

4 de mayo de 2016

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Las tres opciones para descongestionar la A-1.... ABC, 4 de mayo

Cifuentes exige el desbloqueo de la operación Calderón....ABC, 4 de mayo

La nueva carretera, para 2020

Las tres opciones para descongestionar la A-1

► Fomento ya tiene listos los trazados de la futura vía y los remite a Medio Ambiente para decidir el definitivo

ITZIAR REYERO / MIGUEL OLIVER
MADRID

El Ministerio de Fomento está a punto de remitir al Departamento de Medio Ambiente las tres opciones de trazado para la futura carretera que descongestionará la A-1 (carretera de Burgos), una auténtica ratonera en hora punta que sufren a diario los residentes de grandes núcleos urbanos como Alcobendas y San Sebastián de los Reyes. También quienes acuden a su puesto

de trabajo en las nuevas áreas empresariales de la zona norte de Madrid, como la ciudad financiera del BBVA o la de Telefónica, que ha saturado aún más la red viaria. El nivel de saturación diaria de la nacional 1 es de 140.000 vehículos, según cifras de la Consejería de Transportes. Sin embargo, este cálculo es a la baja, ya que no contempla la circulación de las vías de servicio anexas. El Ministerio de Fomento sube la densidad media diaria hasta los 211.000 vehículos. Según los datos oficiales la A-1 es, en el punto kilométrico 14 (Alcobendas), la carretera nacional que más volumen de tráfico rodado soporta. Tras ella figura la A-5 (carretera de Extremadura) que en el kilómetro 14 lleva 156.089 vehículos diarios. Le siguen, respectivamente: A-2 (Barcelona), con 147.208 coches diarios en el punto kilométrico 19,3; la A-4 (Andalucía), con 141.299 vehículos en el kilómetro 12; la A-6 (La Coruña), con 140.905 coches en el kilómetro 16,5 y la A-3 (Valencia), con 92.754 en el kilómetro 6.

Esta importante obra fue impulsada por el Gobierno de la Comunidad de Madrid de Cristina Cifuentes, que lo incluyó en su programa electoral «con el fin de me-

Tráfico diario

A-1

(Carretera de Burgos)

PTO.KM 14... **211.000** vehículos

A-2

(Carretera de Barcelona)

PTO.KM 19,3... **147.208**

A-3

(Carretera de Valencia)

PTO.KM 6... **92.754**

A-4

(Carretera de Andalucía)

PTO.KM 12... **141.299**

A-5

(C. de Extremadura)

PTO.KM 14... **156.089**

A-6

(Carretera de La Coruña)

PTO.KM 16,5... **140.905**

Fuente: Elaboración propia

Las alternativas del proyecto

- Desde El Molar a la M-50
- Desde San Agustín de Guadalix a la conexión con la M-40
- Desde Ciudadcampo - RACE (S.S. de los Reyes) hasta la conexión con la M-12

Sección de la nueva calzada



P. SÁNCHEZ/ABC



con la que se pretende descongestionar un tramo de unos 24 kilómetros de longitud.

Impacto ambiental

Según la información del estudio previo a la que tuvo acceso ABC, el futuro enlace de la A-1 podría discurrir desde el municipio de El Molar (situado en el kilómetro 41 de la A-1) hasta la conexión con la M-50. La segunda opción que barajan los técnicos es abrir el tráfico a la altura de la urbanización de lujo Ciudadcampo (en el kilómetro 28), entre los términos municipales de San Sebastián de los Reyes y Colmenar Viejo, hasta la conectar con la M-12. La tercera vía se abriría paso desde San Agustín de Guadalix (kilómetro 31) hasta empalmar con la M-40. Esta última opción es la más «delicada», según fuentes conocedoras del proyecto, porque discurre por zonas con mayor grado de protección medioambiental.

La inversión prevista de la obra, que el Ministerio de Fomento se ha comprometido a financiar en su integri-



Tráfico denso y retenciones en el acceso de la A-1

ISABEL PERMUY

Millonaria inversión El Gobierno cifra en 220 millones el coste de la obra, aunque variará en función del trazado elegido

dad, se cifra en torno a los 220 millones de euros. Aunque la terna prevista por los ingenieros de Ivecó indica que hay soluciones más cortas y, por ende, más económicas, que ayudarían igualmente a desatascar la carretera nacional. El Gobierno se decantará por el trazado definitivo en función de criterios medioambientales, aunque también financieros y por duración de obra.

Si se cumple con todos los plazos con celeridad, la futura alternativa de la A-1 podría ver la luz en «cuatro o cinco años», apuntan fuentes ministeria-

les. En todo caso, en el equipo de Cristina Cifuentes confían en poder poner primera piedra a finales de la legislatura, es decir, en la primavera de 2019. De momento, falta que Fomento, una vez remita la información a Medio Ambiente, inicie los trámites para la declaración de impacto ambiental.

La futura autovía tendrá una velocidad de 120 kilómetros por hora, con dos calzadas de dos carriles de 3,5 metros de ancho cada una. Tendrá arce- nes exteriores de 2,5 metros y arcenes interiores de 1 a 1,5 metros. También se dispondrán bermas (espacio entre el arcén y el terraplén) exteriores de 1,5 metros y bermas interiores -espacio entre la calzada interior y la mediana- de 1 metro. De esta forma, se posibilitará una futura ampliación a tres carriles de la carretera si es necesario aligerar el tráfico.

Cifuentes exige el desbloqueo de la operación Calderón

► La presidenta regional pide a Carmena por carta que aclare el desarrollo urbanístico

I. REYERO
MADRID

La presidenta de la Comunidad, Cristina Cifuentes, ha pedido por carta a la alcaldesa de Madrid, Manuela Carmena, que desbloquee la operación Mahou-Calderón, uno de los grandes desarrollos urbanísticos de la capital, ahora paralizado. En el escrito, fechado el 12 de abril, la jefa del Ejecutivo regional solicita al Ayuntamiento que «comunique cuál es su voluntad acerca de la tramitación» del importante proyecto, que supone el traslado del Atlético de Madrid de su actual estadio a la Peineta.

El Ayuntamiento abrió el expediente para la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, en el ámbito del Parque Olímpico-Sector Oeste y del Estadio de la Peineta, que debía contar con el visto bueno de la dirección general de Urbanismo de la Comunidad. Sin embargo, el pasado 11 de mayo el equipo entonces presidido por Ana Botella retiró el expediente, supuestamente para subsanar defectos de forma.

Tras un año en el aire, Cifuentes ha pedido explicaciones al Ayuntamiento de Carmena para aclarar qué piensa hacer con la esta operación. «La intención de la Comunidad es la de desbloquear este asunto urbanístico», que considera «importante» porque «afecta» al soterramiento de la M-30, pero también «a la masa social del Atlético de Madrid», señaló ayer el portavoz del Gobierno regional, Ángel Garrido.

La Comunidad, como recuerda Cifuentes en su escrito, es la competente para la aprobación definitiva de los planes generales de ordenación urba-



Vista aérea sobre el Calderón

ABC

na, pero necesita que el Ayuntamiento lo active. Fuentes regionales aseguran que el requerimiento enviado a Carmena ha sido «motu proprio» y que no ha intercedido el club rojiblanco que preside el empresario Enrique Cerezo.

El plan parcial contempla retirar de esa zona del distrito de Arganzuela de Madrid tanto la fábrica como el estadio Vicente Calderón -el Atlético se trasladaría al estadio Olímpico de Madrid, conocido popularmente como La Peineta- para urbanizar la zona. La actuación, que afecta a una superficie de 204.218 metros cuadrados, incluye la demolición del estadio «colchonero», el soterramiento de la M-30, la construcción de ocho torres de entre ocho y veinte plantas, dos rascacielos de treinta y seis plantas. Sin embargo, el concejal de Urbanismo, José Manuel Calvo, explicó la pasada semana que el Ayuntamiento no comparte «la fórmula de desarrollo en torres ni la privatización de buena parte del espacio público por encerrarlo en la manzana principal del ámbito». Y negocia cambios.

Proximas a

NUEVOS MINISTERIOS

OFICINAS EN ALQUILER O VENTA A ESTRENAR

- Módulos desde 268 m² hasta 487 m² - Superficie completa: 2.026 m²

- 17 plazas de parking - Libres de inquilinos

Información

663 97 57 19

91 575 04 62