto de referencia.

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE IMPLANTACIÓN
DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES


Fdo.: Raúl Toribio Rubio







INFORME TÉCNICO

INFORME DE LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE IMPLANTACIÓN DE LA MOVILIDAD Y TRANSPORTES, EN RELACIÓN CON LA APROBACIÓN INICIAL DE LA MODIFICACIÓN DEL PGOUM DE 1997 PARA EL APR 08.03 "PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA" Y EL APE 05.27 "COLONIA CAMPAMENTO", EN LOS TÉRMINOS QUE FIGURAN EN EL EXPEDIENTE, PARA LA DEFINICIÓN DE LAS DETERMINACIONES Y PARÁMETROS DE ORDENACIÓN DE LA OPERACIÓN URBANÍSTICA "MADRID NUEVO NORTE" CON LA CREACIÓN DE UN APR 05.10 "ESTACIÓN CHAMARTÍN" Y TRES ÁREAS DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO DENOMINADAS APE 08.20 "MALMEA-SAN ROQUE-TRES OLIVOS", APE 08.21 "LAS TABLAS-OESTE" Y APE 05.31 "CENTRO DE NEGOCIOS CHAMARTÍN" INCLUYÉNDOSE PARA ESTAS DOS ÚLTIMAS LA DELIMITACIÓN DE UNA UNIDAD DE EJECUCIÓN EN CADA UNA, A EJECUTAR POR EL SISTEMA DE COMPENSACIÓN.

En cuanto a los análisis y necesidades de movilidad:

La documentación aportada incluye dentro del Anexo 14 un Estudio de Tráfico y Movilidad de estructura adecuada. Los valores del modelo empleado en algunas zonas no coinciden con los usados en el modelo manejado por esta Subdirección, pero dado que el modelo empleado se usa de la misma manera en todos los análisis y estudios del ámbito, se considera que no suponen modificaciones significativas en las conclusiones del informe.

Las estructuras elevadas parece que con la capacidad planteada son suficientes para las intensidades de circulación de vehículos esperadas, sin que se produzca estrangulamiento en los citados ejes norte-sur con unas capacidades de viario suficientes para soportar las intensidades previstas.

Dentro de los aspectos referidos al transporte público se indica que en el Anexo 24, donde se recoge la infraestructura del Intercambiador de transportes, no hay ninguna referencia al espacio en superficie que debería destinarse a los autobuses de los servicios regulares de uso especial, utilizados como lanzaderas de empresa, y discrecionales en general, que ocupan un gran espacio actualmente junto a la Estación de Chamartín. Se desconoce si se ha considerado alguna otra solución para este tema o algún otro espacio.

El estudio de las necesidades de transporte público en cuanto a las infraestructuras necesarias y la tipología de los mismos tiene que ser objeto de una modelización multimodal que actualmente no se ha realizado.



En cuanto a los diseños de las soluciones técnicas:

Pese a su carácter indicativo se observa un sobredimensionamiento de los carriles de circulación que deberá compensarse en los diseños definitivos para evitar problemas de velocidades excesivas.

Las definiciones de las infraestructuras ciclistas no se pueden considerar adecuadas más allá de su necesidad de existencia, siendo su definición y diseño objeto de un estudio pormenorizado posterior.

Por otra parte sucede lo contrario en las secciones de infraestructuras enterradas, donde se dan secciones muy estrictas. Tanto para evacuación, como en el paso inferior de Antonio Cabezón, como por intensidad en el túnel de Tres Olivos.

Siguiendo en la misma línea se considera que las intersecciones planteadas son a modo orientativo y nunca con carácter vinculante, ya que los estudios de movilidad planteados no valoran el funcionamiento de las mismas.

Cabe indicar que el Puente de Agustín de Foxá, en su solución técnica, plantea unos requerimientos de espacio en cuanto a la plataforma sobre las calzadas de Calle 30 con la estructura subterránea de las vías de ferrocarril que deberían ser comprobados para que no resulte inviable técnica ni económicamente su ejecución.

En cuanto a la accesibilidad universal:

Por su objeto y alcance, una figura de planeamiento general no llega a la suficiente pormenorización en la definición de las características del espacio público para poder informar sobre el cumplimiento de todas las determinaciones incluidas en la legislación vigente sobre accesibilidad universal. La evaluación precisa de estos aspectos deberá ser considerada en planeamientos de menor escala y especialmente en el proyecto de urbanización. Sin embargo es posible realizar algunas consideraciones en cuanto a las soluciones planteadas que inciden en cuestiones clave para la accesibilidad universal.

- El planeamiento planteado se basa en una **ordenación compacta**. Esta intensidad de uso reduce los desplazamientos entre los distintos usos favoreciendo la accesibilidad a equipamientos y servicios.
- La mezcla de usos propuesta genera condiciones de proximidad en beneficio de las condiciones de accesibilidad del ámbito.
- Los usos terciarios, generadores, de una mayor demanda de movilidad, se concentran próximos a los principales nodos de transporte público, lo que favorece la utilización de este modo y reduce la demanda de viajes en vehículo privado.
- Las parcelas destinadas a equipamientos se distribuyen de forma equilibrada y próxima a los tejidos residenciales, lo que favorece la accesibilidad a los mismos.
- Las dimensiones de las bandas destinadas a viario público presentan una dimensión adecuada para su diseño como vías urbanas, en una escala que permite cumplir con los requerimientos de accesibilidad universal en el futuro proyecto de urbanización.
- La peatonalización propuesta en el tramo final del Paseo de la Castellana permite generar un espacio cívico de centralidad que mejora la permeabilidad transversal a ambos lados de la calle.



Para los planes y proyectos de desarrollo de menor escala se deberán tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

- Deberá asegurarse la conexión peatonal de todos los espacios libres públicos del ámbito a través de itinerarios accesibles.
- Deberá asegurarse la conexión, en condiciones de accesibilidad universal, a todos los accesos a los distintos modos de transporte público.
- El diseño final de todos los viarios públicos y la definición de sus secciones, deberá cumplir con las determinaciones establecidas en la legislación estatal y autonómica, y sus reglamentos, en materia de accesibilidad universal, y justificar el cumplimiento de la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

Madrid, 29 de enero de 2019.

JEFA DE DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN

P.A.

Fdo.: Ana Rosa Llorente Botrán

CONFORME:
SUBDIRECTOR GENERAL DE IMPLANTACIÓN
DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES

Fdo.: Raúl Toribio Rubio

