

17

Desarrollo del Sistema de Intercambiadores

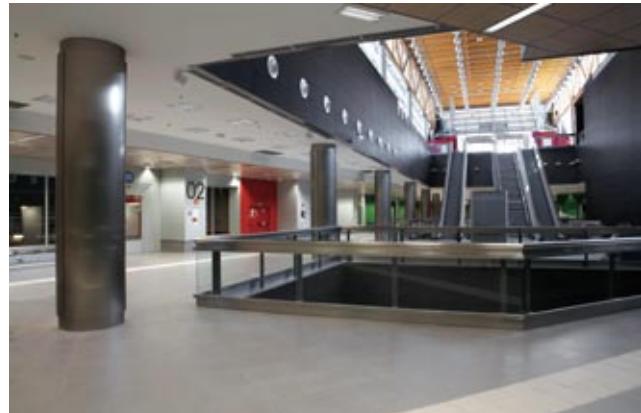
17.1. Los intercambiadores en la movilidad en Madrid

Los factores que han propiciado la puesta en marcha y buen fin de los intercambiadores de transporte son diversos y complejos, pero la relación de la ciudad de Madrid con su entorno, la forma concreta en la que se resuelve el tránsito se encuentra en la base de la necesidad de estas infraestructuras.

La ciudad de Madrid es el sustrato donde se materializan los dos millones de decisiones de viaje que a diario se producen entre la capital y su región.

Los intercambiadores, como puertas de entrada a la ciudad, son piezas clave para facilitar el desplazamiento de medio millón de usuarios cada jornada.

El desarrollo de estas infraestructuras de transporte en Madrid ha ido en progresión geométrica. De 1986 a 1993 se ponen en servicio los intercambiadores de primera generación en espacios exteriores. En 1995 se inaugura en Moncloa el primer intercambiador de segunda generación, subterráneo y construido con dinero público. En este mismo año se cierra el anillo formado por la línea 6 de Metro, que enlaza la red de Metro, de crecimiento radial hasta la fecha, con las principales estaciones de cercanías, y los accesos de carreteras a Madrid, como es el caso de la A-6 en Moncloa, donde se ubica el intercambiador. En 2000 se inaugura el intercambiador subterráneo de Avenida de América, de tercera generación, construido con dinero privado por medio de un sistema de concesión. Por último, desde 2004 y por un periodo de tres años, se ponen en servicio los últimos cuatro intercambiadores en los principales accesos a Madrid (Carretera de Burgos, Toledo, Andalucía y La Coruña).



Intercambiador Plaza Elíptica. Interior.

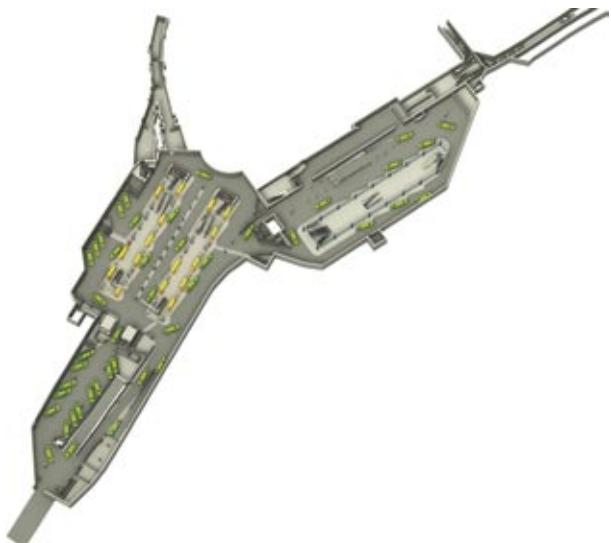
17.2. Acuerdo interadministrativo

La Comunidad Autónoma de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid y el Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, organismo autónomo del que forman parte tanto la Comunidad como el Ayuntamiento, han venido colaborando de manera continua con el objetivo de mejorar el transporte público. Entre otras medidas impulsadas se encuentra la construcción y explotación de intercambiadores de transporte. Por esta razón, los tres organismos citados han suscrito los siguientes convenios:

- “Convenio relativo a la convocatoria de concurso de concesión de obra pública para la redacción de proyecto, ejecución de obra y gestión del servicio público de explotación del intercambiador de transportes y de la cesión de las pla-

zas de aparcamiento de residentes de Avenida de América", de 8 de septiembre de 1997.

- "Convenio de colaboración para la construcción, puesta en servicio y explotación mediante concesión de los intercambiadores de transportes en glorieta de Conde de Casal, plaza Fernández Ladreda, Moncloa, Príncipe Pio, Chamartín y Plaza Castilla", de 7 de abril de 2004, por el que además se encomienda la gestión de los mismos al Consorcio Regional de Transportes de Madrid.
- "Convenio de colaboración para la construcción, explotación y mantenimiento de los intercambiadores de transportes en la plaza de Legazpi y en Conde Casal, así como remodelar y ampliar el intercambiador de Avenida de América", de 1 de diciembre de 2009.



Intercambiador de Moncloa. Nivel dársenas de autobuses. Esquema de funcionamiento.

17.3. Planeamiento urbanístico

Los intercambiadores de transporte construidos recientemente en el municipio de Madrid, y que se han convertido en un ejemplo a seguir por otras ciudades, vienen a desarrollar lo previsto en el planeamiento urbanístico.

El Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 (PGOU 97) recoge en su Memoria:

"Dada la complejidad que presenta el transporte en el conjunto de la ciudad y del área metropolitana, el modelo más adecuado es aquél que optimiza el funcionamiento de los distintos modos de transporte. Para facilitar y coordinar el sistema multimodal de viajes es necesario actuar de forma prioritaria en la mejora de los puntos de intercambio".

En su propuesta de establecer un sistema eficaz de intercambiadores modales y favorecer la conectividad entre las distintas redes, se definen una serie de mejoras de los intercambiadores actuales y la implantación de otros nuevos, necesarios en el crecimiento de la ciudad previsto. La propuesta general del sistema de intercambiadores en cuanto a su localización y su clasificación, queda grafizada en el Plano de Estructura: "ST-Sistemas de Transportes" del PGOU 97.

Los proyectos constructivos de los intercambiadores fueron remitidos al Ayuntamiento de Madrid, según lo prescrito en el

artículo 161.2 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, quien emitió los correspondientes informes, en los que se ponía de manifiesto que para el desarrollo de los mismos se requería la redacción del correspondiente Plan Especial, que debía incluir además de los estudios de transporte y tráfico, la determinación de las condiciones de edificación y el régimen de los usos asociados, según los artículos 7.12.27 y 7.12.28 de las Normas Urbanísticas (NN. UU.) del PGOU 97.

17.3.1. Planes Especiales de definición de los intercambiadores

El Departamento de Ingeniería Urbana de la Subdirección General del Plan General de Ordenación Urbana, con la colaboración del Consorcio Regional de Transportes, desarrolló los Planes Especiales de definición de cada uno de los intercambiadores.

El Plan Especial tiene por objeto viabilizar urbanísticamente la construcción del intercambiador, elemento integrante de la red pública de infraestructuras de comunicaciones del municipio de Madrid.

El contenido del Plan Especial se compone en primer lugar, de una justificación de la solución adoptada en base a los parámetros del entorno en que se ubica, y de un Estudio de Transporte y Tráfico, que permite realizar un correcto dimensionamiento de la infraestructura en base a datos estadísticos actuales y previsiones futuras de desarrollo.

Posteriormente se define el alcance y ámbito concreto del Plan Especial y la ordenación pormenorizada, analizando las infraestructuras existentes, la reposición de servicios afectados y la organización y gestión de la ejecución.

En tercer lugar, se incorporan las Normas Urbanísticas, con las condiciones particulares del uso dotacional para el transporte con indicación de los usos compatibles.

Por último se incluyen planos de situación, ordenación y gestión del PGOU 97 adaptados al proyecto y planos de definición geométrica del intercambiador (plantas, alzados y secciones).

Una vez aprobados definitivamente los Planes Especiales pasan a ser normativa urbanística de obligado cumplimiento para el desarrollo de los intercambiadores.



Intercambiador Plaza Castilla.

17.4. Ubicación y requerimientos de diseño

La construcción de los intercambiadores de transporte ha producido, sin duda, una afección notable a la ciudad, afección negativa durante la ejecución de las obras y positiva a su término. Los intercambiadores traen consigo una mejora del entorno urbano al retirar de la superficie un gran número de autobuses interurbanos y de vehículos privados, puesto que se incentiva el uso del transporte público mejorando el intercambio y los tiempos de desplazamiento.

La búsqueda del emplazamiento idóneo en los accesos principales de la ciudad, coincidiendo con el anillo formado por la línea 6 de Metro, siempre intentando acortar los tiempos de desplazamiento del viajero, ha llevado a actuar en zonas de la ciudad ya consolidadas, y por tanto con poco espacio libre en superficie.

Aunque cada una de las actuaciones ha tenido condicionantes diferentes, que se han estudiado en el desarrollo de los Planes Especiales, los aspectos urbanísticos comunes considerados han sido:

- Ubicación en el cruce de carreteras principales de acceso a la ciudad con la línea 6 de Metro.
- Construcción subterránea por falta de espacio en superficie y para favorecer el enlace directo del viajero con Metro.
- Minoración de las molestias por ruido o contaminación respecto al entorno urbano donde se ubica la edificación.
- Creación de espacios públicos de encuentro con los principales modos de transporte urbano.

Respecto al espacio interior, los intercambiadores se diseñan con unos requerimientos en cuanto a calidad y seguridad similares a los de un gran aeropuerto, incidiendo en el establecimiento de áreas de circulación peatonal separadas de la de los autobuses, donde queden garantizadas las condiciones adecuadas medioambientales, físicas y lumínicas, de seguridad y de protección contra incendios.

17.5. Desarrollo del Sistema de Intercambiadores en el año 2009

Durante el año 2009, el Área de Urbanismo y Vivienda emite los correspondientes informes urbanísticos relativos al Proyecto Básico de Remodelación y Ampliación del intercambiador de Avenida de América y al Anteproyecto de Construcción del intercambiador de transportes de Conde de Casal, redactados por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

Asimismo se analiza la viabilidad urbanística del intercambiador de transportes de Legazpi y de las áreas intermodales de plaza de Alsacia, Canillejas, Ciudad Jardín, Mar de Cristal y Estadio Olímpico, que se incorpora en este último caso a la Modificación del Plan Especial del AOE.00.08 Parque Olímpico Sector Oeste.

