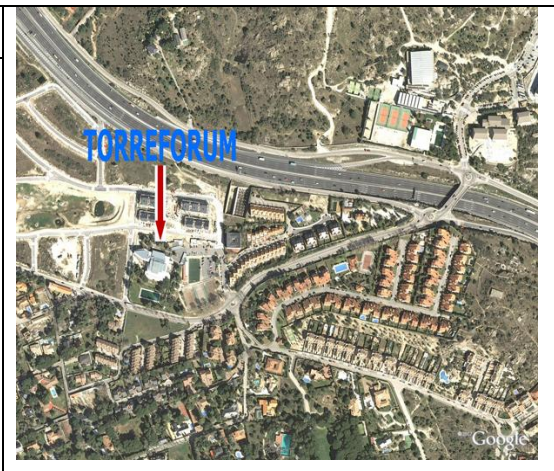


COMUNICADO ACTO INFORMATIVO 23 DE ENERO DE 2010

Acto informativo sobre el “Proyecto para el incremento de capacidad de la línea ferroviaria Madrid-Hendaya, tramo: Nudo de Pinar de las Rozas – Villalba y duplicación de vía en la Línea Villalba – Segovia, tramo: Villalba – Alpedrete”

- *¿UNA OPORTUNIDAD PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO?*
- *UN PROYECTO QUE TRASCIENDE LO LOCAL*

La Coordinadora Salvemos la Sierra, os invita a participar en una mesa redonda donde se expondrán las conclusiones del análisis realizado tras el estudio que hemos realizado del proyecto. En él se expondrá nuestra visión de lo que supone su desarrollo, las carencias que hemos detectado lo que echamos en falta, así como las alegaciones que hemos presentado y las mejoras sugeridas al proyecto.

<p>Fecha y lugar del acto:</p>	
<p><i>Sábado, 23 de enero de 2010 a las 11:30 hrs.</i></p> <p>Edificio Torreforum</p> <p>C/Carretera de Torreldones, 8.</p> <p>Torreldones Colonia</p>	

Este análisis que se ha realizado durante el año 2009, dio como fruto un informe de mínimos exigibles al proyecto no solo desde el puntos de vista Medioambiental, sino también desde puntos de vista Sociales y de Ecología Humana, el objetivo perseguido es sugerir propuestas que sirvieran para aportar mejoras a la calidad de vida de las personas que habitan, trabajan o realizan cualquier otro tipo de actividad en el entorno geográfico de influencia del mismo.

Este documento básico que se realizó a petición de la Consultora encargada por el Ministerio de la redacción del proyecto, ha servido de base para consensuar la opinión de las Organizaciones Sociales y Políticas que integran la Coordinadora, difundir esta opinión a los habitantes del área geográfica de influencia del proyecto y formular las alegaciones que consideramos que pueden mejorar aspectos fundamentales del proyecto, antes, durante y después de el desarrollo del mismo.



Las alegaciones se han formulado desde un punto de vista no localista ya que las Organizaciones que integran la Coordinadora estamos seguros que este tipo de proyectos trascender este contexto geográfico municipal.

Os adelantamos nuestra opinión sobre puntos fundamentales del proyecto, ya que la extensión del informe de alegaciones imposibilita el transcribirlo en este comunicado, por lo que si alguien está interesado en el documento completo, puede acceder a él en la siguiente dirección: http://www.fundacionferrocarriles.es/informatica/SSCVia_Alegaciones.pdf

Sobre la justificación del proyecto

El Estudio Informativo señala que la actual infraestructura está saturada y que no quedan surcos para introducir más trenes.

Dado que la saturación de la línea es la principal justificación del proyecto, tanto en la cuadruplicación de un tramo de la infraestructura como en la duplicación del otro, y sin desestimar el trabajo realizado por los técnicos del Ministerio de Fomento, encontramos en el Estudio Informativo ausencia de documentación que permita comparar entre las dos soluciones principales: o mejorar el sistema de señalización o ampliar las vías. Con la documentación expuesta a información pública no es posible comparar la actualización y mejora del sistema de señalización y gestión del tráfico ferroviario con la cuadruplicación y duplicación de las vías.

En este proyecto, el no tener que recurrir al incremento de ocupación de suelo por el ferrocarril, para conseguir el aumento de la capacidad de transporte de la línea, hubiera sido la “alternativa cero”, sin impacto ambiental negativo, dado que con la mera reforma del sistema de señalización ferroviaria, que implica muy poca obra civil, se hubiera alcanzado el objetivo de incrementar la capacidad de transporte para atender la demanda tanto en el ámbito de los trenes de cercanías y de los trenes de medias y grandes distancias para personas, como en el terreno de los trenes de mercancías.

La propuesta realizada en el Estudio Informativo para lograr el aumento la capacidad de transporte es agresiva y con impacto ambiental negativo dado que implica la ampliación de la plataforma ferroviaria con la finalidad de alojar las nuevas vías.

Hay deficiencia por tanto en la información aportada a la ciudadanía desde la administración pública y esa deficiencia reduce la capacidad de aportaciones positivas, en las alegaciones, tanto de las personas, asociaciones como de los municipios afectados.

Tendremos que dar por supuesto que la ampliación de la infraestructura es la solución adoptada porque los análisis del incremento de la capacidad de transporte de la línea basándose en nuevos sistemas de señalización no permitían alcanzar la capacidad demandada y registrada en los estudios realizados para mejorar el transporte en esta zona geográfica de la gran aglomeración urbana de Madrid, con implicaciones en todo el territorio español, ibérico y europeo.



Nos hubiera gustado conocer la alternativa cero incrementando la capacidad de transporte sin necesidad de aumentar el número de vías basándose en la actualización del sistema de señalización ferroviaria.

Quizá el deseo de generar una gran región funcionalmente urbana para Madrid, que supere incluso los límites de la Comunidad Autónoma, induzca al Ministerio de Fomento a separar las vías destinadas a los trenes de cercanías de las vías destinadas al resto de trenes. En la actualidad, con las vías y la señalización existentes, las saturaciones se producen de 7 a 9 horas de la mañana, cuando hay 10 trenes de cercanías cada hora, y de 20 a 21 de la tarde. Las casi saturaciones se generan del 9 a 10, de 12 a 13 y de 21 a 23. Hay 59 (29+30) trenes de medias y grandes distancias cada día y hay 26 trenes/día de mercancías, el 50% nocturnos.

También se desconocen los planes que tiene el Ministerio de Fomento para la circulación de los diferentes tipos de trenes entre Pinar de las Rozas y Madrid-Chamartín, y entre Pinar de las Rozas y Madrid - Príncipe Pío.

Consideramos el proyecto como la única alternativa que propone el Ministerio de Fomento para el incremento de la capacidad de transporte de la línea ferroviaria Madrid-Hendaya (Tramo: Nudo de Pinar de las Rozas - Villalba) y duplicación de la vía en la línea Villalba-Segovia (Tramo: Villalba-Alpedrete), y que consiste en la cuadruplicación de vía entre Pinar de las Rozas y Collado Villalba y la duplicación de vía entre Collado Villalba y Alpedrete,

Según el Estudio Informativo los trenes de medias y grandes distancias se ven obligados a incrementar su tiempo de viaje, a reducir su velocidad al confluir y necesitar adaptarse a la marcha de los trenes de cercanías. Así mismo señala que faltan surcos de infraestructura ferroviaria que son esenciales para el desarrollo del sistema ferroviario de mercancías, porque se ha observado cómo las circulaciones que actualmente existen dentro del tramo objeto de estudio correspondiente a servicios de mercancías son insuficientes para hacer frente a la demanda potencial. También indica que los trenes de cercanías de Cercedilla-Villalba han de esperar, antes de la estación de Villalba, en sentido norte-sur, para poder acceder a la línea principal Madrid-Hendaya.

Las vías centrales, en el tramo de cuatro vías, se dedicarán a los trenes de cercanías. El número de circulaciones estimadas de los trenes de cercanías son superiores a la suma de todas las de los demás servicios. El sistema de gestión de tráfico a implantar deberá permitir que el intervalo de circulaciones entre trenes sea inferior a los 3 minutos como hipótesis de cálculo. Las circulaciones de mercancías deberían poderse introducir entre las circulaciones normales sin necesidad de recurrir a circulaciones nocturnas.

Respecto al análisis de simulación de marchas se indica en el Estudio Informativo que los tiempos de recorrido para los diferentes servicios son similares y prácticamente idénticos para un mismo servicio y diferente material móvil. Esto es debido a que la velocidad máxima de diseño del tramo es de 100 km/h lo que permite que composiciones de menores prestaciones se igualen a aquellas que podrían desarrollar una mayor velocidad punta.



En lo relativo a obras de infraestructuras para el transporte previstas y que tengan relación o se vean afectadas con el presente estudio, existen dos proyectos de autopistas, con y sin peaje, muy negativos para el sistema de transporte multimodal e integral de la aglomeración urbana de Madrid, y son el anteproyecto de “Construcción y Explotación de la Nueva Carretera M-61 para enlazar la A-6, la M-607 y la A-1”, conocido como Cierre de la M-50, y el Estudio Informativo “Variante de las Rozas. Autovía A-6 de Madrid a La Coruña, puntos kilométricos aproximados 15,00 al 23,00”. Clave: EI4-M-65, ambas autopistas se expanden por espacios protegidos del interior del Parque Natural de la Cuenca Alta del Manzanares.

Apoyamos la especialización de las vías, independizando el tráfico de cercanías, hoy líneas C-8, C-10 y parte de las líneas C-8a y C-8b, del resto de los flujos de trenes de medias y grandes distancias y mercancías.

Nos parece funcionalmente adecuado el “salto de carnero” previsto entre las estaciones de Galapagar – La Navata y Villalba para situar las vías del servicio Madrid-Villalba-Ávila-Hendaya en el lado oeste del trazado y las vías del servicio Madrid-Villalba-Cercedilla-Segovia en el lado este.

Sobre mejoras generales del proyecto

Dado que una línea ferroviaria es una infraestructura para el transporte queremos hacer notar que la función del transporte es garantizar la accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, independientemente del lugar donde se viva, de la capacidad adquisitiva, de la edad o del género, y que esa función debe ser cumplida sin generar más movilidad que la estrictamente necesaria.

También queremos resaltar que entre los modos de transporte la marcha a pie, los desplazamientos en bicicleta y los viajes en tren son los más ecológicos y fundamentales. Por ello es necesario que el sistema multimodal e integral de transporte se base en la máxima de: a pie, en bicicleta y en tren, quedando todos los demás modos y medios de transporte como complementarios.

Entre los elementos singulares propuestos señalamos encarecidamente la construcción de un viaducto sustituyendo al actual terraplén existente en el valle del Arroyo Peregrinos, situado entre los puntos kilométricos 11+400 al 11+700 del trazado, para facilitar el establecimiento de un ecoducto entre los parques naturales de la Cuenca Alta del Manzanares y del Curso Medio del Río Guadarrama.

Así mismo resaltamos y estamos de acuerdo con la propuesta de cubrir con un falso túnel la trinchera entre el Gasco y Monte Alegría, entre los puntos kilométricos 8+700 al 9+358 del trazado, pero proponemos ampliar el paso natural existente mediante la construcción de falsos túneles a ambos lados del túnel actualmente existente bajo el camino del Pardillo, entre los puntos kilómetros 7+800 al 8+300 del trazado.



En ese mismo sentido consideramos que debe construirse un puente a la altura de la cola del Embalse de las Nieves, entre los puntos kilométricos 15+500 y 15+700 del trazado, ya que unido a los actuales pasos bajo la autopista A-6 en este ámbito se crearía un corredor ecológico de gran interés.

En Galapagar - La Navata, entre los puntos kilométricos 12+700 y 13+900, el proyecto contempla la construcción de una nueva carretera de más de un kilómetro de longitud que conecta Parquelagos con la carretera M-525, para conseguir supuestamente una adecuada relación de la mencionada urbanización con la estación ferroviaria. Esa propuesta de carretera discurre, en parte, paralela a la vía del ferrocarril creando un gran talud que unido a la ampliación de la plataforma ferroviaria, secciona de forma inadmisiblemente el Parque Natural del Curso Medio del Río Guadarrama, para posteriormente atravesar la finca denominada Los Rosales, terreno que posee unos valores ambientales, naturales y paisajísticos importantes.

Consideramos inapropiada la construcción de esta nueva carretera, puesto que supone un coste económico y ambiental improcedente.

Nuestra alternativa se basa en que dada la existencia de una carretera de tan solo 700 metros de longitud, trazada en paralelo a la A-6, que cumple la pretendida función de enlazar Parquelagos con la M-525 y la estación, y siendo dicha infraestructura actualmente de un único sentido, de Parquelagos a Galapagar, se puede ensanchar su plataforma, en aproximadamente 1,5 metros, y reconvertirla en una calzada de doble sentido. Así se evitaría el coste económico y ambiental que supone la construcción de una nueva infraestructura. Entendemos que la propuesta del proyecto, existiendo otra alternativa mucho más barata, rápida y sin apenas coste medioambiental, no está justificada pues no supone una mejora substancial además de ser ajena a la cuadruplicación de la vía y además de incumplir el PORN del Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama. No es posible considerar su construcción con el argumento del “interés general”, pues bien al contrario se opone a dicho interés de forma manifiesta.

Consideramos una de las actuaciones más incomprensibles, desde el punto de vista económico y medio ambiental, la nueva traza propuesta dentro del Parque Natural del Curso Medio del Río Guadarrama, entre los puntos kilométricos 14+400 y 15+500. En esta zona el proyecto de nueva infraestructura no sigue la suave curva de la traza actual (único caso de abandono del trazado existente) si no que crea otra traza absolutamente recta, excavada en trinchera, generando un gran surco de 1 km de longitud y 100 metros de anchura en el citado Parque Natural del Río Guadarrama, donde éste, se conecta con el Parque Natural de la Cuenca Alta del Manzanares gracias al Arroyo del Endrinal.

Esta propuesta es innecesaria, además de contravenir la normativa del PORN, pues los 350 metros de la traza utilizados para el conjunto de escapes, o cambios de vías, ahí proyectados, se pueden situar un poco más al norte, a partir del punto kilométrico 16+000 del trazado, donde la traza es recta en más de un kilómetro y discurre por suelo no protegido. Proponemos, por tanto, que la instalación de los citados escapes funcionalmente necesarios para la gestión del tráfico ferroviario se sitúe dentro de la actual traza ferroviaria siguiendo el criterio aplicado en el resto del proyecto.

En Collado Villalba y justo en la parte sur de la Estación de Villalba de Guadarrama, a la altura del paso inferior destinado a automóviles y peatones, el Estudio Informativo señala la intención de añadir otros dos pasos inferiores para automóviles de 8,50 m y 13 metros de anchura, con una longitud de 28 metros en ambos casos. La suma de longitud total de los tres pasos inferiores, el ya existente y los dos nuevos, ascendería a unos 40 metros, lo que supondría la creación de un auténtico túnel para los automóviles y peatones. En este caso, además del severo impacto visual que ello representaría, sería necesaria la instalación de iluminación artificial, dándose la circunstancia de que al otro lado de la Estación de Villalba de Guadarrama, punto kilométrico 17+500, el ancho total de la plataforma ferroviario no supera los 25 metros, a pesar de mantenerse el trazado de cuatro vías. Por ello, solicitamos se reestudien dichos pasos inferiores redimensionándolos a la baja.

Independientemente de que el estudio del impacto ambiental debe contemplar el impacto acústico que se ocasione, tanto desde un punto de vista temporal como de manera permanente, por el mayor tránsito de trenes, en distintos puntos del trazado proponemos como medida paliativa de impacto ambiental, de protección de especies y acústico, la instalación de pantallas acústicas y barreras ambientales en función de lo que se pretenda paliar. En concreto:

+ En el ámbito de Torreldones, entre los puntos kilométricos 4+900 y 6+800 del trazado, se proponen barreras de protección para el paso de especies (ejemplos en: 2005 *Fauna y Tráfico. Manual europeo para la identificación de conflictos y el diseño de soluciones*. COST 341. Fragmentación del hábitat causada por las infraestructuras de transporte. Editado por OAPN).

+ En el ámbito de Galapagar, en el núcleo situado entre la Estación de Torreldones y el cruce de la vía férrea con la carretera M-519, en las Minas y calles adyacentes (de la Tejera, de los Pozos, de los Cuatro Matojos y de las Galerías), en el Jaral de la Navata, el Molino de la Navata y el Enfriadero.

+ En el ámbito de Collado Villalba se contempla la construcción de muros de contención, con una longitud total de 1,5 km aproximadamente, y como el trazado ferroviario en dicho municipio transcurre por zona urbana incluidos parques públicos como el Coto de Las Suertes, el muro proyectado puede crear un impacto paisajístico muy negativo, lo que iría en contra de uno de los objetivos territoriales explicitados en el proyecto: “Mejorar la calidad del entorno urbano afectado por los actuales trazados ferroviarios”. Por ello solicitamos se reduzca el impacto paisajístico del muro de contención y las pantallas antirruidos evitando el recurso sistemático al hormigón para su construcción. Asimismo demandamos la atenuación del impacto mediante la plantación en la base del muro y de las pantallas de especies vegetales trepadoras, así como de especies autóctonas en las inmediaciones.

Y desde el punto de vista de la ecología humana proponemos una nueva estación en Torreldones en la denominada Área Homogénea Sur, entre los puntos kilométricos 6+400 y 6+800 del trazado. Esta nueva estación viene justificada por uno de los principales objetivos del proyecto, extender y facilitar el uso del transporte público, y concretamente el ferrocarril, al mayor número posible de personas.