

9 Desarrollo del Sistema de Intercambiadores

9.1. Los intercambiadores en la movilidad de Madrid

En un día medio laborable, los ciudadanos madrileños cada vez realizan más viajes (1,2 viajes mecanizados/habitante en 1974, 1,75 en 2004) y utilizan más modos de transporte en cada uno de ellos. Es por ello que desde hace 25 años, y especialmente en el último decenio, las administraciones públicas han impulsado la puesta en servicio de un conjunto de infraestructuras cuya misión es facilitar al viajero el intercambio entre distintas redes de transporte, que bajo la denominación de intercambiadores y áreas intermodales ya son una realidad en el municipio de Madrid.

El diseño de los intercambiadores gestionados por el Consorcio Regional de Transportes ha ido evolucionando a lo largo del tiempo, configurándose en la actualidad como infraestructuras subterráneas, escasas en número dado su coste, pero con un elevado movimiento de viajeros transbordando entre modos (autobús y metro fundamentalmente), construidas en puntos estratégicos de la red de transporte público. De 1986 a 1993 se ponen en servicio los intercambiadores de primera generación en espacios exteriores, como el existente en Aluche. En 1995 se inaugura en Moncloa el primero de segunda generación, enteramente subterráneo. En este mismo año se cierra el anillo formado por la línea 6 de Metro, transformando el crecimiento radial de la red, ubicando estaciones en los principales accesos por carretera, como es el caso de la A-6 en Moncloa, donde se encuentra el Intercambiador. En 2000 se inaugura el intercambiador subterráneo de Avenida de América (A-2) construido a través de concesionario. Por último, desde 2004 y por un periodo de tres años, se ponen en servicio, también mediante concesión, los últimos cuatro intercambiadores, de tercera generación, en principales accesos a Madrid: Plaza de Castilla (A-1), Plaza Elíptica (A-42) y Príncipe Pío (A-5). El esquema se completará con los previstos en Conde Casal (A-3) y Legazpi (A-4).

Además de los anteriores, que incorporan dársenas para autobuses tanto urbanos como interurbanos, y en algunos casos

de líneas nacionales, en esta última década se reforman otros intercambiadores, como Nuevos Ministerios, y se mejoran sustancialmente las Estaciones de Atocha y Chamartín.

Las áreas intermodales se configuran como infraestructuras de transporte complementarias a los grandes intercambiadores, gestionadas por el Ayuntamiento de Madrid, abundantes en número, en las que mediante adecuadas instalaciones en superficie, se coordinan las redes de autobuses (EMT e Interurbanos) con las ferroviarias (Metro y Cercanías), fruto de una reinterpretación de los denominados anteriormente intercambiadores de primera generación. Aunque históricamente se han venido configurando las cabeceras de las líneas de autobuses en puntos de fácil acceso a los otros sistemas de transporte, es recientemente cuando estos espacios ganan en identidad, superficie y organización, ocupando espacios propios fuera de la red viaria. Con esta nueva filosofía se han puesto en servicio las áreas intermodales de Pavones (2005) y Villaverde Cruce (2007), a las que se sumarán las de Plaza de Alsacia, Anillo Olímpico, Canillejas, El Pozo, Colonia Jardín, Aviación Española y Mar de Cristal.



Intercambiador de Príncipe Pío. Interior.

9.2. 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 plazas 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 Pío, 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 para remodelar y ampliar el intercambiador de Avenida de América”, de 1 de diciembre de 2009.

9.3. 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 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 grafada en el Plano de Estructura: “ST-Sistemas de Transportes” del PGOUM 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 debería 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 PGOUM 97.

9.3.1. 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, el Área de Obras y Espacios Públicos y el Área de Movilidad y Seguridad, ha desarrollado los Planes Especiales de definición de cada uno de los intercambiadores y áreas intermodales.

El Plan Especial tiene por objeto viabilizar urbanísticamente su construcción, entendiendo que se trata de un 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 PGOUM 97 adaptados al proyecto y planos de definición geométrica de la infraestructura (plantas, alzados y secciones). Una vez aprobados definitivamente, los Planes Especiales pasan a ser normativa urbanística de obligado cumplimiento.

Aunque cada una de las actuaciones ha tenido condicionantes diferentes, que se han estudiado en el desarrollo de los Planes Especiales, los elementos 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 en los principales modos de transporte urbano.

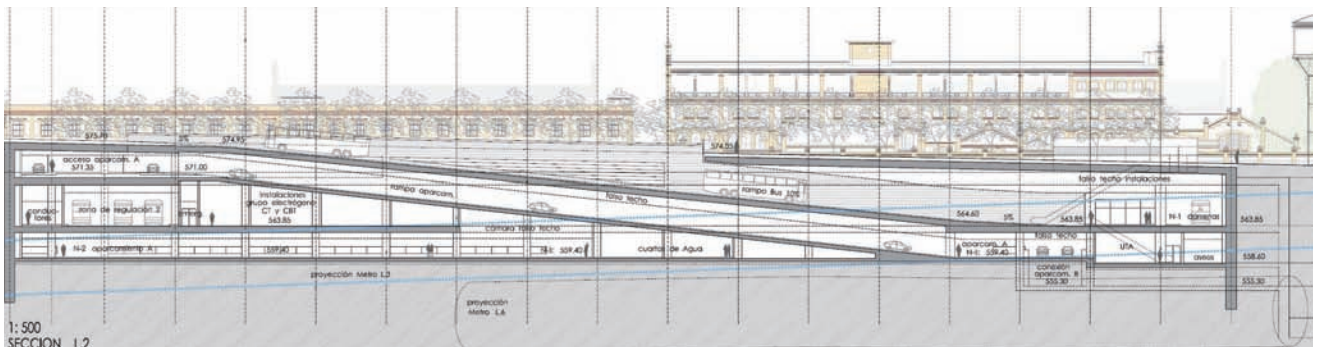
Respecto al espacio interior, los intercambiadores se diseñan con unos requerimientos en cuanto a calidad y seguridad similares a los de un gran aeropuerto, incidiendo en el establecimiento de áreas de circulación peatonal separadas de la de los autobuses, donde queden garantizadas las adecuadas condiciones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

9.4. Desarrollo del Sistema de Intercambiadores en el año 2010

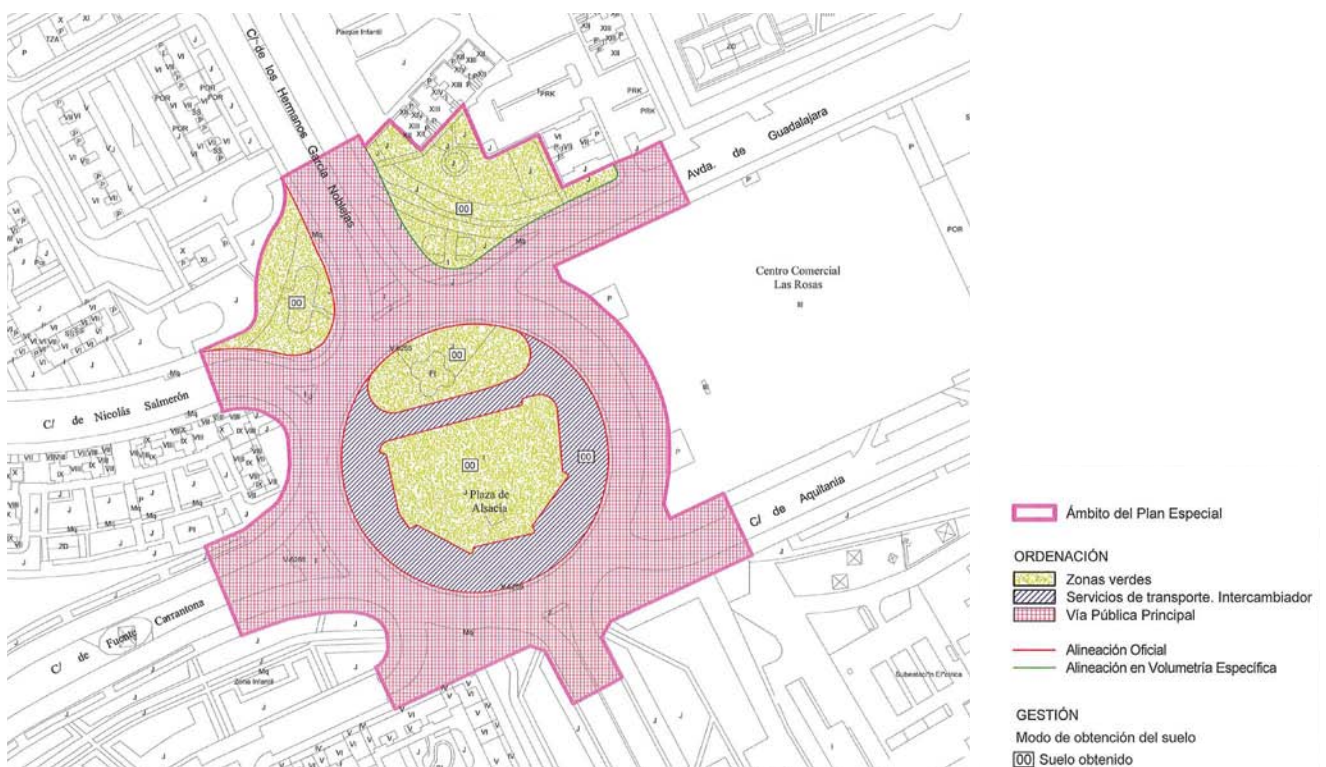
Durante el año 2010, el Área de Urbanismo y Vivienda, y conforme al Convenio firmado el 1 de diciembre de 2009, aprueba definitivamente, el 28 de octubre, el PE.02.321, Plaza de Legazpi-Paseo de la Chopera, para viabilizar, entre otros aspectos, la construcción bajo rasante de un intercambiador de transportes. Asimismo se inician los estudios urbanísticos tendentes a la implantación de otro en Conde Casal, a la mejora del existente en avenida de América para adaptarse a los nuevos estándares de calidad y a la modificación del régimen de compatibilidad de usos en el de Moncloa.

En el siguiente nivel de puntos de intercambio modal, esto es, áreas intermodales, se aprueba definitivamente, el 28 de julio, el PE.00.304, área intermodal Plaza de Alsacia, que aprovecha la oportunidad de una nueva estación de la prolongación de la línea 2 de metro, para instalar en el interior de la plaza un conjunto de dársenas como cabeceras de líneas de EMT e interurbanas. También se inicia la tramitación de la MPE.20.307, Parque Olímpico Sector Oeste, que incorpora

entre sus determinaciones urbanísticas un área intermodal ligado a la carretera de San Blas a Coslada y que tendrá un papel esencial en los momentos de celebración de eventos deportivos. Se encuentran en fase de análisis los futuros de Canillejas, Colonia Jardín y Mar de Cristal.



Intercambiador de Legazpi. Ámbito del Plan Especial y sección longitudinal.



Plan Especial de definición del área intermodal Plaza de Alsacia. Ordenación.

