

19 Candidatura Olímpica Madrid 2016

El Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda ha participado en la elaboración del Dossier de Candidatura de Madrid a los Juegos Olímpicos de 2016, con una presencia activa en todas las fases de su preparación, tanto en la formación del concepto general del proyecto como en la definición precisa de los temas en los que, por su competencia, se responsabilizaba de una elaboración más intensa de la propuesta.

Los servicios técnicos del Área, bajo la coordinación de la Oficina Madrid 2016 y sus asistencias técnicas, prepararon la propuesta y la documentación necesaria para los temas de: Villa Olímpica, Alojamiento y Transporte. Así mismo aportaron su soporte técnico a la documentación cartográfica y urbanística necesaria para la definición del resto de temas del Dossier, en especial en cuanto a la definición y garantías de disposición de las sedes deportivas y logísticas.

Tras la presentación del Dossier de Candidatura ante la sede del Comité Olímpico Internacional en Lausana el 11 de febrero de 2009, la Comisión de Evaluación del Comité Olímpico

Internacional realizó visita a las ciudades candidatas y correspondió a Madrid entre los días 4 y 9 de mayo de 2009.

Los equipos directivos y técnicos del Área de Urbanismo participaron en la preparación de las presentaciones de los temas correspondientes a la Villa Olímpica, Alojamiento y Transporte, y puntualmente formaron parte de los equipos de defensa de la propuesta ante los miembros del Comité de Evaluación.

En la 121 Sesión del Comité Olímpico Internacional celebrada el 2 de octubre de 2009 en Copenhague, sus miembros designaron Ciudad Sede de los Juegos de la XXXI Olimpiada a Río de Janeiro, por 66 votos frente a los 32 obtenidos por Madrid, una vez descartadas las otras ciudades candidatas: Tokio y Chicago.

Se sintetizan en este apartado los trabajos realizados para la elaboración del Dossier de la Candidatura, y que lógicamente han quedado en suspenso al no ser designada Madrid Sede Olímpica.



Parque Olímpico.

19.1. Villa Olímpica

La preparación del Dossier de la Candidatura Olímpica de Madrid requirió la realización de un Plan Director de la Villa Olímpica que con una visión integral, planteaba un modelo urbano que incorporaba los concursos de ideas para el diseño de sus edificios principales y garantizaba su inserción en la ciudad, la accesibilidad en transporte público y la incorporación de criterios de sostenibilidad. Asimismo estudiaba la viabilidad de la financiación y ejecución de las obras, todo ello acorde a los procedimientos establecidos por el COI.

La Villa Olímpica que se diseñó, abarcaba aproximadamente 46 hectáreas y formaba parte del Parque Olímpico, en una localización óptima para el acceso desde el aeropuerto de Barajas y los desplazamientos a las diferentes sedes de las competiciones deportivas. Formaba parte del desarrollo del nuevo barrio de la Nueva Centralidad del Este. El diseño de la Villa se basaba en una filosofía de ciudad mediterránea compacta, en el que se prima el uso de los espacios abiertos para el encuentro social.

Los criterios de la ordenación fueron los siguientes:

- Intervención desde las condiciones del lugar. El paisaje, la topografía, el aislamiento provocado por las infraestructuras y las carencias de referencias urbanas se convirtieron en oportunidades para el diseño.
- Integración con la ciudad, el territorio. Frente a desarrollos suburbanos basados en la expansión y debilitamiento del tejido urbano, se adoptaba un modelo de concentración de energía y actividad apoyado en las condiciones de accesibilidad.

- Recuperación del paisaje. Se preservaba la cuenca del arroyo de Rejas que se convertía en un nuevo parque con sistemas de lagunas en las que se apoyaba el sistema de gestión sostenible de las aguas.
- Ciudad de espacios públicos. Los espacios públicos se convertían en protagonistas de la ordenación; el parque de Rejas, las bandas peatonales que recorrían transversalmente la Villa, la Plaza Olímpica, marco de las ceremonias de celebración de los Juegos y la conexión con el sistema verde estructurante de la ordenación de la Nueva Centralidad eran los elementos fundamentales.
- Complejidad funcional. Se promovía la interconexión de usos y tipologías organizados en tres bandas. La banda urbana sobre el eje de Arcentales, que conectaba usos terciarios, servicios, equipamientos e infraestructuras de carácter distrital y urbano; constituía la fachada más visible de la Villa. La banda-jardín, integrada por el área residencial con equipamientos de carácter local, y la banda-parque que englobaba el parque de Rejas y otros equipamientos deportivos y culturales.
- Accesibilidad y sostenibilidad, condicionantes exigidos por el COI para el diseño de la Villa que el Plan Director convertía en criterios de máxima calidad y valor para el nuevo barrio.

Funcionalmente la Villa se organizaba según los siguientes cuatro sectores básicos: Entrada Principal, Plaza Olímpica, Zona Residencial y Área de Servicios.

La Entrada Principal era el acceso de los vehículos de visitantes a la Villa, vinculada a la M-40 mediante un glorieta donde

se situaba el control de accesos y dominada por la presencia de un edificio singular, futuro equipamiento territorial.

La Plaza Olímpica era el elemento de articulación entre el Anillo Olímpico y la Villa. Constituirá una referencia visual en el espacio general de la ordenación.

La Zona Residencial planteada con un modelo compacto favorecía las conexiones peatonales entre alojamientos y zonas de servicios; además se distribuían espacios públicos de menor escala para favorecer la interrelación entre atletas y oficiales.

El Área de Servicios concentraba los usos de gran escala más determinantes en la organización de los flujos: el centro de transportes, el comedor principal y el centro logístico.

Se desarrolló una propuesta de ordenación de la Villa y se convocó un concurso de ideas para la concreción de las soluciones de las distintas zonas. A continuación se describen los usos concurrentes y sus edificabilidades para el escenario olímpico y postolímpico tal y como aparecían en el Dossier Madrid 2.016:

- 271.047 m² de edificabilidad residencial. Se incluía dentro de la Villa Olímpica el suelo de cesión de la red supramunicipal de vivienda pública -149.000 m² de suelo- con los que se obtenían, aplicando el coeficiente de edificabilidad bruto del sector de 0,3846 m²c/m² (indicativo), unos 57.312 m² de edificabilidad no lucrativa que se destinarían a este uso.
- 44.000 m² de edificabilidad terciario comercial y de oficinas.
- 70.000 m² de edificabilidad terciario hospedaje.
- 79.300 m² de reserva de suelo para equipamientos, de los cuales 26.800 m² se adscribían a la red general de equipamientos.



Detalle del proyecto de la Villa Olímpica.

La Villa sería un legado para la ciudad de Madrid; después de los Juegos, el área residencial de la Villa Olímpica aportaría a la ciudad viviendas protegidas en alquiler, reservándose un 15% para atletas españoles. Parte de la Villa se convertiría en dos hoteles y habría también una residencia para la tercera edad. Los edificios de la Zona de Operaciones serían usados como espacios de oficinas para empresas locales y para uso comercial, complementando el desarrollo urbano/residencial. La Policlínica seguiría suministrando servicios médicos, convirtiéndose en un centro médico de la comunidad local. El Centro del Comité Olímpico Nacional (CON) sería transformado en escuela primaria, y las instalaciones deportivas formarían parte del campus de una nueva Universidad Deportiva que se ubicaría de forma adyacente a la Villa. La Plaza de la Villa Olímpica (PVO), el lago y los parques permanecerían como legado recreativo para el disfrute de la población local.

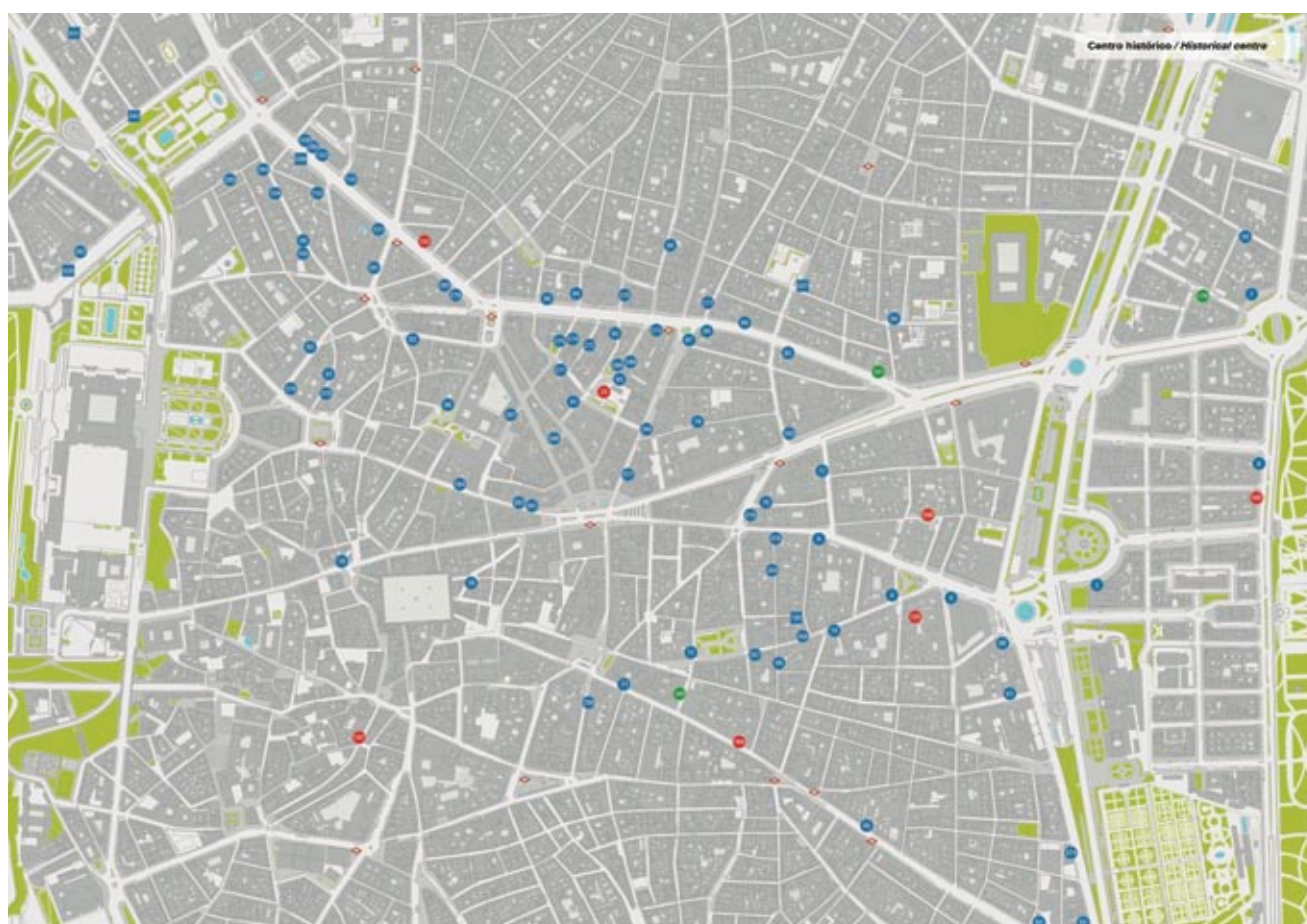
19.2. Alojamiento

El Área también ha trabajado en la elaboración del capítulo 14 del Dossier para la candidatura de la ciudad de Madrid a los Juegos Olímpicos de 2016, relativo al Alojamiento. En concreto:

- Ha facilitado información acerca de las aperturas de hoteles previstas en el municipio de Madrid, a partir de las licencias municipales y de los Planes Especiales de Control Urbanístico-Ambiental de Usos.
- Ha realizado el proceso de georeferenciación de los alojamientos existentes, planificados y adicionales que presentaba la candidatura, con el fin de generar los correspondientes planos de localización, estableciéndose dos áreas: una para los establecimientos situados en un radio de 10 Km. desde la sede olímpica y una segunda que alcanza hasta los 50 Km. de radio.

La información obtenida ha sido ordenada en forma de tablas y planos, según el procedimiento de presentación reglado por el Comité Olímpico Internacional.

A modo de ejemplo, se presenta un fragmento de una de las tablas que contiene, entre otros, el listado de alojamientos existentes y planificados, así como uno de los planos donde se localizan los hoteles en el Centro Histórico.



#	MADRID NOMBRE DEL ALOJAMIENTO ACCOMMODATION NAME	TIPO TYPE	SITUACIÓN LOCATION		Nº TOTAL DE HAB. TOTAL NUMBER OF ROOMS	HABITACIONES GARANTIZADAS GUARANTEED ROOMS		SUBGRUPO CLIENT SUB- GROUP	PLAZOS DE CONSTRUCCIÓN CONSTRUCTION TIMELINES		RENOVACIÓN PREVISTA PLANNED UPGRADE	
			0-10 Km	10-50 Km		Nº de Hab. No. of rooms	% del total % of total		Inicio Start date	Final Finish date	Descripción Description	Final Finish date
163	Tryp Alcalá 611	H	•	-	93	79	85%	Medios Media	---	---	---	---
164	High Tech Nueva Castellana	H	•	-	132	112	85%	Medios Media	---	---	---	---
165	Osuna	H	•	-	168	143	85%	NOC CON	---	---	---	---
166	Quo Fierro	H	-	•	87	74	85%	Medios Media	---	---	---	---
167	Pullman Airport & Feria	H	•	-	181	154	85%	Medios Media	---	---	---	---
168	Novotel Madrid Campo Naciones	H	•	-	246	209	85%	Medios Media	---	---	---	---
169	Eurostars Gran Madrid	H	•	-	100	85	85%	Medios Media	---	---	---	---
170	Rafael Hoteles Madrid Norte	H	•	-	145	123	85%	Medios Media	---	---	---	---
HOTELES PLANIFICADOS / PLANNED HOTELS												
173	Tach By Clement	H	•	-	81	69	85%	Medios Media	05 / 2007	09 / 2009	---	---
174	Kris Nuevo Boston	H	•	-	160	136	85%	Medios Media	07 / 2008	09 / 2009	---	---
175	Durval Puerta de Alcalá	H	•	-	69	59	85%	Medios Media	01 / 2004	09 / 2009	---	---
176	NH Ribera del Manzanares	H	•	-	224	190	85%	Medios Media	02 / 2006	09 / 2009	---	---
177	NH Palacio Conde de Tepa	H	•	-	86	73	85%	Medios Media	02 / 2006	12 / 2009	---	---
HOTELES ADICIONALES / ADDITIONAL HOTELS												
180	Porcel Torrejón	H	•	-	99	84	85%	Medios Media	2009	01 / 2011	---	---
181	Petit Palace Terminus	H	•	-	60	51	85%	Medios Media	2009	01 / 2011	---	---
182	Petit Palace San Agustín	H	•	-	61	52	85%	Medios Media	2009	2009	---	---
183	Petit Palace Alfonso XII	H	•	-	89	76	85%	Medios Media	2009	01 / 2010	---	---
184	La Posada del Dragón	H	•	-	28	24	85%	Medios Media	2009	11 / 2009	---	---
185	Petit Palace Zorrilla	H	•	-	82	70	85%	Medios Media	2009	01 / 2011	---	---

19.3. Transporte

19.3.1. Estrategia y Objetivos

El Plan de Transporte se basaba en un concepto integral de la movilidad y las propuestas para los Juegos buscaban proporcionar servicios de transporte rápidos y eficaces para los participantes y el público, así como altos niveles de accesibilidad a las personas con movilidad reducida. La concentración de las Sedes Olímpicas en un radio de 10 Km., en dos zonas, la Zona Núcleo y la Zona Río, ambas bien conectadas a través del sistema de transporte, facilitaba la estrategia general.

El Plan también tenía como objetivo minimizar el impacto de los Juegos sobre los habitantes de Madrid y el tráfico general. Los Juegos pretendían crear un legado para Madrid incentivando el concepto de transporte sostenible en la ciudad.

El Plan de Transporte no se limitaba a una mera observación, control y actuación ante un imprevisto, sino que participaba de forma proactiva por medio de la tecnología disponible. A partir de la infraestructura de transporte existente, se configuraba una estrategia que permitía mejorar y adecuar la ciudad a unos medios de transporte sostenibles, con preferencia y prioridad del transporte público colectivo.

19.3.2. Infraestructuras de Transporte

Madrid posee una moderna infraestructura de transporte capaz de afrontar los retos de evolución de las ciudades en el siglo XXI. Todas las Sedes Olímpicas de competición y de no competición contaban con acceso desde varias vías urbanas e interurbanas, al tiempo que eran accesibles a través del transporte público: metro, tren o autobús (línea regular); en los pocos casos en los que la distancia de la parada ferroviaria era superior a 800 metros de la sede, o en otros casos singulares, se disponía de lanzaderas especiales.

El tren de Alta Velocidad (AVE) jugaba también un papel esencial, conectando las subsedes de Barcelona, Córdoba, Málaga, Mérida y Valencia con Madrid.

La Candidatura proponía construir tres nuevas estaciones de metro, contribuyendo al reequilibrio del territorio que preside la filosofía de los Juegos, dotando de acceso directo a importantes Sedes Olímpicas. Estas eran, la estación Villa Olímpica en la Línea 7, la extensión sureste de la red con un metro ligero y un apeadero de la Línea 5 en el Parque Olímpico.

Carriles Olímpicos

Los Carriles Olímpicos se establecían en las vías radiales y los anillos urbanos, reservándose para el transporte de los vehículos acreditados, garantizando un transporte de alta calidad a las Sedes.

Se trabajaba con un concepto de transporte integrado, que combinaba servicios por la red de Carriles Olímpicos para grupos de usuarios específicos, con la promoción del transporte público para los trabajadores y espectadores.

Para facilitar los desplazamientos de la Familia Olímpica, se reservaba una red de 358 Km. de Carriles Olímpicos entre la Villa Olímpica, las diferentes sedes y las zonas de entrenamiento.

Aparcamientos

No se proponía ningún tipo de aparcamiento de vehículos motorizados para los espectadores y trabajadores en las Sedes



de competición que accederían exclusivamente mediante la utilización del transporte público dispuesto con motivo de los Juegos, o bien a pie o en bicicleta. Para evitar congestiones, se establecerían controles de acceso adicionales en las proximidades de las Sedes y Zonas Olímpicas, de forma similar a las áreas de prioridad residencial implantadas en Madrid.

Se potenciaría el «park and rail» que cubriría el área metropolitana conectando con el sistema de ferrocarriles, poniendo en carga las 56 estaciones de Cercanías en la periferia de la ciudad, donde estaba previsto el intercambio modal vehículo privado por transporte público. Además, se estudiaría la posibilidad de poner en marcha servicios de transporte público adicionales para responder a las necesidades de los trabajadores (especialmente a primera y última hora del día).

19.3.3. Distancias y duración de los trayectos

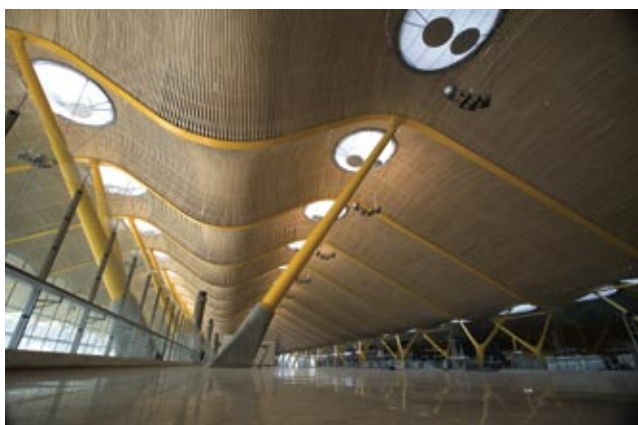
Madrid presentaba como uno de sus puntos fuertes la proximidad de todos los espacios a utilizar en el desarrollo de los Juegos Olímpicos. Esta afirmación venía sustentada con el cálculo de las distancias y tiempos de recorrido en autobuses discrecionales entre los diferentes puntos implicados en la celebración: Aeropuerto Internacional, principal zona hotelera, Villa Olímpica, Estadio Olímpico, alojamiento de los medios, Centro de Prensa, sedes de competición y sedes de entrenamiento.

Sedes de competición

Todas las sedes de competición madrileñas se situaban en un radio de 15 Km. a partir de la Villa Olímpica, con una duración media del trayecto entre la Villa Olímpica y las sedes de competición de 12 minutos. La mitad de las sedes de competición de Madrid se ubicaba a 5 minutos de la Villa Olímpica, y las demás en el entorno de los 15.

El recinto Olímpico principal, el Parque Olímpico, permitía reunir en un mismo lugar, a dos minutos en autobús, a la Villa Olímpica y el Paseo Olímpico con los diez deportes de mayor cantidad de espectadores.

En cuanto a las distancias, la mitad de las sedes de competición de Madrid se ubicaban a 10 kilómetros o menos de la Villa Olímpica y las demás estaban a 17 kilómetros o menos, excepto la sede de hípica (22 Km.).



IFEMA –que acogería siete deportes, la Villa de los medios y el Centro de Prensa y Televisión- estaría conectada con el Parque Olímpico por dos vías: la autopista M-40 con un tiempo de conexión de unos cinco minutos para una distancia de tres kilómetros y una futura conexión reservada y directa con el Anillo Olímpico con un tiempo máximo de tres minutos para una distancia de 1,5 Km.

Estos dos recintos, el Parque Olímpico e IFEMA, estarían ubicados muy cerca del aeropuerto, a 10 y 5 Km. respectivamente, a menos de diez minutos en autobús.

La zona de los hoteles principales se situaría muy cerca de las diferentes sedes: a 10 Km. del Parque Olímpico, a 15 Km. de IFEMA y a menos de 15 Km. de la Zona Río, con un tiempo máximo de desplazamiento de 20 minutos en autobús por los Carriles Olímpicos.

Sedes de entrenamiento

Las sedes de entrenamiento estarían ubicadas cerca de la Villa Olímpica. Durante los Juegos, el tiempo de recorrido medio entre la Villa Olímpica y las sedes de entrenamiento sería de 10 minutos. El tiempo de recorrido máximo se situaría en 20 minutos para el Club deportivo Somontes (hockey), el Hipódromo de la Zarzuela (hípica) y el Club de Campo (pentatlón moderno y tiro con arco).

19.3.4. Servicios de transporte

Para el cumplimiento del objetivo de promoción del transporte público y el desplazamiento sostenible, se proponía un conjunto de medidas como el funcionamiento de todo el servicio público con un nivel de oferta igual a la de un día laborable, la redistribución rápida de autobuses y trenes desde líneas menos utilizadas –en caso de cambios en la demanda–, la preparación de campañas de información y sensibilización del público, así como un diseño de señalización adecuado para peatones, ciclistas y conductores.

Todas las entradas vendidas otorgarían derecho a la utilización de transporte multimodal gratuito en toda la región de Madrid en el día del evento, con el fin de disuadir el uso del vehículo privado. Junto con la venta de entradas se proveería información a todos los espectadores sobre las diferentes opciones disponibles en transporte público y bicicleta para acceder a las diferentes Sedes Olímpicas.

Mediante el Programa de Transporte Olímpico, se garantizaría un servicio seguro, fiable y eficiente para cada uno de los grupos constitutivos relacionados con los Juegos.

Para conseguir unos Juegos sostenibles, se promocionaría el uso de combustibles limpios de baja emisión para los autobuses, taxis y vehículos olímpicos, y se suministrarían instalaciones de transporte y un programa de servicios que satisficiera las necesidades especiales de las personas con problemas de movilidad.