



CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE,
VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Comunidad de Madrid

ANEXO VI

Informe del Consorcio Regional de Transportes



**Informe sobre la incidencia del
Avance del PGOU de Alpedrete
en los servicios y redes de transporte público**

CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID
ÁREA DE ESTUDIOS Y PLANIFICACIÓN



Índice

1. INTRODUCCIÓN.....	3
a. Objetivo	3
b. Contenido	3
2. PROPUESTA DE MODELO URBANO. IMPLICACIONES PARA LA MOVILIDAD.....	5
3. PROPUESTAS DE TRANSPORTE. VALORACIÓN Y ALTERNATIVAS....	7
a. Red peatonal y ciclista.....	7
b. Red de transporte público.....	8
4. POSIBLES AFECCIONES SOBRE EL SISTEMA DE TTE. PÚBLICO REGIONAL.....	10
a. Conexión a la red de transporte público.....	10
b. Cobertura de la demanda de transporte	10
c. Sobrecarga de la red y los servicios.....	11
5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	12



1. INTRODUCCIÓN

Se realiza el siguiente informe sobre la incidencia del Avance del Plan General de Alpedrete en el sistema y los servicios de transporte público, por petición de la Dirección General de Urbanismo y Estrategia Territorial de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio.

a. Objetivo

El marco legislativo de referencia para la realización del presente informe, es la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid, la cual, según la modificación impuesta por la Ley de Medidas Urgentes de Modernización del Gobierno y la Administración de la Comunidad de Madrid de 30 de julio de 2007, exige en su artículo 56.3, un Informe de Impacto Territorial, con el siguiente contenido:

“El Informe de Impacto Territorial analizará la incidencia del Avance sobre el municipio afectado y los municipios colindantes, sobre las dotaciones y equipamientos, las infraestructuras y servicios, las redes generales y supramunicipales de transporte, y cualesquiera otros aspectos que afecten directa o indirectamente a la estrategia territorial de la Comunidad de Madrid”.

Y señala además sobre su elaboración:

“..la Consejería competente en Ordenación del Territorio podrá solicitar informes adicionales a cualesquiera otras consejerías, organismos o entidades de la Comunidad de Madrid”

En virtud de lo cual, el Consorcio Regional de Transportes ha sido requerido por la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio para que emita el presente informe de incidencia del Plan General de Alpedrete en el sistema y servicios de transporte público regional.

b. Contenido

En el caso de las afecciones sobre el sistema de transporte, a fin de entender a que se refiere la Ley a la hora de justificar la “incidencia” sobre los “servicios y redes generales y supramunicipales de transporte”, se utilizan de referencia los artículos ulteriores de la ley 9/2001 sobre el planeamiento de desarrollo, en los que, lógicamente, el legislador detalla en mayor medida el contenido.

Capítulo IV. Planeamiento de Desarrollo



- Planes Parciales (art. 47)
 - 2. Requisitos a un Plan Parcial en suelo urbanizable, para aprobación inicial
 - a) Los estudios específicos necesarios y suficientes para la adecuada conexión, ampliación o refuerzo de todos y cada uno de las infraestructuras, equipamientos y servicios públicos municipales y supramunicipales cuya prestación haya de utilizar la población futura, integrando el supuesto de que llegue a ser residente permanente y, como mínimo, su integración en las redes escolar, ... y los enlaces con las infraestructuras y servicios de carreteras o vías actuales, captación y depuración de agua, luz, teléfono, gas, residuos sólidos, correos, transportes públicos urbanos y regionales por carretera o ferrocarril.
 - b) Verificación técnica, con informe preceptivo y autorización escrita de cada órgano competente sobre su capacidad, límites y compromisos, o contratos necesarios para garantizar el abastecimiento de la demanda de los servicios públicos mínimos antes citados generada por la propuesta y, en su caso, las medidas adoptadas para satisfacerla sin sobrecostes públicos inasumibles por el órgano prestador del servicio.
...
 - d) Conexión y autonomía del sistema de transporte público garantizando la no sobrecongestión en caso límite de los transportes existentes, a partir de varias hipótesis de sobrecarga.

Por tanto, el presente informe se divide en tres partes.

En la primera se analizan las implicaciones del propio modelo urbano propuesto en el Plan Urbanístico (densidades, mezcla de usos, trama viaria, etc.), sobre las posibilidades de desplazamiento de la población, usando los modos de transporte más sostenibles, el transporte público y, también, la bicicleta y el peatonal. La inclusión de estos últimos, los modos amigables no motorizados, se justifica desde su entendimiento de formas imprescindibles de acceso a las estaciones de tren y paradas de autobuses, en lo que se conoce como la alianza transporte público-modos amigables.

En la segunda se analizan las propuestas específicas del Plan urbanístico sobre transporte público y estos otros modos, sus redes (ferroviaria, plataformas reservadas, red ciclista, red peatonal) e infraestructuras (intercambiadores, aparcamientos disuasorios, etc.).

Y en la tercera se valoran las implicaciones de todo lo anterior para los servicios y sistema de transporte regional. En concreto:

- la adecuada conexión de los desarrollos previstos al sistema de transporte
- la adecuada cobertura de la demanda interna
- la no sobrecongestión de los transportes existentes en la hora punta



2. PROPUESTA DE MODELO URBANO. IMPLICACIONES PARA LA MOVILIDAD

Según el equipo redactor del Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Alpedrete el punto de partida del mismo es la “valoración positiva de las ordenaciones unifamiliares de las urbanizaciones existentes, de muy alta calidad de vida, tanto las antiguas como Mataespesa y los Berrocales...”. El desarrollo propuesto adopta, por tanto, el modelo de vivienda unifamiliar aislada, sin duda acorde con su entorno pero con notables dificultades para resolver los problemas de la movilidad generada.

Respecto a sus implicaciones, es conocido que los elementos con mayor incidencia en la sostenibilidad del modelo de movilidad son los siguientes:

- **Dispersión**

Los mayores crecimientos se dan en suelo urbanizable (1.026 viviendas) frente a al suelo urbano no consolidado (166 viviendas), teniendo en cuenta que en 2007, el municipio contaba con 6.492 viviendas. De todos los ámbitos, el mayor es el SUS R.01, Los Llanos (815 viviendas), que se localiza sobre antiguo suelo no urbanizable común, rodeado por barreras infraestructurales y por otras urbanizaciones, pero en relativa proximidad de los dos principales destinos potenciales de los viajes internos: a 2,0 km del centro urbano y a 1,4 km de la estación de ferrocarril de Los Negrales. Por el contrario, los otros dos desarrollos, el residencial de Los Arcilleros Norte (211 viviendas) y el de actividades económicas - industrial de Polvorines norte (26 ha), se sitúan en posiciones más alejadas de las estaciones, especialmente este último. También es notable en este sentido que el sector de Polvorines solo resulta accesible por carretera, sin conexión urbana con el núcleo.

- **Densidad**

La densidad propuesta para los nuevos crecimientos en suelo urbanizable es de 22 viviendas/ha, mientras que para el conjunto del suelo urbano y urbanizable resultan 15,9 viviendas/ha que, si no se consideran las desocupadas o las de segunda residencia (según estimación DGUyET), se reducen a 10,5 viviendas/ha. Se trata de densidades que hacen difícilmente viable cualquier servicio de transporte público regular. Obviamente tampoco propician el desplazamiento a pie.

- **Zonificación**

El plan presenta una zonificación al uso, lejana al concepto de mezcla de usos que, como es sabido, contribuye a reducir la insostenibilidad de los tejidos