

**PROPUESTA PARA EL PLENO DE LA JUNTA DE HORTALEZA
DE LA MESA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DE LOS FOROS LOCALES**

**PROYECTO PARA EL CIERRE DEL ANILLO FC CERCANÍAS CHAMARTÍN-
VICÁLVARO
Y ENLACE CON SAN FERNANDO DE HENARES**

2017-09

Este proyecto ha sido ya presentado por las Asociaciones de Vecinos de Hortaleza repetidamente, desde 1998. Siempre que se ha presentado este proyecto ha sido juzgado como muy razonable por las diversas administraciones, pero nunca ha sido efectivamente abordado.

Su necesidad, cuya evidencia ha ido aumentando a lo largo de los años, se agudiza por los problemas de **contaminación atmosférica**, al reactivarse el también viejo **Proyecto Chamartín**, que podría perjudicarlo como ha ocurrido en ocasiones anteriores, al constatarse que los accesos a la **Peineta** no serán suficientes para garantizar una movilidad fluida en la zona norte de Madrid, cuando haya partidos y sea necesario transportar a miles de personas, y al agravarse los problemas de movilidad en el Nudo Norte, el arco Virgen del Cortijo-Manoteras - Ribera del Loira - Parque Empresarial Cristalia, y tantas otras zonas de este ámbito.

Por todas estas razones, el cierre del anillo ferroviario ofrecería a los vecinos y trabajadores de la zona Norte y Este de Madrid una alternativa de transporte rápida, cómoda y sana.

Este proyecto, además, quedó incorporado al **PLAN DE ACCIÓN DE AGENDA 21 EN HORTALEZA**, Estructura urbana, Fomento del Transporte sostenible y fue aprobado por la Junta de Distrito en 2007, con el siguiente enunciado:

Nº 17 (prioritario) Cerramiento del anillo de Cercanías Chamartín-Vicálvaro. Estaciones intermedias V. Cortijo (A-1, Sanchinarro), Hortaleza, Cárcavas (Valdebebas), Campo Naciones (enlace con línea 8), Canillejas (A2, O'Donnell). Enlace del anillo de Cercanías hasta San Fernando, Corredor del Henares.

1- OBJETIVOS DEL PROYECTO

□ Proporcionar comunicación al **distrito de Hortaleza** y también a los de **Fuencarral, Chamartín, Ciudad Lineal, Barajas y San Blas con el corredor del Henares y con toda la red de cercanías** de la Comunidad de Madrid.

□ **Completar la red de cercanías**, ahora truncada, facilitando las comunicaciones periféricas y los enlaces entre las poblaciones del área metropolitana y la red municipal de transporte público.

☐ Contribuir a la descongestión de la **A-1, A-2, M-40** y **estación de Atocha**.
☐ **Coste reducido y facilidad de ejecución**, al aprovechar un trazado ferroviario ya existente.

2- DESCRIPCIÓN BÁSICA DEL PROYECTO

La propuesta se limita a **líneas básicas** para la redacción de un proyecto que requiere la colaboración del Ministerio de Fomento, la Comunidad y el Ayuntamiento de Madrid. Los trazados, situación y conveniencia de las estaciones son solamente **aproximados** y requieren un estudio técnico más preciso.

Se propone como una línea de ferrocarril **en superficie**, en su totalidad, lo que abarataría enormemente su coste.

Tramo 1. Entre las estaciones existentes de Fuente de la Mora y Puerta de Arganda.

Consideramos que todas las estaciones deberían dotarse de aparcamientos disuasorios y que deberían modificarse las líneas de transporte en superficie (autobuses) e implantar el billete único para ampliar el número de usuarios posibles, creando intercambiadores modales eficientes.

El origen del anillo estaría en la estación de **Chamartín**, cosa que habrá que tener muy presente en el **Proyecto Chamartín**, sobre todo pensando en el futuro cierre del anillo por el noroeste que sustituiría al costosísimo, y posiblemente irrealizable, eje transversal subterráneo Este-Suroeste, pero partimos de la existencia de un primer tramo del FC al aeropuerto con estación en **Fuente de la Mora**.

Por tanto, se inicia en la estación de **Fuente de la Mora**, en la que aún quedan por realizar aparcamientos disuasorios y enlace con más transporte de superficie, aunque ya posee enlace con metro ligero, que a su vez enlaza, con una sola estación, con las líneas 1 y 4 de metro (nueva evidencia de la necesidad del billete único) y con los autobuses 125, 129, 150, 174 y N1.

Estación de **Hortaleza**, es una estación muy próxima (1.140 m.) y habría que estudiar en profundidad su conveniencia aunque algunas otras de la red madrileña (Pozo-Entrevías) tienen una longitud similar. Daría servicio a los barrios de Sanchinarro y Santa María, y a la Casa de Campo de Valdebebas, y dispone de una amplia zona reservada en el plan general para intercambiadores (40.832 m²). Líneas EMT 9, 107, 172, 172SF y N2. También enlaza con el carril-bici perimetral de Madrid. Conexión con metro de Parque de Santa María.

Estación de **Cárcavas**, a 2069 m. de la anterior, comunica los barrios de Cárcavas, San Antonio, San Lorenzo, Colombia, Villarosa, los desarrollos del Ferial y la Casa de Campo, además de toda la zona norte del parque

empresarial Cristalia y Ribera del Loira con más de 25.000 trabajadores. Autobuses próximos 87, 171 y T11 a Mar de Cristal. Conexión con metro de San Lorenzo.

Estación de **Campo de las Naciones**, comunica los barrios de los Llanos, Piovera, Campo de las Naciones, el IFEMA y la zona sur del parque empresarial Cristalia y Ribera del Loira. Autobuses 104, 112 y 122. Metro en Campo de las naciones a 300 metros.

Estación de **O'Donnell (Canillejas)** que comunica los barrios de la zona este de Canillejas, Alameda de Osuna, Ciudad Pegaso y Rejas (Colonia Fin de Semana), también el Centro Comercial Plenilunio. Esta antigua estación se encuentra a 900 metros del estadio de la Peineta (antiguo Olímpico). Autobuses 77 y N5.

Tramo 2 entre O'Donnell y San Fernando, estableciendo así la conexión con la actual línea de cercanías hacia Torrejón, Alcalá de Henares y Guadalajara.

Tramo 3 entre O'Donnell y Puerta de Arganda, sigue hacia el sur el **trazado del cercanías existente**, estableciendo enlace con la línea 9 del metro, hacia el centro de Madrid y Arganda del Rey.

3- RED COMPLEMENTARIA

Este proyecto requiere de diversos puntos de intercambio que integren:

[**Líneas de autobuses** que distribuyan a los viajeros a los barrios contiguos y pequeñas modificaciones de las existentes acercándose a esta arteria de comunicaciones.

[**Aparcamientos disuasorios**, repetidamente planificados en el Plan General, pero no realizados.

[**Carriles bici y aparcamientos vigilados** en las propias estaciones para fomentar su uso.