



MINISTERIO DE
FOMENTO

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 201800000003472

18-01-2018 10:20:35

SECRETARIA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARIA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PLANIFICACIÓN FERROVIARIA

O F I C I O

S/REF.

N/REF.

FECHA 16 de enero de 2018

ASUNTO Traslado de Resolución de aprobación del expediente de información pública y audiencia y definitiva del "Estudio Informativo de la remodelación del sistema de transporte ferroviario de mercancías en el entorno de la ciudad de Madrid. Remodelación de la terminal de Vicálvaro y accesos viarios, y cuadruplicación de la vía de contorno"

Asociación de Vecinos El Cerro

Mediante Resolución de 11 de enero de 2018 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (BOE de 16 de enero de 2018), se ha aprobado definitivamente el "Estudio Informativo de la remodelación del sistema de transporte ferroviario de mercancías en el entorno de la ciudad de Madrid. Remodelación de la terminal de Vicálvaro y accesos viarios, y cuadruplicación de la vía de contorno", y su expediente de Información Pública y Audiencia a las Administraciones.

En su condición de interesado en el presente procedimiento, definido en el artículo 4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se adjunta copia de la citada Resolución publicada en el BOE.

La citada Resolución se adopta por delegación del Ministro de Fomento conforme a lo previsto en la Orden FOM 1644/2012 de 23 de julio, sobre delegación de competencias en el Ministerio de Fomento, y, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 114 de la citada Ley 39/2015, pone fin a la vía administrativa.

Contra esta Resolución cabe interponer, ante la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, en el plazo de un mes, contado a partir del día siguiente al de recepción de la presente notificación, recurso potestativo de reposición, al amparo de los artículos 123 y 124 de la mencionada Ley 39/2015. Asimismo, en el plazo de dos meses, y tal como señala el artículo 46 de la ley 29/1998 de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional. Dicho recurso no podrá ser interpuesto hasta que el anterior recurso potestativo de reposición sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta.

Por otro lado, en lo que respecta a su escrito presentado durante el trámite de Información Pública y Audiencia, se adjunta la respuesta razonada a las observaciones en él formuladas, que se incluyó en el correspondiente expediente, remitido al órgano ambiental al objeto de que formulase la Declaración de Impacto Ambiental. Se informa



asimismo, de que con posterioridad a la fase de Información Pública se han realizado algunas modificaciones en el estudio, relativas al trazado de los accesos viarios a la terminal, y se ha ampliado el alcance de alguno de los estudios del Estudio Informativo, principalmente del estudio de tráfico y del estudio acústico. Toda esta nueva documentación ha sido tenida en cuenta por la Secretaria de Estado de Medio Ambiente en la Declaración de Impacto Ambiental emitida con fecha 3 de mayo de 2017.

El presente escrito se remite únicamente a efectos de notificación e información, y no supone ningún tipo de requerimiento o de obligación al interesado.

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
PLANIFICACIÓN FERROVIARIA

Jorge Ballesteros Sánchez



5.2. Alegaciones Particulares

5.2.1. Alegación Tipo 1. (P-01, P-02, P-03, P-04, P-09, P-10, P-11, P-12)

5.2.1.1. Resumen de la alegación

- a) La alegación expone una serie de motivos que complementan las solicitudes que se realizan después; se ha incluido todo ello en los puntos b) y c) de este resumen. Por otro lado, también consideran que:
- No se analiza la situación del actual Puerto Seco de Coslada: no se presenta una comparativa del tráfico de mercancías, número de convoyes ferroviarios, de contenedores, de almacenaje, de tráfico de vehículos pesados actuales y futuros del mismo Puerto Seco y la Terminal de Vicálvaro.
 - Las alternativas planteadas son insuficientes y apenas presentan variación.
- b) Se solicita la devolución del estudio por:
- No estar basado en datos reales y actualizados de la economía del país. Las previsiones sobre las que se sustentan las actuaciones se apoyan en estudios anteriores a la crisis y no son reflejo de la situación actual.
 - No estar acorde a los planeamientos urbanísticos de las ciudades afectadas, que están en proceso de revisión.
 - Dar lugar a un enorme impacto sobre Coslada en materias como la seguridad, la contaminación acústica y provocar un grave deterioro de la calidad del medio ambiente. Se indica que las actuaciones provocarán un incremento de los niveles de polución, ya elevados de por sí.
 - Adolecer de una falta de planes y estudios como de emergencias, movilidad e impacto ambiental.
 - Provocar la pérdida y destrucción de zonas verdes. Se destacan los diversos impactos que provocarían los accesos viarios al Parque del Bosque del Humedal.
 - Perjudicar la movilidad en Coslada al aumentar el volumen de tráfico de vehículos pesados.
 - Estar en contra de las normas y convenios de y entre distintas administraciones, locales, regionales, nacionales e internacionales, en concreto: ordenanzas municipales de Regulación del Tráfico Urbano de Camiones y Protección del Medioambiente, artículo 45 de la Constitución Española, Ley 42/2007 de

Patrimonio Natural y la Biodiversidad, la Directiva 92/43/CEE y el Plan Dinamizador firmado por la Confederación Hidrográfica del Tajo.

- c) Se considera que los accesos viarios no mejoran las condiciones de movilidad, complicando el tráfico y perjudicando a la población. La operación debe condicionarse a la resolución de los problemas de movilidad, concretamente:
- Existencia de un acuerdo entre las tres Administraciones competentes (estatal, local y regional), en el que cada una asuma las acciones que le corresponden con la participación de las Asociaciones Vecinales. Se indica que las infraestructuras viarias no están consensuadas con las administraciones competentes y vecinos afectados por las mismas.
 - Elaboración de un plan específico de movilidad, que incorpore severas medidas disuasorias de paso de camiones por el casco urbano, ya que se considera que la propuesta viaria dirige el tráfico de camiones por dicho casco y las calles de Coslada.
 - La proximidad de la Terminal de Vicálvaro con M-40, M45 y N-II, desaconseja incorporar nuevos accesos viarios, ya que supone un gasto innecesario y una duplicidad de vías. En consecuencia, se proponen otras opciones de acceso:
 - Usar los viales existentes en los desarrollos de Vicálvaro (Ahijones, Berrocales).
 - Ejecución de los accesos de la Terminal de Vicálvaro y del Puerto Seco de Coslada por la M-21 y de ésta a la M-40, M-45/M-50.
 - Ejecución de un acceso a la R-3 desde/hacia la M-214, carretera de Vicálvaro a la estación de O'Donell.
 - Gratuidad en el tramo de la R-3 comprendido entre la M-45 y el acceso propuesto y viceversa.
 - Incorporación de medidas contra la contaminación atmosférica y acústica. La directiva 2002/49/CE obliga a los Estados miembros a establecer planes de gestión del ruido ambiente para reducir las exposiciones perjudiciales para la salud y proteger las zonas tranquilas.
 - Estudio de mejora de gestión del Puerto Seco para un mejor aprovechamiento de las instalaciones.
 - Determinación del tráfico de vehículos desde el Puerto Seco y la Terminal de Vicálvaro a la terminal de carga del aeropuerto de Madrid Barajas.

- d) Por último se solicita la participación de las empresas beneficiarias en la financiación de las nuevas infraestructuras y que se consideren las demandas de las asociaciones vecinales y ciudadanas expresadas en las alegaciones.

5.2.1.2. Análisis de los contenidos

- a) *Sobre las primeras consideraciones:*

Las alternativas presentadas vienen de un estudio funcional previo realizado por Adif, del cual se adjunta un resumen en el Estudio Informativo. Se han estudiado más de 10 alternativas en las que se tiene en cuenta Puerto Seco, pero éste no es el objeto de la actuación. Por lo tanto, las alternativas planteadas se consideran razonables y acordes a los objetivos iniciales del estudio y a los datos inventariados.

- b) *En relación a la solicitud de devolución del estudio:*

- El objeto de la actuación es mejorar el sistema de terminales de mercancías en Madrid (principal nodo de España de transporte de mercancías). Actualmente existen varias estaciones en el entorno de Madrid y se quiere concentrar en una sola terminal, con el objeto de sustituir las antiguas, divididas y poco eficientes, en una más eficaz que no tenga las limitaciones funcionales de las existentes. Las terminales modernas y adecuadas son claves para que el sistema de transporte de mercancías por ferrocarril pueda llegar a competir con el transporte por carretera. Además, aunque en el estudio se han realizado estimaciones (como no podría ser de otra manera), la actuación se desarrollará por fases, por lo que la demanda real será la que vaya determinando cuándo se ejecuta cada una de ellas.*

Asimismo, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) del Ministerio de Fomento establece programas específicos de actuación para cada uno de los modos de transporte, entre los cuales se encuentra el modo de transporte ferroviario. En concreto, para el sector del transporte ferroviario de mercancías los objetivos que se plantean son la reorganización y la potenciación del sector para lograr mayor competitividad. Estos objetivos se materializan mediante la definición de nuevos modelos de gestión de servicios y de terminales ferroviarias de mercancías, y mediante inversiones que potencien de la cadena intermodal y los corredores ferroviarios de mayor proyección, cuya mejora suponga reducir el coste unitario del transporte de mercancías y garantizar la sostenibilidad económica del sistema de terminales logísticas.

De este modo, una de las prioridades fundamentales fijadas por el Ministerio de Fomento en el ámbito del transporte ferroviario consiste en la potenciación del transporte de mercancías.

- Durante la redacción del Estudio, se mantuvieron contactos con los Ayuntamientos de Madrid y Coslada, los cuales remitieron la información urbanística correspondiente.

Se han tenido en cuenta los planos de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Coslada, enviados el 1 de febrero de 2011 por la Concejala de Urbanismo y Vías y Obras del Ayuntamiento de Coslada, que es la documentación más reciente. En lo que respecta al Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, se ha recogido en el presente estudio la información aportada por el Ayuntamiento de Madrid, correspondiente al Plan General de Ordenación Urbana aprobado en el año 1997, con las modificaciones puntuales propuestas.

Los Planes Generales de Ordenación Urbana son instrumentos de planificación muy complejos y conllevan una fuerte inercia (suele llevar muchos años la aprobación de un nuevo plan). Como se indica, se ha tenido en cuenta la última información disponible, que es el criterio que se emplea generalmente en estudios informativos de infraestructuras. No emplear la información de un avance de un plan por no estar aprobado definitivamente conlleva un alejamiento de la realidad.

- El objeto del Estudio de Impacto Ambiental realizado es la valoración de los impactos producidos sobre el medio ambiente y determinar si, desde el punto de vista ambiental, son admisibles. A nivel global, este estudio refleja que las alternativas propuestas son ambientalmente compatibles.

Además, como se ha mencionado anteriormente, la terminal sustituirá a las actividades de otras terminales existentes, por lo que el incremento de actividad global sólo estará determinado por un incremento del tráfico de mercancías general (el cual se produciría de todas formas), o de la cuota de participación del ferrocarril (cuyas afecciones son menores).

Es cierto que al desarrollar el complejo de Vicalvaro se va a inducir un incremento del tráfico de pesados en la zona. Sin embargo, este tipo de contaminación es relativamente difuso y tiende a expandirse y diluirse. Además, la contaminación puede mitigarse mediante reducción de la velocidad máxima de los vehículos en esos tramos. Según estudios realizados, limitar la velocidad máxima de los vehículos a un máximo de 80 Km/h reduciría las emisiones de CO₂ en un 30 %.

Por otro lado, a nivel global se producirá una reducción de la contaminación atmosférica, motivada por la menor contaminación que produciría el transporte ferroviario. En el estudio de impacto se valora este incremento de la contaminación atmosférica como compatible. No obstante, se deberá tener en

cuenta que en la fase de explotación no se superen los niveles de inmisión atmosférica, evitando una merma en la calidad de vida de los ciudadanos de la zona.

- Cabe señalar que se ha ampliado el Estudio de Tráfico (Anexo II) y en él se determina que la repercusión de los tráfico de vehículos pesados generados por la Terminal Intermodal no reviste una gran notoriedad. El Estudio Informativo contiene el Estudio de Impacto Ambiental, así como el resto de documentos exigibles en esta fase de estudio.
- Se debe tener en cuenta que la propuesta recogida en el Estudio Informativo se ajusta a los planos de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana, que fueron enviados el 1 de febrero de 2011 por la Concejala de Urbanismo y Vías y Obras del Ayuntamiento de Coslada. En estos planos se observa un suelo destinado a un viario, el cual es el utilizado para desarrollar las alternativas.

En cuanto a la pérdida de arbolado, se verá compensada por la aplicación de la Ley 8/2005 de 26 de diciembre de 2005, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid. Ésta permite suplir la pérdida en otro entorno del Parque o su ampliación en otra zona, compensando el impacto

No obstante, como resultado de este proceso de información pública y audiencia, se ha analizado la propuesta realizada por el Ayuntamiento de Coslada. Ésta consiste en la realización de los accesos a la Estación de Vicálvaro desde la M-45 a través del viario existente en "El Cañaverál", con objeto de no ejecutar el denominado eje 7 en la parte que discurre por el Parque del Humedal de Coslada, tal y como se señala en el plano adjunto a su alegación.

Se ha realizado un encaje de dicha solución, y se ha comprobado que supone un menor impacto sobre la vegetación al no afectar al pinar del Parque del Humedal, y que es viable desde el punto de vista funcional. En consecuencia, se ha realizado un nuevo trámite de audiencia, en el que se ha consultado al Ayuntamiento de Coslada, Ayuntamiento de Madrid y a la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

El resultado de este proceso y la nueva solución propuesta se analizan en el apartado 6 "Nueva conexión de la Terminal con la M-45", y los planos se incluyen en el Anexo IV.

- Con el Estudio precisamente se contribuye a sacar los tráfico del casco urbano. La propuesta viaria dirige el tráfico hacia las vías de alta capacidad más próximas y con opciones de conexión, descentralizándolo, y procurando no interferir con el tráfico local. Esto se consigue en el Estudio a través del vial

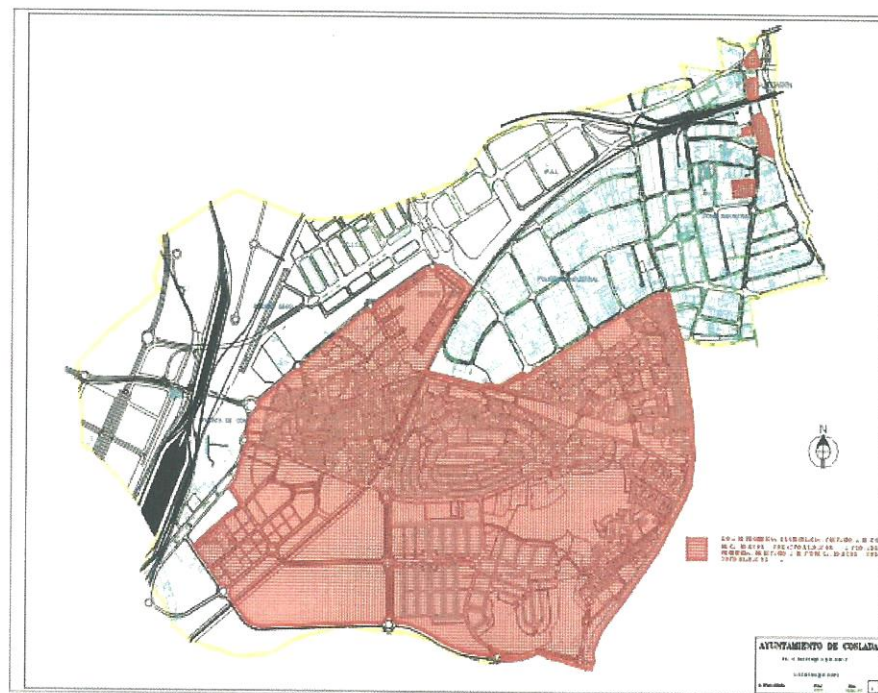
exterior y perimetral contemplado en el planeamiento, con el que se deriva el tráfico hacia la M-45, y se continúa logrando con la propuesta indicada en el punto anterior: la nueva conexión de la terminal a través del viario existente en "El Cañaveral".

Respecto al incremento de tráfico de vehículos pesados, en el Estudio Informativo se ha analizado, y como consecuencia de esto se ha aumentado la capacidad de los viales existentes desdoblándolos y acondicionando el firme a las nuevas tipologías de tráfico.

- En el Estudio de Impacto Ambiental se ha tenido en cuenta la legislación vigente.

El artículo 45 de la Constitución española otorga a todos el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado y nos impone el deber de conservarlo. El estudio de impacto ambiental analiza los impactos generados por las actuaciones, garantizando que no producen impactos significativos que redunden en una pérdida de calidad ambiental.

En cuanto a la regulación del tráfico urbano de camiones por las ordenanzas municipales, el vial que discurre junto al Parque del Humedal se encuentra tangencial a la zona que excluye el tráfico de camiones de más de 12 toneladas, y el resto de viales se encuentra fuera. Con la nueva propuesta de conexión de la terminal con la M-45, todos los viales se localizan claramente exteriores a esa zona, como puede observarse en la siguiente imagen.



La ordenanza municipal de protección del medioambiente complementa la regulación establecida por la Comunidad de Madrid en esta materia. Respecto a los títulos de contaminación por emisiones de gases y partículas y protección de animales, no resultarían directamente de aplicación. Los títulos de protección de las aguas y de residuos sólidos y limpieza urbana se tendrán en cuenta en sucesivas fases de proyecto así como en su ejecución, contando con las pertinentes licencias municipales.

Sobre la afección al Parque del Humedal, en el Estudio se minimiza y compensa con la aplicación de la Ley 8/2005 de 26 de diciembre de 2005, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid, y en posteriores fases de proyecto se podrían incorporar además nuevas medidas de protección del mismo. Si bien es cierto que se trata de un espacio valioso a nivel local, no se trata de ningún espacio natural protegido, y las actuaciones no vulneran la Directiva 92/43/CEE, ni la Ley 42/2007 de Patrimonio Natural y la Biodiversidad. No obstante, como consecuencia de la nueva conexión de la terminal con la M-45, ya no se produce dicha afección.

En relación a la contaminación acústica, el Estudio de Impacto Ambiental contiene un estudio de contaminación acústica que analiza el ruido, teniendo en cuenta la legislación nacional, autonómica y las ordenanzas municipales.

En cuanto al Plan Dinamizador firmado por la Confederación Hidrográfica del Tajo, se han recibido alegaciones por parte de dicha Confederación sin que se haya mencionado dicho plan. Por tanto, se interpreta que las actuaciones propuestas no producirían afección sobre éste.

c) Sobre la resolución de los problemas de movilidad:

- El Estudio se sometió al preceptivo trámite de Audiencia, donde son consultadas las distintas administraciones que pudieran ser afectadas en sus competencias, e Información Pública para ser examinado por las personas que lo desearan, quienes podrían formular observaciones sobre la concepción global del trazado, en la medida en que afecte al interés general, y sobre el impacto ambiental de las obras. Con ello se garantiza que todos los implicados tengan conocimiento de las actuaciones previstas, y que cualquier persona física o jurídica se pueda pronunciar.

En fases posteriores de desarrollo del proyecto constructivo y ejecución de las obras, se mantendrán los contactos oportunos con los organismos implicados, para obtener el visto bueno y las autorizaciones que correspondan, y para intentar el consenso en la definición técnica de la solución, logrando una mayor funcionalidad con la menor inversión e impacto ambiental.

- Como se ha mencionado en un punto anterior, con el Estudio precisamente se contribuye a sacar los tráficos del casco urbano. La propuesta viaria dirige el tráfico hacia las vías de alta capacidad más próximas y con opciones de conexión, descentralizándolo, y procurando no interferir con el tráfico local.

En cualquier caso, si fuera necesario se podría restringir el tráfico de camiones por Coslada en las zonas que se considere oportuno.

- Los accesos viarios planteados se consideran esenciales para lograr los objetivos del Estudio Informativo. En cuanto a las opciones de acceso propuestas:

Viales existentes en los desarrollos de Vicálvaro

No se han considerado porque se pretende reconducir los tráficos pesados directamente a vías de alta capacidad.

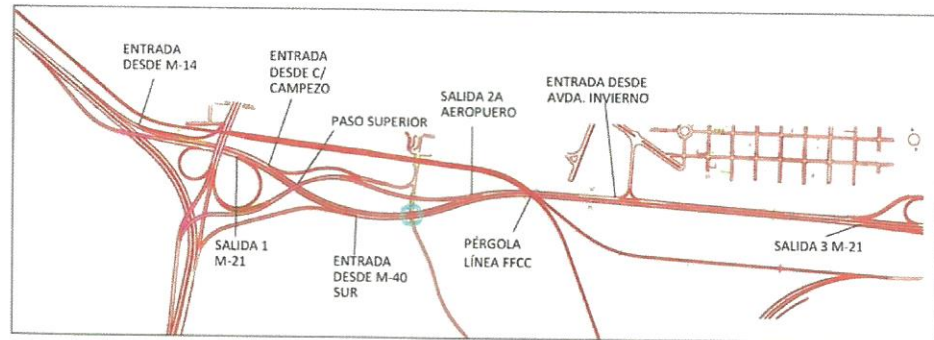
Conexión con M-21

La M-21 conecta la M-40 con la M-50/M-45, y en la actuación, de una u otra manera, ya están contempladas las conexiones con estas autopistas de circunvalación, por lo que no se considera necesario este nuevo acceso.

En relación a la M-40, la conexión se produce de manera indirecta a través de la M-201. Además, en este Estudio Informativo precisamente se ha intentado evitar un aumento de tráfico en la M-40, ya que se trata de una de las arterias viarias municipales más congestionada.

Respecto a la conexión con la M-45, tal y como se ha mencionado anteriormente, los accesos viarios se han realizado de forma que canalicen y dirijan los tráficos hacia ella, por lo que la conexión con este viario y por consiguiente, con la M-50, ya está garantizada sin tener que realizar un acceso a la M-21.

No obstante, se ha analizado la viabilidad de la conexión de la actuación con la carretera M-21. Se ha considerado la premisa de aprovechar el corredor de la carretera M-214 (existente), convirtiéndose en una duplicación de dicha carretera.



1. Conexión de M-214 a M-21

Conectar un ramal desde la M-214 implica que la distancia entre la entrada de éste a la M-21 y la salida 3 de la M-21 es menor a 1.200 m., por lo que es necesario proyectar una vía colectora que recoja las circulaciones del ramal de la M-40 sur y del ramal de la conexión de la carretera M-214 (según la Instrucción de Carreteras). Esta vía colectora tendría una longitud aproximada de 2.350 m. Para ello, habría que ampliar la plataforma hasta la salida 3 de la autovía M-21, y además sería necesario ampliar las siguientes estructuras:

- Paso inferior M-214
- Pérgola sobre el ferrocarril

2. Conexión de M-21 a M-214

La conexión entre la autovía M-21 y la carretera M-214 se realiza aprovechando la salida 2A Aeropuerto sentido Madrid (existente). Una vez superada la estructura sobre la propia carretera M-214, se define una salida por la izquierda mediante una alineación circular de $R=65$ m. que cruza la autovía M-21, ya que plantear un paso superior sería imposible

por no disponer de desarrollo suficiente para alcanzar el gálibo mínimo exigido.

Por todo lo anterior, se concluye que no se considera necesaria la conexión, ya que el proyecto se conecta ya con las carreteras M-40 y M-45/50, por lo que sería funcionalmente redundante, además de presentar problemas técnicos difícilmente salvables.

Acceso a la R-3

Respecto a la conexión con la R-3, cabe mencionar que este vial ya está integrado en la actuación de una manera indirecta. Los accesos viarios se han realizado de forma que canalicen y dirijan los tráfico hacia la M-45, y actualmente la conexión de la autopista R-3 sentido Madrid en la zona de estudio precisamente consta de un acceso desde la M-45 norte y una salida nº1 a la Avenida de Canillejas a Vicálvaro. Además, se deben considerar otros aspectos importantes. Por un lado, la R-3 es una vía de peaje, y probablemente el pago disuadiría al tráfico de mercancías de su uso. Por otro lado, hay que tener en cuenta que la R-3 es una carretera radial, no es una circunvalación como la M-45. Este tipo de viales periféricos distribuyen por Madrid las mercancías que entran en la Comunidad, apoyándose en la intermodalidad de los distintos tipos de transportes existente, en la cual repercute positivamente la actuación desarrollada en el proyecto. Sin embargo, al ser la R-3 únicamente un vial de entrada o salida, no permite esta distribución.

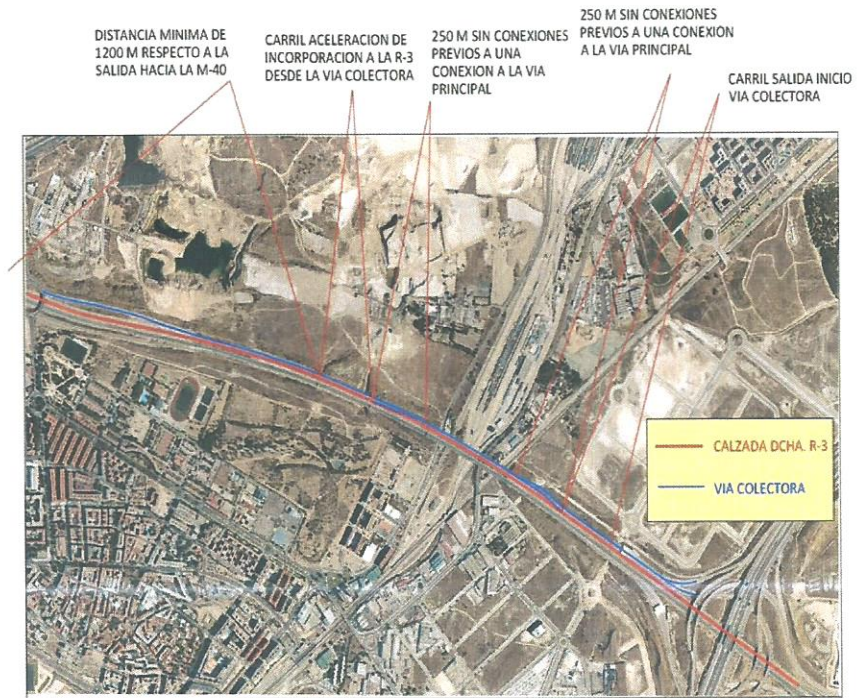
No obstante, y a pesar de las anteriores apreciaciones, se ha analizado la posibilidad de realizar dicha conexión en el entorno de la actuación.

Primero, se ha considerado la opción de realizar una conexión entre los accesos de los que consta la R-3 en sentido Madrid en el entorno de la actuación (como se ha mencionado, una entrada desde la M-45 y una salida a Canillejas-Vicálvaro). La distancia entre el carril de aceleración y el de deceleración de ambas conexiones es menor de 1.200 m, por lo que sería imposible añadir un nuevo acceso, según la Instrucción de Carreteras. Asimismo, en sentido Valencia sucede lo mismo.

Ante la inviabilidad de dicha actuación, se ha analizado la inclusión de una vía colectora, ya que según la Instrucción de Carreteras en su punto 7.4.5., si se añade una vía colectora separada del tronco, se pueden realizar nuevos accesos cada 250 m. Sin embargo, añadir esta vía en el ámbito en cuestión tiene serios inconvenientes, los cuales se describen a continuación:

1. Incluir la vía colectora en sentido Madrid:

Para cumplir la Instrucción de Carreteras, habría que mantener una serie de distancias respecto a las diversas conexiones, tal y como se puede apreciar en el esquema siguiente:



Debido a estas limitaciones, la zona donde se podría conectar el nuevo acceso queda reducida a 225 m. encima del viaducto de Vicálvaro, tal y como se puede observar en la siguiente imagen. Teniendo en cuenta que no se pueden realizar conexiones en un viaducto y que además éste tiene una altura de unos 20 m., la conclusión es que es imposible realizar dicho acceso.



2. Incluir la vía colectora en sentido Valencia:

Para cumplir con la Instrucción, la única alternativa sería adosar el carril de incorporación desde la M-40 a la actual calzada de la autopista R-3 sentido Valencia durante 1.000 m., y a continuación realizar un carril de salida que sería el inicio de la vía colectora. Además, habría que mantener las distancias respecto a las diversas conexiones.



En las imágenes siguientes se puede apreciar que la zona donde realizar la conexión sería de unos 1.000 m. de los cuales, realmente efectivos a la hora de ejecutar el acceso, serían 600 m. ya que los otros 400 m. se sitúan encima del viaducto de Vicálvaro. Como se ha comentado anteriormente, este viaducto tiene una altura de unos 20 m. así que el desarrollo debería ser al menos de 350 m., los cuales son muy difíciles de conseguir dada la cercanía de la zona urbanizada de la carretera de Vicálvaro a la estación de O'Donnell, que está en construcción actualmente.



Además, cabe señalar que para añadir la vía colectora en cualquiera de los 2 sentidos, hay que ampliar también el viaducto de Ambroz de 250 m. que está ubicado en la actual salida/entrada a Canillejas-Vicálvaro.

Por todo lo anterior, se concluye con la imposibilidad de conectar con la R-3.

- › Respecto a la gratuidad en el tramo de la R-3, este aspecto no es competencia de la Dirección General de Ferrocarriles ni está relacionado con la actuación.
- › El Estudio de Impacto Ambiental incorpora un estudio de contaminación acústica teniendo en cuenta la legislación nacional, autonómica y local vigente. En él se han modelizado las principales fuentes de ruido en la zona de actuación (tráfico ferroviario y viario), y el alcance de éste es el habitual para este tipo de proyectos. En las modelizaciones se ha empleado el Método nacional de cálculo de los Países Bajos, publicado como "Reken -en Meetvoorschrift Railverkeerslawai '96", recomendado por la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre evaluación y gestión del ruido ambiental en su Anexo II, y por el Real Decreto 1513/2005 de 16 de diciembre por el que se desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre del Ruido.

No obstante, se ha completado el estudio considerando la posible actividad dentro de la terminal, como el movimiento de contenedores, puentes grúa, etc., así como las sinergias con el Puerto Seco de Coslada. Los resultados obtenidos se encuentran en el Anexo III, y de ellos se concluye que únicamente se produce superación de los valores admisibles de ruido en una edificación de uso residencial en el periodo noche, por lo que se propone la colocación de una pantalla acústica, y que la sinergia entre los niveles sonoros producidos por la actividad de Puerto Seco, y los producidos en la terminal de Vicálvaro no produce superación de los objetivos de calidad.

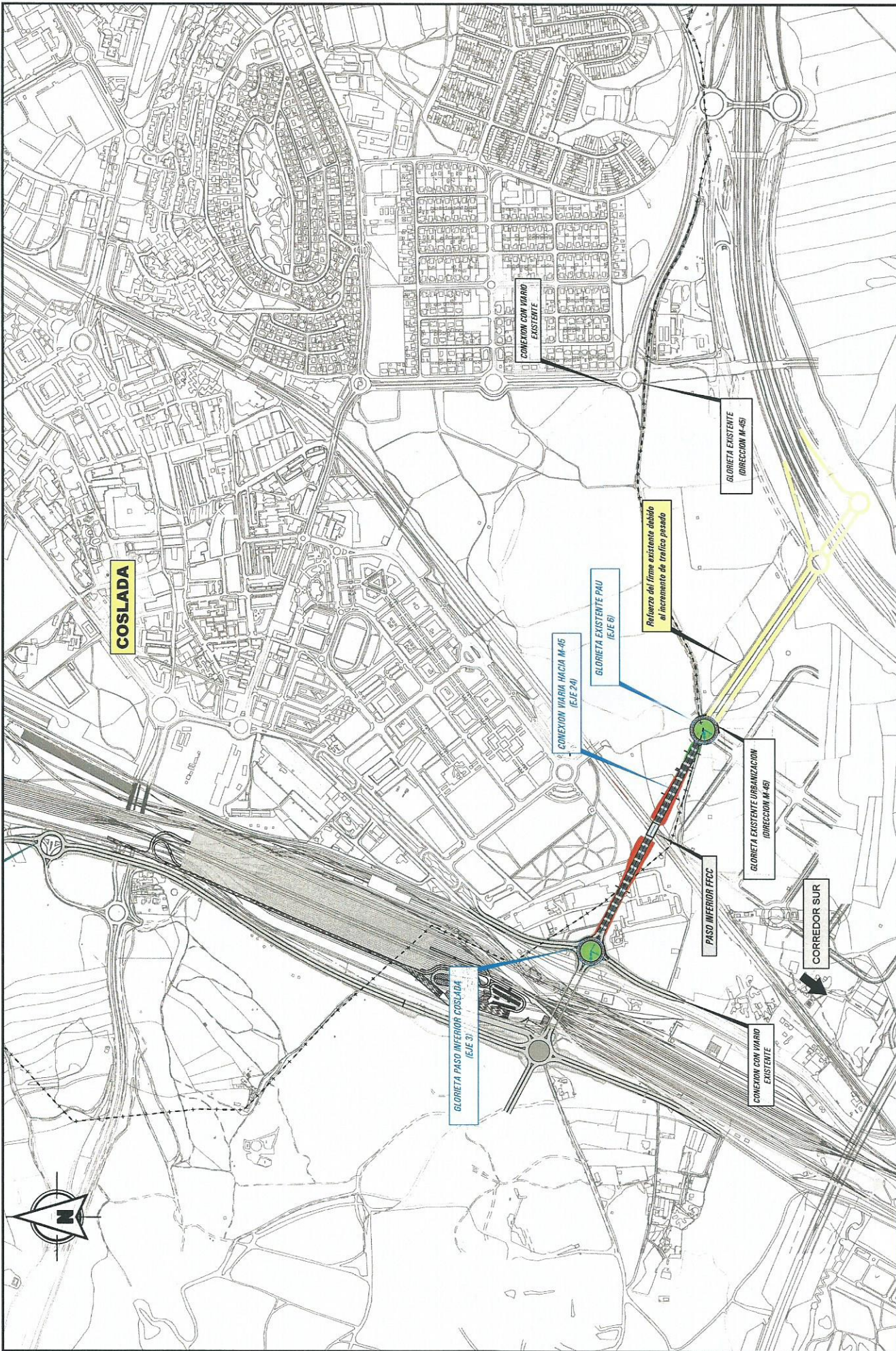
La actividad de la infraestructura depende de los operadores asignados y de su gestión. Por ello, en fases sucesivas de proyecto, disponiendo de información más exacta, se ampliará el estudio incorporando más datos al modelo y adaptando las medidas propuestas si fuera necesario, en cumplimiento de la legislación vigente.

- » En relación al Estudio de mejora de gestión del Puerto Seco, este aspecto no es competencia de la Dirección General de Ferrocarriles.
- » A partir de las determinaciones recogidas en el Anexo II. Ampliación del estudio de tráfico, relativas a los tráficos de vehículos pesados generados por la terminal intermodal de Vicálvaro, se puede concluir que los flujos vinculados con la terminal de carga del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas no revestirán gran entidad. A pesar de que no se dispone de información suficiente para abordar una previsión de la magnitud de estos tráficos, sí quedan circunscritos en el contexto global expuesto en dicho documento.

Apoyando esta aseveración, se señala la escasa participación del modo aéreo en el transporte de mercancías: un 0,02% del tráfico interior (PEITMF 2010). Además, este transporte presenta una alta tasa de paquetería, constituida por envíos individuales de volumen y peso reducido, poco susceptibles de ser canalizados a través de una cadena de transporte intermodal.

- d) El modelo de gestión no se ha decidido. El Estudio Informativo es un documento técnico, por lo que el modo de financiación de la actuación no es su objeto. No obstante, ésta se realizará conforme a un modelo recogido en la legislación, el cual podrá ser público, mediante concesiones, etc.

Por otro lado, el presente trámite de información pública sirve para conocer la opinión de todas las personas físicas o jurídicas que puedan verse afectadas o que quieran aportar algún dato, sugerencia o queja. Sus demandas y alegaciones se analizan y valoran adecuadamente en el presente informe de alegaciones.



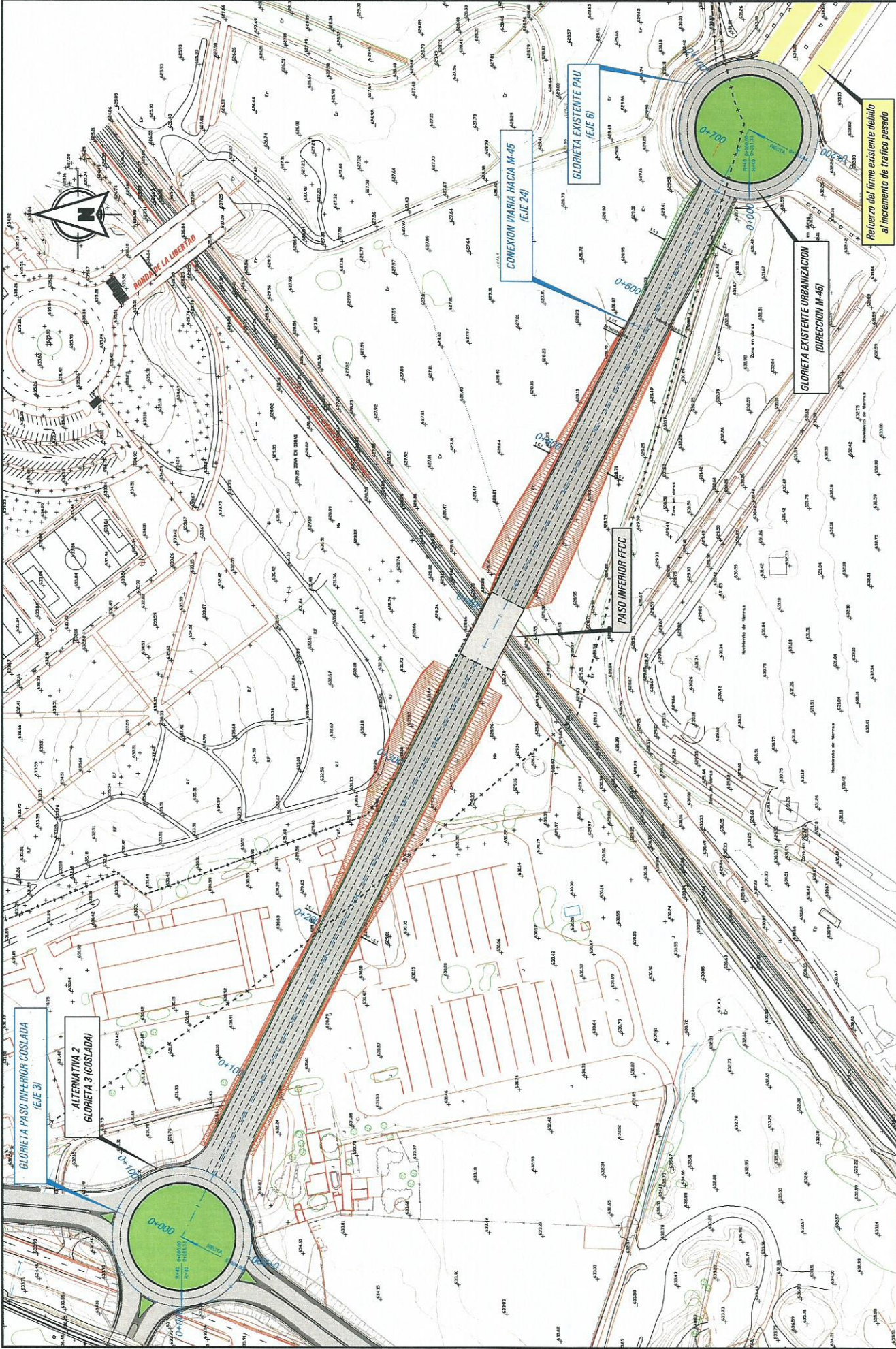
COSLADA



	MINISTERIO DE FOMENTO	
	TITULO PROYECTO: ESTUDIO INFORMATIVO DE LA REMODELACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCIAS EN EL ENTORNO DE LA CIUDAD DE MADRID, REMODELACION DE LA TERMINAL DE VICÁLVARO Y ACCESOS VIARIOS, Y CUADRIPULACION DE LA VIA DE CONTORNO	
AUTOR: FRANCISCO CARDENAS MARTINEZ		ETCOLA ORIGINAL A1
ESCALA ORIGINAL A1 1:5.000		GRÁFICA
FECHA: ABRIL 2014		HUMERICA
Nº DE PLANO: 2.1		Nº DE HOJA: 1 DE 1
TITULO DE PLANO: TERMINAL DE VICÁLVARO Y ACCESOS VIARIOS CONEXIÓN VIARIA HACIA M-45 - PASO INFERIOR SITUACIÓN		

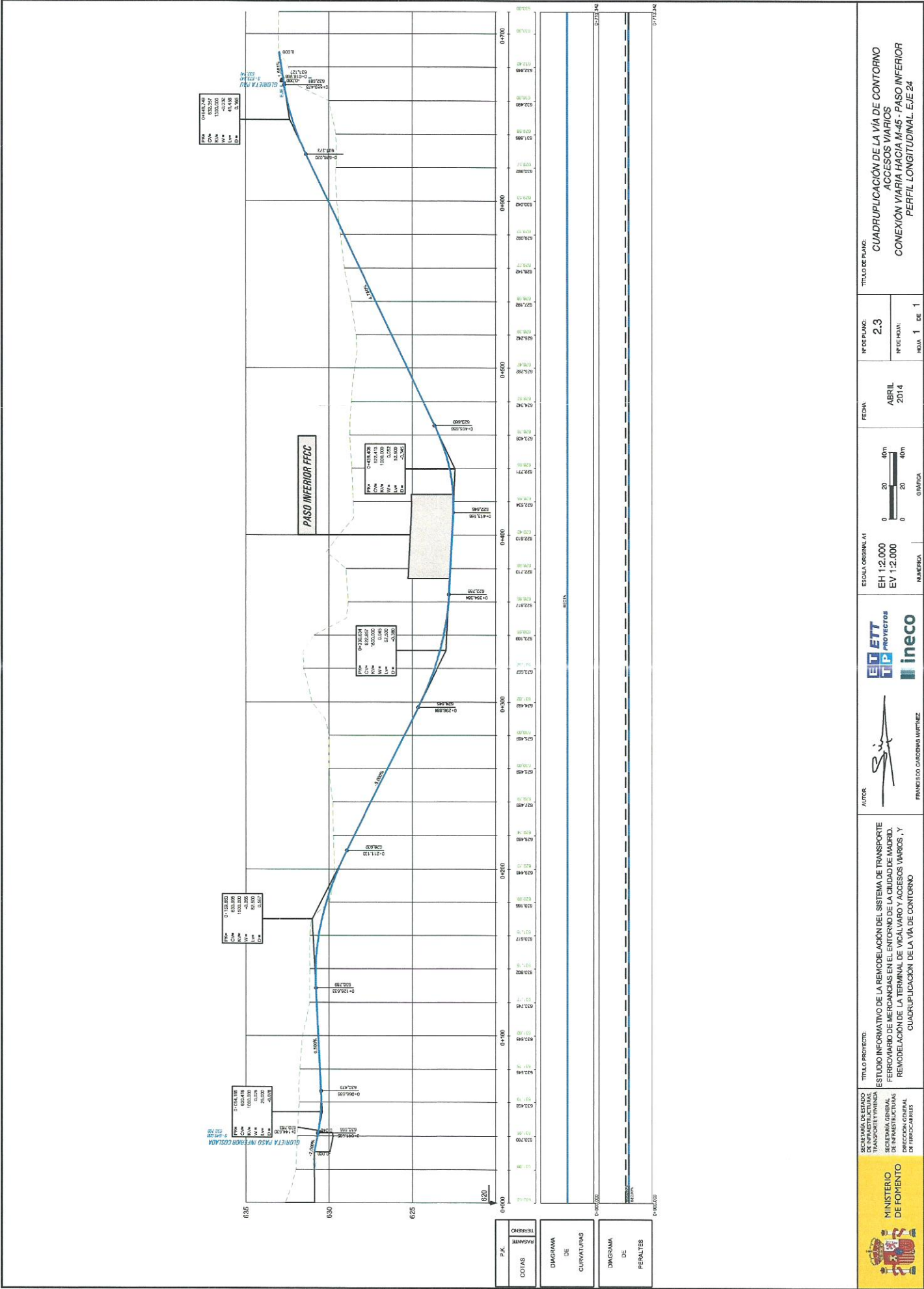
REVISION	FECHA	REVISADO	APROBADO

PROYECTO	REVISADO	FECHA
		24.06.2014



Reinuerzo del firme existente debido al incremento de tráfico pesado

 MINISTERIO DE FOMENTO	DIRECCION GENERAL DE INICIATIVAS DE TRANSPORTE Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURAS SECRETARIA GENERAL DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURAS	TITULO PROYECTO: ESTUDIO INFORMATIVO DE LA REMODELACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCIAS EN EL ENTORNO DE LA CIUDAD DE MADRID. REMODELACION DE LA TERMINAL DE VICALVARO Y ACCESOS VARIOS, Y CUADRIPLICACION DE LA VIA DE CONTORNO	AUTOR:  FRANCISCO CARDENAS MARTINEZ		ESCALA ORIGINAL A1 1:1.000	FECHA: ABRIL 2014	N° DE PLANO: 2.2	TITULO DE PLANO: TERMINAL DE VICALVARO Y ACCESOS VARIOS CONEXION VARIAS HACIA M-45 - PASO INFERIOR PLANTA GENERAL
	NUMEROS DE TIERRAS 42821 42822 42823 42824 42825 42826 42827 42828 42829 42830 42831 42832 42833 42834 42835 42836 42837 42838 42839 42840 42841 42842 42843 42844 42845 42846 42847 42848 42849 42850 42851 42852 42853 42854 42855 42856 42857 42858 42859 42860 42861 42862 42863 42864 42865 42866 42867 42868 42869 42870 42871 42872 42873 42874 42875 42876 42877 42878 42879 42880 42881 42882 42883 42884 42885 42886 42887 42888 42889 42890 42891 42892 42893 42894 42895 42896 42897 42898 42899 42900 42901 42902 42903 42904 42905 42906 42907 42908 42909 42910 42911 42912 42913 42914 42915 42916 42917 42918 42919 42920 42921 42922 42923 42924 42925 42926 42927 42928 42929 42930 42931 42932 42933 42934 42935 42936 42937 42938 42939 42940 42941 42942 42943 42944 42945 42946 42947 42948 42949 42950 42951 42952 42953 42954 42955 42956 42957 42958 42959 42960 42961 42962 42963 42964 42965 42966 42967 42968 42969 42970 42971 42972 42973 42974 42975 42976 42977 42978 42979 42980 42981 42982 42983 42984 42985 42986 42987 42988 42989 42990 42991 42992 42993 42994 42995 42996 42997 42998 42999 43000							



MINISTERIO DE FOMENTO

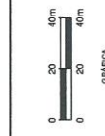
INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDIOS DE INGENIERIA DE TRANSPORTES Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURAS
 SECRETARIA GENERAL DE INGENIERIA DE TRANSPORTES Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURAS
 ESTUDIO INFORMATIVO DE LA REMODELACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCIAS EN EL ENTORNO DE LA CIUDAD DE MADRID.
 REMODELACION DE LA TERMINAL DE VICALVARO Y ACCESOS VARIOS. Y CUADRUPPLICACION DE LA VIA DE CONTORNO

AUTOR

 FRANCISCO CARDENAS JIMENEZ



ESCALA ORIGINAL A1
 EH 1:2.000
 EV 1:2.000



FECHA
 ABRIL 2014

NO. DE PLANO: 2.3
 NO. DE HOJA: 1 DE 1

TITULO DE PLANO:
 CUADRUPPLICACION DE LA VIA DE CONTORNO
 ACCESOS VARIOS
 CONEXION VIARIA HACIA M-45 - PASO INFERIOR
 PERFIL LONGITUDINAL EJE 24