

Relación de temas de ámbito supramunicipal (Coslada, San Fernando de Henares, Madrid, ..) – CAM.

1. Supresión del peaje de la R3 entre M40 y M45, motivado por accesos a Wanda Metropolitano, tráfico de Cañaveral y autovía de circunvalación.

Estadio Wanda Metropolitano

Se ha comprobado la incidencia negativa de la apertura del estadio Wanda Metropolitano sobre los accesos, el tráfico y el aparcamiento en Coslada.

Los flujos de tráfico de entrada al estadio colapsan la glorieta de Arcentales dificultando tanto la salida como la entrada a Coslada por la principal conexión del municipio con la M40.

Para evitar el colapso, también de la propia M40, desvían el flujo excedente de vehículos hacia Coslada por la M201, que se utiliza para acumular vehículos en espera.

Parte de estos coches se decantan por transitar hacia las estaciones de la L7 del Metro y buscar aparcamiento en su entorno para acceder mediante este transporte público al estadio. Ello supone una importante sobrecarga de tráfico al viario de Coslada y San Fernando, y una fuerte demanda adicional de aparcamiento donde ya hay dificultades para el acomodo de las necesidades de los residentes.

La carga de tráfico que induce el estadio en la M40 también supone una dificultad para alcanzar la M21 desde la cual Coslada y San Fernando disponen de otros accesos por el polígono y la zona industrial.

Se ha comprobado que la finalización de los accesos proyectados al estadio no va a cambiar substancialmente esta situación puesto que las obras aprobadas, pendientes de realización, no evitarán que los numerosos seguidores del atlético procedentes desde el sur por la M40 tengan que utilizar necesariamente la glorieta de Arcentales para acceder al Estadio. Tampoco existe, a la salida del estadio, ninguna alternativa para alcanzar la M40 hacia el norte, que evite el tránsito de coches por la misma glorieta.

Una alternativa de acceso a Coslada y San Fernando, desde la M40, para paliar los efectos del Wanda Metropolitano, reside en el uso la Radial 3 y la M45. El itinerario, de acceso por el sur a Coslada y San Fernando, supondría, además una apreciable reducción del tráfico en el tramo de la M40 frecuentemente cargado, entre la R3 y la glorieta. Esta alternativa es practicable en la actualidad, pero muy pocos vehículos recurren a ella en razón del peaje.

Cañaverál

El polígono del Cañaverál, en fase de edificación residencial, tiene una capacidad total de al menos 14.000 viviendas, cuya ocupación supondrá aproximadamente la mitad de la población de Coslada y casi la población de San Fernando.

Los vecinos de este barrio, perteneciente al distrito de Vicálvaro, tienen esencialmente tres alternativas para acceder a la zona este o norte de la capital mediante la M40: cruzar Coslada por el Esparragal y la Avenida de España hasta Arcentales, utilizar la M45 y la R3 con peaje, o rodear Coslada y San Fernando por el este haciendo uso de la M45 y la M21.

Considerando las distancias desde la salida a la M45 del Cañaverál hasta la glorieta de Arcentales, tenemos por Coslada: 6km, por la R3: 9,5km y por la M21: 17Km. Descartando el itinerario por la M21, dada su extensión, la alternativa queda entre pasar por Coslada, con un recorrido corto, o pasar por la R3, con un recorrido algo más largo pero sensiblemente más rápido, al ser todo por autovía.

Pero dado el peaje, la R3 se utiliza escasamente y la zona urbana de Coslada soporta y deberá sufrir cada vez más el tráfico generado por el Cañaverál. Por el mismo motivo, a ese flujo en dirección a la M40 se suma el de acceso a los servicios de Vicálvaro, centro de distrito del ese nuevo barrio residencial, cuyo itinerario requiere transitar igualmente por la zona urbana de Coslada.

Por el efecto disuasorio de ese peaje en la R3, la M45, concebida para dar accesibilidad a ese sector del Cañaverál no cumple su cometido y como consecuencia de ello se genera un incremento importante de tráfico en las calles de Coslada, con las negativas consecuencias ambientales asociadas a ello.

Circunvalación

La zona urbana de Coslada y San Fernando dispone de una autovía de circunvalación compuesta de la M21 y de los correspondientes tramos de la M45, Radial 3 y M40, lo que constituye una apreciable dotación, si funcionara como tal. Evitaría el tránsito de vehículos por áreas residenciales, al permitir los accesos desde esa circunvalación exterior si necesidad de atravesar barrios con la incidencia negativa que ello supone en términos de congestión, molestia, inseguridad, contaminación, ruido etc...

Pero la referida circunvalación no funciona. Dado el peaje, se puede constatar diariamente que muy pocos vehículos utilizan el tramo de la R3, entre la M45 y la M40 para entrar o salir de Coslada de San Fernando o del Cañaverál, o para acceder a otros destinos. Además de generar tránsitos parasitarios en los barrios, el peaje distorsiona la adecuada y natural distribución del tráfico, cargando innecesariamente otros tramos de autovía más largos. Se sobrecarga por ejemplo

las vías radiales A2, la M21 o la A3 y los tramos correspondientes de las circulares M40 y M45.

Esta situación genera importantes sobrecostos de toda índole en términos medioambientales, de consumo de carburantes, pérdidas de tiempo, conservación de vehículos e infraestructuras, y mantiene incongruentemente infrutilizada una importante inversión como la R3, y se puede corregir **mediante la supresión del peaje entre la M45 y la M40.**

2. Realización de la prolongación viaria de la avenida Miguel Delibes hasta la Carretera de Coslada a Vicálvaro.

El desarrollo del Cañaveral, tanto en su componente residencial (mencionado anteriormente), induce un fuerte incremento de tráfico por Coslada, pero también el industrial situado al norte de la M45.

La señalada prolongación ha quedado establecida en el marco de la Remodelación del Sistema de Transporte Ferroviario de Mercancías en el entorno de la ciudad de Madrid y la Remodelación de la Terminal de Vicálvaro y accesos viarios y cuadruplicación de la vía de Contorno.

Su ejecución evitará el fuerte flujo de vehículos inducidos por esas actividades que transitan ya actualmente por las zonas residenciales de Coslada y supondría una mejora sustancial en el acceso al centro de transporte de Coslada y para los vecinos del Cañaveral un acceso cómodo a los servicios de Vicálvaro, centro de distrito del ese nuevo barrio residencial. Y todo ello por un itinerario que no requiere como en la actualidad transitar por la zona urbana de Coslada, con la negativa incidencia ambiental que supone en términos de contaminación de aire, ruido y seguridad, además de la congestión.

Cabe señalar que la referida prolongación se ha previsto mediante un paso bajo la vía de ferrocarril de cercanías, en una zona por la cual se estima que mediante corriente subterránea pasa el agua que nutre el parque del humedal. Por ello el proyecto debería tener especial cuidado en asegurar la continuidad del correspondiente flujo hídrico.

3. Enlace Peatonal y Ciclista de las redes de Coslada y San Fernando con el Anillo de Madrid.

La red de pistas ciclables de Coslada llega hasta la glorieta de entrada a Coslada por la M201 que procede de la glorieta de Arcentales en la M40. Para conectar las redes ciclables de ambos municipios y también de San Fernando y a través de este

conectar igualmente con el parque del Sureste, Torrejón de Ardoz y la vegas del Henares y el Jarama, se requiere esa conexión reclamada reiteradamente desde las entidades ciclistas de estos municipios. Se propone su ejecución paralela a la M201, con características de comodidad, arbolado, amplitud para que pueda ser utilizada tanto por peatones, bicicletas y otros ingenios de movilidad personal.

Su principal obra de estructura consistiría en la necesaria pasarela sobre la M40, junto a la glorieta de Arcentales, para poder alcanzar el anillo ciclista de Madrid.

4. Estudio e Insonorización de la M45.

La M45 genera, ya con el flujo de tráfico actual un nivel inaceptable de ruido para las viviendas de Coslada y San Fernando, y las zonas de equipamientos y expansión situadas a proximidad. Ese nivel se está viendo además agravado por el incremento de tráfico que está generando el desarrollo edificatorio del Cañaveral.

En base a ello y vistas las protecciones y pantallas instaladas en otras infraestructuras similares, o las dunas realizadas para la protección de las viviendas del Cañaveral situadas al sur de la misma M45, solicitamos el estudio y ejecución de soluciones para la protección de la ciudadanía de nuestros municipios de los efectos acústicos de la referida autovía M45.

5. Ampliación de la capacidad de hospitalización del Hospital del Henares.

Como se ha puesto de manifiesto por la plataforma de defensa de la sanidad pública, se justifica el acondicionamiento del ala vacía del Hospital para aumentar la capacidad hospitalaria del mismo y proporcionar el adecuado servicio a la comarca. La referida habilitación ha sido ya objeto de valoración (3,6 mill), y de compromiso, pero de momento incumplido.

6. Metro Este (línea 7), a zona tarifaria A.

Sobra recordar que las zonas de Coslada y San Fernando, servidas por la línea 7 del Metro Este no están a más distancia del centro de Madrid que muchas de las zonas incluidas en la zona tarifaria A. A pesar de ello los usuarios de la línea 7 deben pagar un plus de 1,50€, por viaje, (billete sencillo), para el uso general del metro en sus desplazamientos a Madrid. Esto supone una injustificada penalización, frente a otros usuarios que se mueven en distancias incluso menores en el interior de la zona tarifaria A. Además esta penalización tiene un efecto disuasorio en el uso de transporte público y afecta principalmente a una franja de población de escasa

capacidad económica. Se Justifica por tanto que la Línea 7, quede incluida íntegramente en la zona tarifaria A.

7. Macro vertedero: Por una decidida política hacia residuos cero y economía circular.

Es evidente que si en la CAM, se hubiera avanzado más efectivamente hacia una situación de mayor nivel de reciclado, de selección en origen, de reducción de residuos, de aprovechamiento de lo orgánico etc... las discrepancias existentes en torno al macro vertedero de la comarca (en Loeches), no existirían o tendrían un nivel de tensión muy inferior. En su caso el propio proyecto tendría unas características muy diferentes. Es hora de un cambio profundo de rumbo en materia de residuos.

8. Depósito de Agua regenerada.

Por motivos desconocidos se ha venido aplazando por el Canal de Isabel II la construcción del necesario depósito de agua regenerada de 5.000 m³ proyectado en el Cerro de Coslada cuyo uso facilitaría y optimizaría el mantenimiento de zonas verdes de la zona mediante la reutilización del agua de la depuradora.

Cabe señalar que las tuberías de abastecimiento del referido depósito se ejecutaron hace varios años, sin que, incomprensiblemente, estén siendo utilizadas.

9. Carril reservado para autobuses en la NII y estructura de líneas.

Además de su conveniencia la ejecución y puesta en servicio del referido carril reservado debería justificar e impulsar una revisión de la estructura de las líneas de autobuses de la zona

10. Transporte de Cercanías: Por memoria.

Mantenimiento de compromisos que afectan a la estación de San Fernando: Accesibilidad, acceso a línea rápida a Chamartín.