

Tráfico, transporte y ciudadanos

Javier Botella Atienza

El Plan General de Ordenación Urbana

Difícil misión es intentar arreglar los problemas de tráfico y transporte de una gran área metropolitana como es la de Madrid, pero todavía más difícil es hacerlo desde un Plan General de Ordenación Urbana cuyo ámbito físico ni siquiera alcanza a la totalidad del área.

Dos características negativas reúnen estas figuras de la planificación urbana que impiden que sean documentos más resolutivos en los problemas de tráfico y transportes urbanos.

La primera, es que no son documentos específicos para la toma en consideración de los problemas de gestión de las infraestructuras existentes, sino más bien, son instrumentos para recoger la creación de nuevas y potentes infraestructuras. A medida que una *metrópoli* es más madura, más necesita de una buena gestión de nuevas redes. La segunda característica, es que los Planes Generales de Ordenación Urbana programan las inversiones necesarias en estos sectores, pero la Administración que los redacta no es, a menudo, la que tiene la competencia sobre las inversiones, ni sobre el discurrir temporal de las mismas. Se puede producir una disociación entre los elementos indisolubles de una infraestructura, su soporte físico y ella misma.

Sirva lo antes expuesto para entender la necesidad de concertación de todas las Administraciones con competencias al respecto para resolver los problemas de accesibilidad y movilidad de una gran ciudad y su entorno.

Nuestra ciudad

Conviene, en cualquier caso, saber cuáles son las características esenciales de nuestra ciudad, muchas de ellas generadoras de los problemas que hoy tiene planteados.

La más importante es su modelo territorial. Madrid posee un modelo muy intensivo en cuanto a la ocupación de suelo se refiere. En muy poco espacio se halla concentrada una buena parte de su población y una desproporcionada parte de su actividad económico-social y, por consiguiente, del empleo. Esto obliga a unos flujos diarios, con unas horas-punta extraordinarias, que la ciudad soporta cada vez peor.

La red viaria madrileña, producto directo de la historia de la ciudad (centralismo geográfico y político), lejos de equilibrar la tendencia expuesta, favorece las penetraciones de forma indiscriminada. Carece de la capacidad necesaria para poder distribuir los tráficos generados y atraídos de forma correcta.

An efficient policy to tackle the traffic and transport problem in Madrid should be based on three measures.

Decentralisation of employment and activity, locating them where people live, seeking a new territorial order

which relieves the pressure on transport. This calls for the creation of a powerful communications network.

An increase in the private transport system (specially of the road network), aimed at improving the functionality of



Avance del Plan General de Ordenación Urbana

El proyecto de ciudad

21



Para completar este panorama, hay que reconocer que las redes de transporte público madrileñas no son capaces, en estos momentos, de dar una respuesta alternativa al tráfico privado.

La filosofía del modelo

Lo antes expuesto, define cuál es el modelo propuesto por la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid. Se trataría de buscar un modelo que permita unos movimientos más equilibrados.

Tres son los aspectos en los que se debe asentar:

1. Descentralización de la actividad y el empleo, ligada a la residencia, lo que originará una menor necesidad de movilidad y un mayor equilibrio territorial.

2. Un aumento de la red de transporte privado (fundamentalmente, red viaria), cuyo objetivo es mejorar su funcionalidad, más que aumentar su capacidad. Se trataría de completar la red existente para que sea capaz de distribuir el tráfico actual. No se busca un aumento de la capacidad, aunque en parte se consiga, puesto que, rápidamente, provocará más demanda.

3. Aumento considerable de la oferta de transporte público, única capaz de disuadir el uso del transporte privado y de permitir una mejor gestión de las infraestructuras existentes.



1



2



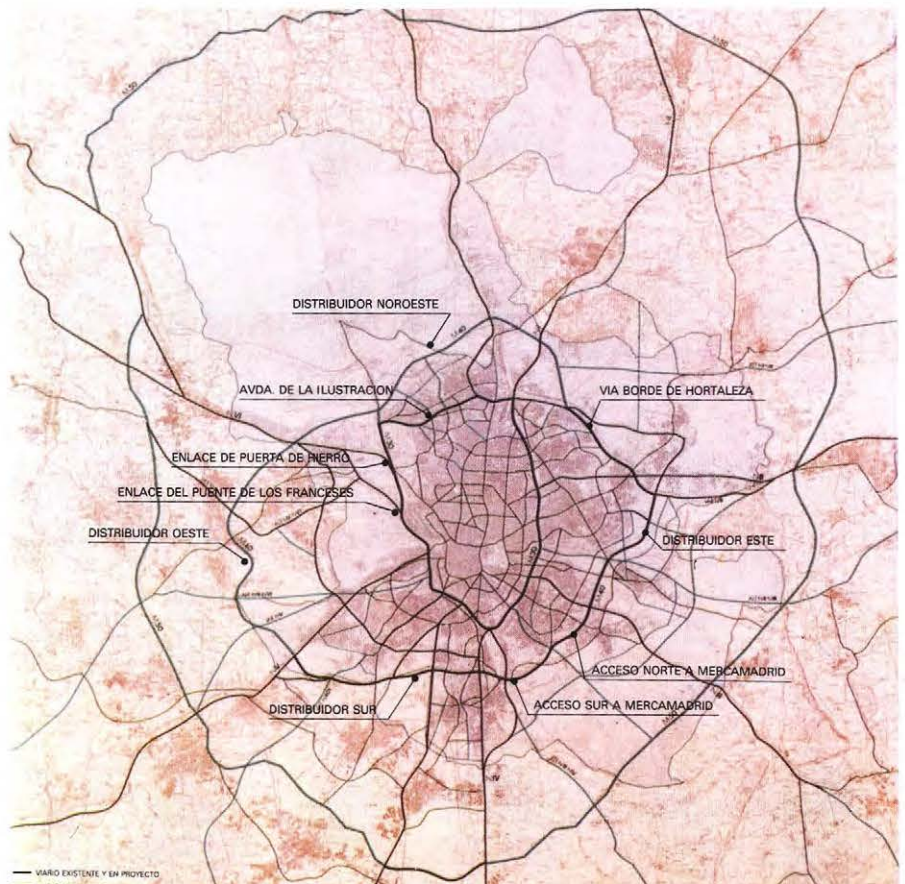
3

Distribuidor urbano

Obras en su arco Noroeste para su cierre.

M-30

1. Avda. de la Ilustración (Tramos II y III).
2. Enlace de Puerta de Hierro.
3. Enlace del Puente de los Franceses. (Conexión con enlace Puerta de Hierro.)



El modelo propuesto

El modelo propuesto cumple el triple papel que en el ámbito geográfico debe asumir Madrid, como:

- a) Capital del Estado y punto de relación con otras ciudades europeas y transcontinentales.
- b) Centro de la aglomeración urbana que forma junto con su alfoz.
- c) Espacio de relaciones interiores de tráfico y transporte.

Cuatro son los componentes esenciales que permiten su identificación y estudio:

- La red viaria.
- La red ferroviaria.
- La red aeroportuaria.
- Puntos de origen, intercambio y destino.

La red viaria

La red viaria, prevista por esta Revisión del Plan General, se basa en las siguientes características:

A) Potenciación de las actuales carreteras nacionales de carácter radial que pasan a convertirse, dentro de la Comunidad Autónoma de Madrid en autovías, con calzadas desdobladas, accesos controlados e intersecciones a diferente nivel.

Dichas autovías permitirán unas conexiones rápidas, seguras y comercialmente activas con el resto de las ciudades españolas y con los vecinos países.

B) Creación de una serie de penetraciones alternativas a las existentes y que tienen como misión la diversificación de accesos a la ciudad para los flujos existentes.



4



5



6



9



8



7

Distribuidor metropolitano M-40
Obras de construcción del arco Sur-Este.

4. Vía Borde de Hortaleza. (Al fondo Recintos FERIALES y Acceso al Aeropuerto.)
5. Distribuidor Este. (Encuentro con la variante de la carretera N-II.)
6. Acceso Norte a Mercamadrid. (Parque Lineal de Entrevías y Madrid Sur.)

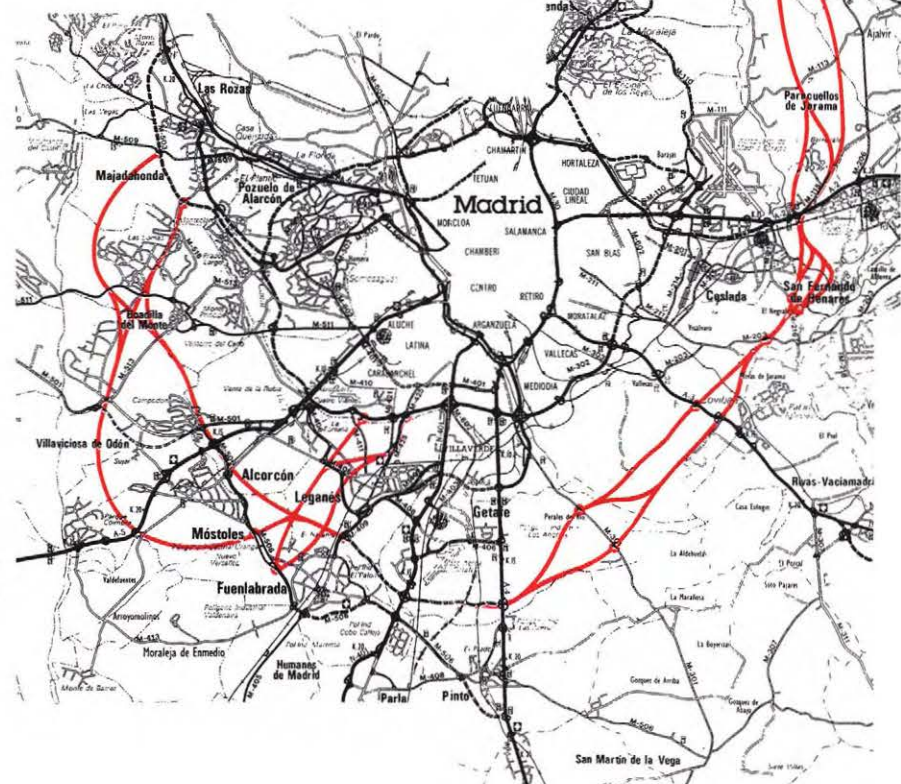
7. Acceso Sur a Mercamadrid. (Nudo Super Sur.)
8. Distribuidor Sur. (Tramo comprendido entre N-IV y N-401.)
9. Distribuidor Sur. (Tramo comprendido entre N-V y N-401.)



Integración en la trama urbana

- Área de ordenación de la estación de contenedores.
- Líneas de metro existentes.
- Líneas de metro propuestas.
- Líneas de ferrocarril existente.
- Trazado del Tren de Alta Velocidad (Parque Lineal del Manzanares).
- Trazado del Tren de Alta Velocidad y Largo Recorrido (Subterráneo por M-40).
- Estaciones Tren de Alta Velocidad y Largo Recorrido, Abroñigal, Ventas y Chamartín.

Propuesta del Ayuntamiento de Madrid sobre el trazado del tren de alta velocidad.
(Existe otra alternativa exterior al término municipal.)



Estudio de trazados de prolongación de la autovía del Culebro y de otras carreteras



Avance del Plan General de Ordenación Urbana.

Sistemas de Transportes.

25



Todas las vías descritas producirán un aumento de la capilaridad del viario existente.

C) Creación, continuación y terminación de los anillos distribuidores de la ciudad (M-50, M-40, M-30) que permitirán un correcto reparto del tráfico en aquella en función de su origen-destino.

La M-30 debe estar acabada en el verano de 1991, poniendo fin a más de veinte años de construcción y cincuenta de planificación. Su cierre noroeste permitirá la correcta distribución del tráfico urbano.

La M-40, será el anillo distribuidor metropolitano. Estará terminada en 1993, encontrándose más del 50 % en servicio en el verano de 1991.

La M-50, debe ser un anillo distribuidor interregional que evitará la penetración de tráficos de paso a la ciudad. Su diseño se encuentra muy avanzado, habiendo empezado alguna de sus obras en el arco oeste.

Los tres anillos descritos tienen unas longitudes de 30 km., 60 km. y 130 km., conteniendo los siguientes números de enlaces: 32 para la M-30, 34 para la M-40 y 17 para la M-50, totales o parciales.

Las conexiones entre estos tres anillos se efectuarán a través de las carreteras radiales existentes, a través de otro viario de segundo orden también existente y a través de las nuevas penetraciones a la ciudad antes descritas.

La red ferroviaria

Dividiremos dicha red por su especialización en el transporte, por lo que hablaremos de:

- Largo recorrido (alta velocidad).
- Cercanías.
- Metropolitano madrileño.

Hay que comenzar señalando la enorme necesidad que tiene Madrid, dada su posición geográfica, de estar conectada ferroviariamente con el resto de las ciudades españolas y, sobre todo, con la red básica europea. Tan importante como la propia conexión, es que ésta se haga de forma rápida, cómoda y segura.

Lo antes expuesto viene a recoger, en parte, lo previsto en el Plan de Transporte Ferroviario y en las decisiones adoptadas por el Gobierno español sobre la alta velocidad y el ancho de vía europeo.

Los planes previstos sobre las líneas Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona no expresaban nada sobre el trazado de la alta velocidad en el término municipal de Madrid.

En base a ello, la Revisión del Plan General hace una doble propuesta para el paso de la alta velocidad por Madrid, siempre en la idea de no crear una nueva barrera física en su territorio:

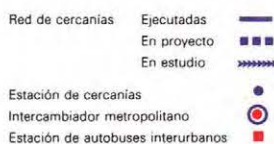
a) Creación de un túnel bajo la M-30 que enlace las estaciones de Chamartín (Terminal Norte del T.A.V.) y Méndez Alvaro (Terminal Sur del T.A.V.), que permita la conexión directa de ambas líneas Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona. Dicho túnel permitiría derivar por él todo el tráfico de largo recorrido y liberar el enlace ferroviario (Atocha-Chamartín), para uso exclusivo de cercanías. El actual espacio ocupado por la estación de contenedores de El Abroñigal, pasaría a ser ocupado por la Estación de Méndez Alvaro y por una nueva zona dedicada a equipamiento, ocio, zonas verdes, oficinas, etc.

b) Traslado de la línea fuera del término municipal, si ésta se efectúa en superficie.

En cuanto a las redes de cercanías y a la red del Metropolitano, la Revisión del Plan General acepta las propuestas del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, que han tenido cobertura financiera en el Plan de Transportes de Grandes Ciudades,



Red ferroviarias de cercanías



the existing system. This measure should be accompanied by others designed to improve the management of the present network, incapable of withstanding existing demand in the relation: "town-metropolitan area-

external".

A considerable increase in the public transport offer enabling an important number of journeys to be transferred from the private to the public sector. In particular, public forms of transport

incluyendo el enterramiento de la línea C-2 (Entrevías) y apoyando la propuesta de RENFE de conexión subterránea de sus líneas C-2, C-5 y C-6, pudiendo llegar a ser una alternativa de acceso a Barajas. Igualmente, se solicita la inmediata redacción del Plan de Ampliación del Metro, injustificadamente detenido hace varios años y que permite dar acceso con este servicio a un importante paquete de población que carece de él y a las nuevas propuestas de crecimiento de la ciudad previstas en la Revisión del Plan General.

La red aeroportuaria

La red aeroportuaria madrileña está basada, fundamentalmente, en el Aeropuerto de Barajas, para el que la Revisión del Plan General crea una importante reserva de suelo, con vistas a su necesaria ampliación.

Igualmente, los accesos al mismo y a su futura ampliación han sido previstos, tanto desde el Norte (Ctra. Alcobendas-Autopista del Ebro), Oeste (Acceso desde la M-40), Sur (Conexión T.I.R. Coslada), etc.

El documento sugiere la necesidad de un estudio en profundidad sobre la instalación de otra zona aeroportuaria.

Finalmente, el documento propone la creación de una red integrada en la ciudad de helipuertos. Se trataría de cubrir todos los aspectos que este tipo de transporte puede ofrecer: protección civil, sanitaria, ocio, negocio, etc. Sobre la red hoy existente, algo escasa y difusa, se añaden una serie de propuestas planteadas a través de las cuñas verdes, previstas en el Plan General de 1985, dada su gran accesibilidad hacia el interior de la ciudad, y la posible minimización de efectos nocivos, tales como el ruido.

Puntos de origen, intercambio y destino

El análisis de las características de los viajes existentes, conduce a la conclusión que la mayoría de ellos son multimodales y que, por lo tanto, se componen de un origen, unos puntos denominados de intercambio o transbordo y de un final, aunque sea de tipo estacional o temporal. Estos puntos suponen el armazón del modelo de transporte.

El Avance de la Revisión del Plan General da una mayor y más destacada cobertura territorial a la idea antes expuesta, que ya fue recogida en el Plan General de 1985.

Se han previsto cuatro grupos de actuaciones:

A) Grandes intercambiadores

Terminales ferroviarias y estaciones de autobuses de medio y largo recorrido: Atocha, P. Pío, Chamartín, Abroñigal, M. Alvaro, Moncloa, Avda. de América.

B) Centros de intercambio regional

Parada y transbordo de cercanías ferroviarias; estacionamiento y parada de autobuses de medio y corto recorrido; aparcamientos disuasorios para vehículos privados.

C) Intercambiadores urbanos

Intercambiadores, aparcamientos en el viario y en las edificaciones.

Destaca una política de favorecimiento al aparcamiento del residente, mediante control del parque existente, creación de P.A.R. y flexibilización de las ordenanzas de la edificación para que permitan construir más plazas de garaje, sin consumo de edificabilidad.

D) Otros

Estacionamiento y fraccionamiento de la carga; estacionamiento temporal del transporte (flota de camiones privados, autobuses privados, mercancías peligrosas); servicios específicos del transporte (centros de inspección, estaciones de servicio).

Aproximadamente, doscientas nuevas hectáreas de suelo adquieren la calificación de "Servicios Urbanos" para dar soporte a la política de intercambio explicada.

which do not interfere physically with private transport (suburban railway, the Metro), should be given priority, as they can contribute most decisively towards achieving the target proposed.