ANEJO Nº 20
INFORME DE RESPUESTA DE ALEGACIONES

Historial de revisión

Versión	Fecha	Descripción
A01	29/07/2026	Entrega Estudio Informativo posterior a revisión pública

Preparado por	Revisado por	Verificado por	Aprobado por
Daniel Amo	Roberto Fernández	César del Caño	Tomás Ripa Alonso

ÍNDICE

1 INTRODUCCIÓN 3
2 INFORMES Y ALEGACIONES RECIBIDAS 3
3 CONTESTACIÓN DE INFORMES Y ALEGACIONES 4
3.1 INFORMES Y ALEGACIONES DE MINISTERIOS Y ORGANISMOS PÚBLICOS ESTATALES 4
3.1.1 INFORME ADIF. 4
3.1.2 INFORME SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN FERROVIARIA. MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE 6
3.1.3 INFORME SUBDIRECCIÓN GENERAL DE OPERADORES DE TELECOMUNICACIONES E INFRAESTRUCTURAS DIGITALES. MINISTERIO PARA LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y DE LA FUNCIÓN PÚBLICA 6
3.1.4 ALEGACIÓN SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACION AMBIENTAL. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO 7
3.1.5 INFORME MINISTERIO DE DEFENSA 7
3.1.6 INFORME DEL INSTITUTO GEOLÓGICO Y MINERO 8
3.2 INFORMES Y ALEGACIONES DE LA COMUNIDAD DE MADRID Y ORGANISMOS PÚBLICOS DE LA COMUNIDAD 9
3.2.1 INFORME DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS. COMUNIDAD DE MADRID 9
3.2.2 ALEGACIÓN SUBDIRECCIÓN GENERAL DE MINAS Y SEGURIDAD INDUSTRIAL. COMUNIDAD DE MADRID 9
3.2.3 ALEGACIÓN SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO HISTÓRICO. DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO CULTURAL. CONSEJERÍA DE CULTURA, TURISMO Y DEPORTE. 10
3.2.4 INFORME ÁREA DE VÍAS PECUARIAS. DIRECCIÓN GENERAL DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y ALIMENTACIÓN. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR. 11
3.2.5 INFORME DIRECCIÓN GENERAL DE BIODIVERSIDAD Y GESTIÓN FORESTAL. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR. 11
3.2.6 INFORME DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR. 12
3.2.7 INFORME SUBDIRECCIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL. DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y ECONOMÍA CIRCULAR. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR. 12
3.2.8 INFORME SUBDIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD ALIMENTARIA Y SANIDAD AMBIENTAL. DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD PÚBLICA. CONSEJERÍA DE SANIDAD. 13
3.2.9 INFORME DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID 13
3.3 INFORMES Y ALEGACIONES DE AYUNTAMIENTOS Y ORGANISMOS MUNICIPALES. 15
3.3.1 INFORME Dirección General de Planificación e Infraestructuras de la Movilidad. Ayto. de Madrid 15
3.3.2 INFORME DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE CONSUMO DE AGUA EN ZONAS VERDES Y ESPACIOS URBANOS. SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DEL AGUA. DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DEL AGUA Y ZONAS VERDES. AYTO. DE MADRID .. 15
3.3.3 INFORME SERVICIO DE ALCANTARILLADO. SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DEL AGUA. DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DEL AGUA Y ZONAS VERDES. AYTO. DE MADRID 16
3.3.4 ALEGACIÓN JUNTA MUNICIPAL DEL DISTRITO DE HORTALEZA. AYTO. de MADRID 16
3.3.5 INFORME SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CONSERVACIÓN DE ZONAS VERDES Y ARBOLADO URBANO. DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DEL AGUA Y ZONAS VERDES. AYUNTAMIENTO DE MADRID. 17
3.3.6 INFORME SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL. SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL. DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL. AYUNTAMIENTO DE MADRID. 17
3.3.7 INFORME DEPARTAMENTO DE CONTROL ACÚSTICO. SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL. DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL. AYUNTAMIENTO DE MADRID. 18
3.3.8 INFORME SUBDIRECCIÓN GENERAL DE ACTUACIONES URBANAS. DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO. ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD. AYTO. MADRID 18
3.3.9 INFORME SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INVENTARIO Y VALORACIONES. DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN URBANÍSTICA. ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD. AYTO. MADRID 19
3.3.10 INFORME OFICINA DEL NUEVO PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID. ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD. AYTO. MADRID 19
3.3.11 ALEGACIÓN AYTO. ALCOBENDAS 20
3.4 INFORMES Y ALEGACIONES DE EMPRESAS 21
3.4.1 INFORME CREA MADRID NUEVO NORTE S.A. 21
3.4.2 INFORME RED ELECTRICA DE ESPAÑA SAU (1) 23
3.4.3 INFORME RED ELECTRICA DE ESPAÑA SAU (2) 23
3.4.4 INFORME CANAL ISABEL II 24
3.4.5 INFORME MADRILEÑA RED DE GAS. 24
3.4.6 INFORME UFD DISTRIBUCIÓN ELECTRICIDAD, S.A. GRUPO NATURGY 25
3.4.7 INFORME NEDGIA. GRUPO NATURGY. 25
3.4.8 INFORME EXOLUM. 26
4 ALEGACIONES CIUDADANAS 27
4.1 ALEGACIONES COMUNES 27
4.1.1 ALEGACIÓN 1: NULIDAD DE LA CONSULTA PÚBLICA POR INCUMPLIR LA LEY 10/2019, DE 10 DE ABRIL, DE TRANSPARENCIA Y DE PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD DE MADRID 27
4.1.2 ALEGACIÓN 2: IMPACTO Y AFECCIONES DE LA ALTERNATIVA INICIALMENTE SELECCIONADA 30
4.1.3 ALEGACIÓN 3: AUSENCIA EN EL TRÁMITE DE AUDIENCIA DE ASOCIACIONES VECINALES REPRESENTATIVAS 32
4.1.4 ALEGACIÓN 4: ELECCIÓN DE LA ALTERNATIVA CON MAYOR COSTE ECONÓMICO, Y CRITERIOS DE VALORACIÓN 32
4.1.5 ALEGACIÓN 5: AFECTACIÓN EN USUARIOS ACTUALES DE LAS ESTACIONES DE LA LÍNEA 1 (140.809 HABITANTES) 33
4.1.6 ALEGACIÓN 6: IMPACTO DESPROPORCIONADO EN POBLACIÓN VULNERABLE Y VULNERACIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL 34
4.1.7 ALEGACIÓN 7: RIESGOS GEOLÓGICOS, HIDROGEOLÓGICOS Y DE ESTABILIDAD ESTRUCTURAL POR LA EJECUCIÓN DE OBRAS EN INFRAESTRUCTURAS CONSOLIDADAS E INTERFERENCIA CON EL FREÁTICO 35
4.1.8 ALEGACIÓN 8: SATURACIÓN ESTRUCTURAL DE LA LÍNEA 1 36
4.1.9 ALEGACIÓN 9: INCOHERENCIA CON EL NODO FERROVIARIO DE CHAMARTÍN. 37
4.1.10 ALEGACIÓN 10: PÉRDIDA DE RESILIENCIA DE RED 38
4.1.11 ALEGACIÓN 11: INCOHERENCIA CON EL MODELO DE CRECIMIENTO URBANO EN NUEVOS DESARROLLOS DE ÁMBITO EUROPEO 38

4.1.12 ALEGACIÓN 12: RUPTURA DEL PRINCIPIO DE CONTINUIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO, Y PRIORIZACIÓN INDEBIDA DE LA ELIMINACIÓN DE TRANSBORDOS FRENTE A LA OPTIMIZACIÓN DE LA CAPACIDAD Y FUNCIONAMIENTO DE LA RED....39
4.1.13 ALEGACIÓN 13: DEFICIENCIAS METODOLÓGICAS EN EL ANÁLISIS MULTICRITERIO UTILIZADO PARA SELECCIONAR LA ALTERNATIVA AS1 40
4.1.14 ALEGACIÓN 14: NULIDAD DEL ANÁLISIS MULTICRITERIO POR DEFECTOS METODOLÓGICOS SUSTANCIALES, FALTA DE OBJETIVIDAD Y AUSENCIA DE VALIDEZ EN LA COMPARACIÓN DE ALTERNATIVAS....41
4.1.15 ALEGACIÓN 15: INSUFICIENCIA METODOLÓGICA DEL ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD DEL MODELO MULTICRITERIO 42
4.1.16 ALEGACIÓN 16: INCONGRUENCIAS Y DEFICIENCIAS DEL ANÁLISIS MULTICRITERIO....43
4.1.17 ALEGACIÓN 17: INCONGRUENCIA MANIFIESTA ENTRE LA ALTA VALORACIÓN EN "FACILIDAD CONSTRUCTIVA" Y LOS SOBRECOSTES RECONOCIDOS EN "SEGURIDAD Y SALUD" E "INSTALACIONES" 45
4.1.18 ALEGACIÓN 18: ARBITRARIEDAD METODOLÓGICA MEDIANTE COEFICIENTES CORRECTORES INJUSTIFICADOS Y OCULTACIÓN DEL DÉFICIT DE EXPLOTACIÓN A LARGO PLAZO 45
4.1.19 ALEGACIÓN 19: INCERTIDUMBRE Y POSIBLE ERROR EN LA ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA FUTURA DE VIAJEROS 46
4.1.20 ALEGACIÓN 20: AUSENCIA DE ANÁLISIS COMPLETO DE COSTES DE EXPLOTACIÓN Y MANTENIMIENTO 47
4.1.21 ALEGACIÓN 21: INCOHERENCIAS ENTRE PRESUPUESTO Y EVALUACIÓN MULTICRITERIO....48
4.1.22 ALEGACIÓN 22: DATOS BASADOS EN UNA PREMISA PREVIA DE URBANIZACIÓN A CARGO DE CREA MNN 49
4.1.23 ALEGACIÓN 23: ERRORES TÉCNICOS DEL ESTUDIO 50
4.1.24 ALEGACIÓN 24: LIMITACIONES PARA LA AMPLIACIÓN FUTURA DE LA RED DE METRO 54
4.1.25 ALEGACIÓN 25: MEJOR EFICIENCIA CON UNA NUEVA LÍNEA AUTOMATIZADA .54
4.1.26 ALEGACIÓN 26: NULIDAD POR INCONGRUENCIA ENTRE EL OBJETO DEL ESTUDIO INFORMATIVO Y LA ALTERNATIVA SELECCIONADA....55
4.1.27 ALEGACIÓN 27: VULNERACIÓN DEL PRINCIPIO DE JERARQUÍA EN LA MOVILIDAD Y DE LOS OBJETIVOS DE SOSTENIBILIDAD 56
4.1.28 ALEGACIÓN 28: INSUFICIENCIA DEL ESTUDIO AMBIENTAL 57
4.1.29 ALEGACIÓN 29: DEFICIENCIAS EN EL ESTUDIO DE LA DEMANDA (DATOS POBLACIÓN 2019)....58
4.1.30 ALEGACIÓN 30: DEFICIENCIA GRAVE EN LA DEFINICIÓN TOPOGRÁFICA DE LA ALTERNATIVA AS1 POR FALTA DE LEVANTAMIENTO DE DETALLE EN LA TOTALIDAD DE SUS INFRAESTRUCTURAS, NULIDAD DEL ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS POR FALTA DE HOMOGENEIDAD TÉCNICA Y VICIO ESTRUCTURAL DEL ANÁLISIS MULTICRITERIO 59
4.1.31 ALEGACIÓN 31: ERROR MANIFIESTO EN LA VALORACIÓN DEL CRITERIO “FACILIDAD CONSTRUCTIVA”: MAYOR RIESGO, COMPLEJIDAD Y PLAZO EN LA ALTERNATIVA AS1 POR USO INTENSIVO DEL MÉTODO TRADICIONAL DE MADRID (MTM) 60
4.1.32 ALEGACIÓN 32: AFECCIÓN INJUSTIFICADA A PLANEAMIENTOS URBANÍSTICOS CONSOLIDADOS Y ZONAS VERDES EXISTENTES FUERA DEL ÁMBITO DE MADRID NUEVO NORTE 61
4.1.33 ALEGACIÓN 33: EXTRAORDINARIA COMPLEJIDAD ESTRUCTURAL POR LA NECESIDAD DE EJECUTAR POZOS DE ATAQUE PROFUNDOS EN ENTORNOS URBANOS DENSOS (ALTERNATIVA AS1) 62
4.1.34 ALEGACIÓN 34: MAYOR RIESGO TÉCNICO, LIMITACIÓN DE CAPACIDAD Y DEFICIENCIAS DE DISEÑO EN LA ALTERNATIVA AS1 63
4.1.35 ALEGACIÓN 35: AUSENCIA DE ESTUDIO DE CAPACIDAD Y EXPLOTACIÓN DE LA LÍNEA 4 64
4.1.36 ALEGACIÓN 36: OMISIÓN DEL IMPACTO ECONÓMICO SOBRE EL COMERCIO LOCAL (LUCRO CESANTE) 65
4.1.37 ALEGACIÓN 37: INCUMPLIMIENTO DE LA LEY 7/2021 DE CAMBIO CLIMÁTICO AL NO COMPARAR LA HUELLA DE CARBONO DE LOS MATERIALES CONSTRUCTIVOS ENTRE ALTERNATIVAS 66
4.1.38 ALEGACIÓN 38: NULIDAD DEL ANEJO Nº 8 POR ERROR DE HECHO, OCULTACIÓN DE RIESGOS E INCOHERENCIA INTERNA DEL EXPEDIENTE 66
4.1.39 ALEGACIÓN 39: NULIDAD DEL ANÁLISIS FUNCIONAL Y DE SEGURIDAD POR INFRACAPACIDAD, MAYOR RIESGO EN EVACUACIÓN Y MANIPULACIÓN DE RESULTADOS (ANEJO Nº 14). 67
4.1.40 ALEGACIÓN 40: NULIDAD DEL ESTUDIO POR FALTA DE COORDINACIÓN EFECTIVA CON ORGANISMOS CRÍTICOS (ADIF-AV, CANAL DE ISABEL II Y SERVICIOS DE EMERGENCIA) 69
4.1.41 ALEGACIÓN 41: NULIDAD DE LA ALTERNATIVA AS1 POR DISEÑO DE SUPERINFRAESTRUCTURA REGRESIVO, INEFICIENCIA ECONÓMICA Y OMISIÓN DE IMPACTOS POR VIBRACIONES (ANEJO Nº 12) 70
4.1.42 ALEGACIÓN 42: INVIABILIDAD FUNCIONAL Y DE DISEÑO DE LA ALTERNATIVA AS1 POR RIGIDEZ GEOMÉTRICA, LIMITACIONES OPERATIVAS Y MAYOR RIESGO CONSTRUCTIVO (ANEJO DE TRAZADO) 71
4.1.43 ALEGACIÓN 43: NULIDAD POR RIESGO DE INCUMPLIMIENTO DEL PRINCIPIO DNSH Y COMPROMISO DE FINANCIACIÓN EUROPEA, SI SE OPTA A ELLA. 72
4.1.44 ALEGACIÓN 44: VULNERACIÓN DE LA LEY DE CONTRATOS DEL SECTOR PÚBLICO POR INEFICIENCIA Y RIESGO DE SOBRECOSTES 73
4.1.45 ALEGACIÓN 45: NECESIDAD DE REFUERZO DE LA LEGITIMIDAD PARTICIPATIVA MEDIANTE MECANISMOS DE AUDIENCIA EFECTIVA (LEY 10/2019). 74
4.1.46 ALEGACIÓN 46: FALTA DE PUBLICIDAD DE LA CONSULTA PÚBLICA 75
4.1.47 ALEGACIÓN 47: CONSIDERACIÓN DE OTRAS ALTERNATIVAS 75
4.1.48 ALEGACIÓN 48: OMISIÓN DE ALTERNATIVA TÉCNICAMENTE VIABLE – CREACIÓN DE RAMAL EN LA LÍNEA 1 76
4.1.49 ALEGACIÓN 49: INSUFICIENCIA DEL ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS Y OMISIÓN DE SOLUCIONES RELEVANTES. CONEXIÓN DE LA NUEVA LÍNEA CON LA LÍNEA 10. 77
4.1.50 ALEGACIÓN 50: VULNERACIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE LA LEY 9/2017 (LCSP): 78

4.2 CONCLUSIÓN ALEGACIONES COMUNES....79

4.3 OTRAS ALEGACIONES CIUDADANAS 79

4.3.1 ALEGACIÓN 1: NOMBRE DE LAS ESTACIONES:....79
4.3.2 ALEGACIÓN 2: EXTENSIÓN DE LA ML1 A CHAMARTÍN:....80
4.3.3 ALEGACIÓN 3: PREFERENCIA POR LA ALTERNATIVA 5 Y SU CONEXIÓN CON LA LÍNEA 10 CON NUEVA ESTACIÓN:....80
4.3.4 ALEGACIÓN 4: PREFERENCIA POR LA ALTERNATIVA 5 Y NUEVA ESTACIÓN: ...81
4.3.5 ALEGACIÓN 5: PREFERENCIA POR LA ALTERNATIVA 5 Y DESESTIMACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS 1 A 4:....81
4.3.6 ALEGACIÓN 6: REUBICACIÓN DE LA FUTURA ESTACIÓN FUENCARRAL NORTE, CREACIÓN DE UNA NUEVA ESTACIÓN EN LA LÍNEA 10 Y SOTERRAMIENTO DE LAS VÍAS DE CONEXIÓN Y DE LAS COCHERAS PROYECTADAS:....82
4.3.7 ALEGACIÓN 7: OPCIÓN PRIORITARIA LA COMBINACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS 5 Y 1 Y SU PROLONGACIÓN A LAS TABLAS: 83
4.3.8 ALEGACIÓN 8: ASOCIACIÓN VECINAL ISLAS DE PEÑAGRANDE. AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA 4 DIRECCIÓN OESTE:....83
4.3.9 ALEGACIÓN 9: MEJORAS PROPUESTAS LINEA NUEVO NORTE: 84
4.3.10 ALEGACIÓN 10: PROPUESTA DE SOLUCIÓN: 85

5 CONCLUSIÓN 86

1 INTRODUCCIÓN

Con fecha 17 de febrero de 2026, se aprobó provisionalmente el Estudio Informativo de la Nueva Línea de Metro en Madrid Nuevo Norte.

El10 de marzo de 2026 se publica en el BOCM la Resolución de 26 de febrero de 2026, por la que se somete a información pública el Estudio Informativo “Nueva Línea de Metro en Madrid Nuevo Norte”.

Tras el periodo de Información Pública se recibieron treinta y cuatro informes y/o alegaciones de organismos públicos (Ministerios, Comunidad de Madrid, Ayuntamientos) y empresas y/o entidades. Adicionalmente se recibieron tres mil doscientas tres (3.203) alegaciones de ciudadanos particulares. En el presente Anejo se reflejan tanto las alegaciones recibidas, como las contestaciones que se han realizado.

2 INFORMES Y ALEGACIONES RECIBIDAS

Las alegaciones y/o informes que se han recibido durante el proceso de información pública se procede a ordenarlas del siguiente modo:

- De ministerios y organismos públicos estatales.
- De la Comunidad de Madrid y organismos públicos comunitarios.
- De ayuntamientos y organismos municipales.
- De empresas.
- De ciudadanos:
    - Alegaciones comunes.
    - Otras alegaciones.

3 CONTESTACIÓN DE INFORMES Y ALEGACIONES

A continuación, se encuentran las respuestas a los informes y alegaciones recibidas.

3.1 INFORMES Y ALEGACIONES DE MINISTERIOS Y ORGANISMOS PÚBLICOS ESTATALES

3.1.1 INFORME ADIF.

Informante: ADIF.

Fecha del informe: 8 de abril de 2026.

Registro de entrada: REGAGE26s00035246986.

3.1.1.1 RESUMEN INFORME

El informe se estructura en once (11) observaciones:

OBSERVACIÓN 1. - Afecciones de la nueva Estación de Metro de Centro de Negocios al Sistema General Ferroviario.

Se solicita no afectar al Sistema General Ferroviario con la estación de Centro de Negocios, ya que en algunos documentos del estudio Informativo aparece afecta y en otros no. Se solicita incluir en los planos los límites del SGF para tener la seguridad de evitar afecciones.

OBSERVACIÓN 2. - Relación entre la nueva estación de Metro Fuencarral Sur y la futura estación de Cercanías de Fuencarral – Malmea.

Dada la proximidad física entre la estación de Metro Fuencarral Sur y la estación de Cercanías Fuencarral – Malmea se solicita evaluar cómo mejorar los accesos y la conexión peatonal entre la ambas para favorecer la intermodalidad.

OBSERVACIÓN 3. - Posibles afecciones con el Planeamiento Urbanístico (APE 05.31, APE 08.20 y APR 05.10).

Se llama la atención sobre posibles afectaciones en suelos destinados a usos de vía pública y zonas verdes por las salidas de las estaciones de Metro, las salidas de emergencia y los pozos de bombeo y ventilación, aunque debido a la inclusión de la nueva línea de Metro en el desarrollo de la MPG. Se solicita que dicha afectación sea mínima.

OBSERVACIÓN 4. - Cumplimiento de la Ley del Sector Ferroviario.

Se solicita que se recoga expresamente el cumplimiento de la Ley del Sector Ferroviario (LSF), en lo indicado en su Artículo 16 del Capítulo III “Limitaciones a la propiedad”, que establece que:

- Solo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público, previa autorización de Adif-AdifAV.
- En ningún caso se autorizarán obras o instalaciones que puedan afectar a la seguridad de la circulación ferroviaria, perjudiquen la infraestructura ferroviaria o impidan su adecuada explotación.

OBSERVACIÓN 5. - Afecciones de la Alternativa 5: Pozo de ventilación y trazado al Puesto de Mando

Dada la cercanía del Puesto de Mando y el pozo de ventilación previsto, al ser el Puesto de Mando una infraestructura crítica que da servicio a toda la red ferroviaria a nivel nacional, se debe buscar una ubicación alternativa para dicho pozo de ventilación fuera de las limitaciones a la propiedad establecidas en la Ley del sector Ferroviario.

Además, el Proyecto de Construcción de la nueva línea de Metro deberá disponer lo necesario y prever las medidas de instrumentación y control necesarias para garantizar la no afección al Centro de Mando y debe tener en cuenta que puede haber instalaciones no inventariadas bajo el mismo debido a su antigüedad.

También indica que está prevista la adecuación de los Centros de Transformación 5-6 y línea de distribución de 20KV de la Estación de Chamartín en la misma zona, por lo que es necesario que los Proyectos de Metro garanticen la compatibilidad con estas actuaciones en marcha.

OBSERVACIÓN 6. - Afección del trazado de la Alternativa 5 (AS1) con los proyectos de la Transformación de Chamartín

Se solicita coordinación con los proyectos en desarrollo en la estación de Chamartín para evitar afecciones entre los proyectos.

OBSERVACIÓN 7. - Afección del trazado de la Alternativa 5 (AS1) con el proyecto de Cubrimiento Norte de la playa de vías.

Se solicita que las soluciones constructivas que se desarrollen en fases posteriores al Estudio Informativo aseguren la no afección a la infraestructura ferroviaria de la Estación y al cubrimiento de las vías, garantizando la compatibilidad estructural con la estructura y cimentaciones de las dos actuaciones indicadas.

OBSERVACIÓN 8. - Afección del trazado de la Alternativa 5 (AS1) con la actuación de Remodelación de Vías de ancho Convencional en la Cabecera Norte de la Estación.

Se solicita que los procedimientos constructivos que se proyecten en fases posteriores al Estudio Informativo garanticen la no afección a la infraestructura ferroviaria de la Estación e instalaciones y servicios auxiliares.

OBSERVACIÓN 9. – Afección a zonas de instalaciones auxiliares obras Cabecera Norte

Se solicita que se busque otra zona para las ZIAs de la nueva línea de Metro o que se coordinen con ADIF para no coincidir espacial y temporalmente ambas actuaciones, dado que por acuerdo de compra-venta esta parcela será utilizada por ADIF para las obras de “Remodelación de Vías de ancho Convencional y Alta Velocidad y del Cubrimiento Norte de la playa de vías”

OBSERVACIÓN 10. – Coordinación con la Nueva Estación Técnica en Las Tablas

Se solicita que si se proyectase finalmente el ramal de conexión con la línea 10 hacía Las Tablas, alternativas 1 (ASE) y 3 (APE), se coordine con la Nueva Estación Técnica de Alta Velocidad en las Tablas actualmente en fase de adjudicación de obras.

OBSERVACIÓN 11. - Coordinación general de las actuaciones

Se solicita que se coordinen ambas administraciones (CAM y ADIF) por los proyectos en desarrollo en la zona, para que exista un intercambio de información actualizado sobre la alternativa finalmente seleccionada.

3.1.1.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado y a continuación, se pasa a responder cada una de las observaciones realizadas

Observación 1. - Afecciones de la nueva Estación de Metro de Centro de Negocios al Sistema General Ferroviario.

En la fase de proyecto de construcción se mantendrá una coordinación continua con ADIF y se evitará en lo posible cualquier afección a SGF.

OBSERVACIÓN 2. - Relación entre la nueva estación de Metro Fuencarral Sur y la futura estación de Cercanías de Fuencarral – Malmea.

En la fase de proyecto de construcción se mantendrá una coordinación continua con ADIF y si es posible se adecuará la conexión entre ambas estaciones favoreciendo la intermodalidad.

OBSERVACIÓN 3. - Posibles afecciones con el Planeamiento Urbanístico (APE 05.31, APE 08.20 y APR 05.10).

En la fase de proyecto de construcción se profundizará el estudio de posibles afecciones urbanísticas en salidas, ventilación, etc. y se intentará reducirlas al mínimo.

OBSERVACIÓN 4. - Cumplimiento de la Ley del Sector Ferroviario.

Se incluirá en el Pliego de Prescripciones Técnicas del Proyecto el cumplimiento de las diferentes leyes para la ejecución de las obras. Claro está, que se incluirá entre ellas la Ley del Sector Ferroviario.

OBSERVACIÓN 5. - Afecciones de la Alternativa 5: Pozo de ventilación y trazado al Puesto de Mando

En la fase de proyecto de construcción se mantendrá una coordinación continua con ADIF sobre la posición del pozo de ventilación alternativa 5 versus el centro de mando, si no fuese posible una posición alternativa del pozo de ventilación se justificará la no afección al centro de mando y edificios aledaños.

OBSERVACIÓN 6. - Afección del trazado de la Alternativa 5 (AS1) con los proyectos de la Transformación de Chamartín

En la fase de proyecto de construcción se mantendrá una coordinación continua con ADIF para evitar afecciones con los proyectos en desarrollo en la estación de Chamartín.

OBSERVACIÓN 7. - Afección del trazado de la Alternativa 5 (AS1) con el proyecto de Cubrimiento Norte de la playa de vías.

En la fase de proyecto de construcción se mantendrá una coordinación continua con ADIF para evitar afecciones con el proyecto de Cubrimiento Norte de la playa de vías.

OBSERVACIÓN 8. - Afección del trazado de la Alternativa 5 (AS1) con la actuación de Remodelación de Vías de ancho Convencional en la Cabecera Norte de la Estación.

En la fase de proyecto de construcción se mantendrá una coordinación continua con ADIF para evitar afecciones con la remodelación de vías de ancho convencional en la cabecera norte de la estación de Chamartín.

OBSERVACIÓN 9. – Afección a zonas de instalaciones auxiliares obras Cabecera Norte

En la fase de proyecto de construcción se mantendrá una coordinación continua con ADIF para la que la ZIAs no coincidan en el mismo espacio temporal y/o se buscará una nueva ubicación.

OBSERVACIÓN 10. – Coordinación con la Nueva Estación Técnica en Las Tablas

La solución propuesta no incluye esa solución y si en cualquier caso se prolongamos hacia Las Tablas se debería evitar las zonas problemáticas como la indicada.

OBSERVACIÓN 11. - Coordinación general de las actuaciones

Tal y como se ha hecho en etapas anteriores, en la fase de proyecto de construcción se mantendrá una coordinación continua con ADIF para evitar problemas entre los proyectos que desarrollan ambas administraciones en la zona.

3.1.2 INFORME SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN FERROVIARIA. MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Informante: Subdirección General de Planificación Ferroviaria. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Fecha del informe: 17 de abril de 2026.

Registro de entrada informe: REGAGE26s00038104577.

3.1.2.1 RESUMEN INFORME

El informe indica que:

Se está pensando en ubicar un apeadero en el entorno en el que se ubicaría el ramal previsto de acceso a cocheras de Metro (que partiría del tramo principal, común a todas las alternativas de prolongación de Metro contempladas en el estudio informativo) se está analizando la posibilidad de implantar un nuevo apeadero de Cercanías, "Fuencarral Norte", en el marco de los trabajos relativos al contrato "Estudios de Viabilidad de Implantación de nuevos Apeaderos de Cercanías en Almussafes, Elche Parque Empresarial, Seseña y Fuencarral- Norte".

Entre las alternativas contempladas para el nuevo apeadero, se va a estudiar el potencial que tendría materializar un intercambiador de transporte con la red de Metro en ese entorno (para lo que sería necesario ejecutar una nueva estación de Metro en la línea 10). No obstante, llegado el caso se analizaría en detalle su posible encaje y se mantendrían las oportunas reuniones de coordinación con la Comunidad de Madrid."

3.1.2.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado y se tendrá en cuenta en el proyecto de construcción, si llega el caso de tener que coordinar los proyectos.

3.1.3 INFORME SUBDIRECCIÓN GENERAL DE OPERADORES DE TELECOMUNICACIONES E INFRAESTRUCTURAS DIGITALES. MINISTERIO PARA LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y DE LA FUNCIÓN PÚBLICA

Informante: Subdirección General de Operadores de Telecomunicaciones e Infraestructuras Digitales. Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública.

Fecha del informe: 30 de abril de 2026.

Registro de entrada informe: REGAGE26s000422037782.

Exp.: A/V 21/26

S/Refª: 06/127241.9/26

3.1.3.1 RESUMEN INFORME

El informe indica que:

- Según la información disponible en el ámbito del proyecto están operativas las compañías DIGI SPAIN TELECOM, S.L.U., FREE TECHNOLOGIES EXCOM, S.L., MASORANGE, S.L., TELEFÓNICA DE ESPAÑA, S.A.U., VODAFONE ONO, S.A.U., aunque no habría que descartar que pudiera haber otras de las que no tengamos conocimiento o información al respecto.
- Se debe tener en cuenta lo establecido en el artículo 51 de la mencionada Ley General de Telecomunicaciones con respecto a la previsión de infraestructuras de comunicaciones electrónicas en proyectos de urbanización y en obras civiles financiadas con recursos públicos.

3.1.3.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado y se tendrá en cuenta en el proyecto de construcción.

3.1.4 ALEGACIÓN SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACION AMBIENTAL. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

Alegante: Subdirección General De Evaluación Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Fecha de la alegación: 12 de marzo de 2026.

Registro de entrada alegación: REGAGE26s00026491683.

3.1.4.1 RESUMEN ALEGACIÓN

Se informa que no son competentes respecto a la emisión de informes, valoraciones o análisis previos sobre los procedimientos o sobre la necesidad o no de su sometimiento a evaluación ambiental.

3.1.4.2 RESPUESTA ALEGACIÓN

Se agradece la alegación presentada.

3.1.5 INFORME MINISTERIO DE DEFENSA

Informante: Ministerio de Defensa

Fecha del informe: 25-05-2026.

Referencia entrada informe: REGAGE26s00049894679.

3.1.5.1 RESUMEN INFORME

Se informa favorablemente al desarrollo de la infraestructura proyectada, se acompaña de informes de:

- Dirección General CESTIC. Secretaría de Estado de Defensa que informa favorablemente, al haberse tenido en cuenta la afección a la zona de seguridad radioeléctrica del Enlace Radioeléctrico “Lomo” - “Alto de Los Leones”.
- Ejército del Aire y del Espacio que informa favorablemente, al no existir afecciones ni por servidumbres aeronáuticas, ni por zonas próximas de seguridad, ni por infraestructuras.
- Ejército de Tierra que informa favorablemente, al no existir afecciones a propiedades, instalaciones militares o zonas de seguridad.

3.1.5.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado.

3.1.6 INFORME DEL INSTITUTO GEOLÓGICO Y MINERO

Informante: INSTITUTO GEOLÓGICO Y MINERO

Fecha de la alegación: 09-04-2026.

Referencia entrada alegación: REGAGE26s00035605075.

3.1.6.1 RESUMEN INFORME

Se indica que:

- En el proyecto de construcción se deberá diferenciar entre los caudales provenientes de los niveles freáticos superficiales o colgados, discontinuos, asociados a rellenos antrópicos, gravas de terraza y materiales cuaternarios; y el acuífero detrítico mioceno, de carácter regional y semiconfinado, que constituye el sistema más relevante desde el punto de vista de los caudales sostenidos de infiltración y de la respuesta a largo plazo durante la explotación del túnel constructivo. Para ello el IGME pone a disposición la cartografía hidrogeológica disponible para el ámbito, incluyendo la hoja 559-Madrid de la serie MAGNA 1:50.000 y los estudios de geología urbana de Madrid elaborados el Instituto.
- Se deberán realizar en el proyecto de construcción ensayos de permeabilidad in situ, piezometría de detalle y una modelización del flujo subterráneo en el corredor del trazado para conocer las tasas de los diferentes parámetros para el cálculo de caudales a bombear.
  Se deberá aclarar el posible efecto barrera que el túnel puede ejercer sobre el flujo subterráneo lateral, con riesgo de ascenso del nivel freático aguas arriba del trazado y de descenso en el sector aguas abajo.
  Se deberá solicitar la autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo conforme a la legislación de aguas vigente para el vertido de aguas a la red de saneamiento o a cauces.
- En el proyecto de construcción se debe evaluar la subsidencia hidrogeológica o por drenaje de forma específica, con estimación de los asientos previsibles en función de los caudales de bombeo adoptados y de las características geomecánicas de los materiales compresibles identificados en la campaña geotécnica.
- Se recomienda que en el proyecto constructivo se incorpore una evaluación del riesgo por contaminación del suelo y del subsuelo en los tramos que puedan verse afectados, con consulta previa al SIGEA y a la autoridad ambiental competente.

En conclusión, el proyecto de construcción deberá contener una investigación geológico-geotécnica e hidrogeológica más detallada en los puntos singulares, cruces con infraestructuras, tramos en mina, zonas con posible interferencia con el agua subterránea y ámbitos con afección a servicios sensibles, singularmente las infraestructuras del Canal de Isabel II. En lo que respecta específicamente a los aspectos hidrogeológicos, dicha investigación deberá abordar:

(i) La determinación de los parámetros hidráulicos del acuífero en el corredor del trazado mediante ensayos de bombeo o permeabilidad.
(ii) La evaluación del efecto barrera del túnel sobre el flujo subterráneo y la estimación de las variaciones de nivel freático inducidas aguas arriba y aguas abajo del trazado.
(iii) La comprobación y ajuste de los caudales de infiltración adoptados en el Anejo n.º 4 a partir de datos reales del terreno.
(iv) La valoración del impacto sobre las captaciones de agua subterránea existentes en el entorno, si las hubiere.

Además de los aspectos anteriormente indicados.

3.1.6.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe enviado y se estudiará la propuesta para tenerla en cuenta en la redacción del proyecto de construcción.

En cualquier caso, se indica que:

- En cuanto a los posibles cambios sobre el flujo de agua subterránea y el efecto barrera, según el modelo del acuífero terciario de Madrid, el ámbito de estudio se localiza en una zona de recarga lo que implica un flujo fundamentalmente vertical, por lo que la obra no supone una barrera para dicho flujo, que pudiera cambiar el nivel freático aguas arriba o debajo de la obra. No obstante, se realizará un control del nivel piezométrico en las investigaciones que se realicen, con el fin de determinar la localización del nivel piezométrico en cada lugar de investigación.
- La autorización a la Confederación Hidrográfica del Tajo se realizará en el proyecto de construcción con el conocimiento de los caudales a verter.

- Las tareas de descontaminación del suelo correrán a cargo de cada uno de los propietarios de terrenos en el ámbito de Madrid Nuevo Norte tal y como indica el convenio Marco firmado el 20 de julio de 2021, con la suscripción por el Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad de Madrid, ADIF, ADIF-Alta Velocidad y CreaMNN, y sus posteriores prórrogas.

3.2 INFORMES Y ALEGACIONES DE LA COMUNIDAD DE MADRID Y ORGANISMOS PÚBLICOS DE LA COMUNIDAD

3.2.1 INFORME DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS. COMUNIDAD DE MADRID

Informante: Dirección General de Carreteras Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras. Comunidad de Madrid.

Fecha de la alegación: 26 de marzo de 2026.

Ref.: AF20260183

Registro: ES-202603-I013649397.

3.2.1.1 RESUMEN INFORME

Se informa de dos (2) aspectos:

- De acuerdo con el Estudio Informativo “Nueva línea de Metro en Madrid Nuevo Norte” no hay afección sobre el dominio público ni las zonas de protección de la red de carreteras de la Comunidad de Madrid.
- La normativa de aplicación es la Ley 3/91, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid y su Reglamento, aprobado por Decreto 29/93, de 11 de marzo.

3.2.1.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado.

3.2.2 ALEGACIÓN SUBDIRECCIÓN GENERAL DE MINAS Y SEGURIDAD INDUSTRIAL. COMUNIDAD DE MADRID

Alegante: Subdirección General de Minas y Seguridad Industrial. Comunidad de Madrid.

Fecha de la alegación: 10 de abril de 2026.

Referencia: 14-0168-00085.5/2026.

3.2.2.1 RESUMEN ALEGACIÓN

La alegación informa de:

- No hay afección de los posibles derechos mineros existentes en los terrenos afectados por el proyecto.
- No hay afección de las posibles perforaciones para la prospección y explotación de aguas subterráneas y perforaciones geotérmicas de muy baja entalpía mediante la aplicación de técnica minera existentes por los terrenos afectados por el proyecto.
- Que en el ámbito del sostenimiento de obras subterráneas es de aplicación Reglamento General de Normas Básicas de Seguridad Minera aprobado por el Real Decreto 863/1985
- Que en el ámbito de la normativa de prevención de riesgos laborales es de aplicación el Real Decreto 1389/1997, de 5 de septiembre, por el que se aprueban las disposiciones mínimas destinadas a proteger la seguridad y la salud de los trabajadores en las actividades mineras.
- Que en el ámbito competencial de la Dirección General de Economía e Industria, la misma es competente en cuanto a riesgos laborales y seguridad minera, por tanto:
    - Previo al inicio de las obras ha de ser aprobado un proyecto específico de la citada obra lineal en relación al cumplimiento de la normativa minera.
    - La persona que ejerza la Dirección Facultativa ha de ser un titulado en minas.
    - Será de plena aplicación el Real Decreto 1389/1997, de 5 de septiembre, por el que se aprueban las disposiciones mínimas destinadas a proteger la seguridad y la salud de los trabajadores en las actividades mineras.
- Que en relación al contenido de la documentación remitida:
    - Se debe incluir el Reglamento General de Normas Básicas de Seguridad Minera y las Instrucciones técnicas complementarias que le son de aplicación a los túneles.
    - Se precisa un apartado de geotecnia de los túneles, galerías y pozos del proyecto que no se ha desarrollado dado el alcance del estudio.
    - Se precisan cálculos justificativos de la sección de túnel en el anejo de túneles que no se han desarrollado dado el alcance del estudio.
    - Se recomienda la consulta del enlace en el que figuran las explotaciones mineras cuyo Plan de Restauración contempla la recepción de tierras limpias procedentes de obras de construcción para el anejo de movimiento de tierras: https://www.comunidad.madrid/inversion/industria/explotaciones-mineras-pueden-utilizar-material-externo-restauracion
    - Se precisan la guitarra constructiva de la alternativa elegida en planos que no se han desarrollado dado el alcance del estudio.
    - No se aporta el Estudio de Seguridad y Salud que no se ha desarrollado dado el alcance del estudio.
    - No se hace referencia alguna a las condiciones de ambiente de trabajo. Tampoco a lo relativo a actuaciones en caso de accidentes, protección contra incendios, puesta en servicio, mantenimiento, reparación e inspección de equipos de trabajo que no se han

desarrollado dado el alcance del estudio.

- Sí se cumplen algunos aspectos de la ITC 04.6.05 de Proyecto de Sostenimiento, pero es necesario completarlo, en fase de proyecto construcción.

3.2.2.2 RESPUESTA ALEGACIÓN

Se agradece la alegación presentada y se tendrá en cuenta en el proyecto de construcción. Para ello se propone coordinar con la Subdirección General de Minas y Seguridad Industrial. Comunidad de Madrid.

3.2.3 ALEGACIÓN SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO HISTÓRICO. DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO CULTURAL. CONSEJERÍA DE CULTURA, TURISMO Y DEPORTE.

Alegante: Subdirección General de Patrimonio Histórico. Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte.

Fecha de la alegación: 10 de abril de 2026.

Registro: RES/0329/2026.

3.2.3.1 RESUMEN ALEGACIÓN

Se informa del condicionado arqueológico a incorporar en el proyecto de construcción.

3.2.3.2 RESPUESTA ALEGACIÓN

Se agradece la alegación presentada. Lo indicado ya fue incluido en el Documento Ambiental y teniendo en cuenta las medidas propuestas. En el proyecto de construcción se volverán a tener en cuenta dichas medidas (en concreto se indica la vigilancia arqueológica durante los trabajos de movimiento de tierras).

3.2.4 INFORME ÁREA DE VÍAS PECUARIAS. DIRECCIÓN GENERAL DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y ALIMENTACIÓN. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR.

Informante: Área de Vías Pecuarias. Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación. Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior.

Fecha de la alegación: 09 de abril de 2026.

Expediente: VP CEIN 0573/24 JNC RES/0329/2026.

3.2.4.1 RESUMEN INFORME

Se informa que la alternativa 5 afecta a la vía pecuaria “Cordel del Camino de la Cuerda” en el tramo Pinar de Chamartín – Bambú.

3.2.4.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado. La medida propuesta de permuta del “Cordel del Camino de la Cuerda” ya ha sido tenida en cuenta en el Documento Ambiental. Además, se propuso necesidad de realizar una nueva coordinación con dicho organismo durante el proyecto de construcción en función de las posibles afecciones temporales de dicha vía pecuaria por el camino de acceso al pozo de ataque en Pinar de Chamartín. En cualquier caso, la propia Resolución que también ha sido incluida en el Documento Ambiental, indica que el Proyecto “Nueva Línea de Metro Nuevo Norte” no produce afección a dominio público pecuario.

3.2.5 INFORME DIRECCIÓN GENERAL DE BIODIVERSIDAD Y GESTIÓN FORESTAL. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR.

Informante: Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal. Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior.

Fecha de la alegación: 17 de marzo de 2026.

Referencia: 10-3698-00308.6/2026.

3.2.5.1 RESUMEN INFORME

Se informa que la alternativa 5 no afecta a espacios protegidos que sean de competencia de esta dirección general

3.2.5.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado.

3.2.6 INFORME DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR.

Informante: Dirección General de Urbanismo Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior.

Fecha de la alegación: 27 de marzo de 2026.

Número de referencia: 06/127252.9/26.

3.2.6.1 RESUMEN INFORME

Se informa que:

- La Dirección General de Urbanismo Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior no es competente en el análisis, valoración y pronunciamiento sobre la propuesta en relación con la ordenación urbanística del planeamiento municipal.
- Dentro del deber de colaboración entre administraciones se aporta la información urbanística que se considera puede ser relevante para el desarrollo de la tramitación de la propuesta relativa a las condiciones del planeamiento vigente en el ámbito del proyecto. Si de la valoración municipal se deriva la necesidad de eventuales modificaciones del planeamiento vigente, se pueden tramitar de conformidad con el artículo 67 y concordantes de la LSCM.

- A fecha de redacción de la presente respuesta, en el Área de Planeamiento 1 de la Dirección General de Urbanismo no se encuentra en tramitación ningún expediente de instrumento de planeamiento que pueda afectar directamente al proyecto. No obstante, actualmente se encuentra en fase de borrador y consultas previas del procedimiento ambiental el Plan Estratégico Municipal que afecta a todo el término municipal de Madrid.

3.2.6.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado y se tendrá en cuenta en el proyecto de construcción

3.2.7 INFORME SUBDIRECCIÓN GENERAL DE IMPACTO AMBIENTAL. DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y ECONOMÍA CIRCULAR. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR.

Informante: Subdirección General de Impacto Ambiental. Dirección General de Transición Energética y Economía Circular. Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior.

Fecha del informe: 7 de abril de 2026.

N/Ref. 26-OIE-97.4/2026.

3.2.7.1 RESUMEN INFORME

Se informa que, revisada la documentación recibida, se comprueba que resulta coincidente con la documentación remitida por la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo a esta Dirección General de Transición Energética y Economía Circular con fecha 26 de febrero de 2026 y referencia Nº 06/102093.9/26 para el inicio de la Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada regulada en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, que se encuentra actualmente en revisión

Se indica que, una vez sea tramitado dicho procedimiento ambiental, la correspondiente resolución (Informe de Impacto Ambiental) será remitida a esa Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo.

3.2.7.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece la alegación presentada.

3.2.8 INFORME SUBDIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD ALIMENTARIA Y SANIDAD AMBIENTAL. DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD PÚBLICA. CONSEJERÍA DE SANIDAD.

Este informe se recibe por la evaluación ambiental.

Informante: Subdirección General de Seguridad Alimentaria y Sanidad Ambiental. Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad.

Fecha de la alegación: 29 de abril de 2026.

Referencia externa: 47/218446.9/26

3.2.8.1 RESUMEN INFORME

Se hace notar que este informe se recibe por el procedimiento de evaluación ambiental. Se informa una serie de medidas (Legionela, protección a la población durante la fase de obras, amianto, gestión de plagas) a tener en cuenta de cara a la fase de construcción.

3.2.8.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado y se tendrán en cuenta las medidas indicadas en la redacción del proyecto de construcción.

3.2.9 INFORME DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID

Informante: CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID

Fecha de la alegación: 23-06-2026.

Referencia entrada alegación:

3.2.9.1 RESUMEN INFORME

El proyecto de construcción deberá:

- Coordinarse con la Estación de Chamartín y su modificación.
- Garantizar la viabilidad de los túneles de transporte colectivo de salida del Intercambiador de Chamartín.
- Garantizar la integridad y compatibilidad con el trazado de los túneles Norte y Sur de Pio XII.
- Tener en cuenta las posibles afecciones durante la ejecución de las obras al servicio de la red de Metro. Así, la empresa adjudicataria de las obras deberá asumir los gastos asociados que supongan los servicios especiales necesarios para la sustitución provisional del servicio de la red de Metro.
- Coordinarse con la plataforma reservada para el transporte público prevista, que discurrirá a lo largo de la calle Agustín de Foxá.

El proyecto del ramal a cocheras quedará supeditado al proyecto de cocheras que no ha sido redactado.

Sobre el análisis de demanda y el análisis multicriterio se estima que:

- Se debería tener en cuenta la posible afección de cada una de ellas a la demanda en su conjunto de las líneas 1 y 10 de metro, especialmente en sus tramos más cargados.
- Se debería valorar también el aumento de los tiempos de viaje y el perjuicio del servicio actual de los actuales usuarios de las estaciones de Metro de Pinar de Chamartín y Bambú de la línea 1, en favor de los futuros usuarios de la ampliación de Madrid Nuevo Norte.

Se informa que el Consorcio Regional de Transportes de Madrid realizará un estudio de demanda que:

- Valorará la afección sobre el conjunto de la red de Metro, especialmente de los tramos más cargados de la línea 1, así como en la línea 4 como consecuencia de su prolongación desde Pinar de Chamartín hasta Chamartín, analizando el efecto de la nueva línea de Metro sobre las capacidades y el grado de saturación de cada una de las líneas afectadas.
- Incluirá un análisis funcional de la alternativa seleccionada, considerando la previsión de viajeros en la totalidad de las líneas afectadas, que permita detectar posibles carencias, debilidades y oportunidades de mejora de la oferta del servicio.

Finalmente, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid informa FAVORABLEMENTE el Estudio Informativo de la “Nueva línea de metro en Madrid Nuevo Norte”, ya que considera que una vez ejecutada la obra, provocará una notable mejoría en la movilidad urbana, favorecerá un mayor uso del transporte colectivo y contribuirá a crear una ciudad más eficiente y mejor conectada.

3.2.9.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe enviado y se estudiará lo indicado para tenerlo en cuenta en la redacción del proyecto de construcción.

En cualquier caso, se indica que:

- La coordinación con el resto de actuaciones se realizará de forma efectiva dada la importancia de la actuación para evitar sorpresas durante las obras.
- Informar que una vez seleccionada como más favorable en el Estudio Informativo la solución AS1, y respondiendo positivamente al interés general en cuanto a la reducción total de transbordos en la red de metro frente a las alternativas ASE, ASO, APE y APO, se estudiará su aplicación evitando el transbordo L4-L1 en la Estación de Chamartín con un planteamiento compatible con la estructura proyectada de explotación en “Y” de la L1, generando un modelo con líneas 1A Pinar de Chamartín – Valdecarros y Línea 1B Fuencarral Norte – Valdecarros, manteniendo las frecuencias actuales en Pinar de Chamartín y Bambú.

3.3 INFORMES Y ALEGACIONES DE AYUNTAMIENTOS Y ORGANISMOS MUNICIPALES

3.3.1 INFORME DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS DE LA MOVILIDAD. AYTO. DE MADRID

Informante: Dirección General de Planificación e Infraestructuras de la Movilidad. Ayto. de Madrid.

Fecha del informe: 10 de abril de 2026.

Número de registro: 2026/0552104.

3.3.1.1 RESUMEN INFORME

El informe indica que:

- Se recomienda en fases posteriores: Analizar la integración del metro con el resto de los sistemas de transporte público presentes en el corredor, como el tren y el BRT, de modo que se logre la máxima funcionalidad y conectividad del conjunto de la red.
- Se analice la posible afección sobre la M-30, tanto en lo relativo a los plazos como a los viales que podrían verse afectados durante la ejecución de las obras del puente, incluyendo los estudios de tráfico y los desvíos requeridos para minimizar el impacto sobre la movilidad motorizada y garantizar la seguridad y la fluidez del tránsito.
- Se analice la alternativa más idónea teniendo en cuenta la posible afectación, en cuanto a tiempo de viaje, a los actuales usuarios de la línea 1 de metro en Bambú y Pinar de Chamartín.

3.3.1.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado y se tendrá en cuenta en el proyecto de construcción. Se comenta que:

- Se favorecerán los transbordos entre modos en lo posible, para ello se ampliarán las coordinaciones con ADIF y CRTM ya iniciadas.
- Se analizará afecciones a la M-30 durante las obras, aunque inicialmente se considera que no habrá tales al considerar como proceso constructivo en ese tramo la ejecución en mina
- Una vez seleccionada como más favorable en el Estudio Informativo la solución AS1, y respondiendo positivamente al interés general en cuanto a la reducción total de transbordos en la red de metro frente a las alternativas ASE, ASO, APE y APO, se estudiará su aplicación evitando el transbordo L4-L1 en la Estación de Chamartín con un planteamiento compatible con la estructura proyectada de explotación en “Y” de la L1, generando un modelo con líneas 1A Pinar de Chamartín – Valdecarros y Línea 1B Fuencarral Norte – Valdecarros, manteniendo las frecuencias actuales en Pinar de Chamartín y Bambú.

3.3.2 INFORME DEPARTAMENTO DE GESTIÓN DE CONSUMO DE AGUA EN ZONAS VERDES Y ESPACIOS URBANOS. SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DEL AGUA. DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DEL AGUA Y ZONAS VERDES. AYTO. DE MADRID

Informante: Subdirección General de Gestión del Agua. Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes. Ayto. de Madrid.

Fecha del informe: 10 de abril de 2026.

Número de registro: 2026/0552104.

Expediente: DGAZV-24-1190-1

3.3.2.1 RESUMEN INFORME

El informe indica como se debe actuar en el caso de afectar a hidrantes o fuentes de beber agua potable. Se entrega un condicionado a tener en cuenta en el proyecto de construcción.

3.3.2.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado y se tendrá en cuenta en el proyecto de construcción.

3.3.3 INFORME SERVICIO DE ALCANTARILLADO. SUBDIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DEL AGUA. DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DEL AGUA Y ZONAS VERDES. AYTO. DE MADRID

Informante: Subdirección General de Gestión del Agua. Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes. Ayto. de Madrid.

Fecha del informe: 13 de abril de 2026.

Registro de entrada informe: REGAGE26e00036377433.

3.3.3.1 RESUMEN INFORME

El informe indica que dado que no hay una alternativa desarrollada no se pueden emitir observaciones. Además, indica que se deberá cumplir con la Ordenanza de Gestión y Uso Eficiente del Agua en la Ciudad de Madrid, el Pliego de Condiciones Técnicas Generales del Ayuntamiento de Madrid y a su Normalización de Elementos Constructivos.

3.3.3.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado y se tendrá en cuenta en el proyecto de construcción.

3.3.4 ALEGACIÓN JUNTA MUNICIPAL DEL DISTRITO DE HORTALEZA. AYTO. DE MADRID

Alegante: Junta Municipal del Distrito de Hortaleza. Ayto. De Madrid.

Fecha de la alegación: 6 de mayo de 2026.

Número de registro: 2026/0728087.

3.3.4.1 RESUMEN ALEGACIÓN

La alegación insta al área u órgano competente de la Comunidad de Madrid, para que se tengan en cuenta las demandas de los vecinos de Virgen del Cortijo y de Sanchinarro usuarios de la Línea de Metro Ligero 1 que atraviesa el distrito y, en el diseño de la ampliación de la red de Metro para dar servicio a Madrid Nuevo Norte, se respete el trazado de la Línea 1 de Metro hasta la parada de Pinar de Chamartín donde enlaza con el Metro Ligero y la Línea 4 de Metro.

La Línea de Metro Ligero 1 vertebra ambos barrios, y la correspondencia con la Línea 1 de Metro en la estación de Pinar de Chamartín es la puerta de acceso directo para los usuarios al centro de Madrid, que verían perjudicada su movilidad por un transbordo añadido ahora inexistente.

3.3.4.2 RESPUESTA ALEGACIÓN

Se agradece la alegación presentada y se indica que una vez seleccionada como más favorable en el Estudio Informativo la solución AS1, y respondiendo positivamente al interés general en cuanto a la reducción total de transbordos en la red de metro frente a las alternativas ASE, ASO, APE y APO, se estudiará su aplicación evitando el transbordo L4-L1 en la Estación de Chamartín con un planteamiento compatible con la estructura proyectada de explotación en “Y” de la L1, generando un modelo con líneas 1A Pinar de Chamartín – Valdecarros y Línea 1B Fuencarral Norte – Valdecarros, manteniendo las frecuencias actuales en Pinar de Chamartín y Bambú.

3.3.5 INFORME SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CONSERVACIÓN DE ZONAS VERDES Y ARBOLADO URBANO. DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN DEL AGUA Y ZONAS VERDES. AYUNTAMIENTO DE MADRID.

Informante: Subdirección General de Conservación de Zonas Verdes y Arbolado Urbano. Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes. Ayuntamiento de Madrid.

Fecha del informe: 13 de abril de 2026.

Registro de entrada informe: REGAGE26e00036377433.

Nº exp.: 2025-8736-05-08-15-DGAZV-24-1190-4 JPS/aap

3.3.5.1 RESUMEN INFORME

Se informa favorable el proyecto siempre y cuando se tengan en cuenta las condiciones para trasplante de árboles y las obras necesarias.

3.3.5.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado presentada y se comenta que en el Documento Ambiental se ha incluido un inventario de arbolado en el que se ha indicado la posibilidad de trasplante de cada ejemplar. Se han considerado también las medidas de protección del arbolado que no requiere ser trasplantado. De este modo se ha podido definir la afección al arbolado de cada una de las alternativas. Las medidas indicadas en la alegación serán tenidas en cuenta en el proyecto de construcción una vez se conozca la afección definitiva al arbolado.

3.3.6 INFORME SERVICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL. SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL. DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL. AYUNTAMIENTO DE MADRID.

Informante: Servicio de Evaluación Ambiental. Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental. Ayuntamiento de Madrid.

Fecha del informe: 13 de abril de 2026.

Número de registro: 2026/0567037.

3.3.6.1 RESUMEN INFORME

Se informa de posibles medidas ambientales adicionales a tener en cuenta en la redacción del proyecto para que sean atendidas durante las obras (para la fase de obra y medidas de sostenibilidad y eficiencia energética).

3.3.6.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado y se tendrán en cuenta las medidas ambientales adicionales indicadas en la redacción del proyecto de construcción.

3.3.7 INFORME DEPARTAMENTO DE CONTROL ACÚSTICO. SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL. DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CONTROL AMBIENTAL. AYUNTAMIENTO DE MADRID.

informante: Departamento de Control Acústico. Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental. Ayuntamiento de Madrid.

Fecha del informe: 13 de abril de 2026.

Número de registro: 2026/0567037.

3.3.7.1 RESUMEN INFORME

Se analiza el cumplimiento de la normativa en cuanto a ruido y vibraciones indicado en el estudio Informativo, se concluye con las consideraciones que debe cumplir la solución escogida en el proyecto de construcción.

3.3.7.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado y se tendrán en cuenta las consideraciones indicadas en la redacción del proyecto de construcción.

3.3.8 INFORME SUBDIRECCIÓN GENERAL DE ACTUACIONES URBANAS. DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO. ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD. AYTO. MADRID

Informante: Subdirección General de Actuaciones Urbanas. Dirección General de Planeamiento. Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente Y Movilidad. Ayto. Madrid

Fecha del informe: 20-05-2026.

Número de registro: 2026/0805718.

3.3.8.1 RESUMEN INFORME

Se informa de lo siguiente:

1. Idoneidad estratégica de la alternativa seleccionada (AS1). La prolongación de la Línea 1 de Metro propuesta en la alternativa AS1 supone una mejora funcional relevante frente a una línea independiente, al integrar directamente el nuevo desarrollo urbano en la red existente, favorecer la intermodalidad en Chamartín y potenciar un modelo de movilidad basado en el transporte público, coherente con la estrategia de “desarrollo orientado al transporte”.
2. Desviación respecto a las previsiones del planeamiento aprobado. La alternativa AS1 introduce modificaciones respecto al trazado previsto en el Anejo 12 de la MPG-MNN, especialmente en los tramos de conexión con Chamartín, la Línea 4 y el ramal a cocheras. Aunque estas variaciones no invalidan la compatibilidad urbanística, sí requieren de una verificación más detallada en fases posteriores y una adecuada coordinación con otras infraestructuras y el planeamiento de desarrollo en redacción.
3. Afecciones puntuales que requieren ajuste o justificación adicional. La ocupación ocasional de zonas verdes, suelos dotacionales específicos y manzanas/parcelas con uso lucrativo no impide la viabilidad del proyecto, pero obliga a reajustar el diseño para minimizar estas afecciones o, en su caso, justificar su compatibilidad conforme a la normativa urbanística y sectorial aplicable.
4. Adecuación de los métodos constructivos propuestos. La preferencia por el falso túnel y métodos tradicionales se considera coherente con el planeamiento, dado el proceso previo de urbanización y demolición previsto en Madrid Nuevo Norte y la elevación del nivel y rasante urbana, lo que reduce condicionantes técnicos y urbanísticos
5. Compatibilidad urbanística general favorable. El Estudio Informativo de la nueva línea de Metro en Madrid Nuevo Norte resulta urbanísticamente viable en términos generales, al apoyarse mayoritariamente en suelos destinados a viario y transporte ferroviario, usos expresamente compatibles con este tipo de infraestructuras según el PGOU-97 y la MPG-MNN.
6. Informe favorable con condicionantes. En el ámbito de las competencias municipales, se concluye con una valoración favorable condicionada, señalando que la propuesta es compatible de forma mayoritaria con el planeamiento vigente, pero que su desarrollo definitivo deberá incorporar ajustes de trazado, mayor precisión gráfica y coordinación interadministrativa, así como atender a los informes sectoriales en materia ambiental, patrimonial y de gestión del suelo. Idoneidad estratégica de la alternativa seleccionada (AS1).

3.3.8.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado y se mantendrá las coordinaciones indicadas, justificándose las soluciones adoptadas.

3.3.9 INFORME SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INVENTARIO Y VALORACIONES. DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN URBANÍSTICA. ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD. AYTO. MADRID

Informante: Subdirección General De Inventario Y Valoraciones. Dirección General De Gestión Urbanística. Área De Gobierno De Urbanismo, Medio Ambiente Y Movilidad. Ayto. Madrid

Fecha del informe: 20-05-2026.

Referencia entrada informe: REGAGE26e00048408436.

3.3.9.1 RESUMEN INFORME

Se informa de la afección a dieciséis (16) fincas del inventario del patrimonio municipal de suelo.

3.3.9.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado y se tendrá en cuenta en la redacción del proyecto de construcción.

3.3.10 INFORME OFICINA DEL NUEVO PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MADRID. ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD. AYTO. MADRID

Informante: Oficina del Nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Madrid. Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad. AYTO. MADRID

Fecha del informe: 20-05-2026.

Referencia entrada informe: REGAGE26e00048408436.

3.3.10.1 RESUMEN INFORME

Se manifiesta la plena sintonía con la propuesta planteada. Además se propone el estudio de:

1. Evaluar la extensión adicional de la L1 hasta Las Tablas/Montecarmelo para establecer un intercambio con la L10, que favorezca a la Línea 10 y a la línea ML1
2. Se sugiere estudiar la posibilidad de dejar la L1 preparada para una futura extensión hasta la Universidad Autónoma de Madrid.

3.3.10.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado y se estudiarán las propuestas para tenerlas o no tenerlas en cuenta en la redacción del proyecto de construcción.

3.3.11 ALEGACIÓN AYTO. ALCOBENDAS

Alegante: AYTO. ALCOBENDAS

Fecha de la alegación: 09-04-2026.

Referencia entrada alegación: REGAGE26s00035497279.

3.3.11.1 RESUMEN ALEGACIÓN

Se propone prolongar la alternativa escogida hasta la estación de Las Tablas.

3.3.11.2 RESPUESTA ALEGACIÓN

Se agradece la alegación presentada y se estudiará la propuesta para tenerla o no tenerla en cuenta en la redacción del proyecto de construcción.

3.4 INFORMES Y ALEGACIONES DE EMPRESAS

3.4.1 INFORME CREA MADRID NUEVO NORTE S.A.

Informante: CREA Madrid Nuevo Norte S.A.

Fecha del informe: 9 de abril de 2026.

Registro de entrada: 06/194235.9/26.

3.4.1.1 RESUMEN INFORME

El informe se estructura en cuatro (4) observaciones:

OBSERVACIÓN 1.- Improcedentes y/o incorrectas referencias a CreaMNN en el expediente del Estudio Informativo.

En el Estudio Informativo se atribuyen a CreaMNN funciones de promoción directa de proyectos de urbanización, de aseguramiento de la disponibilidad de suelos o de determinación de calendarios de actuaciones, cuando tales funciones corresponden a las Juntas de Compensación (o Comisiones Gestoras) o son fruto de la coordinación entre las distintas administraciones públicas implicadas conforme al PCE.

Se solicita modificar la redacción del Estudio Informativo para:

(i) Reflejar correctamente la posición jurídica de CreaMNN.
(ii) Evitar atribuciones impropias de funciones o responsabilidades a CreaMNN.
(iii) Reconducir determinadas afirmaciones a los órganos y sujetos efectivamente competentes.

OBSERVACIÓN 2.- Observaciones a tener en cuenta en el desarrollo del proyecto constructivo para mejorar la coordinación con el planeamiento urbanístico.

Se solicita que se considere de forma conjunta el dimensionamiento de las estaciones y la delimitación del dominio público ferroviario, ajustando la solución al espacio disponible entre alineaciones para garantizar la compatibilidad con la ordenación urbanística vigente (MPG).

OBSERVACIÓN 3.- Necesidad de coordinación con otros proyectos de MNN en fase de proyecto y ejecución de obra.

Se solicita que se coordine la infraestructura propuesta en el estudio informativo con el resto de proyectos en el ámbito de Madrid Nuevo Norte:

1. Ámbito APR 05.10. complejo inmobiliario resultante de la actuación Nuevo Complejo Ferroviario Estación de Chamartín.
2. Intercambiador de transportes.
3. Retranqueos CYII.
4. Zonas de instalaciones y acopios.
5. Actuaciones relativas a la disponibilidad de suelos (demoliciones, retirada de arbolado, descontaminación, etc.)

OBSERVACIÓN 4.- Observaciones al Anejo de Expropiaciones.

Se solicita revisar la clasificación de los suelos afectados, delimitando correctamente los ámbitos afectados, diferenciando entre suelos de titularidad privada y demanial, y ajustando en cada caso la técnica, expropiación, ocupación temporal, servidumbre u otras figuras, con expresa justificación de su procedencia y adecuación al ordenamiento jurídico.

3.4.1.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado y a continuación, se pasa a responder cada una de las observaciones realizadas

OBSERVACIÓN 1.- Improcedentes y/o incorrectas referencias a CreaMNN en el expediente del Estudio Informativo.

Se revisarán y corregirán los aspectos indicados en fase de proyecto.

OBSERVACIÓN 2.- Observaciones a tener en cuenta en el desarrollo del proyecto constructivo para mejorar la coordinación con el planeamiento urbanístico.

La coordinación con CREA Madrid Nuevo Norte será proactiva durante la redacción del proyecto de Construcción tal y como se ha realizado hasta la actualidad. Se intentará reducir las afecciones a futuras zonas a edificar o por lo menos minimizarlas, sobre todo en las zonas de estaciones y las salidas a superficie.

OBSERVACIÓN 3.- Necesidad de coordinación con otros proyectos de MNN en fase de proyecto y ejecución de obra.

La coordinación con los otros proyectos previstos en el ámbito será mantenida al igual que se ha hecho en la redacción del Estudio Informativo.

OBSERVACIÓN 4.- Observaciones al Anejo de Expropiaciones.

En proyecto de construcción se delimitarán las superficies afectadas de expropiación, mutación demanial, ocupación temporal y servidumbre. Se intentará reducir en lo posible las expropiaciones. Se coordinará en el proyecto de construcción.

3.4.2 INFORME RED ELECTRICA DE ESPAÑA SAU (1)

Informante: RED ELECTRICA DE ESPAÑA SAU.

Fecha del informe: 1 de abril de 2026.

Registro de entrada primer informe: REGAGE26e00033745664.

3.4.2.1 RESUMEN PRIMER INFORME

El informe indica que:

- No existir afección a la Subestación de Begoña, dado que el eje de la nueva línea de Metro discurre por la calle de Agustín de Foxá, a una distancia suficiente tanto de dicha subestación como de la línea de transporte de 220 kV de Red Eléctrica incluida en el proyecto de urbanización de Las Tablas Oeste
- No existe afección a la conexión eléctrica entre la Subestación de Begoña y la futura Subestación de Las Tablas 220 kV.
- Se ha identificado una posible afección en el tramo final del ramal denominado “desvío a cocheras”, comprendido aproximadamente entre los PK 0+700 y 0+750, que podría interferir con el ámbito previsto para la implantación de la futura Subestación de Las Tablas 220 kV, conforme a la ordenación urbanística prevista.

Solicita que:

- Se analice de manera específica la compatibilidad técnica entre el ramal “desvío a cocheras” y la Subestación de Las Tablas 220 kV, en el tramo comprendido entre los PK 0+700 y 0+750.
- En caso de identificarse incompatibilidades, se estudie una modificación puntual del trazado del ramal, con el fin de evitar cualquier afección a las infraestructuras de transporte de energía eléctrica planificadas, garantizando la correcta implantación y operación de ambas infraestructuras

3.4.2.2 RESPUESTA PRIMER INFORME

Se agradece el informe presentado y se tendrá en cuenta en el proyecto de construcción. Para ello se propone coordinar con Red Eléctrica con objeto de encontrar la mejor solución para ambas actuaciones.

3.4.3 INFORME RED ELECTRICA DE ESPAÑA SAU (2)

Informante: RED ELECTRICA DE ESPAÑA SAU.

Fecha del informe: 10 de abril de 2026.

Registro de entrada segundo informe: REGAGE26e00036023788.

3.4.3.1 RESUMEN SEGUNDO INFORME

El informe indica que:

- La posible afección a la línea eléctrica subterránea a 220 kV D/C El Pilar-Fuencarral/Ciudad Deportiva Fuencarral.
- Se debe tener en cuenta la L/220 kV E/S SE Begoña, que se encuentra en fase de tramitación y las futuras instalaciones previstas en la zona.

Solicita que:

- Existan las necesarias comunicaciones posteriores para coordinar ambos servicios.

3.4.3.2 RESPUESTA SEGUNDO INFORME

Se agradece el informe presentado y se tendrá en cuenta en el proyecto de construcción. Para ello se propone coordinar con Red Eléctrica con objeto de encontrar la mejor solución para las actuaciones de Red Eléctrica y de la futura línea de Metro Madrid Nuevo Norte.

3.4.4 INFORME CANAL ISABEL II

Informante: Canal de Isabel II.

Fecha del informe: 09 de abril de 2026.

Registro de entrada: REGAGE26e00035633757.

3.4.4.1 RESUMEN INFORME

El informe indica que:

- Varias posibles afecciones a canalizaciones. Líneas eléctricas y líneas de telecomunicaciones propiedad del Canal de Isabel II.
- Se entregan planos de Instalaciones y Terrenos propiedad del Canal de Isabel II, cinco (5) hojas donde se repite la hoja 2 de 5 y no se entrega la hoja 4 de 5.
- Se entregan planos de Afecciones a Terrenos Dominio Público propiedad del Canal de Isabel II, tres (3) hojas.
- Se informa sobre las Bandas de Infraestructura de Agua (BIA) y las Franjas de Protección (FP) a tener en cuenta en el proyecto.

Solicita que:

- Se coordine con el Área de Conservación las actuaciones.
- Se garantice la indemnidad de las infraestructuras de Canal de Isabel II.
- Se recoja y justifique la protección por BIA y FP
- Se tengan en cuenta en la figura que corresponda las actuaciones a efectos expropiatorios o demaniales

3.4.4.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado y se tendrá en cuenta en el proyecto de construcción. Para ello se propone coordinar con Canal de Isabel II con objeto de encontrar las mejores soluciones que eviten las afecciones al Canal de Isabel II.

3.4.5 INFORME MADRILEÑA RED DE GAS.

Informante: MADRILEÑA RED DE GAS.

Fecha del informe: 23 de marzo de 2026.

Código Seguro de Verificación: 1037792390975166952417.

3.4.5.1 RESUMEN INFORME

El informe se estructura en siete (7) puntos. Donde se indica aspectos a considerar en el proyecto de construcción y en la ejecución de las obras, así se adjuntan:

- Precauciones para trabajos cerca de las redes de gas.
- Servidumbre de paso a tener en cuenta.
- Planos orientativos de la zona.
- Conveniencia de informar a Madrileña Red de Gas del comienzo de las obras s.
- Información del cumplimiento en su caso de la normativa especial municipal, sobre instalaciones y servicios en dominio público.
- Procedimiento en el caso de que las obras ocasionen algún daño a la red.
- Datos de contacto si se precisa la supervisión de las obras.

3.4.5.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado y se tendrá en cuenta en el proyecto de construcción incluyendo en el Pliego del Proyecto el condicionado indicado.

3.4.6 INFORME UFD DISTRIBUCIÓN ELECTRICIDAD, S.A. GRUPO NATURGY.

Informante: UFD DISTRIBUCIÓN ELECTRICIDAD, S.A. GRUPO NATURGY.

Fecha del informe: 23 de marzo de 2026.

Ref.: AF20260183

Req: ES-202603-I013649397

Registro de entrada: REGAGE26e00030519256.

3.4.6.1 RESUMEN INFORME

El informe se estructura en cuatro (4) puntos. Donde se indica aspectos a considerar en el proyecto de construcción y en la ejecución de las obras, así se informa de:

- Donde se dispone la documentación sobre la localización de sus redes.
- Las condiciones a tener en cuenta en caso de existir afecciones.
- Las condiciones a tener en cuenta en caso de realizarse obras cerca de redes de UFD.
- Salvaguarda de UFD en caso de modificar el alcance de las obras para imponer condiciones adicionales.

3.4.6.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado y se tendrá en cuenta en el proyecto de construcción incluyendo en el Pliego del Proyecto las condiciones indicadas.

3.4.7 INFORME NEDGIA. GRUPO NATURGY.

Informante: NEDGIA. GRUPO NATURGY.

Fecha del informe: 27 de marzo de 2026.

Código Seguro de Verificación: 0945631288951589318345.

3.4.7.1 RESUMEN INFORME

El informe indica que:

- De la existencia de redes de Nedgia en la zona prevista de proyecto.
- De las distancias mínimas a guardar con su red por otros servicios.
- Del uso de maquinaría en zonas con redes, posibles protecciones y/o condiciones para traslado de redes y/o para la realización de las obras.
- De la localización de sus redes mediante INKOLAN.

3.4.7.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado y se tendrá en cuenta en el proyecto de construcción incluyendo en el Pliego del Proyecto el condicionado indicado.

3.4.8 INFORME EXOLUM.

Informante: EXOLUM.

Fecha del informe: 20-05-2026.

Referencia entrada informe: REGAGE26e00048434187.

3.4.8.1 RESUMEN INFORME

Se informa que EXOLUM no tiene ninguna canalización en el ámbito de la actuación.

3.4.8.2 RESPUESTA INFORME

Se agradece el informe presentado.

4 ALEGACIONES CIUDADANAS

4.1 ALEGACIONES COMUNES

Se agrupan con la denominación de alegaciones comunes las alegaciones presentadas por un gran número (más de 3000 alegaciones) de personas o asociaciones que plantean cuestiones sustancialmente iguales en buena parte de su contenido, si bien no todos los alegantes formulan la totalidad de las observaciones que a continuación se resumen.

4.1.1 ALEGACIÓN 1: NULIDAD DE LA CONSULTA PÚBLICA POR INCUMPLIR LA LEY 10/2019, DE 10 DE ABRIL, DE TRANSPARENCIA Y DE PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD DE MADRID

4.1.1.1 RESUMEN

"Nulidad de la consulta pública por incumplir la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid.

En primer lugar, el plazo establecido para la consulta: " Someter al Trámite de Información Pública, por un plazo de ***veinte días hábiles****, el Estudio Informativo "Nueva Línea de Metro en Madrid Nuevo Norte" que afecta al municipio de Madrid, al objeto de que se puedan formular alegaciones, mediante la inserción del correspondiente anuncio en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, y en el Portal de Transparencia de la Comunidad de Madrid, a los efectos establecidos en el artículo 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.*

El citado plazo de ***veinte días hábiles*** *comenzará a contar a partir del día siguiente al de la publicación de la presente Resolución en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID. Durante dicho plazo, cuantas personas se consideren afectadas por dicho Estudio Informativo, podrán formular alegaciones mediante escrito dirigido a la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras"*

Incumple lo que se establece en el Artículo 53. "Garantías para la participación y colaboración ciudadana" de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid. ***Entre el 11 de marzo y el 9 de abril de 2026 hay 20 días hábiles, pero solo hay 29 días naturales, un plazo inferior a 1 mes.***

Artículo 53. Garantías para la participación y colaboración ciudadana.
1. Para promover una participación real y efectiva, los sujetos comprendidos en el artículo 2.1, al establecer o tramitar los procedimientos que resulten de aplicación, velarán por hacer efectivos los derechos reconocidos en el artículo 33, y, además, garantizarán:
b) El derecho a expresar observaciones y opiniones en un período abierto de exposición pública, que ***nunca será inferior a un mes****, y que serán tenidas en cuenta con carácter previo a la decisión definitiva.*

Lo considero un defecto MUY GRAVE al vulnerar la propia legislación de la CAM, esto hace que solicite que esta consulta sea declarada NULA, o que en su defecto se realice una retroacción del procedimiento y ampliación del plazo de información pública.

En segundo lugar, en la memoria y otros documentos que acompañan a la documentación del Estudio Informativo "Nueva Línea de Metro en Madrid Nuevo Norte" hay numerosas páginas con gráficos e imágenes que aparecen completamente en NEGRO, lo que impiden realizar ningún análisis sobre los mismos, ya que ni si quiera se puede ver un gráfico o un mapa resumiendo las distintas alternativas que se proponen.

Además, no está disponible para su descarga y consulta el archivo con el "DOCUMENTO NUM 2. PLANOS", que sí figura en el índice de documentos que se indica en la memoria

Esto lo considero un defecto ***MUY GRAVE*** *pues impide a la ciudadanía y organizaciones y colectivos afectados evaluar toda la información y el consecuente impacto de las alternativas de trazado propuestas,* ***esto hace que solicite que esta consulta sea declarada NULA, o que en su defecto se realice una retroacción del procedimiento y ampliación del plazo de información pública***

Esta falta de información completa está vulnerando Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid:

Pero, para que la participación ciudadana sea útil resulta imprescindible garantizar el acceso a la información pública cierta, con claridad y agilidad, de modo que los argumentos, ideas, criterios y planteamientos que esgriman las personas o colectivos sociales y económicos sean realistas y por tanto ejecutables, sin que por ello sustituya o entorpezca la función legislativa ni la ejecutiva. La participación ciudadana ha de ser complementaria y a la vez ejercer un control adicional a estos dos poderes

Artículo 16. Información en materia normativa.

Los sujetos incluidos en el artículo 2 harán pública y mantendrán actualizada la siguiente información que les corresponda:

c) Las memorias, informes y dictámenes que conformen los expedientes de elaboración de los textos normativos, incluidos los señalados en los apartados anteriores, con ocasión de la publicidad de los mismos.

2. El Portal de Transparencia, ya sea mediante el alojamiento de la información en el mismo o mediante enlaces electrónicos a su ubicación, permitirá a cualquier usuario el acceso libre y gratuito desde un único punto a toda la información que es responsabilidad de la Comunidad y del resto de los sujetos obligados a publicar, de forma actualizada y de modo proactivo en los términos contemplados en esta Ley. Además de permitir el acceso a esta información, el Portal deberá incluir el Registro de acceso y reclamaciones, en los términos previstos en el Título III, y los instrumentos de participación y colaboración ciudadana y el Registro de Transparencia conforme establece el Título IV, así como el procedimiento de reclamaciones ante el Consejo de Transparencia y Participación y su enlace.

Artículo 30. Titulares del derecho de acceso.

Todas las personas tienen derecho a acceder a la información pública, en los términos previstos en esta Ley y en el resto del ordenamiento jurídico.

Artículo 51. Impulso y fomento de la participación y colaboración ciudadana.

1. Los sujetos comprendidos en el artículo 2.1 procurarán impulsar la participación y colaboración ciudadana a través de instrumentos o mecanismos adecuados que garanticen la interrelación mutua, ya sea a título individual y en su propio nombre, o a través de las entidades ciudadanas en las que se integre la ciudadanía.

2. Promoverán igualmente la participación y colaboración de cuantas entidades y organismos consideren adecuados atendiendo a las distintas actuaciones promovidas en el ejercicio de sus competencias.

3. Para ello, en el ámbito de sus competencias:

a) Promoverán y desarrollarán los mecanismos para facilitar y garantizar la participación en proyectos normativos, planes y programas objeto de su competencia.

b) Impulsarán instrumentos de participación ciudadana mediante canales de comunicación que permitan interactuar y facilitar el diálogo entre ellos y los ciudadanos.

c) Fomentarán la cultura de la participación, tanto en la ciudadanía como entre los empleados públicos.

Artículo 53. Garantías para la participación y colaboración ciudadana.

1. Para promover una participación real y efectiva, los sujetos comprendidos en el artículo 2.1, al establecer o tramitar los procedimientos que resulten de aplicación, velarán por hacer efectivos los derechos reconocidos en el artículo 33, y, además, garantizarán

a) La información de forma inteligible, mediante avisos públicos u otros medios apropiados, como los canales de comunicación institucional y los medios electrónicos

Esta información incluirá el derecho a la participación en los concretos procesos decisorios y el derecho a conocer el órgano competente al que se pueden presentar comentarios o formular alegaciones.

b) El derecho a expresar observaciones y opiniones en un período abierto de exposición pública, que nunca será inferior a un mes, y que serán tenidas en cuenta con carácter previo a la decisión definitiva.

Artículo 54. Asuntos excluidos de la participación y colaboración ciudadana.

La participación y colaboración ciudadana regulada en este Título no se podrá plantear sobre asuntos que sean contrarios al ordenamiento jurídico, que no sean competencia de la Comunidad de Madrid o de las entidades locales madrileñas, cuestionen la dignidad de la persona, los derechos fundamentales y libertades públicas reconocidos por el ordenamiento jurídico vigente,

Artículo 60. Derecho de participación en la elaboración de disposiciones de carácter general.

1. La ciudadanía tendrá derecho, con carácter previo a la elaboración de un anteproyecto de Ley o de proyectos de reglamentos, a participar y colaborar en su elaboración a través de la correspondiente consulta pública que se convoque al efecto en el espacio web habilitado para ello y en los términos de la legislación básica".

El trámite de información pública es una garantía del derecho de participación ciudadana.

Este trámite no puede concebirse como un mero formalismo, sino como un instrumento que permite a los interesados examinar el expediente en su integridad y formular alegaciones fundadas. Para que este derecho sea efectivo, la Administración debe poner a disposición del público toda la documentación relevante, sin excepciones ni limitaciones.

No resulta suficiente que la Administración alegue la posibilidad de acceso a la documentación a través de solicitudes individuales, ya que la exigencia legal es la publicidad íntegra del expediente durante el periodo de información pública.

4.1.1.2 RESPUESTA

<u>En primer lugar,</u> respecto al plazo establecido para presentar alegaciones, la alegación formulada parte de un planteamiento incorrecto, al sostener la nulidad del procedimiento por incumplimiento del plazo establecido en el artículo 53 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid. El proceso de información pública del presente estudio informativo se ha efectuado conforme a lo establecido en el artículo 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas para garantizar la adecuación al interés general de la actuación prevista en el Estudio Informativo y con el objeto de que cuantas personas, organismos y entidades se consideren afectadas por dicho Estudio Informativo, puedan formular alegaciones. No se trata, por tanto, de un procedimiento de participación ciudadana de los regulados en el título IV de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid *La participación y la colaboración ciudadana en la dirección de los asuntos públicos,* que se inician para impulsar la participación y colaboración ciudadana a través de instrumentos o mecanismos adecuados que garanticen la interrelación mutua. El objeto de los procedimientos de participación previstos en el título IV es:

a) Promover y desarrollar los mecanismos para facilitar y garantizar la participación en proyectos normativos, planes y programas.

b) Impulsar instrumentos de participación ciudadana mediante canales de comunicación que permitan interactuar y facilitar el diálogo entre ellos y los ciudadanos.

c) Fomentar la cultura de la participación, tanto en la ciudadanía como entre los empleados públicos.

El sometimiento a información pública del Estudio informativos se ha realizado conforme al artículo 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, para garantizar la adecuación al interés general de la actuación prevista en el Estudio Informativo y con el objeto de que cuantas personas, organismos y entidades se consideren afectadas por dicho Estudio Informativo, puedan formular alegaciones. No se trata de un procedimiento de consulta seguido para impulsar la participación y colaboración ciudadana en la toma de una decisión relativa a un proyecto normativo, plan ni programa, conforme a la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid. Tampoco se trata de establecer un nuevo instrumento o cauce de comunicación ni, en sentido estricto, de fomentar la cultura de la participación.

Las normas aplicables a los distintos procedimientos son aplicables o no por razón de la materia, y a la información pública del presente estudio informativo no le son de aplicación los artículos 51 a 53 de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid.

Por tanto, respecto al plazo establecido para presentar alegaciones, conviene precisar que, según se ha adelantado, y tal y como la Resolución indica, este procedimiento se encuentra recogido en el artículo 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Este artículo exige un período mínimo de veinte días para la información pública, sin que exista obligación legal de un plazo mensual. La Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid, no altera los plazos de la Ley 39/2015 ni de los procedimientos sectoriales.

El plazo mínimo de un mes establecido por el artículo 53 de la Ley 10/2019 regula garantías generales de participación en procesos participativos específicos, procedimientos promovidos para impulsar la participación y colaboración ciudadana, singularmente en proyectos normativos, planes y programas, no en los trámites de información pública legalmente previstos en otras normativas sectoriales o de carácter general, como la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. El plazo previsto en este artículo 53 de la Ley 10/2019 solo es aplicable en procesos participativos expresamente activados bajo esta ley, no en cualquier trámite de alegaciones.

En segundo lugar, en relación a la memoria y otros documentos que forman parte del Estudio informativo que aparecen censurados o, como es el caso de los planos, que no aparecen publicados es necesario aclarar que de acuerdo con lo establecido en la Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas, es necesario preservar la confidencialidad de la información técnica que pueda afectar a su seguridad, de conformidad con los límites legalmente establecidos en materia de acceso a la información y publicidad administrativa.

El derecho de acceso a la información pública, aun siendo un instrumento esencial para garantizar la transparencia y el control de la actuación administrativa, no tiene carácter absoluto, encontrándose sujeto a los límites establecidos en el artículo 14 de la Ley 19/2013, de Transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno. En concreto, parte de la documentación del Estudio Informativo, se encuentra afectada por el artículo 14.1.a) y d).

El derecho a la participación pública en este procedimiento está garantizado ya que, la propia Resolución establece los cauces para poder acceder a la documentación, preservando su confidencialidad: “La documentación del Estudio informativo podrá consultarse en las dependencias de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, Subdirección General de Concesiones, Patrimonio y Conservación, sita en la calle Maudes, número 17, de Madrid, debiendo obtener cita previa en el teléfono 917 206 380 (horario de atención 10:00-14:00 horas)”.

Por tanto, no existe vulneración de la Ley 10/2019, de 10 de abril, de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid.

Por otra parte, el artículo 16 de la Ley de Transparencia y Participación de la Comunidad de Madrid no es aplicable a este procedimiento.

En cuanto al artículo 30, tal y como hemos dicho anteriormente, el derecho de acceso a información pública no tiene carácter absoluto, encontrándose sujeto a los límites establecidos en el artículo 14. 1 de la Ley 19/2013: ***Artículo 34***. ***Límites al derecho de acceso.*** *1. El derecho de acceso a la información pública sólo podrá ser limitado o denegado en los supuestos previstos en la normativa de la Unión Europea y en la legislación básica del Estado.* En este caso, la protección de la infraestructura crítica prevalece sobre el derecho a la información pública.

Los artículos que se mencionan relativos a la participación ciudadana no son aplicables a este procedimiento. El procedimiento de participación ciudadana regula procesos participativos vinculados al diseño de las políticas públicas, como la elaboración de proyectos normativos, planes o programas, no trámites ordinarios de información pública sobre las infraestructuras previstas. En este caso concreto, se trata de un Estudio Informativo sobre transporte e infraestructuras que contiene información técnica y de seguridad crítica. La propia legislación sectorial exige reservas de seguridad incompatibles con la transparencia integral requerida en un proceso participativo formal. Los procesos de la Ley 10/2019 están pensados para debates abiertos, procesos deliberativos y similares. En cambio, **en un Estudio Informativo no existe margen deliberativo real; el objeto es analizar alternativas técnicas, no diseñar políticas públicas**. En cualquier caso, es importante señalar que, en un Estudio Informativo, la participación ciudadana está plenamente garantizada dentro del sistema propio del procedimiento.

La alusión al artículo 60: Derecho de participación en la elaboración de disposiciones de carácter general, carece de sentido ya que, no guarda relación con el objeto ni la naturaleza del trámite que nos ocupa. Mezclar "participación normativa" con "información pública" es un error conceptual. El artículo 60 jamás se ha aplicado ni se debe aplicar a Estudios Informativos.

El trámite de información pública realizado ha permitido la presentación de alegaciones a todos los ciudadanos, organismos y entidades y no ha consistido en un mero formalismo, sino que se han estudiado y dado respuesta a todas las alegaciones formuladas. El acceso a la documentación completa se ha garantizado mediante consulta en las dependencias de la Administración, ya que publicación íntegra de la información técnica no podía realizarse por razones de seguridad, pues se vulnerarían los criterios de protección de las infraestructuras críticas.

En consecuencia, la alegación debe desestimarse. El procedimiento seguido se ajusta tanto a la Ley 39/2015 como a la normativa sectorial del ámbito ferroviario, aplicable, sin que exista infracción del artículo 53 de la Ley 10/2019, cuyo ámbito no resulta aplicable a este trámite.

4.1.2 ALEGACIÓN 2: IMPACTO Y AFECCIONES DE LA ALTERNATIVA INICIALMENTE SELECCIONADA

4.1.2.1 RESUMEN

Se indican como tales:

- ✓ Aislamiento de barrios consolidados para mejorar barrios futuros.
- ✓ Empeoramiento de la movilidad:
  - La pérdida de un trayecto directo que actualmente funciona de forma eficiente
  - Un incremento del tiempo real de desplazamiento para los usuarios habituales
  - La probabilidad en horario de cierre de la línea, de perder el último tren que sale de cabecera al tener que realizar un trasbordo en la estación de Chamartín
  - Una mayor incomodidad para los usuarios, especialmente para personas mayores, personas con movilidad reducida, familias con niños o viajeros con equipaje,
  - Un trastorno para las personas que tienen turno de trabajo a primera hora y con el transbordo añadido puede que no lleguen la hora de entrada a su trabajo o tengan que madrugar más.
  - A los residentes en el barrio de Sanchinarro y Virgen del Cortijo, y todos los usuarios de Metro Ligero Norte se les obligaría a hacer dos transbordos para llegar al centro. Abundando en otras perdidas anteriores.
  - Perjuicio sobre la Línea 4, dado que la alternativa AS1 "elimina" la conexión directa de la Línea 1 a los usuarios de Bambú y Pinar de Chamartín, obligándoles a usar la Línea 4, que además asume ese tramo. Es decir, no solo se les impone un transbordo, sino que se les relega a una línea que históricamente tiene una velocidad comercial menor y un trazado más sinuoso.
  - Por último, un previsible incremento de la saturación de la estación de Chamartín, al concentrar un volumen adicional de transbordos.
- ✓ Estudio de demanda realizado con datos antiguos (2019) y no tener en cuenta otros modos de transporte.
- ✓ La alternativa 5 supone:
  - Perjuicio a la demanda actual en la estación de Pinar de Chamartín.
  - Impacto negativo sobre la movilidad de Sanchinarro, Virgen del Cortijo, Sanchinarro y Las Tablas.
  - Distribución desigual de beneficios frente a otras alternativas.
  - Redistribución de la demanda sin aumento de capacidad.
  - Tirar inversión realizada al no usar andes construidos paralelos a la Línea 10.
  - Limitación a fututo al usar una línea de gálibo estrecho frente a uno amplio.

4.1.2.2 RESPUESTA

Se indica que se producirá el aislamiento de barrios consolidados para mejorar barrios futuros, lo cual no es cierto al mantenerse las estaciones de Metro de Pinar de Chamartín y Bambú, por tanto no hay aislamiento.

Se indica que hay un empeoramiento de la movilidad para los usuarios de Pinar de Chamartín, Bambú, ML1 al producirse la continuidad de la Línea 4 hasta Chamartín frente a que el tramo pertenezca a la Línea 1 como en la actualidad. Ante esto cabe indicar que:

- Los proyectos de infraestructuras se desarrollan buscando el Interés General, estando constituido en este caso por los usuarios actuales y futuros de toda la red de Metro, si se priorizara el diseño en beneficio de unos usuarios particulares se estaría faltando al principio general del Interés General. Así tal como se dice en el Estudio Informativo en el Estudio de Demanda:

    - *"Se reduce el número de transbordos a realizar por los viajeros con origen/destino MNN, ya que, con la solución adoptada, se realiza un transbordo desde las líneas 4 y 10 y dos transbordos desde la línea ML1 (4 en total), mientras que en el resto de alternativas planteadas se realizaría un transbordo desde las líneas 1 y 10 y dos transbordos desde las líneas 4 y ML1 (6 en total).*

    - *Para el resto de los usuarios, el número de transbordos se mantiene inalterado (en el caso de los usuarios de la estación de Bambú, tendrán que realizar transbordo si quieren viajar al tramo sur de la Línea 1, pero no tendrán que realizar transbordo si quieren viajar al tramo sur de la Línea 4)."*

Con lo que la nueva configuración es más adecuada para la totalidad de los usuarios actuales y futuros de la Red de Metro de Madrid.

Se debe destacar que, además, el transbordo en la estación de Chamartín entre Línea 1 y prolongación a MNN y la Línea 4 en la solución elegida se realiza en un andén a nivel, tal y como ocurre hoy en la estación Pinar de Chamartín. Mientras que en las soluciones no escogidas, el transbordo entre Línea 1 y línea a MNN se produciría a desnivel y el transbordo de Línea 4 a línea MNN sería uno a nivel en Pinar de Chamartín y otro adicional a desnivel en Chamartín.

La accesibilidad está garantizada en las estaciones involucradas ya que disponen a día de hoy de la misma (escaleras automáticas, ascensores, itinerarios señalizados para personas con discapacidad visual, etc.).

En el caso de la estación de Chamartín se produce un número menor de transbordos y además entre andenes al mismo nivel en la solución escogida que en las soluciones desechadas que son entre andenes a desnivel.

Tal y como se expone en el Anejo Nº 9 "Estudio de demanda" del Estudio Informativo, el análisis realizado se ha basado en el estudio "Concepción del Sistema de Transporte Público para el futuro desarrollo de Castellana Norte y su área de afección en el municipio de Madrid", de fecha abril de 2021, elaborado por Tool Alfa, S.A. para el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

En el citado estudio se manifiesta, entre otras cosas, lo siguiente (la negrita se ha añadido en el presente informe):

"Para evaluar el efecto de la nueva oferta de servicios e infraestructuras de transporte en el ámbito en desarrollo Madrid Nuevo Norte, se va a utilizar el modelo de transportes del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), implementado en el programa de simulación de transporte EMME, en su versión 4.4.4.2.

El modelo de transportes del CRTM es un producto derivado de la Encuesta Domiciliaria de Madrid de 2018 (edM18). *Es un modelo de cuatro etapas, calibrado con los datos procedentes de la propia edM18 y de otros datos externos, tales como IMD´s de la red de carreteras del Estado, de la CM y Ayuntamiento de Madrid, datos de cancelaciones de los distintos modos de transporte público, mediciones de tiempos de recorrido tanto de vehículo privado (VP) como de transporte público (TP), etc.*

El modelo de transportes del CRTM incluye, desde el punto de vista de la oferta de transporte, toda la red de transporte público de la Comunidad de Madrid *a fecha noviembre de 2019. Esto incluye toda la red de autobuses urbanos de Madrid (EMT), toda la red de autobuses interurbanos, las redes de autobuses urbanos del resto de municipios, el Metro Ligero y toda la red de Metro y de Cercanías, con la oferta definida para un día medio laborable de noviembre de 2019, (situación previa a la pandemia de COVID-19)."*

La Encuesta Domiciliaria de Madrid de 2018, presenta la ventaja fundamental de que es la última que se realizó antes de la pandemia de COVID-19. Siendo la encuesta domiciliaria con el mayor nivel de detalle disponible. Y, a mayor abundamiento, el modelo de transportes del CRTM es un producto derivado de la Encuesta Domiciliaria de Madrid de 2018. Por tanto, estos son los datos más fidedignos de los que se puede disponer.

Por otra parte, el estudio de demanda realizado tiene en cuenta todos los modos de transporte ya que, el estudio en el que se basa, así lo manifiesta explícitamente.

El uso de gálibo estrecho no condiciona el uso y las ampliaciones a futuro, las mismas se podrían dar si fuese necesario con la ventaja de hacerse con una línea troncal de la Red frente a una línea lanzadera.

De acuerdo con el Estudio de Demanda la alternativa seleccionada presenta mayor demanda al captarla de otros modos de transportes, al resultar más competitiva en algunos casos que ir en autobús o cercanías … *"la demanda total del intercambiador (Chamartín) es la misma que para las alternativas 1, 2, 3 y 4, pero se distribuye de diferente manera entre modos, con un mayor número de viajeros en metro y menor en el resto de modos."*. Este sería el caso por ejemplo de los viajeros provenientes de línea 1 que tomasen autobús o cercanías para ir al nuevo barrio y ahora al no precisar transbordo podrán optar por continuar viaje en Metro.

Es este aspecto, el transbordo entre modos, el que supone un incremento de demanda en la línea en el caso de la alternativa escogida. Mientras que en las estaciones se considera la demanda de la misma tanto de los usuarios de las líneas como la de los usuarios que hacen transbordo entre líneas de Metro de la misma estación. En cualquier caso, las alternativas 1 a 4 presentan mayor número de transbordos, con mayor número de usuarios y mayor complejidad que la alternativa 5 escogida. No habiendo por tanto ninguna demanda inducida a favor de la alternativa 5.

Una vez seleccionada como más favorable en el Estudio Informativo la solución AS1, y respondiendo positivamente al interés general en cuanto a la reducción total de transbordos en la red de metro frente a las alternativas ASE, ASO, APE y APO, se estudiará su aplicación evitando el transbordo L4-L1 en la Estación de Chamartín con un planteamiento compatible con la estructura proyectada de explotación en "Y" de la L1, generando un modelo con líneas 1A Pinar de Chamartín – Valdecarros y Línea 1B Fuencarral Norte – Valdecarros, manteniendo las frecuencias actuales en Pinar de Chamartín y Bambú.

4.1.3 ALEGACIÓN 3: AUSENCIA EN EL TRÁMITE DE AUDIENCIA DE ASOCIACIONES VECINALES REPRESENTATIVAS

4.1.3.1 RESUMEN

Solicitud de la paralización del proyecto hasta que se constituya una Mesa de Trabajo Vinculante con las Asociaciones de Vecinos afectadas, amparándonos en el derecho a la participación ciudadana efectiva de la Ley 10/2019.

Al no estar incluidas la Asociación Virgen del Cortijo constituida en 1978, la Asociación Vecinal Sanchinarro que se constituyó en 2007 ni la Asociación de Vecinos de Pinar de Chamartín creada desde 2019 dentro del anuncio de la BOCAM.

Desde la Asociación Vecinal Jazmín manifiestan que no tenían ninguna noticia sobre este proyecto, ni nadie de la CAM se ha puesto en contacto con ellos para recabar su opinión, pese a figurar en la lista de asociaciones a las que se las concede trámite de audiencia.

4.1.3.2 RESPUESTA

La no inclusión de una o varias asociaciones de vecinos en el anuncio del BOCM no es excluyente para la realización de alegaciones dado que el proceso es abierto al público general, por tanto no se puede considerar este aspecto para la paralización del proyecto.

Además, en el anuncio del Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid se incluye a la FRAVM (Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid) que debería haber remitido el anuncio a aquellas asociaciones que pudieran faltar.

La comunicación con la Asociación Vecinal Jazmín se realizó por carta certificada en fecha 13 de marzo de 2026, figurando en el certificado de entrega de Correos los sellos correspondientes, el nombre y apellidos del receptor, su DNI y firma. La entrega se realizó en el domicilio de la asociación sito en la calle Jazmín 53.

4.1.4 ALEGACIÓN 4: ELECCIÓN DE LA ALTERNATIVA CON MAYOR COSTE ECONÓMICO, Y CRITERIOS DE VALORACIÓN

4.1.4.1 RESUMEN

La alternativa escogida es la más cara de las cinco estudiadas y debería tener más peso en el análisis multicriterio, en vez del 0,3 debería ser el 0,5.

Cuestionamiento de la valoración otorgada:

- En cuanto a Facilidad constructiva.
- Por Ahorro de tiempo frente a otros medios de transporte alternativos al olvidar el transbordo adicional de los usuarios de las estaciones Pinar de Chamartín y Bambú, así como vecinos de Sanchinarro y Virgen del Cortijo.
- En cuanto a Homogeneización del tejido urbano al desconectar varios barrios.
- En cuanto a que el tramo 2.2 de la alternativa escogida es el más costoso (75% del total) y cualquier sobrecoste en obra supondría un incremento adicional de la alternativa escogida frente a las otras cuatro alternativas estudiadas.

No es correcto escoger la alternativa más cara por:

- Respeto al esfuerzo del contribuyente.
- Liberación de recursos para otras necesidades.
- Sostenibilidad financiera a largo plazo.
- Maximización del beneficio social.
- Prevención de la corrupción y el clientelismo.
- Optimización de la intermodalidad como medio de ahorro.
- No justificación del sobrecoste.

Fundamentos de derecho adicionales: vulneración del principio de eficiencia y estabilidad:

- Incumplimiento de la Ley Orgánica 2/2012 (LOEPSF).
- Jurisprudencia sobre la "Discrecionalidad Técnica".
- Doctrina del Tribunal de Cuentas.

4.1.4.2 RESPUESTA

Los pesos de los diferentes criterios atienden a realizar la elección en cuanto al mayor cumplimiento de todos ellos, el priorizar uno de ellos daría lugar a un resultado sesgado. En cualquier caso, se ha realizado un análisis de robustez variando el valor de los pesos por incrementos de 0,05, desde 0,05 a 0,85, obteniendo en todos los casos como mejor alternativa la AS1. El valor indicado de 0,50 para el criterio económico está incluido dentro del rango del análisis de la robustez.

Sobre la valoración otorgada a los diferentes aspectos comentados, indicar:

- La facilidad constructiva hace referencia en el análisis multicriterio a la mayor o menor interferencia con servicios afectados y edificaciones, la solución elegida al ejecutarse en mina en los tramos entre Plaza de Castilla – Chamartín, Pinar de Chamartín – Bambú y casi todo el tramo Chamartín – Centro de Negocios presenta menores interferencias con servicios afectados dada la profundidad de los túneles. Únicamente podría haber

interferencias en los pozos de ataque, donde se ha comprobado que las interferencias son mínimas. Las interferencias con edificaciones son mayores en el caso de optar por las alternativas 1 a 4 por los ramales de conexión con Línea 10 que la alternativa 5 que no son de esperar interferencias por la profundidad de la rasante.

- Sobre el transbordo adicional de los usuarios de Pinar de Chamartín, Bambú y ML1 indicar que la solución escogida minimiza los transbordos respectos de otras soluciones, contemplando cuatro (4) transbordos frente a seis (6). Además, si se beneficiará a unos usuarios particulares se estaría faltando al principio general del Interés General.
- No es cierto que el proyecto desconecte unos barrios de otros, se puede decir que se cambia la configuración de la red de Metro, pero no que se desconecten barrios. El servicio de Metro se seguirá prestando en todas las estaciones actuales como en las futuras previstas en el proyecto.
- El tramo 2.2 de la alternativa escogida coincide en todo su recorrido con las otras cuatro alternativas. Por tanto, cualquier sobre coste en este tramo repercutiría exactamente igual en todas ellas.

El procedimiento para la elección de la alternativa es el del Análisis Multicriterio que se basa en escoger aquella alternativa que es la mejor en los criterios de Funcional, Territorial, Medioambiente y Económico, cada uno de ellos se subdivide en factores representativos del criterio. El que la alternativa escogida pueda ser peor que otra en alguno de los factores no implica que haya que desestimarla, dado que se opta por la mejor en el conjunto de criterios.

Adicionalmente se analiza la robustez del análisis realizado y la sensibilidad de la solución obtenida, donde en el caso de la robustez se varían los pesos asignados en valores incrementales de 0,05 desde un valor mínimo de 0,05 hasta un valor máximo de 0,85, aplicándose así el principio de pirámide truncada donde ninguno de los criterios puede tener un peso nulo. Mientras que en análisis de sensibilidad se analiza esta variación en un entorno fijo del valor inicialmente adoptado para cada criterio.

Con estos análisis se garantiza la imparcialidad y coherencia del método, de tal modo que no se vulneren los principios de eficiencia y estabilidad entre otros.

Por lo expuesto, la valoración multicriterio realizada, que ha sido debidamente motivada, se considera adecuada, habiéndose respetado los principios de eficacia, establecido en el artículo 103 de nuestra Constitución y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y eficiencia, recogido asimismo en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

El respeto a los principios de la política presupuestara establecidos en la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera se materializa en la elaboración y aprobación de los presupuestos, sin que quepa apreciar vulneración de dichos principios por el análisis multicriterio realizado.

El análisis multicriterio realizado se encuentra suficientemente motivado y no vulnera los límites jurisprudencialmente establecidos sobre la discrecionalidad técnica, ni la doctrina respecto a la eficiencia del Tribunal de Cuentas

4.1.5 ALEGACIÓN 5: AFECTACIÓN EN USUARIOS ACTUALES DE LAS ESTACIONES DE LA LÍNEA 1 (140.809 HABITANTES)

4.1.5.1 RESUMEN

De los 140.809 habitantes de los barrios de Las Tablas, Sanchinarro, Costillares, Apóstol Santiago, Castilla, Colina y Atalaya hay 29.000 usuarios de Metro que se verán afectados por la reconfiguración de líneas:

- Pérdida de conexión directa con el centro
- Aumento del tiempo de viaje dado que el transbordo añade de 4 a 6 minutos.
- Mayor incertidumbre en el viaje.
- Mayor saturación de nodos de intercambio al incrementarse en la estación de Chamartín, al converger los usuarios de Línea 4 y futura Línea 1 en los niveles inferiores de la estación.
- Impacto negativo sobre la movilidad de Sanchinarro, Virgen del Cortijo, Sanchinarro y Las Tablas.
- Impacto directo de la estación Pinar de Chamartín. Se estima en 49.594 personas entre vecinos y trabajadores del barrio de Costillares a los que se suman los 77.000 de Sanchinarro, Virgen del Cortijo, Fuente de la Mora y Las Tablas al ser un nodo de transportes, afectando por tanto a entre 80.000 y 100.000 personas al día su modificación.
- Impacto directo de la estación Bambú en el barrio de Castilla y el corredor avenida de Burgos. Entre residentes y trabajadores se estima entre 60.000 y 75.000 personas las que dependen de la estación.
- Impacto en el comercio, los servicios y los equipamientos del entorno.
- Solo se contabilizan los beneficios para nuevos usuarios, no se contabilizan los perjuicios para usuarios existente.
- Impacto grave en población vulnerable (tercera edad).

4.1.5.2 RESPUESTA

Tal como se ha indicado, los proyectos de infraestructuras se desarrollan buscando el Interés General, estando constituido en este caso por los usuarios actuales y futuros de toda la red de Metro, si se priorizara el diseño en beneficio de unos usuarios particulares se estaría faltando al principio general del Interés General.

El cambio de red propuesto implica que los usuarios de Pinar de Chamartín, Bambú y ML1 que se dirijan por la Línea 1 hacia el centro de Madrid incrementen su tiempo de recorrido con un transbordo entre andenes al mismo nivel, mientras que los usuarios de las mismas estaciones que se dirijan por la Línea 4 hacia el interior de Madrid reducirán su tiempo de recorrido en un transbordo.

Del mismo modo los usuarios de la Línea 4, por ejemplo los provenientes de Mar de Cristal, que se dirijan a Chamartín verán reducido su tiempo de recorrido al no ser necesario el transbordo en Pinar de Chamartín. Adicionalmente, los usuarios de las futuras estaciones Centro de Negocio, Fuencarral Norte y Fuencarral Sur que se dirijan por Línea 1 hacía el interior de Madrid reducirán su tiempo de recorrido al evitar realizar un transbordo en Chamartín entre líneas a distinto nivel.

Actualmente en un día medio de febrero de 2026 los datos proporcionados por METRO indican que habría 25.186 viajeros/día que deberían hacer el transbordo en Chamartín provenientes de Pinar de Chamartín, Bambú y ML1, mientras que no deberían realizar transbordo en Pinar de Chamartín 2.578 viajeros/día hacía Línea 4 a los que se debería sumar los usuarios de la línea MNN que no harían

transbordo en Chamartín.

Dado que el número de usuarios en toda la red que se benefician respecto de los que tienen algún perjuicio es mucho mayor, la solución escogida responde al Interés General.

Además, se debe indicar nuevamente que los usuarios vulnerables (personas con discapacidad, tercera edad, etc.) tienen la accesibilidad garantizada en las estaciones involucradas ya que disponen a día de hoy de la misma (escaleras automáticas, ascensores, itinerarios señalizados para personas con discapacidad visual, etc.)

Una vez seleccionada como más favorable en el Estudio Informativo la solución AS1, y respondiendo positivamente al interés general en cuanto a la reducción total de transbordos en la red de metro frente a las alternativas ASE, ASO, APE y APO, se estudiará su aplicación evitando el transbordo L4-L1 en la Estación de Chamartín con un planteamiento compatible con la estructura proyectada de explotación en "Y" de la L1, generando un modelo con líneas 1A Pinar de Chamartín – Valdecarros y Línea 1B Fuencarral Norte – Valdecarros, manteniendo las frecuencias actuales en Pinar de Chamartín y Bambú.

4.1.6 ALEGACIÓN 6: IMPACTO DESPROPORCIONADO EN POBLACIÓN VULNERABLE Y VULNERACIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

4.1.6.1 RESUMEN

El impacto a la población vulnerable es:

- Afección específica a población de edad avanzada por eliminar conexión directa y aumentar el número de transbordos para ir al centro de Madrid.
- El transbordo como barrera funcional y supone varios minutos de incremento de viaje, sobre todo para la población vulnerable.
- Pérdida de accesibilidad a servicios esenciales.
- Vulneración de los principios de accesibilidad universal recogidos en la Constitución y la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea:
    - Dado que se introducen transbordos obligatorios, es mayor la complejidad en los recorridos y hay incremento de desplazamientos dentro de estaciones. Esto supone una discriminación indirecta por razón de edad y condición física.
    - Incumplimiento de la Agenda Urbana Española.
    - Incumplimiento de normativa europea de accesibilidad al no incorporar un estudio específico del impacto de los transbordos obligatorios sobre estos colectivos.
    - Incumplimiento del principio de "movilidad como derecho".
    - Jurisprudencia sobre evaluación incompleta de impactos.
    - Impacto durante la fase de obras, al suponer cortes prolongados del servicio en tramos existentes, reducción de frecuencias, sustitución por transporte en superficie (autobús) y mayor uso de vehículos
    - Falta de evaluación específica en el estudio de la estructura demográfica de las áreas afectadas, del impacto diferencial sobre población vulnerable y la accesibilidad efectiva tras la implantación de la alternativa

Se solicita:

- Que se incorpore un análisis específico del impacto de la alternativa AS1 sobre población vulnerable, en particular personas mayores.
- Que se evalúe la accesibilidad real del sistema tras la reconfiguración de líneas, incluyendo el efecto de los transbordos.
- Que se consideren medidas correctoras que garanticen la accesibilidad universal.
- Que se reevalúe la idoneidad de la alternativa seleccionada a la luz de estos impactos.

4.1.6.2 RESPUESTA

El impacto sobre la población vulnerable (personas con discapacidad, tercera edad, etc.), es mínima. Tienen la accesibilidad garantizada en las estaciones involucradas ya que disponen a día de hoy de la misma (escaleras automáticas, ascensores, itinerarios señalizados para personas con discapacidad visual, etc.).

El transbordo a realizar por los usuarios de Pinar de Chamartín, Bambú y ML1 se realiza entre líneas al mismo nivel siendo por ello un transbordo sin largas caminatas y dotado de los medios habituales para personas vulnerables (escaleras, ascensores, señalización para personas con discapacidad visual, etc.).

Además, se debe tener en cuenta que para el resto de usuarios vulnerables que provenga de la Línea 4 o de las estaciones de Centro de Negocio, Fuencarral Norte y Fuencarral Sur se reduce el impacto sobre ellos al reducir en uno los transbordos necesarios si continúan bien al norte o bien al sur respectivamente por la Línea 1. Lo cual va en la línea del Interés General antes indicada.

La accesibilidad universal queda además garantizada por la aplicación de la normativa aplicable al proyecto que de acuerdo con el anejo nº 13 Arquitectura de Estaciones es:

- Normativa específica de accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas: o Real Decreto 1544/2007 de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.
    - Ley 8/1993, de 22 junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas.
    - Decreto 138/1998, de 23 de julio, por el que se modifican determinadas especificaciones técnicas de la Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas.
    - Decreto 13/2007, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas.
- Normativa de Seguridad:
    - ORDEN de 28 de julio de 2005, de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, por la que se aprueba la Instrucción para el proyecto, construcción y explotación de obras subterráneas para el transporte terrestre en el ámbito de la Comunidad de Madrid.
    - Ordenanza de Prevención de Incendios del Ayuntamiento de Madrid ANM 1993\1.

Las medidas correctoras se desarrollarán en la fase de proyecto de construcción.

Todas las alternativas contemplan la mitigación del impacto de las obras, garantizando que las molestias sean estrictamente las mínimas para su ejecución. La duración de los cortes será el menor posible, esto se ve posibilitado por dividir las obras necesarias por tramos tal como se ha indicado.

Una vez seleccionada como más favorable en el Estudio Informativo la solución AS1, y respondiendo positivamente al interés general en cuanto a la reducción total de transbordos en la red de metro frente a las alternativas ASE, ASO, APE y APO, se estudiará su aplicación evitando el transbordo L4-L1 en la Estación de Chamartín con un planteamiento compatible con la estructura proyectada de explotación en "Y" de la L1, generando un modelo con líneas 1A Pinar de Chamartín – Valdecarros y Línea 1B Fuencarral Norte – Valdecarros, manteniendo las frecuencias actuales en Pinar de Chamartín y Bambú.

4.1.7 ALEGACIÓN 7: RIESGOS GEOLÓGICOS, HIDROGEOLÓGICOS Y DE ESTABILIDAD ESTRUCTURAL POR LA EJECUCIÓN DE OBRAS EN INFRAESTRUCTURAS CONSOLIDADAS E INTERFERENCIA CON EL FREÁTICO

4.1.7.1 RESUMEN

La Alternativa seleccionada (AS1) plantea una complejidad constructiva superior a las alternativas de línea independiente, al requerir una intervención profunda en el intercambiador de Chamartín y el aprovechamiento de túneles existentes de la L1 para su trasvase a la L4. Así mismo tiene que intervenir bajo infraestructuras existentes y en uso (estación de Chamartín, túneles de Pío XII, soterramiento de Castellana), multiplicando el riesgo de subsidencias e inestabilidad del terreno en zonas densamente pobladas o con infraestructuras críticas, a diferencia de una línea independiente que nace de cero con menor interacción.

La alternativa AS1 aumenta el riesgo de subsidencias al prever túneles de gran sección bajo edificaciones e infraestructuras existentes, como el eje de la Castellana y el Nudo Norte. El Estudio reconoce la necesidad de tratamientos del terreno mediante inyecciones de consolidación (microcemento o silicatos) y refuerzo de emboquilles con paraguas de micropilotes, lo que evidencia la inestabilidad potencial del área.

4.1.7.2 RESPUESTA

La alternativa seleccionada tiene una complejidad normal en terrenos conocidos como son los de la ciudad de Madrid, similar a la del resto de alternativas estudiadas. Además, las soluciones a aplicar para los riesgos identificados son conocidas por el sector y están dentro de las buenas prácticas habituales.

El Estudio Informativo define cada una de las alternativas analizadas, considerando entre otros los riesgos geológicos e hidrogeológicos y la ejecución de las obras. Para todas las alternativas, se han definido los procedimientos constructivos, teniendo en cuenta los condicionantes geológico-geotécnicos del trazado, la posición del nivel freático existente y otros condicionantes externos presentes en el trazado. Concretamente, para los tramos excavados en mina, se han estimado las subsidencias y su posible afección a infraestructuras o edificaciones existentes, lo cual ocurre en todas y cada una de las alternativas estudiadas. Como ejemplo, todas discurren bajo el Nudo Norte de la M-30. De acuerdo con los resultados obtenidos se ha propuesto la realización de distintos tratamientos del terreno en determinadas áreas según la alternativa, todos ellos habituales en el sector y habiendo demostrado su eficacia en un gran número de obras subterráneas de la misma entidad.

Por otro lado, desde un punto de vista geológico e hidrogeológico, la ampliación de la red de Metro en Madrid Nuevo Norte no es comparable con las obras mencionadas de la Línea 7B en San Fernando de Henares al atravesar terrenos de diferentes características.

Además, la hidrogeología de la zona, junto con la localización del nivel freático, se ha analizado de forma particularizada y extensa en el "ANEJO Nº3. GEOLOGÍA Y GEOTECNIA" del Estudio Informativo. Concretamente, entre otros, destacan los apartados 3.2.6 HIDROGEOLOGÍA, donde se estudia el funcionamiento hidrogeológico regional, el 3.3.3 HIDROGEOLOGÍA, en el que se hace una caracterización de las condiciones hidrogeológicas del ámbito de estudio, desde las características hidrogeológicas que conforman el sustrato geológico al funcionamiento del flujo del agua subterránea para cada una de las alternativas estudiadas, y el 6.2.3 PRESENCIA DE NIVEL FREÁTICO EN LAS

EXCAVACIONES, donde se analizan los riesgos derivados de la presencia del nivel freático.

En base a lo expuesto se puede concluir que los riesgos geológicos e hidrogeológicos y la factibilidad constructiva han sido analizados y considerados en el estudio de todas las alternativas convenientemente, no existiendo un especial condicionante en los mismos para desestimar la alternativa seleccionada AS1.

4.1.8 ALEGACIÓN 8: SATURACIÓN ESTRUCTURAL DE LA LÍNEA 1

4.1.8.1 RESUMEN

La Línea 1 es una de las más cargadas de la red y al prolongarla genera:

- Aumento de tiempos de recorrido
- Reducción de fiabilidad
- Incremento de congestión en estaciones centrales
- Propagación de incidencias a toda la red

Además:

- Se limita sobremanera la operación del material móvil en gálibo estrecho y andenes de 90 metros.
- Supone una mala planificación estratégica de la red.
- Resiliencia y explotación, hace depender de una sola línea al nuevo barrio y a Sanchinarro, Virgen del Cortijo y Pinar de Chamartín.
- Sería mejor estructurar un nuevo barrio sobre una nueva línea.
- Se generará un cuello de botella en estaciones de Chamartín, Sol, Gran Vía y Atocha.
- Argumento de transbordo: descartar inicialmente otras alternativas porque exigen transbordo en Chamartín. Este motivo tiene muy poco peso, ya que: el transbordo ya es parte normal del sistema de metro, muchas líneas funcionan con transbordos estructurales y los intercambiadores modernos están diseñados para ello.

Se solicita:

- Que se reconozca que la Alternativa 5 (AS1), no resulta adecuada desde el punto de vista de la planificación del transporte, al implicar la sobrecarga de una infraestructura ya saturada, comprometiendo su capacidad, fiabilidad y calidad de servicio.
- Que se declare insuficiente el análisis de capacidad realizado en el Estudio Informativo, al no evaluar de forma rigurosa: el impacto acumulado de la nueva demanda generada por el desarrollo de Madrid Nuevo Norte, la interacción con los flujos existentes en el eje central de la red, ni la propagación de incidencias en una línea estructural ya altamente tensionada.
- Que se reconozca la vulneración del principio de buena administración y de planificación eficiente del transporte público, al optar por una solución que concentra la demanda en una línea radial histórica, en contra de los criterios técnicos generalmente aceptados de: diversificación de flujos, creación de nuevas infraestructuras independientes, y mejora de la resiliencia de la red.
- Que se requiera a la Administración la realización de un análisis específico de capacidad, resiliencia y robustez de red, incluyendo: modelización de escenarios de saturación en estaciones críticas (Chamartín, Sol, Atocha, Gran Vía), simulaciones de explotación en condiciones normales y de incidencia, y evaluación del impacto en la regularidad y tiempos de viaje.
- Que, en consecuencia, se proceda a la revisión del proceso de selección de alternativas, descartando la Alternativa AS1 o, subsidiariamente, condicionando su viabilidad a la acreditación técnica de que no generará deterioro del servicio en la Línea 1.
- Que se prioricen aquellas alternativas que: distribuyan la demanda en la red, no comprometan infraestructuras existentes, y permitan una planificación coherente con la

escala del desarrollo urbano de Madrid Nuevo Norte, mediante soluciones independientes o estructuralmente robustas.

4.1.8.2 RESPUESTA

La Línea 1 desde su inauguración en 1919 ha sido prolongada en diez (10) ocasiones (1921, 1923, 1929, 1961, 1962, 1988, 1994, 1999 y 2007), teniendo también periodos durante los que se han renovado elementos dentro de la infraestructura, que van desde la ampliación de estaciones hasta la mejora de las infraestructuras de red, esto ha ocurrido hasta en cinco (5) ocasiones.

El incremento de la longitud del trazado en una nueva ocasión supondrá un mayor tiempo de viaje en el itinerario completo. No obstante, los tiempos en trayectos parciales no se verán afectados al estar condicionados por la frecuencia de paso. De hecho, una reducción de los intervalos de paso permitiría reducir los tiempos de desplazamiento actuales.

La fiabilidad no depende de la longitud de la línea. Si fuese así, al haber sido prolongada en diez (10) ocasiones la fiabilidad actual debería ser muy baja cuando en realidad es la segunda línea de Metro de Madrid con mayor volumen de usuarios.

El que una línea sea más larga o corta no influye en la congestión de las estaciones, al igual que en las incidencias en el resto de la red.

Las líneas con gálibo estrecho y andenes de noventa (90) metros son igual de operativas que líneas de gálibo ancho y andenes más largos. Tal como se ha comentado la Línea 1 es la segunda que mayor número de usuarios tiene.

Las opiniones sobre si es una mala planificación estratégica de la red, que empeora la resiliencia y explotación al nuevo barrio, a Sanchinarro, a Virgen del Cortijo y Pinar de Chamartín, que se estructuraría mejor el nuevo barrio sobre una nueva línea y que se generará un cuello de botella en las estaciones de Chamartín, Sol, Gran Vía y Atocha no son compartidas.

Tal como indica los transbordos son parte normal del sistema de Metro y muchas líneas funcionan con transbordos estructurales y los intercambiadores modernos están diseñados para ello. Pero también se deben reducir en lo que se pueda para mejorar el tiempo de recorrido en el conjunto de la Red, por ello se ha considerado una solución que reduce en dos (2) transbordos al conjunto de la Red. Lo cual coincide con el Interés General.

Una vez seleccionada como más favorable en el Estudio Informativo la solución AS1, y respondiendo positivamente al interés general en cuanto a la reducción total de transbordos en la red de metro frente a las alternativas ASE, ASO, APE y APO, se estudiará su aplicación evitando el transbordo L4-L1 en la Estación de Chamartín con un planteamiento compatible con la estructura proyectada de explotación en “Y” de la L1, generando un modelo con líneas 1A Pinar de Chamartín – Valdecarros y Línea 1B Fuencarral Norte – Valdecarros, manteniendo las frecuencias actuales en Pinar de Chamartín y Bambú.

4.1.9 ALEGACIÓN 9: INCOHERENCIA CON EL NODO FERROVIARIO DE CHAMARTÍN

4.1.9.1 RESUMEN

La alternativa AS1 introduce un volumen adicional de transbordos en el nodo de Chamartín que no se produce en las alternativas basadas en línea independiente, incrementando artificialmente la carga de intercambio del intercambiador y reduciendo su eficiencia como nodo multimodal.

4.1.9.2 RESPUESTA

La alternativa AS1 reduce el número de transbordos en la estación de Chamartín respecto de las otras alternativas. En el caso de las alternativas 1 a 4 deberían transbordar los usuarios de la Línea 1 a línea MNN, de la Línea 1 a la Línea 10, de la Línea 10 a la línea MNN y viceversa. Mientras que en la alternativa 5 los transbordos se producirían entre la Línea 1 y la Línea 4, Línea 1 y Línea 10 y Línea 4 y Línea 10 y viceversa.

Al ser mayor el número de usuarios de la Línea 1 que continúan viaje hacia MNN y viceversa que el número de usuarios que continúan actualmente hacia Pinar de Chamartín y viceversa en realidad se reduce el número de viajeros cambiando de línea. Adicionalmente se sustituyen transbordos a desnivel en el caso de las alternativas 1 a 4 por transbordos con andenes a nivel en el caso de la alternativa 5.

Como ya se ha comentado el incremento de demanda en la prolongación de la línea hacía Fuencarral Norte se produce por el transbordo del autobús y cercanías a Metro, no por el transbordo entre líneas de Metro.

Tal y como se menciona en la observación anterior, los transbordos son parte normal del sistema de Metro y muchas líneas funcionan con transbordos estructurales y los intercambiadores modernos están diseñados para ello, por lo que no se prevé una reducción de la eficiencia del sistema que está preparada para ello.

4.1.10 ALEGACIÓN 10: PÉRDIDA DE RESILIENCIA DE RED

4.1.10.1 RESUMEN

La alternativa AS1 reduce la resiliencia del sistema de transporte al concentrar la accesibilidad del nuevo desarrollo en una única línea radial, mientras que las alternativas con línea independiente generan redundancia y mayor robustez operativa.

4.1.10.2 RESPUESTA

El nuevo barrio en desarrollo tendrá en cualquiera de las alternativas una única línea y que sea prolongación de la Línea 1 actual o una línea independiente, no genera mayor o menor redundancia ni mayor robustez operativa.

4.1.11 ALEGACIÓN 11: INCOHERENCIA CON EL MODELO DE CRECIMIENTO URBANO EN NUEVOS DESARROLLOS DE ÁMBITO EUROPEO

4.1.11.1 RESUMEN

Apoyar todo el sistema en una línea histórica como la Línea 1 del Metro de Madrid es conceptualmente débil, dado que resulta contradictorio que el mayor desarrollo urbano del país se estructure mediante la prolongación de una línea histórica existente en lugar de mediante la creación de una nueva infraestructura estructural capaz de soportar el crecimiento futuro del distrito.

Hay una falta de sincronización entre infraestructuras y desarrollo urbano al no contemplar el calendario real de desarrollo urbano y plantear la infraestructura completa desde fases iniciales. Debido a ello se genera un riesgo de infrautilización durante largos periodos, se genera ineficiencia en el uso de recursos públicos y se genera desviación de inversiones prioritarias.

4.1.11.2 RESPUESTA

La actuación de Madrid Nuevo Norte pretende conectar la isla situada entre Fuencarral al oeste, Las Tablas al este y Chamartín al sur con los mismos y que actualmente están separados por las vías de ferrocarril. La forma más adecuada de conectar una isla con el territorio es hacerlo con una línea que lo una al interior de la ciudad y no con una línea independiente.

Sobre las actuaciones que se indican, la correspondiente a la Elizabeth line en Londres es la conexión del aeropuerto de Heathrow con el centro de la ciudad, que no es el caso que nos ocupa. Tal vez se podría comparar con la actual línea 8 que comunica Barajas con Nuevos Ministerios, línea que fue inaugurada hace más de veinte (20) años.

La actuación de Grand Paris Express no es comparable con la actuación de Madrid Nuevo Norte, en ella se crean doscientos (200) km de nuevas líneas, cuatro (4) de ellas automáticas con 68 estaciones, mientras que la línea a Madrid Nuevo Norte tendrá en el entorno de tres (3) kilómetros y tres (3) estaciones.

Sobre el haber considerado desde el inicio la infraestructura completa, indicar que se ha considerado un periodo de 40 años para el cálculo de rentabilidad, periodo estricto, (hasta el año 2073), pero se podría haber considerado un periodo de hasta 100 años, que es la que se considera la vida útil de un túnel, al no existir normativa al respecto se ha considerado el periodo estricto que deja del lado de la seguridad los cálculos. Como es lógico, en estos supuestos de análisis, el tiempo de consolidación de un desarrollo urbanístico pierde relevancia.

4.1.12 ALEGACIÓN 12: RUPTURA DEL PRINCIPIO DE CONTINUIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO, Y PRIORIZACIÓN INDEBIDA DE LA ELIMINACIÓN DE TRANSBORDOS FRENTE A LA OPTIMIZACIÓN DE LA CAPACIDAD Y FUNCIONAMIENTO DE LA RED

4.1.12.1 RESUMEN

En derecho administrativo existe un principio implícito: las modificaciones de servicios públicos no deben deteriorar el servicio existente sin justificación objetiva:

- La alternativa AS1 implica un deterioro objetivo del servicio público actualmente prestado a los usuarios de las estaciones de Bambú y Pinar de Chamartín, al eliminar un itinerario directo actualmente existente y sustituirlo por un recorrido que obliga a realizar transbordo.
- Empeoramiento del servicio (Línea 4): La Línea 4, que absorberá este tramo, tiene un trazado mucho más sinuoso, lento y con menor capacidad histórica que la Línea 1. Obligar a los actuales usuarios de L1 a usar la L4 o a transbordar forzosamente en Chamartín empeora significativamente su calidad de vida y sus tiempos de viaje.

Contradicción en la justificación: La Comunidad de Madrid descarta las Alternativas 1-4 para "evitar transbordos" a los nuevos vecinos de MNN, pero a cambio impone un transbordo forzoso a los vecinos actuales de Bambú y Pinar de Chamartín y dos transbordos forzosos a los de Virgen del Cortijo y Sanchinarro si quieren mantener su ruta habitual hacia el centro.

Existe un error metodológico estructural por priorización indebida de la eliminación de transbordos frente a la optimización de la capacidad y funcionamiento de la red.

Se solicita:

Que se proceda a la revisión completa del modelo de evaluación de alternativas, incorporando un análisis riguroso del funcionamiento de la red en su conjunto, en el que se prioricen criterios de capacidad, resiliencia y eficiencia global frente a la mera reducción de transbordos, corrigiendo así el sesgo metodológico que ha favorecido indebidamente a la Alternativa AS1.

4.1.12.2 RESPUESTA

Tal y como ya se ha indicado, los proyectos de infraestructuras se desarrollan buscando el Interés General. La solución escogida minimiza el número de transbordos a realizar por todos los usuarios de la red. Así tal como se dice en el Estudio de Demanda incluido en el Estudio Informativo:

- “Se reduce el número de transbordos a realizar por los viajeros con origen/destino MNN, ya que, con la solución adoptada, se realiza un transbordo desde las líneas 4 y 10 y dos transbordos desde la línea ML1 (4 en total), mientras que en el resto de alternativas planteadas se realizaría un transbordo desde las líneas 1 y 10 y dos transbordos desde las líneas 4 y ML1 (6 en total).
  Para el resto de los usuarios, el número de transbordos se mantiene inalterado (en el caso de los usuarios de la estación de Bambú, tendrán que realizar transbordo si quieren viajar al tramo sur de la Línea 1, pero no tendrán que realizar transbordo si quieren viajar al tramo sur de la Línea 4).”

Con lo que la nueva configuración es más adecuada para la totalidad de los usuarios actuales y futuros de la Red de Metro de Madrid.

Una vez seleccionada como más favorable en el Estudio Informativo la solución AS1, y respondiendo positivamente al interés general en cuanto a la reducción total de transbordos en la red de metro frente a las alternativas ASE, ASO, APE y APO, se estudiará su aplicación evitando el transbordo L4-L1 en la Estación de Chamartín con un planteamiento compatible con la estructura proyectada de explotación en “Y” de la L1, generando un modelo con líneas 1A Pinar de Chamartín – Valdecarros y Línea 1B Fuencarral Norte – Valdecarros, manteniendo las frecuencias actuales en Pinar de Chamartín y Bambú.

4.1.13 ALEGACIÓN 13: DEFICIENCIAS METODOLÓGICAS EN EL ANÁLISIS MULTICRITERIO UTILIZADO PARA SELECCIONAR LA ALTERNATIVA AS1

4.1.13.1 RESUMEN

Las deficiencias metodológicas son:

- ✓ La Importancia del análisis multicriterio en la toma de decisión es clara por lo que cualquier desviación metodológica puede afectar el resultado por falta de:
  - objetividad
  - proporcionalidad
  - coherencia
  - transparencia
- ✓ Falta de justificación técnica de las ponderaciones utilizadas: no se explican la adopción de las ponderaciones y sobre todo se le da poco valor al aspecto económico.
- ✓ Hay posible doble contabilización de criterios en facilidad constructiva, interferencias urbanas, afección territorial y coste económico, ya que unos se relacionan con otros de forma directa.
- ✓ Hay incoherencia entre el resultado del modelo y los datos económicos.
- ✓ Hay posible sesgo en la valoración de la facilidad constructiva.
- ✓ Consecuencias sobre la validez de la selección de alternativa, cualquier error metodológico comprometa la selección de la alternativa.

Por ello se solicita que:

- Se revise el análisis multicriterio incorporado al Estudio Informativo.
- Se publiquen de forma completa las metodologías utilizadas para la asignación de ponderaciones.
- Se realice un análisis de sensibilidad que permita comprobar la robustez del resultado obtenido.
- En caso de detectarse desviaciones metodológicas, se proceda a revaluar las alternativas consideradas.
- Se deberían eliminar los indicadores “Facilidad constructiva”, “Movimiento de tierras en ramales, “Plazos de túnel en mina” y “Volumen de excavación” empleados en el cálculo del criterio económico del anejo 6, ‘Definición y selección de alternativas. Análisis multicriterio’. En consecuencia, el criterio económico debería considerar con igual ponderación (0,5) los indicadores “Estimación presupuestaria” y “Análisis de rentabilidad”.

4.1.13.2 RESPUESTA

Se indica que falta la justificación técnica de las ponderaciones utilizadas. A continuación, se transcribe el párrafo del 4.1.2 “Determinación de los criterios generales de valoración” del Anejo 6 “Definición y selección de alternativas. Análisis multicriterio”, donde se justifican las ponderaciones utilizadas:

“Los factores funcionales y económicos se consideran con un peso de 0,3, mientras que los factores ambientales y territoriales se consideran con un peso de 0,2. La diferencia de valores de debe a que en el caso particular de estudio, las alternativas no producen desvíos significativos en el trazado de la línea principal, mientras que su resolución técnica afecta a la funcionalidad general de la red. Además, económicamente la diferencia entre las cuatro primeras alternativas y la alternativa 5 hace que sea necesario verificar correctamente la viabilidad en estos factores.”

Adicionalmente se debe indicar que se revisó la robustez del análisis realizado y la sensibilidad de la solución obtenida, donde en el caso de la robustez se varían los pesos asignados en valores incrementales de 0,05 desde un valor mínimo de 0,05 hasta un valor máximo de 0,85, aplicándose así el principio de pirámide truncada donde ninguno de los criterios puede tener un peso nulo. Mientras que en análisis de sensibilidad se analiza esta variación en un entorno fijo del valor inicialmente adoptado para cada criterio. Con lo que el criterio económico ha variado su ponderación desde 0.05 a 0.85.

Se indica que hay una posible doble contabilización de criterios en facilidad constructiva, interferencias urbanas, afección territorial y coste económico, ya que unos se relacionan con otros de forma directa.

La facilidad constructiva hace referencia en el análisis multicriterio a la mayor o menor interferencia con servicios afectados y edificaciones, la solución elegida al ejecutarse en mina en los tramos entre Plaza de Castilla – Chamartín, Pinar de Chamartín – Bambú y casi todo el tramo Chamartín – Centro de Negocios presenta menores interferencias con servicios afectado dada la profundidad de los túneles. Únicamente podría haber interferencias en los pozos de ataque, donde se ha comprobado que las interferencias son mínimas. Las interferencias con edificaciones son mayores en el caso de optar por las alternativas 1 a 4 por los ramales de conexión con Línea 10 que la alternativa 5 que no son de esperar interferencias por la profundidad de la rasante. Además, se contabilizan en el mismo factor no habiendo doble contabilización.

La afección territorial valora la homogeneización del tejido urbano y la conectividad con la red existente que son factores independientes de la facilidad constructiva enunciada, no habiendo por tanto doble contabilización.

Finalmente, el coste económico, entendiendo por tal la estimación presupuestaria, depende de las mediciones de obra a ejecutar, que es independiente de la facilidad constructiva tal como se ha considerado en el análisis multicriterio y de los aspectos territoriales. No habiendo por tanto la doble contabilización indicada.

La supuesta incoherencia entre el resultado y los datos económicos no existe. La elección de alternativas mediante el sistema de análisis multicriterio garantiza que se tengan en cuenta todos los criterios y sus factores en la elección, la priorización excesiva de un solo criterio conlleva a malas elecciones. Así se priorizáramos la elección por un determinado criterio sea este económico, funcional, ambiental o territorial estaríamos faltado al principio de Interés General de obtener la mejor solución contemplando todos los criterios y para el conjunto de la sociedad.

Sobre la existencia de sesgo en la facilidad constructiva tal como se ha explicado en párrafos precedentes es más adecuada la alternativa escogida en cuanto a interferencias con servicios existentes y edificaciones que las otras alternativas, no existiendo ningún sesgo en la puntuación.

Tal como se ha expresado no hay deficiencias metodológicas y por tanto el análisis realizado se considera correcto.

Por todo lo anterior no procede revisar el análisis multicriterio, ya se explicó la asignación de ponderaciones en el Estudio Informativo, ya se realizó la revisión de robustez y sensibilidad y no se aprecian desviaciones metodológicas.

4.1.14 ALEGACIÓN 14: NULIDAD DEL ANÁLISIS MULTICRITERIO POR DEFECTOS METODOLÓGICOS SUSTANCIALES, FALTA DE OBJETIVIDAD Y AUSENCIA DE VALIDEZ EN LA COMPARACIÓN DE ALTERNATIVAS

4.1.14.1 RESUMEN

El Estudio Informativo indica que en el análisis de sensibilidad:

- Se emplea una ponderación de criterios con variaciones de ±0,10
- Se analizan combinaciones de pesos en intervalos de 0,05
- El resultado del análisis de sensibilidad es que la alternativa AS1 resulta ganadora en el 100% de los escenarios evaluados

Del análisis de demanda se desprende que:

- Las cifras utilizadas incluyen viajeros en transbordo
- La configuración de la alternativa AS1 induce un mayor número de transbordos

Los defectos metodológicos graves son:

- El análisis multicriterio incorpora criterios que no son independientes entre sí, en particular demanda, funcionalidad y conectividad. Al incluir la demanda viajeros en transbordo inducidos por la propia alternativa hace que se contabilice múltiples veces el mismo efecto, lo cual supone un sesgo estructural a favor de la alternativa AS1.
- Uso de una variable contaminada (demanda no depurada).
- Sesgo endógeno del modelo.
- Análisis de sensibilidad inválido al presentar en el 100% de los casos el mismo resultado.
- Restricción artificial del espacio de soluciones al limitar la variación a ±0,10 en los pesos
- Incoherencia con los costes del proyecto.
- Ausencia de análisis de impacto sobre usuarios actuales.

Vulneración de principios jurídicos:

- Principio de objetividad (art. 103 CE) Un modelo con sesgo interno, con variables incorrectas y sin neutralidad vulnera este principio.
- Doctrina del Tribunal Supremo: la selección de alternativas en estudios técnicos debe estar basada en criterios objetivos, verificables y no arbitrarios. Cuando el modelo está sesgado o produce resultados predeterminados la decisión administrativa puede ser anulada.
- Doctrina del Tribunal de Justicia de la Unión Europea: exige que los análisis comparativos de alternativas sean reales, efectivos y no meramente formales. Un análisis que siempre arroja el mismo resultado no constituye una comparación real.
- Defecto sustancial del procedimiento si la evaluación de alternativas está viciada todo el procedimiento queda afectado.

Consecuencia jurídica:

Los defectos señalados implican:

- falta de validez del análisis multicriterio
- ausencia de comparación real entre alternativas
- sesgo en la selección de la alternativa

Por tanto: la elección de la alternativa AS1 carece de justificación técnica suficiente.

Por todo ello se solicita:

- ✓ La anulación del análisis multicriterio por defectos metodológicos sustanciales.
- ✓ La retroacción del procedimiento al momento anterior a la evaluación de alternativas.
  La reelaboración del modelo, incluyendo: demanda depurada (sin transbordos), criterios independientes, análisis de sensibilidad realista
- ✓ La reconsideración de las alternativas en condiciones de igualdad.
- ✓ La suspensión de la tramitación del proyecto hasta que se subsanen los vicios detectados.

La conclusión final es que el análisis multicriterio no es robusto, no es objetivo y no es válido técnicamente. Een consecuencia, no puede servir de base para la selección de la alternativa AS1, debiendo procederse a su revisión completa.

4.1.14.2 RESPUESTA

Sobre lo indicado del análisis de sensibilidad, se está obviando en la observación que tanto se revisa la sensibilidad como la robustez del análisis multicriterio. En el caso de la robustez se varían los pesos asignados en valores incrementales de 0,05 desde un valor mínimo de 0,05 hasta un valor máximo de 0,85, aplicándose así el principio de pirámide truncada donde ninguno de los criterios puede tener un peso nulo. Mientras que en análisis de sensibilidad se analiza esta variación en un entorno fijo del valor inicialmente adoptado para cada criterio.

Tal como se ha indicado en respuestas anteriores, en el Estudio de Demanda la alternativa seleccionada presenta mayor demanda al captarla de otros modos de transportes, al resultar más competitiva en algunos casos que ir en autobús o cercanías … *"la demanda total del intercambiador (Chamartín) es la misma que para las alternativas 1, 2, 3 y 4, pero se distribuye de diferente manera entre modos, con un mayor número de viajeros en metro y menor en el resto de modos."*. Este sería el caso por ejemplo de los viajeros provenientes de línea 1 que tomasen autobús o cercanías para ir al nuevo barrio y ahora al no precisar transbordo podrán optar por continuar viaje en Metro.

Es este aspecto, el transbordo entre modos, el que supone un incremento de demanda en la línea en el caso de la alternativa escogida. Mientras que en las estaciones se considera la demanda de la misma tanto de los usuarios de las líneas como la de los usuarios que hacen transbordo entre líneas de Metro de la misma estación. En cualquier caso, las alternativas 1 a 4 presentan mayor número de transbordos, con mayor número de usuarios y mayor complejidad que la alternativa 5 escogida. No habiendo por tanto ninguna demanda inducida a favor de la alternativa 5.

Los criterios del análisis multicriterio realizado son funcional, territorial, ambiental y económico, no se han considerado como criterios ni como factores ni la demanda, ni la conectividad. De acuerdo con lo indicado, ninguno de los supuestos "defectos metodológicos graves" mencionados existen y por ello se rechaza esta observación.

Como se ha acreditado en los párrafos precedentes, y en el anterior apartado (4.1.13.2), no hay deficiencias metodológicas en el análisis multicriterio ni hay sesgo en el mismo, por lo que la comparación realizada, y el análisis realizado, efectuado con los criterios adecuados, resulta válidos.

No existe por tanto vicio en el procedimiento de selección empleado con el análisis multicriterio realizado, que se ha realizado con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, habiéndose respectado plenamente el principio de objetividad que debe regir la actuación de las Administraciones Públicas, recogido en el artículo 103 la Constitución Española y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

4.1.15 ALEGACIÓN 15: INSUFICIENCIA METODOLÓGICA DEL ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD DEL MODELO MULTICRITERIO

4.1.15.1 RESUMEN

Cuando un modelo multicriterio arroja que una misma alternativa gana en absolutamente todos los escenarios, pueden ocurrir solo tres cosas:

- La alternativa realmente es abrumadoramente mejor,
- El rango de sensibilidad es demasiado pequeño,
- El modelo está sesgado por su estructura o por los criterios elegidos.

En la práctica habitual de planificación de infraestructuras, los análisis de sensibilidad suelen explorar escenarios más amplios, incluyendo:

- variaciones de ±20 % o ±30 %

Escenarios extremos donde se priorizan claramente determinados criterios (por ejemplo, el económico o el funcional)

El análisis realizado no permite evaluar adecuadamente la robustez real del modelo al limitar a ±0,10 las variaciones.

La ausencia de escenarios estratégicos alternativos. La ausencia de estos escenarios limita el valor del análisis de sensibilidad.

Resultado anómalo del modelo, que la alternativa AS1 resulta ganadora en el 100 % de las combinaciones posibles indica que el análisis de sensibilidad pierde gran parte de su utilidad como herramienta de validación del modelo.

Posible dominancia estructural de determinados criterios, cuando una misma alternativa resulta vencedora en el 100 % de los escenarios puede indicar que uno o varios criterios presentan un peso estructural dominante, de forma que condicionan el resultado final.

Falta de transparencia en los resultados del análisis. La documentación presentada no incluye:

- las tablas completas de cálculo
- las matrices de puntuación detalladas
- ni los resultados intermedios de cada combinación de pesos.

La ausencia de dicha información limita la posibilidad de realizar una revisión técnica independiente.

Por todo lo anterior se solicita que:

- Se amplíe el análisis de sensibilidad incorporando rangos de variación más amplios en las ponderaciones de los criterios.
- Se analicen escenarios estratégicos alternativos que permitan evaluar cómo influye la prioridad de cada criterio en el resultado final.
- Se publiquen los resultados completos del modelo multicriterio, incluyendo matrices de puntuación y cálculos intermedios.
- En caso de detectarse sesgos metodológicos, se proceda a revisar la selección de alternativa realizada en el Estudio Informativo.

4.1.15.2 RESPUESTA

Sobre lo indicado del análisis de sensibilidad, se está obviando en la observación que tanto se revisa la sensibilidad como la robustez del análisis multicriterio. En el caso de la robustez se varían los pesos asignados en valores incrementales de 0,05 desde un valor mínimo de 0,05 hasta un valor máximo de 0,85, aplicándose así el principio de pirámide truncada donde ninguno de los criterios puede tener un peso nulo. Mientras que en análisis de sensibilidad se analiza esta variación en un entorno fijo del valor inicialmente adoptado para cada criterio.

El Estudio Informativo contiene la información solicitada en los apéndices del Anejo nº 6 “Definición y selección de alternativas. Análisis multicriterio”.

Por todo ello se considera válido el análisis realizado.

4.1.16 ALEGACIÓN 16: INCONGRUENCIAS Y DEFICIENCIAS DEL ANÁLISIS MULTICRITERIO

4.1.16.1 RESUMEN

Las incongruencias son:

- ✓ La Paradoja Económica (Es la más cara, pero gana en economía): A pesar de ser la alternativa más cara, gana al tener mejor rentabilidad. Como la rentabilidad se basa directamente en la demanda total de viajeros que, está inflada artificialmente por los nodos de Chamartín y el Centro de Negocios, en detrimento del norte
- ✓ El Sesgo en el Criterio Territorial solo mide la "Homogeneización del tejido urbano" y la "Conectividad con la red existente" a nivel macro. No incluye ningún indicador que mida la "Cobertura" o el "Servicio local" a los nuevos desarrollos. No se penaliza en absoluto que hunda la demanda de los vecinos de Fuencarral Sur y Fuencarral Norte y la perdida de conexión de los vecinos de Costillares, Atalaya, Valdefuentes y Chamartín.
- ✓ Mayor Afección a Edificaciones Existentes, pero vence en el bloque funcional.
- ✓ Contradicción económica. Selección de la alternativa de mayor coste de ejecución basándose en una rentabilidad sesgada.
- ✓ Indicadores a añadir al estudio de demanda, el estudio es muy limitado y debería considerar un escenario “0” sin la construcción de una línea de metro y un escenario “1” para cada alternativa con la construcción de cada alternativa.

Se solicita que:

- ✓ El criterio de "Estimación presupuestaria" reciba el peso que merece en aras de la eficiencia del gasto público, descartando la Alternativa 5 por ser la opción más lesiva para el erario público sin ofrecer una mejora equitativa del servicio de transporte en la totalidad del ámbito de Madrid Nuevo Norte.
- ✓ Se reevalúe el Análisis Multicriterio incluyendo factores que penalicen adecuadamente la pérdida de servicio local en el sector norte y las mayores afecciones a edificaciones, lo que inevitablemente derivará en el descarte de la Alternativa 5 en favor de soluciones más eficientes e integradoras (Alternativas 1 a 4)
- ✓ Se eliminen los indicadores empleados en el cálculo del criterio territorial y sustituirlos por uno o varios nuevos indicadores que midan el número de viajeros en la nueva línea.

4.1.16.2 RESPUESTA

Las incongruencias indicadas no son tales:

Tal como se ha indicado, la elección de alternativas mediante el sistema de análisis multicriterio garantiza que se tengan en cuenta todos los criterios y sus factores en la elección, la priorización excesiva de un solo criterio conlleva a malas elecciones.

En el caso del criterio económico, se han considerado los siguientes factores:

- Estimación presupuestaria.
- Facilidad constructiva.
- Movimiento de tierras en ramales.
- Plazos de túnel en mina.

- Volumen de excavación.
- Análisis de rentabilidad.

La alternativa escogida es la que tiene peor valoración en estimación presupuestaria y la mejor en el resto de factores dentro de este criterio, resultando que obtiene la mejor valoración global en este criterio, que no garantizaría su elección si no fuese también la que presente mejor valoración global contemplando el resto de criterios.

Se vuelve a aclarar que tal como se ha indicado en respuestas anteriores, en el Estudio de Demanda la alternativa seleccionada presenta mayor demanda al captarla de otros modos de transportes, al resultar más competitiva en algunos casos que ir en autobús o cercanías … *"la demanda total del intercambiador (Chamartín) es la misma que para las alternativas 1, 2, 3 y 4, pero se distribuye de diferente manera entre modos, con un mayor número de viajeros en metro y menor en el resto de modos."*. Este sería el caso por ejemplo de los viajeros provenientes de línea 1 que tomasen autobús o cercanías para ir al nuevo barrio y ahora al no precisar transbordo podrán optar por continuar viaje en Metro.

Es este aspecto, el transbordo entre modos, el que supone un incremento de demanda en la línea en el caso de la alternativa escogida. Mientras que en las estaciones se considera la demanda de la misma tanto de los usuarios de las líneas como la de los usuarios que hacen transbordo entre líneas de Metro de la misma estación. En cualquier caso, las alternativas 1 a 4 presentan mayor número de transbordos, con mayor número de usuarios y mayor complejidad que la alternativa 5 escogida. No habiendo por tanto ninguna demanda inducida a favor de la alternativa 5.

En cuanto a lo indicado como sesgo en el criterio territorial, se debe indicar que los proyectos de infraestructuras se desarrollan buscando el Interés General, estando constituido en este caso por los usuarios actuales y futuros de toda la red de Metro, si se priorizara el diseño en beneficio de unos usuarios particulares se estaría faltando al principio general del Interés General.

En el caso del criterio funcional, se han considerado los siguientes factores:

- Funcionalidad de explotación.
- Funcionalidad estación Centro de Negocios
- Interferencia Calle 30 y Puente Agustín de Foxá
- Interferencia CYII
- Interferencia con edificaciones o ámbitos
- Seguridad en evacuación

La alternativa escogida resulta la mejor valorada en funcionalidad de explotación, funcionalidad estación Centro de Negocios, interferencia CYII y seguridad en evacuación, queda en segundo lugar en interferencia Calle 30 y Puente Agustín de Foxá y resulta la peor valorada en interferencia con edificaciones o ámbitos. Resultando que obtiene la mejor valoración global en este criterio, que no garantizaría su elección si no fuese también la que presente mejor valoración global contemplando el resto de criterios.

Se reitera que se ha realizado que se está obviando en la observación que tanto se revisa la robustez del análisis multicriterio. Donde se varían los pesos asignados en valores incrementales de 0,05 desde un valor mínimo de 0,05 hasta un valor máximo de 0,85, aplicándose así el principio de pirámide truncada donde ninguno de los criterios puede tener un peso nulo. Por tanto en dicho análisis el criterio económico varía desde 0,05 hasta 0,85.

Igualmente se reitera que el proyecto responde al Interés General y si se priorizara el diseño en beneficio de unos usuarios particulares se estaría faltando al principio general del Interés General.

4.1.17 ALEGACIÓN 17: INCONGRUENCIA MANIFIESTA ENTRE LA ALTA VALORACIÓN EN "FACILIDAD CONSTRUCTIVA" Y LOS SOBRECOSTES RECONOCIDOS EN "SEGURIDAD Y SALUD" E "INSTALACIONES"

4.1.17.1 RESUMEN

El Análisis Multicriterio presenta una contradicción insalvable frente a la realidad económica reflejada en el Documento Nº 3 (Presupuesto) del propio Estudio Informativo. La alternativa escogida tiene en el factor de "Facilidad Constructiva" la mejor nota pero tiene mayor coste en seguridad y salud e instalaciones.

Conclusión y solicitud:

- Resulta arbitrario e improcedente que el modelo multicriterio premie a la Alternativa AS1 por ser supuestamente la más "fácil de construir", cuando el propio documento presupuestario de la Comunidad de Madrid confiesa que es la opción más peligrosa para la seguridad de los trabajadores (+24% en presupuesto de Seguridad y Salud) y la más compleja de equipar tecnológicamente (+38,9% en Instalaciones).
- Esta incongruencia metodológica distorsiona el resultado final del Análisis Multicriterio, favoreciendo artificialmente a la Alternativa AS1. Por ello, se solicita la anulación del Análisis Multicriterio por incurrir en contradicciones internas insalvables con respecto a su propio presupuesto base, requiriéndose una nueva baremación donde la "Facilidad Constructiva" refleje fielmente los riesgos y complejidades técnicas que delatan los costes reales del proyecto.

4.1.17.2 RESPUESTA

Tal como se ha indicado en observaciones precedentes la facilidad constructiva hace referencia en el análisis multicriterio a la mayor o menor interferencia con servicios afectados y edificaciones, la solución elegida al ejecutarse en mina en los tramos entre Plaza de Castilla – Chamartín, Pinar de Chamartín – Bambú y casi todo el tramo Chamartín – Centro de Negocios presenta menores interferencias con servicios afectado dada la profundidad de los túneles. Únicamente podría haber interferencias en los pozos de ataque, donde se ha comprobado que las interferencias son mínimas. Las alternativas 1 a 4 presentan mayores interferencias con edificaciones debido a los ramales de conexión con la Línea 10. Sin embargo, en la alternativa 5 no se prevén afecciones de este tipo, debido a la profundidad a la que se sitúa la rasante.

Mientras que la estimación presupuestaria de los capítulos de Seguridad y Salud e Instalaciones hacen relación al mayor o menor volumen de obra a realizar, no guardando relación con la facilidad constructiva.

Por tanto no existe la incongruencia indicada.

4.1.18 ALEGACIÓN 18: ARBITRARIEDAD METODOLÓGICA MEDIANTE COEFICIENTES CORRECTORES INJUSTIFICADOS Y OCULTACIÓN DEL DÉFICIT DE EXPLOTACIÓN A LARGO PLAZO

4.1.18.1 RESUMEN

Manipulación matemática en el factor "Plazos de túnel en mina" (El coeficiente 0,50): A la alternativa AS1 se la aplica un factor “mágico” de 0,50 por “Fragmentación de ejecución” y no se aplica al resto de alternativas.

Ocultación del sobrecoste de explotación (OpEx) a largo plazo:

- Coste de circulación de trenes: En el año de referencia, operar la Alternativa AS1 cuesta 10.845.758,12 € frente a los 10.152.246,04 € de la Alternativa ASE.
- Coste de gestión de las estaciones: La Alternativa AS1 (al imputársele 6 estaciones operativas en lugar de 4) cuesta 3.852.576,00 € al año frente a los 2.568.384,00 € de la ASE.

Se desmiente categóricamente la supuesta "eficiencia" y "rentabilidad" de la opción elegida.

Se solicita que:

- Se declare la nulidad de la puntuación otorgada en el factor "Plazos de túnel en mina", al estar basada en un coeficiente de "Fragmentación de ejecución" del 0,50 aplicado de forma arbitraria y discriminatoria para favorecer a la Alternativa AS1.
- Se reevalúe el Análisis de Rentabilidad integrando con un peso sancionador realista el enorme sobrecoste de explotación anual (OpEx) que la Alternativa AS1 supondrá para las arcas públicas frente a la creación de una línea independiente y automatizada.

4.1.18.2 RESPUESTA

Se indica que para el factor de “Plazos de túnel en mina” se aplica un coeficiente “mágico” a la alternativa escogida que multiplica la valoración obtenida en este factor para obtener mejor puntuación ella y no en las otras alternativas.

Tal como se explica en el Estudio Informativo, la alternativa escogida se puede dividir o fragmentar en obras independientes entre Plaza de Castilla – Chamartín, Pinar de Chamartín – Bambú, la prolongación de Chamartín a Centro de Negocios y Centro de Negocios – Fuencarral Norte. Dado que la puesta en servicio de estos tramos se puede hacer de forma independiente en esta alternativa. Mientras que en las otras soluciones la obra debería ser única para una puesta en servicio única.

Al poder dividir la obra en el tiempo reduce su importancia la longitud de los tramos de túnel en mina y sus plazos asociados, al producirse en periodos diferentes o poder simultanearse en obras independientes y de ahí surge el factor de fragmentación de 0,50 que no se considera “mágico” si no real y justificado.

Respecto a los costes de explotación de la alternativa AS1 frente a los de la alternativa ASE, en ningún caso se han ocultado, ya que se incluyen explícitamente en el estudio de rentabilidad y, efectivamente, los de la alternativa AS1 son mayores que los de la Alternativa ASE.

Sin embargo, en un estudio de rentabilidad no solo se tienen en cuenta los costes de explotación, sino

muchos otros aspectos, como por ejemplo las inversiones, los ingresos por tarifa, los ahorros de tiempo, etc.

Para tener en cuenta todos los aspectos de forma global, se calculan diferentes indicadores, como por ejemplo la Tasa Interna de Retorno (TIR) o el Valor Actual Neto (VAN), en los que la alternativa AS1 obtiene mejores resultados que la alternativa ASE, por lo que se puede concluir que la alternativa AS1 es más rentable para la sociedad que la alternativa ASE, independientemente de que pueda conllevar mayores costes de explotación.

4.1.19 ALEGACIÓN 19: INCERTIDUMBRE Y POSIBLE ERROR EN LA ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA FUTURA DE VIAJEROS

4.1.19.1 RESUMEN

Hay incertidumbres metodológicas en el estudio de demanda:

- ✓ Dependencia de escenarios urbanísticos todavía no consolidados, al no considerarse la materialización progresiva se obtienen escenarios de demanda excesivamente optimistas.
- ✓ Falta de información detallada sobre el modelo de movilidad como:
  - Las matrices origen-destino utilizadas
  - Los parámetros del modelo de asignación de viajes
  - Las hipótesis de reparto modal entre transporte público y vehículo privado.

  La ausencia de esta información impide verificar la robustez de las previsiones y la sensibilidad del modelo ante cambios en los supuestos de crecimiento urbano.

- ✓ Necesidad de evaluar escenarios de demanda conservadores: no se evidencia que se haya realizado una evaluación detallada de escenarios alternativos, lo que limita la capacidad de comprobar si la alternativa seleccionada sigue siendo la más adecuada en contextos de crecimiento urbano más moderado (escenario optimista, intermedio y conservador).
- ✓ Error en la estimación de la demanda y utilización indebida de viajeros en transbordo como justificación de la alternativa seleccionada. Lo cual vulnera el principio de planificación del transporte de usar viajes completos. La alternativa AS1 presenta un coste elevado, que se justifica por una supuesta mayor demanda y si la demanda está inflada, la justificación económica es inválida.

Se solicita:

- ✓ La revisión del modelo de demanda, excluyendo los viajeros en transbordo y recalculando la comparativa entre alternativas
- ✓ Evaluar las alternativas en términos de viajes completos (origen-destino).
- ✓ Revisar la evaluación multicriterio con los nuevos datos.
- ✓ Suspender la selección de la alternativa AS1 hasta corregir este error.
- ✓ La incorporación de escenarios alternativos de demanda (alto, medio, bajo) y la reevaluación de las alternativas.
- ✓ Se amplíe la información relativa al modelo de demanda utilizado y se analicen escenarios alternativos que permitan evaluar la robustez de las conclusiones del estudio. Dado que hay incoherencia territorial ya que con 200.000 residentes y 140.000 empleos la demanda es baja, el aumento de transbordos no es aumento de demanda y presupuesto sospechosamente similares entre alternativas.

4.1.19.2 RESPUESTA

La práctica habitual no considera la necesidad de evaluar escenarios de demanda conservadores. Es más, en el citado estudio “Concepción del Sistema de Transporte Público para el futuro desarrollo de Castellana Norte y su área de afección en el municipio de Madrid”, en el que se basa el estudio de demanda del Estudio Informativo, no se realiza este análisis.

En el Estudio Informativo se ha considerado un periodo de 40 años, periodo estricto, (hasta el año 2073), pero se podría haber considerado un periodo de hasta 100 años, que es la que se considera

la vida útil de un túnel, al no existir normativa al respecto se ha considerado el periodo estricto que deja del lado de la seguridad los cálculos. Como es lógico, en estos supuestos de análisis, el tiempo de consolidación de un desarrollo urbanístico pierde relevancia.

Respecto a la supuesta utilización indebida de viajeros en transbordo como justificación de la alternativa seleccionada, la alegación manifiesta explícitamente que *"la alternativa AS1 obliga a transbordar y cada transbordo cuenta como nueva "demanda". Esto produce un sesgo estructural en la evaluación: la alternativa con más transbordos parece mejor cuando en realidad: es peor desde el punto de vista del usuario".*

Esto no es cierto, ya que, tal y como se ha expuesto en alegaciones anteriores y se manifiesta explícitamente en el Estudio Informativo, las alternativas 1, 2, 3 y 4 tienen más transbordos que la alternativa 5, siendo más complejos al existir desniveles entre andenes.

Además, los transbordos de las alternativas 1, 2, 3 y 4 son realizados por más usuarios que los transbordos de la alternativa 5, principalmente porque el transbordo entre la línea 1 y la línea a MNN en Chamartín se elimina en la alternativa 5 (si bien es cierto que añade el transbordo entre la línea 4 y la línea 1 en Chamartín, el volumen de usuarios que lo realizan es menor).

Es decir, si no se tuvieran en cuenta los transbordos, la diferencia entre la demanda de la alternativa 5 y las alternativas 1, 2, 3 y 4 sería aún mayor.

Una vez seleccionada como más favorable en el Estudio Informativo la solución AS1, y respondiendo positivamente al interés general en cuanto a la reducción total de transbordos en la red de metro frente a las alternativas ASE, ASO, APE y APO, se estudiará su aplicación evitando el transbordo L4-L1 en la Estación de Chamartín con un planteamiento compatible con la estructura proyectada de explotación en "Y" de la L1, generando un modelo con líneas 1A Pinar de Chamartín – Valdecarros y Línea 1B Fuencarral Norte – Valdecarros, manteniendo las frecuencias actuales en Pinar de Chamartín y Bambú.

4.1.20 ALEGACIÓN 20: AUSENCIA DE ANÁLISIS COMPLETO DE COSTES DE EXPLOTACIÓN Y MANTENIMIENTO

4.1.20.1 RESUMEN

La evaluación económica debe considerar no solo el coste de construcción, sino también los costes de explotación y mantenimiento a lo largo de toda la vida útil de la infraestructura:

- Por existir diferencias operativas entre alternativas.
- Por la importancia del análisis de coste del ciclo de vida.

Se solicita que se incorpore un análisis completo de costes de explotación y mantenimiento para todas las alternativas consideradas.

4.1.20.2 RESPUESTA

Tal y como se ha indicado en observaciones anteriores, se han tenido en cuenta los costes de explotación y mantenimiento en el estudio de rentabilidad para todas las alternativas consideradas. El estudio de rentabilidad se encuentra en el Apéndice 7 del Anejo nº 6 "Definición y selección de alternativas. Análisis multicriterio".

4.1.21 ALEGACIÓN 21: INCOHERENCIAS ENTRE PRESUPUESTO Y EVALUACIÓN MULTICRITERIO

4.1.21.1 RESUMEN

Al cruzar los datos del Presupuesto con la tabla de evaluación, surgen las siguientes irregularidades:

- Infrasubestimación de Costes de Mantenimiento: La Evaluación Multicriterio otorga una puntuación superior a la AS1 en "Eficiencia Económica". Sin embargo, el Presupuesto no refleja el coste a largo plazo de mantener sistema de señalización en la misma Línea 1.
- Omisión de costes de indemnización: La evaluación no incluye como "coste del proyecto" la posible indemnización por lucro cesante o daño emergente derivado del cierre prolongado del tramo Chamartín-Pinar de Chamartín durante las obras de reconversión de túneles a la L4.
- Coste de Expropiaciones: Mientras la Memoria dice que el impacto es mínimo, el Presupuesto asigna partidas genéricas que no coinciden con la complejidad de actuar en el entorno de la Calle Sinesio Delgado, sugiriendo un presupuesto "optimista" para hacer la AS1 más atractiva en el Análisis Coste-Beneficio.
- Inconsistencia en "Servicios Afectados": Mientras la memoria minimiza el impacto en superficie, el presupuesto asigna partidas millonarias a la reposición de servicios afectados tanto en falso túnel entre pantallas (FTP) como en trinchera (FTT), sugiriendo una afectación urbana mucho mayor de la admitida en el análisis social

Se solicita que:

- Se declare la existencia de incoherencias sustanciales entre el Presupuesto del proyecto y la Evaluación Multicriterio, al haberse detectado: la ausencia de consideración de costes reales de explotación y mantenimiento a largo plazo, la omisión de costes derivados de interrupciones del servicio y posibles indemnizaciones, la infravaloración de expropiaciones en entornos urbanos complejos, y la contradicción entre el impacto urbano descrito y las partidas presupuestarias asignadas a reposición de servicios afectados.
- Se reconozca que la valoración de la alternativa AS1 en los criterios económicos del Análisis Multicriterio carece de base técnica suficiente, al no incorporar la totalidad de los costes directos, indirectos y diferidos asociados a su ejecución y explotación.
- Se declare vulnerado el principio de integridad y veracidad del análisis económico, así como el principio de eficiencia en la asignación de recursos públicos recogido en el artículo 31.2 de la Constitución Española y en el artículo 7 de la Ley Orgánica 2/2012, al haberse favorecido una alternativa mediante una estimación incompleta o sesgada de sus costes reales.
- Se considere que estas deficiencias constituyen un vicio invalidante del procedimiento de evaluación de alternativas, en la medida en que han podido alterar de forma determinante el resultado del Análisis Multicriterio y la selección de la alternativa AS1.
- Se requiera a la Administración la reelaboración completa del análisis económico-financiero y del Análisis Multicriterio, incorporando: costes de explotación y mantenimiento en todo el ciclo de vida, costes asociados a afecciones al servicio durante las obras, estimaciones realistas, específicas y comparativas de expropiaciones y reposición de servicios, sin apoyarse exclusivamente en partidas tipo ni en escenarios condicionados por actuaciones previas de terceros, y una evaluación coherente y homogénea entre memoria, presupuesto y criterios de valoración.
- Se proceda a la suspensión de la tramitación y a la retroacción del procedimiento al momento de análisis de alternativas, al objeto de garantizar una evaluación objetiva, completa y conforme a Derecho, hasta subsanar las deficiencias. Se declare vulnerado el principio de integridad y veracidad del análisis económico, así como el principio de eficiencia en la asignación de recursos públicos recogido en el artículo 31.2 de la Constitución Española y en el artículo 7 de la Ley Orgánica 2/2012, al haberse favorecido una alternativa mediante una estimación incompleta o sesgada de sus costes reales.
-

4.1.21.2 RESPUESTA

En el caso del criterio económico, se han considerado los siguientes factores:

- Estimación presupuestaria.
- Facilidad constructiva.
- Movimiento de tierras en ramales.
- Plazos de túnel en mina.
- Volumen de excavación.
- Análisis de rentabilidad.

Los costes de mantenimiento, que incluyen los costes de señalización a largo plazo, están considerados en el Estudio de rentabilidad incluido en el Apéndice 7 del Anejo nº 6 “Definición y selección de alternativas. Análisis multicriterio”.

El coste de indemnizaciones por lucro cesante no se considera en el estudio al no contemplarse la afección a negocios particulares durante las obras. En el caso de que finalmente procediesen, se determinarían, en su caso, mediante los expedientes de responsabilidad patrimonial.

Las expropiaciones se han calculado en función de las parcelas catastrales privadas que se considera necesario expropiar para la ejecución de las obras. En el caso de ser parcelas catastrales de dominio público se tratan como transmisiones demaniales. En el caso de la alternativa escogida presenta la mayor superficie de expropiación de todas las alternativas estudiadas y la cuarta menor superficie de transmisión demanial de las cinco alternativas. Destacar, que al ejecutarse en mina una parte importante de la alternativa escogida no se contempla expropiación en estos tramos.

Los servicios existentes se verán afectados en aquellos tramos que las obras tienen reflejo en superficie, estos son fundamentalmente ´los tramos de falso túnel entre pantallas y las zonas en trinchera porque su ejecución se realiza en todo el tramo desde la superficie. Mientras que los tramos en mina solo tienen afección a servicios existentes en los pozos de ataque (que se han ubicado evitándolos como es habitual), en el resto de estos tramos al ir a gran profundidad no hay servicios existentes.

Como se ha acreditado en los párrafos precedentes, no hay incoherencias entre el Presupuesto del proyecto y la Evaluación Multicriterio, y la valoración de las alternativa realizada en el Análisis Multicriterio se ha realizado con los criterios técnicos adecuados, por lo que resulta válida. Se ha respetado el principio de integridad y veracidad en el análisis económico realizado, sin que haya sesgo alguno en el análisis realizado.

Se ha respetado el principio de eficacia, establecido en el artículo 103 de nuestra Constitución y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y el principio

de eficiencia, recogido asimismo en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

El respeto a los principios de la política presupuestara establecidos en la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera se materializa en la elaboración y aprobación de los presupuestos, sin que quepa apreciar vulneración de dichos principios por el análisis multicriterio realizado.

4.1.22 ALEGACIÓN 22: DATOS BASADOS EN UNA PREMISA PREVIA DE URBANIZACIÓN A CARGO DE CREA MNN

4.1.22.1 RESUMEN

La evaluación de servicios afectados en el ámbito de Madrid Nuevo Norte parte de la hipótesis de la previa según el Calendario de Proyectos de urbanización e Infraestructuras Singulares desarrollado para el ámbito por CREA MNN. Por ello:

- Se minimiza las afecciones en Madrid Nuevo Norte al considerar esta premisa inicial.
- Se omite un análisis de afección a servicios críticos estratégicos en el caso de afecciones durante las obras.
- Se valora económicamente los servicios afectados de forma genérica sin entrar al detalle de la reposición en cada alternativa.
- Se efectúan muchas consultas, pero en el cuerpo principal casi no hay síntesis crítica de respuestas.

4.1.22.2 RESPUESTA

La premisa del calendario de actuaciones en el ámbito de Madrid Nuevo Norte está recogida en el convenio Marco firmado el 20 de julio de 2021, con la suscripción por el Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad de Madrid, ADIF, ADIF-Alta Velocidad y CreaMNN, y sus posteriores prórrogas.

Las afecciones a servicios críticos estratégicos durante la ejecución de las obras afectan a todas las alternativas, en el caso particular de la alternativa 5 en el tramo de Plaza de Castilla – Chamartín como ya se ha indicado solo pueden existir afecciones a servicios en el pozo de ataque, el cual se ha situado evitando afecciones importantes.

La valoración económica de los servicios afectados se realiza con el mismo procedimiento para todas las alternativas y el nivel de detalle es el correspondiente al de un Estudio Informativo.

El objeto de la realización de consultas es tener en cuenta en el desarrollo del proyecto los condicionantes existentes y así tenerlo en cuenta en el diseño de las alternativas, evitando soluciones que tengan condicionantes no detectados.

4.1.23 ALEGACIÓN 23: ERRORES TÉCNICOS DEL ESTUDIO

4.1.23.1 RESUMEN

Los errores detectados son:

- Error 1 – Evaluación parcial de la red, al no considerar las líneas L1, L4 y ML1.
- Error 2 – Falta de análisis de saturación de estaciones en la estación de Chamartín.
- Error 3 – Modelo de demanda poco transparente. No hay datos de la matriz origen-destino, parámetros de movilidad y usa datos de 2019.
- Error 4 – Comparación económica incompleta, no hay comparación de costes de explotación, mantenimiento y renovación tecnológica.
- Error 5 – Análisis multicriterio poco robusto al ganar siempre la AS1 el estudio de sensibilidad.
- Error 6 – Falta de análisis de resiliencia de la red, dado que no se analiza si una hay una incidencia como se redistribuyen los flujos.
- Error 7 – Infravaloración del efecto transbordo, si nos e penaliza el transbordo los resultados se distorsionan.
- Error 8 – Infraestructura condicionada por decisiones previas, algunas alternativas pueden descartarse porque tienen más obra en Chamartín, es un sesgo de diseño.

  La AS1 está sistemáticamente favorecida y así lo muestran estos indicadores:

  - subestimación de costes reales y costes optimistas
  - mejor topografía en AS1
  - omisión de riesgos
  - peor análisis en alternativas
  - falta de modelización constructiva
  - desigual nivel de detalle frente a otras alternativas
  - multicriterio sesgado

  Existe por tanto una posible desviación de poder (art. 70 Ley 39/2015)

- Error 9 – Evaluación urbanística optimista.
- Error 10 – Capacidad de la L1, no hay estudio que demuestre que el incremento de demanda de MNN no degrada la frecuencia en el tramo sur.
- Error 11 – Incompatibilidad de Gálibo entre Línea 1 (ancho) y Línea 4 (estrecho).
- Error 12 – Error en el Tiempo de Viaje al no contabilizar el aumento de tiempo de espera por la saturación que provocará la entrada de la línea en Chamartín.
- Error 13 – Omisión de Impacto Acústico al no existir un estudio de vibraciones específico para las viviendas sobre el tramo de enlace de las nuevas cocheras.
- Error 14– Subestimación del Freático: Los sondeos geológicos en la zona de Malmea son insuficientes para garantizar la estabilidad frente a niveles freáticos variables. Hay insuficiencia de la Campaña Geotécnica.
- Error 15 – Error de Seguridad (Evacuación): Las estaciones automatizadas requieren salidas de emergencia más estrictas que las convencionales; el plano de la estación "Centro de Negocios" parece no cumplir la normativa de evacuación para eventos masivos.
- Error 16 – Inexistencia de Estudio de Alternativas de Redundancia dado que se descartan las alternativas 1-4 sin analizar una configuración de "Lazo" o "Bucle", limitándose a opciones radiales obsoletas
- Error 17 – Fallo en la Intermodalidad al no analizar cómo afectará el flujo de salida de Metro a los vestíbulos de Cercanías en Chamartín
- Error 18 – Riesgo de Subsidencias infravalorado ya que el análisis de subsidencias y tratamientos del terreno es genérico y no contempla el impacto específico en el túnel de Tres Olivos.
- Error 19 – Error en el diseño de drenaje al considerar drenaje longitudinal estándar, sin considerar que el estudio de hidrogeología detecta interferencias críticas con el nivel freático en la zona
- Error 20 – Omisión de costes de "Lucro Cesante" porque el presupuesto no reserva partidas para indemnizar al operador por la paralización del servicio durante el trasvase de la L1 a la L4.
- Error 21 – Inadecuación de los métodos constructivos, dado que el uso del Método Belga (MTM) en tramos críticos es de alto riesgo en terrenos con presencia de agua, como reconoce el propio apartado de hidrogeología
- Error 22 – Ocultación de costes operativos al no considerar que el coste de personal (conductores) para la ampliación de la L1 no está debidamente reflejado frente al ahorro que supondría la automatización de las otras alternativas.
- Error 23 – Ausencia de Plan de Contingencia al no describir cómo se mantendrá el servicio en Bambú y Pinar de Chamartín durante los meses (o años) que duren las obras de desconexión de la L1 y conexión a la L4, ni el coste del servicio sustitutivo de autobuses. Ni con Metro Ligero 1.

Las contradicciones detectadas son:

- Contradicción 1: Se afirma que la alternativa elegida es la más eficiente, pero precisa reorganizar dos líneas existentes.
- Contradicción 2: Se justifica la elección por eficiencia operativa, descartando alternativas con un sistema híbrido automático.
- Contradicción 3: Se habla de mejorar el servicio. Pero los usuarios actuales pueden perder conexiones directas.
- Contradicción 4: Se descartan alternativas 1 a 4 por transbordo de usuario futuro de MNN y no se considera el transbordo adicional para los usuarios de Pinar de Chamartín y Bambú, y los dos para ML1 (Virgen del Cortijo y Sanchinarro).
- Contradicción 5: concepto de "Eficiencia Operativa": Se descarta una línea de 3 km, pero el presupuesto contempla la construcción de nuevas cocheras y un ramal de enlace específico.
- contradicción 6: Incoherencia en la Evaluación de Impacto Ambiental al puntuar mejor a la AS1 con un volumen potencialmente mayor de residuos.
- Las contradicciones detectadas son:

Refutación de los Motivos de Descarte de la Comunidad:

- ✓ Las alternativas 1 a 4 se descartan por "Necesidad de transbordo en Chamartín" cuando Chamartín está diseñado específicamente para ser el gran intercambiador modal del norte de España. Un transbordo en una estación de estas características (diseñada para tránsitos rápidos e intuitivos) es funcionalmente superior a saturar una sola línea radial. Además, los grandes centros financieros europeos operan eficientemente con sistemas de "people movers" o líneas lanzadera cortas y de altísima frecuencia

- ✓ Las alternativas 1 a 4 se descartan por la "Complejidad de operar una línea corta de 3 km". El Ramal Ópera-Príncipe Pío opera con éxito en Madrid midiendo apenas 1,1 km. Otras ciudades como París (Líneas 3bis y 7bis) o Londres (Waterloo & City Line) demuestran que las líneas cortas o lanzaderas independientes son soluciones altamente eficientes para conectar áreas de alta densidad con intercambiadores masivos sin desestabilizar el resto de la red.
- ✓ El estudio parece centrarse en optimizar el acceso al nuevo desarrollo urbanístico y no evalúa el impacto sobre más 140.000 residentes actuales, la explotación futura de la red y la resiliencia del sistema.

4.1.23.2 RESPUESTA

Se indica como errores detectados los siguientes:

- Error 1 – Evaluación parcial de la red, al no considerar las líneas L1, L4 y ML1. Se ha considerado la red en su conjunto no es cierto que se haya considerado parcialmente la red.
- Error 2 – Falta de análisis de saturación de estaciones en la estación de Chamartín. Se ha considerado la estación de Chamartín buscando reducir el número de viajeros que precisarán transbordarse, la más adecuada que soluciona este aspecto es la alternativa escogida tal y como se ha indicado. Los análisis de evacuación y flujo se realizarán en el proyecto de construcción. La capacidad de la estación ya fue tenida en cuenta en las últimas remodelaciones.
- Error 3 – Modelo de demanda poco transparente. No hay datos de la matriz origen-destino, parámetros de movilidad y usa datos de 2019. El modelo de demanda parte tal como se ha dicho en respuestas anteriores del estudio "Concepción del Sistema de Transporte Público para el futuro desarrollo de Castellana Norte y su área de afección en el municipio de Madrid", de fecha abril de 2021, elaborado por Tool Alfa, S.A. Conviene destacar que el año de partida considerado en este estudio es el 2019 (situación previa a la pandemia de covid-19) y el año horizonte considerado es el 2044, al ser el antecedente directo del estudio Informativo y donde se consideran todos los modos de transporte.
- Error 4 – Comparación económica incompleta, no hay comparación de costes de explotación, mantenimiento y renovación tecnológica. Los costes de renovación tecnológica se tienen en cuenta en el coste de primera inversión si así ha sido necesarios. Los costes de renovación tecnológica durante la explotación y los costes de explotación y mantenimiento se tienen en cuenta en el estudio de rentabilidad que se recoge en el apéndice nº 7 del Anejo nº 6 del Estudio Informativo.
- Error 5 – Análisis multicriterio poco robusto al ganar siempre la AS1 el estudio de sensibilidad. El que una alternativa gane en todos los casos tanto en el análisis de robustez como en el análisis de sensibilidad indica como bien dice su alegación en la observación nº 15 que "la alternativa realmente es abrumadoramente mejor".
- Error 6 – Falta de análisis de resiliencia de la red, dado que no se analiza si una hay una incidencia como se redistribuyen los flujos. La ocurrencia de incidencias en las líneas es independiente de la longitud de las mismas, depende de la conservación y mantenimiento de las mismas. El estudio valora los costes de mantenimiento y explotación en el Apéndice 7 del anejo nº 6 del Estudio Informativo.
- Error 7 – Infravaloración del efecto transbordo, si no se penaliza el transbordo los resultados se distorsionan. Es incierto que no se haya penalizado el efecto transbordo entre líneas de Metro, tanto es así que se penaliza a aquellas alternativas que presentan mayor número de transbordos para el conjunto de la red, tal como se indica en el Estudio Informativo:

"Se reduce el número de transbordos a realizar por los viajeros con origen/destino MNN, ya que, con la solución adoptada, se realiza un transbordo desde las líneas 4 y 10 y dos transbordos desde la línea ML1 (4 en total), mientras que en el resto de alternativas planteadas se realizaría un transbordo desde las líneas 1 y 10 y dos transbordos desde las líneas 4 y ML1 (6 en total).

Para el resto de los usuarios, el número de transbordos se mantiene inalterado (en el caso de los usuarios de la estación de Bambú, tendrán que realizar transbordo si quieren viajar al tramo sur de la Línea 1, pero no tendrán que realizar transbordo si quieren viajar al tramo sur de la Línea 4)."

Una vez seleccionada como más favorable en el Estudio Informativo la solución AS1, y respondiendo positivamente al interés general en cuanto a la reducción total de transbordos en la red de metro frente a las alternativas ASE, ASO, APE y APO, se estudiará su aplicación evitando el transbordo L4-L1 en la Estación de Chamartín con un planteamiento compatible con la estructura proyectada de explotación en "Y" de la L1, generando un modelo con líneas 1A Pinar de Chamartín – Valdecarros y Línea 1B Fuencarral Norte – Valdecarros, manteniendo las frecuencias actuales en Pinar de Chamartín y Bambú.

- Error 8 – Infraestructura condicionada por decisiones previas, algunas alternativas pueden descartarse porque tienen más obra en Chamartín, es un sesgo de diseño. En cualquier estudio de ingeniería se busca el menor coste (obra y explotación) para obtener el mismo resultado, es un principio general de la ingeniería y no se trata por tanto de un sesgo de diseño.

El análisis multicriterio realizado no está condicionado por decisiones previas. El análisis de las distintas alternativas se ha efectuado con criterios homogéneos y técnicamente adecuados, y no adolece de deficiencias metodológicas ni hay sesgo en el mismo, por lo que la comparación realizada resulta válida.

Respecto a los "indicadores" por los que los alegantes entienden que la alternativa AS1 está sistemáticamente favorecida se señala que:

- No hay subestimación de costes reales ni costes optimistas: Los costes de primera inversión (presupuesto) se calculan con la misma metodología en todas las alternativas, al igual que los costes de mantenimiento y explotación (estudio de rentabilidad).
- No se usa mejor topografía en AS1: El estudio Informativo se realiza con cartografía 1:1000 o superior como es la 1:500, en el caso de la alternativa AS1 se utiliza 1:1000 entre Plaza de Castilla – Chamartín y entre Pinar de Chamartín – Bambú y 1:500 en el resto. En las alternativas 1 a 4 se usa cartografía 1:500.
- No hay omisión de riesgos: En todas las alternativas se han considerado la misma metodología para la estimación de riesgos constructivos (geológico-geotécnicos, por drenaje, servicios afectados, etc.) en el diseño de las alternativas. Del mismo modo para todas las alternativas se ha contemplado la prevención de riesgos laborales.
- No hay peor análisis de ninguna de las alternativas: tal y como se indica en el análisis multicriterio todas las factores y criterios responden a la definición enunciada y en función de las mismas se valora cada alternativa.
- No hay falta de modelización constructiva: El estudio realizado responde a la figura administrativa de Estudio Informativo, al igual que su estimación presupuestaria y todas

las alternativas se modelizan del mismo modo sin llegar al nivel de detalle de Proyecto de Construcción.

• No existe un nivel de detalle diferente frente a otras alternativas: Tal y como se ha indicado el nivel de detalle en todas las alternativas corresponde al de Estudio Informativo

• El análisis multicriterio no es sesgado: Tal y como se ha respondido en otras alegaciones se analizó la robustez del análisis realizado y la sensibilidad de la solución obtenida, donde en el caso de la robustez se varían los pesos asignados en valores incrementales de 0,05 desde un valor mínimo de 0,05 hasta un valor máximo de 0,85, aplicándose así el principio de pirámide truncada donde ninguno de los criterios puede tener un peso nulo. Mientras que en análisis de sensibilidad se analiza esta variación en un entorno fijo del valor inicialmente adoptado para cada criterio.

No existe por tanto vicio en el procedimiento de selección empleado con el análisis multicriterio realizado, que se ha realizado con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, habiéndose respectado plenamente el principio de objetividad que debe regir la actuación de las Administraciones Públicas, recogido en el artículo 103 la Constitución Española y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. No cabe por tanto apreciar desviación de poder

- Error 9 – Evaluación urbanística optimista. En los estudios de infraestructuras se consideran tanto los usuarios actuales como futuros, en el caso de considerar un retraso en el número de usuarios futuros mejore se retrasan la recuperación de la inversión a periodos posteriores, pero no invalidan el análisis. Así la tasa interna de retorno obtendría valores similares, pero a mayor avance de tiempo, dado que lo importante es la tendencia en la recuperación.
- Error 10 – Capacidad de la L1, no hay estudio que demuestre que el incremento de demanda de MNN no degrada la frecuencia en el tramo sur. Tal y como se ha indicado en observaciones anteriores, la Línea 1 desde su inauguración en 1919 ha sido prolongada en diez (10) ocasiones (1921, 1923, 1929, 1961, 1962, 1988, 1994, 1999 y 2007), teniendo también periodos durante los que se han renovado elementos dentro de la infraestructura, que van desde la ampliación de estaciones hasta la mejora de las infraestructuras de red, esto ha ocurrido hasta en cinco (5) ocasiones. En ningún caso esto supone una merma en la capacidad, tanto es así que es la segunda línea con mayor número de usuarios.
- Error 11 – Incompatibilidad de Gálibo entre Línea 1 (ancho) y Línea 4 (estrecho). El gálibo de las líneas 1 y 4 es estrecho en ambas.
- Error 12 – Error en el Tiempo de Viaje al no contabilizar el aumento de tiempo de espera por la saturación que provocará la entrada de la línea en Chamartín. Entendiendo que el alegante se refiere a saturación en Chamartín por las necesidades de transbordos y mayor número de viajeros, tal y como ya se ha indicado en otras respuestas la alternativa escogida es la que minimiza el número de transbordos y además tal como usted dice en su observación nº 9 los transbordos son parte normal del sistema de Metro y muchas líneas funcionan con transbordos estructurales y los intercambiadores modernos están diseñados para ello.
- Error 13 – Omisión de Impacto Acústico al no existir un estudio de vibraciones específico para las viviendas sobre el tramo de enlace de las nuevas cocheras. El Documento Ambiental ha analizado los impactos acústicos y vibratorios asociados a la ejecución de las obras y a la explotación del sistema conforme a la normativa vigente.
- Error 14– Subestimación del Freático: Los sondeos geológicos en la zona de Malmea son insuficientes para garantizar la estabilidad frente a niveles freáticos variables. Hay insuficiencia de la Campaña Geotécnica. La campaña geotécnica a realizar durante el proyecto de construcción abundará donde haya menor número de datos. No obstante, se debe indicar que el conocimiento de la zona es abundante y exhaustivo por el número de investigaciones históricas realizadas se seguirá desarrollando.
- Error 15 – Error de Seguridad (Evacuación): Las estaciones automatizadas requieren salidas de emergencia más estrictas que las convencionales; el plano de la estación "Centro de Negocios" parece no cumplir la normativa de evacuación para eventos masivos. Las salidas de emergencia consideradas cumplen en todos los casos la Normativa vigente, específicamente las normas de Metro de Madrid. El estudio de salidas de emergencia se desarrollará en detalle en el proyecto de construcción.
- Error 16 – Inexistencia de Estudio de Alternativas de Redundancia dado que se descartan las alternativas 1-4 sin analizar una configuración de "Lazo" o "Bucle", limitándose a opciones radiales obsoletas. Tal y como se ha indicado en observaciones anteriores, el nuevo barrio en desarrollo tendrá en cualquiera de las alternativas una única línea y que sea prolongación de la Línea 1 actual o una línea independiente, no genera mayor o menor redundancia ni mayor robustez operativa.
- Error 17 – Fallo en la Intermodalidad al no analizar cómo afectará el flujo de salida de Metro a los vestíbulos de Cercanías en Chamartín. Tal como usted dice en su observación nº 9 los transbordos son parte normal del sistema de Metro y muchas líneas funcionan con transbordos estructurales y los intercambiadores modernos están diseñados para ello, lo que es el caso de la estación intermodal de Chamartín. La alternativa escogida es la que menor número de transbordos tiene.
- Error 18 – Riesgo de Subsidencias infravalorado ya que el análisis de subsidencias y tratamientos del terreno es genérico y no contempla el impacto específico en el túnel de Tres Olivos. El estudio realizado se abundará en el proyecto de construcción no siendo el riesgo enunciado un riesgo diferencial para ninguna de las alternativas.
- Error 19 – Error en el diseño de drenaje al considerar drenaje longitudinal estándar, sin considerar que el estudio de hidrogeología detecta interferencias críticas con el nivel freático en la zona. Para el cálculo de caudales se ha considerad el volumen de infiltración, teniendo en cuenta el estudio de hidrogeología, la definición en detalle del sistema de drenaje se realizará en el proyecto de construcción.
- Error 20 – Omisión de costes de "Lucro Cesante" porque el presupuesto no reserva partidas para indemnizar al operador por la paralización del servicio durante el trasvase de la L1 a la L4. El operador de las líneas es la empresa pública Meto de Madrid y no se contempla su indemnización por la paralización del servicio.
- Error 21 – Inadecuación de los métodos constructivos, dado que el uso del Método Belga (MTM) en tramos críticos es de alto riesgo en terrenos con presencia de agua, como reconoce el propio apartado de hidrogeología. Los métodos constructivos indicados son muy conocidos en el sector y se han tenido en cuenta su adecuación a cada uno de los sectores estudiados. El estudio de detalle de los métodos constructivos se desarrollará en el proyecto de construcción.
- Error 22 – Ocultación de costes operativos al no considerar que el coste de personal (conductores) para la ampliación de la L1 no está debidamente reflejado frente al ahorro que supondría la automatización de las otras alternativas. Los costes de mantenimiento y explotación incluyen los costes de personal. Entender que hay menores costes de personal por que el sistema sea automático frente a convencional con conductores es llevarse a engaño. En el proyecto de automatización que en la actualidad se desarrolla en la línea 6 de Metro de Madrid se contempla que los conductores de los trenes actuales pasen a ocupar otros puestos de trabajo necesarios para la explotación de la línea 6 automatizada.

- Error 23 – Ausencia de Plan de Contingencia al no describir cómo se mantendrá el servicio en Bambú y Pinar de Chamartín durante los meses (o años) que duren las obras de desconexión de la L1 y conexión a la L4, ni el coste del servicio sustitutivo de autobuses. Ni con Metro Ligero 1. Tal y como se ha indicado en otras respuestas anteriores, el impacto durante la duración de las obras ha sido considerado para todas las alternativas y serán las mínimas molestias necesarias para la ejecución de las mismas. La duración de los cortes será el menor posible, esto se ve posibilitado por dividir las obras necesarias por tramos tal como se ha indicado.

Las contradicciones detectadas son:

- Contradicción 1: Se afirma que la alternativa elegida es la más eficiente, pero precisa reorganizar dos líneas existentes. La alternativa escogida es la más eficiente para la Red y el interés general, aunque para ello sea necesario reordenar parte de la red. No hay contradicción.
- Contradicción 2: Se justifica la elección por eficiencia operativa, descartando alternativas con un sistema híbrido automático. La eficiencia para el conjunto de la Red y el interés general ha quedado evidenciada, independientemente de que la línea sea automático o convencional con conductores. No hay contradicción.
- Contradicción 3: Se habla de mejorar el servicio. Pero los usuarios actuales pueden perder conexiones directas. Se mejora el servicio para el conjunto de la Red y el interés general.
- Contradicción 4: Se descartan alternativas 1 a 4 por transbordo de usuario futuro de MNN y no se considera el transbordo adicional para los usuarios de Pinar de Chamartín y Bambú, y los dos para ML1 (Virgen del Cortijo y Sanchinarro). Tal y como se ha indicado la alternativa escogida minimiza el número de transbordos para el conjunto de la red. No hay contradicción.
- Contradicción 5: concepto de "Eficiencia Operativa": Se descarta una línea de 3 km, pero el presupuesto contempla la construcción de nuevas cocheras y un ramal de enlace específico. Las necesidades de cocheras de Metro de Madrid son independientes de la alternativa escogida y se contempla como necesidad inicial, en cualquier caso. El proyecto no contempla la construcción de nuevas cocheras solo contempla el ramal a las mismas. No hay contradicción.
- Contradicción 6: Incoherencia en la Evaluación de Impacto Ambiental al puntuar mejor a la AS1 con un volumen potencialmente mayor de residuos. El criterio ambiental analiza veintiocho (28) impactos potenciales, siendo el de residuos uno de ellos y hacerlo en función de uno de ellos sería sesgar el análisis. Además la alternativa escogida al presentar mayor longitud de túnel en mina reduce considerablemente los residuos, excavación fundamentalmente, respecto a las otras alternativas. No hay contradicción.

Refutación de los Motivos de Descarte de la Comunidad:

- ✓ Se indica que las alternativas 1 a 4 se descartan por "Necesidad de transbordo en Chamartín" cuando Chamartín está diseñado específicamente para ser el gran intercambiador modal del norte de España. Un transbordo en una estación de estas características (diseñada para tránsitos rápidos e intuitivos) es funcionalmente superior a saturar una sola línea radial. Además, los grandes centros financieros europeos operan eficientemente con sistemas de "people movers" o líneas lanzadera cortas y de altísima frecuencia.
  Tal como ya se ha indicado en respuestas anteriores, la alternativa escogida es la que menor número de transbordos tiene. Además, la prolongación de una línea actual no produce saturación de la línea, tanto es así que la Línea 1 ha sido prolongada en diez ocasiones desde su inauguración siendo la segunda en número de usuarios.
- ✓ Se indica que las alternativas 1 a 4 se descartan por la "Complejidad de operar una línea corta de 3 km". El Ramal Ópera-Príncipe Pío opera con éxito en Madrid midiendo apenas 1,1 km. Otras ciudades como París (Líneas 3bis y 7bis) o Londres (Waterloo & City Line) demuestran que las líneas cortas o lanzaderas independientes son soluciones altamente eficientes para conectar áreas de alta densidad con intercambiadores masivos sin desestabilizar el resto de la red.
  El ramal Opera – Principe Pio une dos nodos de transporte, no siendo comparable con la línea a Madrid Nuevo Norte, la eficacia de la prolongación de la Línea 1 ha quedado evidenciada en el estudio realizado sobre una línea lanzadera.
- ✓ Se indica que el estudio parece centrarse en optimizar el acceso al nuevo desarrollo urbanístico y no evalúa el impacto sobre más 130.992 residentes actuales, la explotación futura de la red y la resiliencia del sistema.
  Tal y como se ha indicado en respuestas anteriores, los proyectos de infraestructuras se desarrollan buscando el Interés General, estando constituido en este caso por los usuarios actuales y futuros de toda la red de Metro, si se priorizara el diseño en beneficio de unos usuarios particulares se estaría faltando al principio general del Interés General.

4.1.24 ALEGACIÓN 24: LIMITACIONES PARA LA AMPLIACIÓN FUTURA DE LA RED DE METRO

4.1.24.1 RESUMEN

La alternativa AS1 presenta posibles limitaciones estructurales por:

- Dependencia de una línea radial existente que limita la capacidad de nuevas ampliaciones.
- Menor flexibilidad para futuras conexiones que condiciona la red de transporte futura
- Necesidad de evaluar el papel estructural del nuevo corredor en la red metropolitana a largo plazo.

Por ello se considera necesario evaluar con mayor profundidad las implicaciones de cada alternativa en relación con la evolución futura de la red de metro.

4.1.24.2 RESPUESTA

La alternativa escogida que prolonga la Línea 1 no supone limitación para nuevos desarrollos y/o prolongaciones de líneas, tal y como ya se ha indicado la Línea 1 ha sido prolongada en diez (10) ocasiones anteriores y ello no ha limitado que se hayan acometido ampliaciones en la red.

4.1.25 ALEGACIÓN 25: MEJOR EFICIENCIA CON UNA NUEVA LÍNEA AUTOMATIZADA

4.1.25.1 RESUMEN

Las líneas automatizadas son más eficientes que las convencionales y permiten:

- Menor coste operativo a largo plazo.
- Mayor flexibilidad de explotación.
- Menor dependencia de personal.

Además, una línea automática independiente permitiría:

- Ampliaciones futuras
- Operación flexible
- Conexión con nuevos desarrollos urbanos.

La solución elegida, basada en prolongar la Línea 1 del Metro de Madrid refuerza el modelo radial existente, que ya presenta problemas de saturación en varios tramos.

Por tanto, el estudio no evalúa suficientemente el papel estructural de la infraestructura dentro de la red futura de metro.

Adicionalmente al ser prolongación de una línea convencional hay:

- Degradación tecnológica: no se justifica la renuncia a la automatización.
- Error en la frecuencia de paso: son muy optimistas los intervalos en la Línea 1 al ser una línea larga.
- Incoherencia en el Análisis Multicriterio: se puntúa a la AS1 por modernización cuando se renuncia a la automatización.
- Cálculo de tiempos de viaje erróneo al no considerar la antigüedad de la línea.
- Insuficiencia de las cocheras: El presupuesto contempla cocheras, pero si la línea es convencional y no automática, las necesidades de personal y mantenimiento cambian drásticamente y no están detalladas.

Mientras que una línea independiente:

- Permite cadencias propias adaptadas a la demanda del nuevo desarrollo.
- No interfiere con incidencias u obras en líneas existentes.
- Facilita la transición futura a sistemas automáticos, en línea con tendencias europeas.

La justificación económica de descartar una línea nueva por ser menos “eficiente” no se sostiene. El estudio oficial reconoce que las alternativas eliminadas eran descartadas por razones económicas, pero no demuestra un análisis comparativo de demanda futura.

El coste marginal adicional de una línea independiente es proporcional a su autonomía operativa.

Las alternativas basadas en una línea independiente son descartadas fundamentalmente por la necesidad de transbordos. No se realiza:

- Análisis cuantitativo del impacto de dichos transbordos
- Comparación completa de ventajas e inconvenientes

El descarte no está suficientemente motivado.

Se solicita:

- La reevaluación de las alternativas descartadas con criterios objetivos y completos.
- Se evalúe si las alternativas basadas en una línea independiente automatizada permiten una implantación más eficiente de sistemas de automatización integral, dado que no se evalúan correctamente las ventajas operativas y económicas de la automatización

4.1.25.2 RESPUESTA

Tal y como se ha respondido a otras observaciones, se reitera que el procedimiento para la elección de la alternativa es el del Análisis Multicriterio que se basa en escoger aquella alternativa que es la mejor en los criterios de Funcional, Territorial, Medioambiente y Económico, cada uno de ellos se subdivide en factores representativos del criterio. El que la alternativa escogida pueda ser peor que otra en alguno de los factores no implica que haya que desestimarla, dado que se opta por la mejor en el conjunto de criterios.

Adicionalmente se analiza la robustez del análisis realizado y la sensibilidad de la solución obtenida, donde en el caso de la robustez se varían los pesos asignados en valores incrementales de 0,05 desde un valor mínimo de 0,05 hasta un valor máximo de 0,85, aplicándose así el principio de pirámide truncada donde ninguno de los criterios puede tener un peso nulo. Mientras que en análisis de sensibilidad se analiza esta variación en un entorno fijo del valor inicialmente adoptado para cada criterio.

El que la solución escogida no sea automatizada no impide ampliaciones futuras, ni operación flexible, ni la conexión con nuevos desarrollos urbanos. Como se ha indicado ya, la Línea 1 ha sido prolongada hasta en diez (10) ocasiones anteriores desde su inauguración, siendo actualmente la segunda línea en número de viajeros, solo superada por la línea 6 aunque en 2025 debido a las obras en esta la Línea 1 superó a la línea 6.

En el análisis multicriterio no existe ningún factor que se denomine modernización, en funcionalidad se penaliza en servicio y explotación de red la alternativa 5 frente a las alternativas 1 a 4.

El tiempo de viaje no tiene relación con la antigüedad de la red, el tiempo de viaje guarda relación con el estado de la infraestructura y del material móvil, lo cual se tiene en cuenta con los programas de conservación y mantenimiento en todas las líneas de Metro.

Las necesidades de cocheras de Metro de Madrid son independientes de la alternativa escogida y se contempla como necesidad inicial, en cualquier caso. El proyecto no contempla la construcción de nuevas cocheras solo contempla el ramal a las mismas. Sobre los costes de mantenimiento y explotación incluyen los costes de personal, siendo diferentes para las alternativas 1 a 4 y la 5. Entender que hay menores costes de personal por que el sistema sea automático frente a convencional con conductores es llevarse a engaño. En el proyecto de automatización que en la actualidad se desarrolla en la línea 6 de Metro de Madrid se contempla que los conductores de los trenes actuales pasen a ocupar otros puestos de trabajo necesarios para la explotación de la línea 6 automatizada.

Sobre los motivos de elección se reitera que la alternativa escogida es la mejor valorada por el análisis multicriterio en los cuatro criterios contemplados funcional, territorial, ambiental y económico y aunque en algunos factores es peor valorada que las otras alternativas, en el conjunto es la mejor.

4.1.26 ALEGACIÓN 26: NULIDAD POR INCONGRUENCIA ENTRE EL OBJETO DEL ESTUDIO INFORMATIVO Y LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

4.1.26.1 RESUMEN

Vulneración del principio de transparencia y del objeto del proyecto, el título es “Nueva línea …” y se escoge la prolongación de una línea existente.

Incumplimiento de las expectativas de modernización y "Línea Independiente" al escoger la prolongación de una línea existente que incrementa la dependencia entre líneas. reduce la independencia funcional y aumenta la propagación de incidencias, Se compromete la fiabilidad del sistema, especialmente en situaciones de averías, incidencias, saturación. Se solicita un estudio específico de explotación y robustez de red.

Incoherencia en la denominación administrativa al mantener el título del Estudio cuando es un "remiendo" a la red actual que implica, además, la eliminación de tramos existentes para los vecinos de Pinar de Chamartín y Bambú.

Conclusión:

- Ha habido Publicidad Engañosa al mantener la denominación "Nueva Línea" que ha desactivado la alerta de muchos vecinos que, de haber sabido que se trataba de "quitarles la Línea 1", habrían presentado alegaciones de forma más masiva desde el inicio.
- Presupuesto Inflado: Es contradictorio que una "prolongación" (AS1) sea más cara (aprox. 38 millones más) que la creación de una "línea nueva" (Alternativa ASE). Esto demuestra que la AS1 no solo no es una línea nueva, sino que es una solución ineficiente desde el punto de vista del gasto público.
- Pérdida de valor: Una línea independiente permite un mantenimiento autónomo. Al fusionarla con la L1, Madrid Nuevo Norte queda supeditado a las incidencias de una línea que cruza todo Madrid, perdiendo la fiabilidad que se espera de un nuevo distrito financiero.

Se solicita:

La anulación de la alternativa AS1 por ser incongruente con el objeto del estudio. No se puede someter a información pública la creación de algo "nuevo" y terminar ejecutando la "modificación" de lo antiguo, especialmente cuando dicha modificación conlleva un empeoramiento del servicio para los usuarios actuales (pérdida de la conexión directa L1 en Bambú y Pinar de Chamartín y para usuarios de Metro Ligero 1) y un sobrecoste presupuestario superior a las alternativas que sí creaban una línea nueva e independiente.

4.1.26.2 RESPUESTA

Los Estudios Informativos de Infraestructuras de interés general tiene por objetivo la búsqueda de la mejor solución al problema detectado, por ello se aceptan aquellas soluciones que resuelven los problemas enunciados de la mejor forma posible independientemente del título del estudio. Es más, para el ámbito de Madrid Nuevo Norte, cualquier línea de Metro es nueva, tanto si es independiente como si es prolongación de una existente, dado que actualmente no existe ninguna línea de Metro en dicho ámbito.

Adicionalmente, indicar que no se elimina ningún tramo de línea existente. Lo que se realiza con la alternativa escogida es traspasar un tramo de Línea 1 a Línea 4.

No ha habido publicidad engañosa en ningún caso, es más ha habido múltiples anuncios en prensa, radio y televisión donde se publicitaba la actuación. Incluso comunicaciones institucionales de la Comunidad de Madrid sobre el tema.

La estimación presupuestaria de cada una de las soluciones se puede ver en el documento nº 3 informado, todas las estimaciones se han realizado con las mismas pautas, que unas alternativas resulten más costosas que otras, guarda relación fundamentalmente con su longitud y la profundidad de la línea.

Como ya se ha indicado en otras observaciones, la conservación y mantenimiento aseguran un buen servicio independientemente de su longitud, antigüedad, etc. Por ello no hay problemas de fiabilidad por ser prolongación de una línea existente.

4.1.27 ALEGACIÓN 27: VULNERACIÓN DEL PRINCIPIO DE JERARQUÍA EN LA MOVILIDAD Y DE LOS OBJETIVOS DE SOSTENIBILIDAD

4.1.27.1 RESUMEN

Al aumentar en un transbordo a los residentes y usuarios habituales de zonas como Pinar de Chamartín, Bambú, Virgen del Cortijo, Sanchinarro y Las Tablas, así como a los viajeros procedentes de barrios colindantes que utilizan esta conexión para acceder al centro de la ciudad o a otros nodos de la red metropolitana, la Alternativa AS1 podría generar un efecto contrario al deseado desde el punto de vista de la movilidad sostenible, al incentivar indirectamente el uso del vehículo privado en determinados desplazamientos cotidianos.

La alternativa seleccionada contradice frontalmente la planificación estratégica vigente, lo que supone:

- Desviación de poder
- Incoherencia en la acción administrativa
- Vulneración del principio de buena administración

Por todo ello, se considera que la alternativa analizada no respeta plenamente el principio de jerarquía en la movilidad sostenible ni los objetivos estratégicos de las políticas públicas en materia de transporte y lucha contra el cambio climático, al introducir una penalización directa para usuarios actuales del sistema de metro y al reducir la competitividad del transporte público frente al vehículo privado.

4.1.27.2 RESPUESTA

Tal y como se ha indicado en otras respuestas los proyectos de infraestructuras se desarrollan buscando el Interés General, estando constituido en este caso por los usuarios actuales y futuros de toda la red de Metro, si se priorizara el diseño en beneficio de unos usuarios particulares se estaría faltando al principio general del Interés General. Así tal como se dice en el Estudio Informativo en el Estudio de Demanda:

- *"Se reduce el número de transbordos a realizar por los viajeros con origen/destino MNN, ya que, con la solución adoptada, se realiza un transbordo desde las líneas 4 y 10 y dos transbordos desde la línea ML1 (4 en total), mientras que en el resto de alternativas planteadas se realizaría un transbordo desde las líneas 1 y 10 y dos transbordos desde las líneas 4 y ML1 (6 en total).*

- *Para el resto de los usuarios, el número de transbordos se mantiene inalterado (en el caso de los usuarios de la estación de Bambú, tendrán que realizar transbordo si quieren viajar al tramo sur de la Línea 1, pero no tendrán que realizar transbordo si quieren viajar al tramo sur de la Línea 4)."*

Por tanto, al mejorar la movilidad para el conjunto de la sociedad se consigue mejorar los objetivos de sostenibilidad como no podía ser de otra manera.

Respecto a la planificación estratégica vigente el proyecto atiende lo indicado por el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, además por ello se ha solicitado informe a la oficina de Oficina del Nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Madrid. Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid.

4.1.28 ALEGACIÓN 28: INSUFICIENCIA DEL ESTUDIO AMBIENTAL

4.1.28.1 RESUMEN

No garantiza una evaluación objetiva y equilibrada de las alternativas, al no analizar en profundidad los impactos diferenciados de las soluciones basadas en nueva infraestructura frente a la modificación de líneas existentes, lo que limita la validez del proceso de selección:

- El estudio no evalúa el posible efecto de trasvase modal hacia el vehículo privado derivado del empeoramiento del servicio para usuarios actuales, lo que podría generar un incremento de emisiones y contradecir los objetivos de sostenibilidad del proyecto.
- El análisis ambiental no incorpora una evaluación comparativa de emisiones y consumo energético en fase de explotación para las distintas alternativas, especialmente en relación con sistemas automatizados frente a convencionales.
- No se realiza un análisis adecuado de impactos acumulativos y sinérgicos con el desarrollo urbanístico de Madrid Nuevo Norte, lo que impide valorar correctamente los efectos ambientales globales del proyecto.
- No se evalúan de forma específica los impactos acústicos y vibratorios derivados de la modificación del servicio en tramos existentes, lo que puede afectar a población ya consolidada.
- No se justifica suficientemente por qué alternativas potencialmente menos impactantes sobre áreas urbanas consolidadas han sido descartadas.
- Las medidas preventivas y correctoras propuestas carecen del nivel de detalle necesario para garantizar su eficacia.
- El documento no incorpora un análisis detallado de la huella de carbono ni de la eficiencia energética comparada entre alternativas.

El Documento Ambiental no evalúa adecuadamente los impactos indirectos derivados de la modificación del servicio en la red existente, especialmente en términos de movilidad y posibles cambios modales, ni analiza de forma completa los impactos acumulativos con el desarrollo de Madrid Nuevo Norte, lo que limita la validez de la evaluación ambiental realizada.

4.1.28.2 RESPUESTA

En respuesta a que el Estudio no evalúa el posible efecto de trasvase modal hacia el vehículo privado derivado del supuesto empeoramiento del servicio para usuarios actuales, cabe mencionar que el Documento Ambiental se centra en la evaluación de los impactos ambientales significativos derivados del proyecto conforme a la normativa aplicable. La gestión operacional del servicio permitirá ajustar frecuencias, conexiones y tiempos de viaje para minimizar posibles impactos, aspectos que serán desarrollados en fases posteriores de planificación y explotación.

En cuanto a la no incorporación en el análisis ambiental de una evaluación comparativa de emisiones y consumo energético en fase de explotación para las distintas alternativas, especialmente en relación con sistemas automatizados frente a convencionales, es necesario señalar que el análisis ambiental incluye una valoración global de los impactos asociados al proyecto, considerando que el transporte ferroviario metropolitano es, en sí mismo, una alternativa ambientalmente eficiente frente al transporte privado. El diseño del sistema y su futura operación se ajustarán a criterios de eficiencia energética, pudiendo incorporarse mejoras tecnológicas en fases posteriores sin afectar a la validez de la evaluación ambiental realizada.

Respecto a la falta de un análisis adecuado de impactos acumulativos y sinérgicos con el desarrollo urbanístico de Madrid Nuevo Norte, lo que supuestamente impide valorar correctamente los efectos ambientales globales del proyecto, cabe destacar que el Documento Ambiental evalúa el proyecto de Metro dentro de su ámbito competencial y funcional, sin perjuicio de que el desarrollo urbanístico de Madrid Nuevo Norte cuente con sus propios instrumentos de evaluación ambiental.

Con relación a la ausencia de evaluación específica de los impactos acústicos y vibratorios derivados de la modificación del servicio en tramos existentes, lo que supuestamente puede afectar a población ya consolidada, conviene señalar que el Documento Ambiental analiza los impactos acústicos y vibratorios asociados a la ejecución de las obras y a la explotación del sistema conforme a la normativa vigente.

En cuanto a la falta de una justificación suficiente sobre por qué han sido descartadas alternativas potencialmente menos impactantes, lo cual es un juicio subjetivo, sobre áreas urbanas consolidadas, es necesario indicar que la evaluación de alternativas se ha realizado considerando criterios ambientales, técnicos, funcionales, económicos y de integración en la red existente. La alternativa seleccionada se considera la más equilibrada en términos globales, al optimizar el uso de infraestructuras existentes y reducir nuevas afecciones territoriales.

Sobre la afirmación de que las medidas preventivas y correctoras propuestas supuestamente carecen del nivel de detalle necesario para garantizar su eficacia, cabe tener en cuenta que las medidas preventivas y correctoras incluidas en el Documento Ambiental se formulan con un nivel de detalle acorde al grado de definición actual del proyecto. El desarrollo técnico de dichas medidas se realizará en fases posteriores del proyecto, garantizando en todo caso el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable y la minimización de los impactos identificados.

Por último, en relación con la falta de incorporación de un análisis detallado de la huella de carbono y de la eficiencia energética comparada entre alternativas, conviene señalar que el Documento Ambiental considera la contribución global del proyecto a la movilidad sostenible, en línea con los objetivos de reducción de emisiones y descarbonización del transporte urbano. La infraestructura propuesta favorece el uso del transporte público y contribuye a la reducción de emisiones respecto a escenarios basados en el vehículo privado.

En conclusión, en conjunto se considera que el Documento Ambiental evalúa de forma adecuada los impactos ambientales relevantes del proyecto, conforme al alcance establecido para esta fase. Algunos de los aspectos señalados en la alegación podrán ser desarrollados y precisados en etapas posteriores sin que ello comprometa la validez de la evaluación ambiental ni la idoneidad de la alternativa seleccionada.

4.1.29 ALEGACIÓN 29: DEFICIENCIAS EN EL ESTUDIO DE LA DEMANDA (DATOS POBLACIÓN 2019)

4.1.29.1 RESUMEN

La Alternativa 5 capta más viajeros en total (62.398 frente a 56.102), lo hace a costa de hundir la demanda en las zonas norte del ámbito (Fuencarral Sur y Norte). La Alternativa 5 se comporta como una "lanzadera" para el Centro de Negocios y Chamartín, pero penaliza drásticamente la movilidad de los actuales usuarios de la Línea 1, y los futuros residentes y trabajadores de la zona norte del proyecto.

Fundamentación:

- Desplome de la captación de viajeros en las áreas residenciales y de equipamientos del norte.
- Desvirtuación del objetivo del proyecto
- Justificación sesgada de la demanda total

Hay un error en la distribución espacial de la demanda, dado que el modelo asigna demanda a estaciones futuras en un entorno urbanístico aún no consolidado. Sin tener en cuenta la localización definitiva de actividades, las densidades reales, los patrones de movilidad y comportamiento de usuarios.

Hay una ausencia de análisis de demanda diferencial entre alternativas lo cual genera un sesgo en la comparación e invalida el análisis multicriterio.

Se solicita que se reevalúe la selección de la alternativa a ejecutar, descartando la Alternativa 5 por su demostrada ineficacia para captar demanda y dar un servicio de transporte público competitivo en los sectores de Fuencarral Sur y Fuencarral Norte, y se opte por una de las alternativas (1, 2, 3 o 4) que garantizan una distribución de la demanda más homogénea, justa y acorde con las necesidades de todo el ámbito urbanístico de Madrid Nuevo Norte.

4.1.29.2 RESPUESTA

Tal y como se manifiesta en el apartado de conclusiones del Anejo nº 9 “Estudio de demanda” del Estudio Informativo, la demanda captada (viajeros diarios) por las diferentes alternativas en el año 2053 es la siguiente:

Estación	**Alternativas 1, 2, 3 y 4**	**Alternativa 5**
Chamartín	59.139	62.096
Centro de negocios MNN	12.137	13.350
Fuencarral Sur	5.114	5.625
Fuencarral Norte	4.495	4.495
Total	80.885	85.566

Como se puede observar, la demanda captada por la Alternativa 5 es mayor que la captada por las alternativas 1, 2, 3 y 4, tanto de forma individual en cada estación como de forma global. Por tanto, la afirmación de que la Alternativa 5 capta más viajeros en total a costa de hundir la demanda en las zonas norte del ámbito (Fuencarral Sur y Norte) no es cierta, ya que en esas estaciones la demanda también aumenta.

Sobre el desconocimiento espacial de la demanda por desconocimiento la localización definitiva de actividades, las densidades reales, los patrones de movilidad y comportamiento de usuarios se indica que el Estudio Informativo utiliza las previsiones de la Modificación del Plan General (MPG) que recoge estos aspectos. Por tanto, no hay tal desconocimiento.

No es cierto que exista un único modelo de demanda para todas las alternativas. Es más como se puede observar en la tabla precedente hay distinta demanda esperada en función de las alternativas.

4.1.30 ALEGACIÓN 30: DEFICIENCIA GRAVE EN LA DEFINICIÓN TOPOGRÁFICA DE LA ALTERNATIVA AS1 POR FALTA DE LEVANTAMIENTO DE DETALLE EN LA TOTALIDAD DE SUS INFRAESTRUCTURAS, NULIDAD DEL ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS POR FALTA DE HOMOGENEIDAD TÉCNICA Y VICIO ESTRUCTURAL DEL ANÁLISIS MULTICRITERIO

4.1.30.1 RESUMEN

El Estudio Informativo presenta una carencia grave en su trabajo de campo:

- Deficiencia en la definición topográfica de la alternativa seleccionada (AS1), según se indica en "Anejo Nº 02 - Cartografía y Topografía" se han levantado topográficamente dos zonas donde se ubicarán dos estaciones de la nueva línea de Metro faltando la zona de Fuencarral Norte y la zona de Chamartín. Por tanto, la alternativa AS1 carece de definición geométrica completa de sus elementos esenciales y afecta a más cosas de las que el levantamiento detallado declarado parece cubrir.
- Asimetría e injusticia comparativa en las fuentes cartográficas evaluadas para las diferentes alternativas. Se considera que la documentación cartográfica y topográfica incorporada al estudio no permite tener por plenamente justificada, con el mismo grado de detalle en todos los ámbitos afectados, la comparación técnica entre la alternativa AS1 y las restantes opciones analizadas, lo que refuerza la necesidad de revisar dicha comparación y completar la base técnica del expediente antes de mantener la selección de la alternativa elegida.
- Riesgos no resueltos por discrepancias planimétricas en zona urbana consolidada. En el Anejo 2 se indica que en la comprobación sobre 165 puntos distribuidos en la zona, se concluye que: "El 0.63% de las diferencias planimétricas obtenidas son > 0.50m." El estudio, por tanto, simplifica el problema constructivo e infravalora plazos, riesgos y costes, e incumple el principio de evaluación realista de viabilidad técnica.
- Subdimensionamiento frente a episodios climáticos extremos (Afección al Drenaje). La alternativa seleccionada ha sido evaluada con un nivel de detalle geométrico y topográfico superior al del resto de alternativas, lo que introduce un sesgo estructural en el análisis multicriterio, invalidando la comparabilidad entre opciones y viciando la decisión final.
- Vicio del análisis multicriterio. Las alternativas comparadas deben ser técnicamente equivalentes en su nivel de definición. En el presente caso la alternativa seleccionada ha sido evaluada con un nivel de detalle geométrico y topográfico superior al del resto de alternativas, lo que introduce un sesgo estructural en el análisis multicriterio, invalidando la comparabilidad entre opciones y viciando la decisión final.
- Fundamento jurídico. El análisis económico está viciado, vulnerando el principio de eficiencia del gasto público recogido en la Ley Orgánica 2/2012. Asimismo, puede vulnerar la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público. De acuerdo con la Jurisprudencia del Tribunal Supremo, la STS de 15 de febrero de 2012 y la STS de 22 de mayo de 2015, delimitan los supuestos en los que el control jurídico sobre decisiones técnicas es preceptivo:
    - El concepto de "Error Manifiesto": El Tribunal Supremo define el error manifiesto no como una mera discrepancia de opiniones entre peritos, sino como un fallo palmario, ostensible e indiscutible en las bases fácticas, lógicas o metodológicas sobre las que se asienta la decisión administrativa. Un error de esta naturaleza destruye la presunción de acierto y objetividad del órgano técnico.
    - Vulneración de las reglas de la lógica y la técnica: La jurisprudencia señala que la actuación administrativa es plenamente revisable cuando se aparta de manera evidente de los estándares técnicos exigibles para garantizar un análisis objetivo. Evaluar alternativas que compiten entre sí utilizando escalas cartográficas dispares (1:500 frente a 1:1.000) constituye una quiebra metodológica objetiva que vulnera el principio básico de homogeneidad y comparabilidad.
    - La exigencia de una motivación real, no aparente: Como recuerda el Alto Tribunal, la motivación de las decisiones técnicas debe ser suficiente, racional y fundamentada en datos de partida correctos. Un análisis multicriterio o una evaluación de costes que se alimentan de datos geométricos heterogéneos, sumados a un modelo de demanda que ignora el desarrollo por fases del planeamiento urbanístico, no constituyen una motivación válida, sino una justificación aparente, defectuosa y sesgada

  Por lo tanto, conforme a la reiterada doctrina del Tribunal Supremo, la selección de la alternativa AS1 carece de soporte técnico válido y deviene nula de pleno derecho, al sustentarse en un Estudio Informativo viciado de raíz por errores manifiestos que invalidan cualquier presunción de racionalidad en la elección final.
- Efecto combinado: vicio sistémico del estudio. La combinación de todos los defectos indicados generando un círculo vicioso que invalida el resultado final.

Se solicita que:

- Se declare la nulidad del análisis de alternativas por falta de homogeneidad técnica.
- Se proceda a la repetición del análisis multicriterio garantizando:
    - igualdad de precisión cartográfica
    - mismo nivel de definición técnica
    - comparabilidad real entre alternativas
- Se suspenda la selección de la alternativa AS1 hasta la subsanación de los defectos señalados.

4.1.30.2 RESPUESTA

La definición geométrica necesaria es la escala 1:1000 o superior, como es la 1:500 tal y como indica el Pliego. En este caso se dispone de cartografía 1:1000 en todas las zonas y se han hecho levantamientos a 1:500 específicos. La única estación que no se ha levantado es Fuencarral Norte, lo cual afecta de igual manera a todas las alternativas, siendo además que a futuro nada tendrá que ver la situación actual, poblado chabolista, con la situación de urbanización futura. Por tanto no existe la deficiencia en la definición topográfica alegada.

- Como se ha indicado la cartografía necesaria es 1:1000 o superior, por ejemplo 1:500, no hay por tanto ninguna asimetría e injusticia comparativa por la cartografía utilizada
- La discrepancia planimétrica indicada está dentro de la tolerancia, el 0,63% de 159 puntos corresponde a un solo punto.
- A efectos de drenaje se estará de acuerdo a la normativa vigente y a lo que indique la Confederación Hidrográfica del Tajo. No existiendo en ningún caso Subdimensionamiento de elementos.
- No hay vicio alguno en el análisis multicriterio, ya que todas las alternativas han sido definidas con los mismos criterios
- Fundamento jurídico.
  Como se ha acreditado en los párrafos precedentes, en los que se justifican técnicamente escalas cartográficas empleadas, no hay deficiencias metodológicas en el análisis multicriterio ni hay sesgo en el mismo, por lo que la comparación realizada, y el análisis realizado, efectuado con los criterios adecuados, resulta válidos. Ni hay error manifiesto ni se alimenta de datos heterogéneos, ni vulneración de las reglas de la lógica y la técnica, habiendo quedado

justificado técnicamente en los párrafos precedentes el empleo de las escalas cartográficas empleadas.

No existe por tanto vicio en el procedimiento de selección empleado con el análisis multicriterio realizado, que se ha realizado con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, habiéndose respectado plenamente el principio de objetividad que debe regir la actuación de las Administraciones Públicas, recogido en el artículo 103 de la Constitución Española y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

La valoración multicriterio realizada, que ha sido debidamente motivada, y es técnicamente adecuada, habiéndose respetado los principios de eficacia, establecido en el artículo 103 de nuestra Constitución y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y eficiencia, recogido asimismo en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

El respeto a los principios de la política presupuestara establecidos en la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera se materializa en la elaboración y aprobación de los presupuestos, sin que quepa apreciar vulneración de dichos principios por el análisis multicriterio realizado.

- Al no existir los errores indicados se concluye que no existe el efecto combinado indicado.

No procede por tanto ninguna de las solicitudes indicadas

4.1.31 ALEGACIÓN 31: ERROR MANIFIESTO EN LA VALORACIÓN DEL CRITERIO “FACILIDAD CONSTRUCTIVA”: MAYOR RIESGO, COMPLEJIDAD Y PLAZO EN LA ALTERNATIVA AS1 POR USO INTENSIVO DEL MÉTODO TRADICIONAL DE MADRID (MTM)

4.1.31.1 RESUMEN

La Alternativa AS1 presenta un incremento del 226% en longitud de excavación mediante MTM respecto a alternativas independientes y exige más del triple de longitud de excavación manual (MTM), además se divide en tres (3) tramos.

El MTM, al ser un método de excavación con el frente contenido y sostenimiento provisional, presenta unos rendimientos muy bajos (de 15 a 20 metros al mes por equipo) y conlleva un mayor riesgo de subsidencias en superficie en comparación con métodos mecanizados o a cielo abierto.

Al ser la AS1 la que más metros de túnel requiere en zonas consolidadas (Plaza de Castilla y Pinar de Chamartín) mediante este método manual, la probabilidad de afecciones a edificios existentes es exponencialmente mayor que en las alternativas 1-4, que utilizan métodos de excavación más controlados en el nuevo desarrollo.

Es un error metodológico en el Análisis Multicriterio considerar la alternativa con mayor facilidad constructiva la que aplica en mayor longitud el MTM.

La jurisprudencia del Tribunal Supremo ha establecido que la discrecionalidad técnica no ampara errores manifiestos ni valoraciones arbitrarias, y que los tribunales pueden anular decisiones cuando exista: falta de coherencia interna, o contradicción con los propios datos del expediente.

Se solicita que:

- Se reconozca la existencia de un error manifiesto en la valoración del criterio “Facilidad Constructiva” de la Alternativa AS1.
- Se proceda a la reevaluación completa de dicho criterio, teniendo en cuenta:
  - La longitud real de tramos ejecutados mediante MTM,
  - Los riesgos geotécnicos y de subsidencia y asociados,
  - Los plazos de ejecución derivados.
- Se penalice adecuadamente la Alternativa AS1 por requerir 1.338 metros en MTM, lo que supone un 226% más que alternativas como ASE o ASO.
- Se proceda a la revisión del Análisis Multicriterio en su conjunto, al haberse visto alterado su resultado por una valoración técnicamente incorrecta.
- Se declare la insuficiencia técnica del proceso de selección de alternativas, retrotrayendo el procedimiento para garantizar una evaluación objetiva, coherente y ajustada a la realidad constructiva del proyecto.

4.1.31.2 RESPUESTA

Como ya se ha indicado en otras observaciones la facilidad constructiva hace referencia en el análisis multicriterio a la mayor o menor interferencia con servicios afectados y edificaciones, la solución elegida al ejecutarse en mina en los tramos entre Plaza de Castilla – Chamartín, Pinar de Chamartín – Bambú y casi todo el tramo Chamartín – Centro de Negocios presenta menores interferencias con servicios afectado dada la profundidad de los túneles.

Únicamente podría haber interferencias en los pozos de ataque, donde se ha comprobado que las interferencias son mínimas. Las interferencias con edificaciones son mayores en el caso de optar por las alternativas 1 a 4 por los ramales de conexión con Línea 10 y que en la alternativa 5 que no son de esperar interferencias por la profundidad de la rasante.

Fundamento jurídico:

Como se ha justificado en los párrafos precedentes, la Alternativa AS1 ha sido adecuadamente valorada, con criterios homogéneos a los empleados en las otras alternativas, sin que concurran errores técnicos en dicha valoración, sin que proceda declarar su insuficiencia ni resulten precisos estudios adicionales

No hay deficiencias metodológicas ni errores manifiestos en el análisis multicriterio realizado, que se ha efectuado con los criterios adecuados, por lo que la comparación y el análisis realizado, sustentados en datos técnicos, resultan coherentes y válidos, sin que se haya producido arbitrariedad alguna, ni vulnerado los principios de buena administración.

No existe por tanto vicio en el procedimiento de selección empleado con el análisis multicriterio realizado, que se ha realizado con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, habiéndose respectado plenamente el principio de objetividad que debe regir la actuación de las Administraciones Públicas, recogido en el artículo 103 de la Constitución Española y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Por tanto, no procede ninguna de las solicitudes indicadas.

4.1.32 ALEGACIÓN 32: AFECCIÓN INJUSTIFICADA A PLANEAMIENTOS URBANÍSTICOS CONSOLIDADOS Y ZONAS VERDES EXISTENTES FUERA DEL ÁMBITO DE MADRID NUEVO NORTE

4.1.32.1 RESUMEN

La alternativa AS1 afecta a zonas urbanas consolidadas y zonas verdes existentes fuera del ámbito de Madrid Nuevo Norte que es donde se desarrollan las otras cuatro (4) alternativas.

Esto supone Implicaciones ambientales y sociales por:

- Pérdida o degradación de espacios públicos,
- Incremento de molestias durante las obras,
- Riesgo de afección estructural a edificaciones, como ha sucedido en San Fernando de Henares
- Impacto sobre la calidad de vida de los residentes.

Se solicita que:

- Se reconozca que la Alternativa AS1 implica una afección injustificada a ámbitos urbanísticos consolidados, ajenos al desarrollo de Madrid Nuevo Norte.
- Se declare acreditado que dicha alternativa:
  - Afecta a suelos residenciales.
  - Impacta sobre zonas verdes existentes.
  - Genera interferencias en infraestructuras urbanas consolidadas.
- Se considere vulnerado el principio de mínimo impacto urbano, al existir alternativas que:
  - Cumplen los objetivos del proyecto.
  - Sin generar dichas afecciones.
- Se proceda a la reevaluación del impacto urbanístico de la AS1, incorporando:
  - Análisis detallado de afecciones a planeamientos vigentes.
  - Valoración de impacto sobre zonas verdes.
  - Estudio comparativo con alternativas independientes.
- Se descarte la Alternativa AS1, por su:
  - Injerencia negativa en ámbitos como el API.15.01 y el PE.06.311.
  - Por trasladar impactos a áreas urbanas consolidadas sin justificación técnica suficiente.
- Se prioricen alternativas como ASE/ASO, que:
  - Confinan su huella constructiva al ámbito de Madrid Nuevo Norte,
  - Respetan la integridad del tejido urbano existente.

4.1.32.2 RESPUESTA

El factor "Interferencia con edificaciones o ámbitos" del criterio funcional ha tenido en cuenta los aspectos indicados, siendo su puntuación en este aspecto la peor de las cinco (5) alternativas con un 3,88, ya que para su ejecución se precisa del "corte de calle prolongado y sin modificación estructural".

Esta afección será temporal y no estructural, por ello no supone a largo plazo:

- Pérdida o degradación de espacios públicos.
- Riesgo de afección estructural a edificaciones.
- Impacto sobre la calidad de vida de los residentes.

Pero sí supone un incremento de las molestias durante las obras y por eso ha sido peor puntuada

Por todo ello, no procede ninguna de las solicitudes indicadas.

4.1.33 ALEGACIÓN 33: EXTRAORDINARIA COMPLEJIDAD ESTRUCTURAL POR LA NECESIDAD DE EJECUTAR POZOS DE ATAQUE PROFUNDOS EN ENTORNOS URBANOS DENSOS (ALTERNATIVA AS1)

4.1.33.1 RESUMEN

La Alternativa AS1 que no ha sido ponderada negativamente en el Análisis Multicriterio por ser la única que precisa de pozos de ataque para su ejecución en zonas urbanas densas con 32,7 y 19,7 metros de profundidad.

Esta complejidad no ha sido tenida en cuenta en el análisis multicriterio, lo que supone un error grave de valoración por las siguientes razones:

- Omisión de un factor determinante, dado que:
  - Los pozos de ataque son elementos críticos del proceso constructivo.
  - Su impacto debería haber sido evaluado de forma específica.
- Infravaloración del impacto real
  - No se ha reflejado su incidencia en plazos, costes, afección urbana.
- Distorsión de la comparación entre alternativas, dado que:
  - Se comparan alternativas con cargas constructivas muy distintas, sin reflejar dicha diferencia en la puntuación.

Se solicita que:

- Se reconozca que la Alternativa AS1 presenta una extraordinaria complejidad estructural derivada de la necesidad de ejecutar:
  - Pozos de ataque de hasta 32,7 metros de profundidad.
  - En entornos urbanos densamente consolidados.
- Se declare que dichos elementos:
  - Constituyen una servidumbre constructiva de alto impacto urbano y técnico.
  - No existen en alternativas independientes como ASE/ASO.
- Se considere que la ausencia de valoración específica de estos pozos en el Análisis Multicriterio supone:
  - Una omisión sustancial,
  - Que distorsiona la comparación entre alternativas.
- Se proceda a la reevaluación de la Alternativa AS1, incorporando:
  - El impacto real de los pozos de ataque,
  - Su incidencia en plazos, costes y afección urbana.
- Se declare como factor penalizante relevante (e incluso excluyente) la necesidad de ejecutar dichos pozos en tejido urbano consolidado.
- Se proceda a la revisión del proceso de selección de alternativa, al haberse basado en una evaluación incompleta de la complejidad constructiva real del proyecto.

4.1.33.2 RESPUESTA

Los pozos de ataque que presenta la alternativa escogida son similares e incluso de menor profundidad que los pozos que presentan el resto de alternativas, alguno de ellos de 44,9 metros de profundidad. Su ejecución no supone diferencias con el resto de pozos de bombeo, ventilación, bombeo y ventilación, telescopios entre pantallas y falso túnel entre pantallas, no pudiéndose considerar un elemento diferenciador.

La ejecución de túneles con pozos de ataque es un procedimiento habitual en la ejecución de túneles en mina y para reducir las molestias a los vecinos se atenderá a la normativa vigente y se aplicará todo lo que indique el órgano ambiental competente.

Por tanto, no procede ninguna de las solicitudes indicadas.

4.1.34 ALEGACIÓN 34: MAYOR RIESGO TÉCNICO, LIMITACIÓN DE CAPACIDAD Y DEFICIENCIAS DE DISEÑO EN LA ALTERNATIVA AS1

4.1.34.1 RESUMEN

La Alternativa AS1 requiere un cruce específico bajo los túneles de Pio XII y los túneles de Transporte Colectivo (Intercambiador). Por tanto, no es la más sencilla ni la más segura es la única que introduce riesgos estructurales significativos sobre infraestructuras públicas existentes, mientras que las alternativas independientes discurren por ámbitos de menor afección.

Las estaciones se diseñan con andenes de noventa (90) metros, lo que supone una menor capacidad y desde su origen supone una infrautilización planificada, una hipoteca funcional a largo plazo, y un error estratégico de planificación.

Se produce una contradicción evidente se diseña una infraestructura que genera más demanda de transbordo, pero con un estándar constructivo inferior al recomendado.

Fundamentos jurídicos:

- Interdicción de la arbitrariedad (art. 9.3 CE). No puede considerarse motivada una decisión que ignora los propios datos técnicos del expediente.
- Jurisprudencia del Tribunal Supremo:
  - STS de 22 de mayo de 2015. La discrecionalidad técnica no ampara decisiones basadas en errores manifiestos.
  - STS de 15 de febrero de 2012. La elección entre alternativas debe estar sustentada en una evaluación técnica coherente y no contradictoria.
- Principio de buena administración. Obliga a seleccionar la alternativa más segura, eficiente y sostenible, evitando soluciones que incrementen riesgos sin justificación.

Se solicita que:

- Se reconozca que la Alternativa AS1 presenta: mayor riesgo constructivo, menor capacidad futura, y deficiencias de diseño en estaciones y transbordos.
- Se declare la invalidez de su valoración en el Análisis Multicriterio, al no reflejar los riesgos y limitaciones reales.
- Se proceda a reevaluar todas las alternativas incorporando estos factores técnicos, o, subsidiariamente, descartar la Alternativa AS1 en su comparación con las otras alternativas por resultar técnicamente inferior y más riesgosa.

4.1.34.2 RESPUESTA

Los cruces con otras infraestructuras y edificaciones son habituales en obras subterráneas, así todas las alternativas se cruzan con los túneles de Pio XII y las alternativas con conexión con la línea 10 hacia el este presenta cruce con la playa de vías e instalaciones ferroviarias de la cabecera Norte de Chamartín (Adif).

Ninguno de estos cruces se considera especialmente riesgoso a efectos estructurales y las medidas propuestas para su ejecución son habituales en los diferentes métodos constructivos.

En la capacidad de una línea de Metro influyen diferentes factores, siendo uno de los más determinante la frecuencia entre trenes y en cuanto a planificación se atenderá a lo que indique la

Oficina del Nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.

Como ya se ha respondido en otras observaciones, es el transbordo entre modos, el que supone un incremento de demanda en la línea en el caso de la alternativa escogida. Mientras que en las estaciones se considera la demanda de la misma tanto de los usuarios de las líneas como la de los usuarios que hacen transbordo entre líneas de Metro de la misma estación. En cualquier caso, las alternativas 1 a 4 presentan mayor número de transbordos, con mayor número de usuarios y mayor complejidad que la alternativa 5 escogida. Mientras que el estándar constructivo es el mismo en todas las alternativas como no podía ser de otro modo.

Fundamentos jurídicos:

Como se ha justificado en los párrafos precedentes, la Alternativa AS1 no presenta un mayor riesgo constructivo que otras alternativas, y el estándar constructivo es el mismo en todas las alternativas, sin que tenga una menor capacidad futura, ni deficiencias de diseño en estaciones y transbordos.

No hay deficiencias metodológicas ni errores manifiestos en el análisis multicriterio realizado, que se ha efectuado con los criterios adecuados, por lo que la comparación y el análisis realizado, sustentados en datos técnicos, resultan coherentes y válidos, sin que se haya producido arbitrariedad alguna, ni vulnerado los principios de buena administración.

No existe por tanto vicio en el procedimiento de selección empleado con el análisis multicriterio realizado, que se ha realizado con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, habiéndose respectado plenamente el principio de objetividad que debe regir la actuación de las Administraciones Públicas, recogido en el artículo 103 de la Constitución Española y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Por tanto, no procede estimar ninguna de las alegaciones presentadas.

4.1.35 ALEGACIÓN 35: AUSENCIA DE ESTUDIO DE CAPACIDAD Y EXPLOTACIÓN DE LA LÍNEA 4

4.1.35.1 RESUMEN

No hay un estudio específico de capacidad operativa, material móvil e infraestructura energética de la Línea 4, pese a que la Alternativa AS1 implica la integración de nuevos tramos y un incremento sustancial de la demanda sobre dicha línea.

No se contempla la adquisición de nuevo material móvil, ni la ampliación de cocheras o instalaciones de mantenimiento, ni la compatibilidad con el gálibo existente. No consta en el estudio un análisis de capacidad de subestaciones, ni refuerzos previstos en la red eléctrica ferroviaria. No se incluye una modelización de explotación de la Línea 4 tras la modificación, simulación de frecuencias, ni evaluación de escenarios de demanda futura.

La alternativa AS1 no resuelve la saturación del sistema, sino que la traslada desde la Línea 1 hacia la Línea 4, generando un nuevo cuello de botella estructural.

Fundamentos jurídicos:

- **La** Ley 39/2015 obliga a que la motivación sea técnica suficiente.
- El principio de buena administración dice sobre que las decisiones deben estar basadas en análisis completos.
- La Jurisprudencia del Tribunal Supremo: nulidad por insuficiencia de análisis técnico en decisiones complejas.

Se solicita que:

- Se declare la insuficiencia técnica de la Alternativa AS1 por ausencia de estudio de capacidad de la Línea 4.
- Se declare la invalidez de su evaluación en el análisis multicriterio.
- Se exija la elaboración de un Estudio de Explotación y Capacidad completo, previo a cualquier decisión.

4.1.35.2 RESPUESTA

El estudio concluye que no se precisa la compra de material móvil dado que el existente tiene capacidad suficiente para la incorporación de dos estaciones en su recorrido adicionales a las 23 actuales. Sobre las infraestructuras energéticas, comunicaciones, etc. la línea 4 asumirá las actuales de ambas estaciones de la línea 1. El gálibo en ambas líneas es el mismo y no hay ningún traslado de saturación de la línea 1 a la línea 4.

Fundamentos jurídicos:

Por lo expuesto, la valoración multicriterio realizada, que ha sido debidamente motivada, y realizada con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, no presenta deficiencias metodológicas, sin que proceda declarar su invalidez ni resulten precisos estudios adicionales.

No existe por tanto vicio en el procedimiento de selección empleado con el análisis multicriterio realizado, que se ha realizado con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, habiéndose respectado plenamente el principio de objetividad que debe regir la actuación de las

Administraciones Públicas, recogido en el artículo 103 de la Constitución Española y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Por tanto, no procede estimar ninguna de las alegaciones presentadas.

4.1.36 ALEGACIÓN 36: OMISIÓN DEL IMPACTO ECONÓMICO SOBRE EL COMERCIO LOCAL (LUCRO CESANTE)

4.1.36.1 RESUMEN

Hay una omisión del impacto económico durante la fase de obras sobre el comercio local, lo que invalida el Análisis Coste-Beneficio del proyecto.

Se solicita que:

- Se declare incompleto el Análisis Coste-Beneficio.
- Se incorporen estimaciones de lucro cesante e indemnizaciones.
- Se revise la viabilidad económica de la Alternativa AS1.

4.1.36.2 RESPUESTA

La valoración multicriterio realizada, que ha sido debidamente motivada, y realizada con criterios objetivos, homogéneos y adecuados desde una perspectiva técnica, no presenta deficiencias metodológicas, sin que proceda declarar su invalidez ni resulten precisos estudios adicionales. El impacto económico sobe el comercio local no se ha contemplado sobre ninguna de las alternativas seleccionadas.

El eventual coste de indemnizaciones por lucro cesante no se considera en el estudio al no contemplarse la afección a negocios particulares durante las obras. En el caso de que finalmente procediesen, se determinarían, en su caso, mediante los expedientes de responsabilidad patrimonial.

No existe por tanto vicio en el procedimiento de selección empleado con el análisis multicriterio realizado, que se ha realizado con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, habiéndose respectado plenamente el principio de objetividad que debe regir la actuación de las Administraciones Públicas, recogido en el artículo 103 de la Constitución Española y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

4.1.37 ALEGACIÓN 37: INCUMPLIMIENTO DE LA LEY 7/2021 DE CAMBIO CLIMÁTICO AL NO COMPARAR LA HUELLA DE CARBONO DE LOS MATERIALES CONSTRUCTIVOS ENTRE ALTERNATIVAS

4.1.37.1 RESUMEN

El Estudio Ambiental no compara emisiones entre alternativas, no cuantifica toneladas de CO_2 equivalente (tCO_2e), ignora el impacto diferencial de soluciones constructivas. La AS1 probablemente es la alternativa con mayor huella de carbono, pero no se penaliza en la evaluación. Esto distorsiona el resultado del análisis ambiental.

Fundamentos jurídicos:

- Ley 7/2021 de Cambio Climático: obligación de integrar criterios climáticos.
- Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental: evaluación de impactos significativos.
- Normativa europea: principio de no causar perjuicio significativo (DNSH).

Se solicita que:

- Se declare insuficiente la evaluación ambiental.
- Se incorpore un análisis comparativo de huella de carbono entre alternativas.
- Se revise la selección de alternativa a la luz de estos resultados.

4.1.37.2 RESPUESTA

El Documento Ambiental se ha redactado de acuerdo a lo establecido en el artículo 45 de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental. En el apartado 6.4.1.1.2 “Contaminación atmosférica por emisión de gases contaminantes” del Estudio de Impacto Ambiental se incluye la Tabla 42. “Gases de efecto invernadero”, donde se especifica para cada alternativa la cantidad de gases de efecto invernadero (GEI) emitidos, incluyendo dióxido de carbono (CO_2), metano (CH_4) y óxido nitroso (N_2O).

La conclusión que se deriva del estudio es que la alternativa escogida presenta la menor emisión de gases de efecto invernadero en comparación con las demás alternativas, con 2.397,06 toneladas de CO_2, 6,09 toneladas de CH_4 y 5,51 toneladas de N_2O, lo que indica un menor impacto en la calidad del aire y en la contribución al cambio climático.

Fundamentos jurídicos:

La valoración multicriterio realizada ha tomado en consideración factores ambientales como la contaminación atmosférica, y ha sido debidamente motivada, y realizada con criterios objetivos, homogéneos y adecuados desde una perspectiva técnica, no presenta deficiencias metodológicas, sin que proceda declarar su invalidez ni resulten precisos estudios adicionales.

No existe por tanto vicio en el procedimiento de selección empleado con el análisis multicriterio realizado, que se ha realizado con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, habiéndose respectado plenamente el principio de objetividad que debe regir la actuación de las Administraciones Públicas, recogido en el artículo 103 de la Constitución Española y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Por tanto, no procede estimar ninguna de las alegaciones presentadas en este apartado.

4.1.38 ALEGACIÓN 38: NULIDAD DEL ANEJO Nº 8 POR ERROR DE HECHO, OCULTACIÓN DE RIESGOS E INCOHERENCIA INTERNA DEL EXPEDIENTE

4.1.38.1 RESUMEN

El Anejo Nº 8 – Cimentaciones, Servicios e Infraestructuras Existentes incurre en un vicio técnico y jurídico de extrema gravedad al formular una conclusión manifiestamente errónea que compromete la validez del conjunto del Estudio Informativo. En su apartado “5. CONCLUSIÓN”, el documento afirma que “no se prevé afección a ninguna cimentación o edificaciones existentes” justificando dicha afirmación en que el planeamiento de Madrid Nuevo Norte contempla la futura sustitución de las edificaciones existentes.

Mientras que en el bloque funcional del AMC se otorga a la Alternativa 5 (AS1) la peor puntuación posible (3,88) en el indicador de "Interferencia con edificaciones o ámbitos" (IED), penalizándola severamente frente a alternativas como la 2 o la 4 (que obtienen un 4,92). Esta mala nota reconoce oficialmente que la AS1 genera gravísimas interferencias urbanas y estructurales.

Esto constituye incoherencia técnica estructural del expediente y vulneración del principio de objetividad (art. 103 CE) e interdicción de la arbitrariedad (art. 9.3 CE)

Se solicita que:

- Se declare la nulidad de la conclusión del Anejo Nº 8 por incurrir en un error de hecho manifiesto, al aplicar las premisas de demolición del ámbito de Madrid Nuevo Norte a barrios residenciales históricamente consolidados, ocultando así el verdadero impacto y riesgo estructural que la Alternativa AS1 supone para las cimentaciones de cientos de viviendas
- Se declare la insuficiencia del Anejo Nº 8 al no haber evaluado técnica y económicamente los riesgos reales de interacción de la Alternativa AS1 con los edificios de cimentación profunda (de 3 a 5 sótanos) documentados en su propio inventario, lo que supone una vulneración del principio de precaución y seguridad en la obra pública urbana.
- Se decrete la nulidad del Estudio Informativo por incurrir en contradicciones técnicas insalvables entre sus propios Anejos, utilizando conclusiones genéricas para enmascarar impactos reales (Anejo 8) mientras el modelo matemático (AMC) reconoce que la Alternativa AS1 es la opción más perjudicial para las edificaciones existentes, lo que invalida la coherencia interna del Estudio Informativo.
- Se declare la nulidad del proceso de evaluación de alternativas, al haberse fundamentado en datos erróneos, incompletos y contradictorios.
- Se ordene la reelaboración completa del análisis de alternativas, incorporando una evaluación realista de las afecciones estructurales sobre el tejido urbano existente.

4.1.38.2 RESPUESTA

El inventario de Edificaciones realizado tal como se indica en el apartado 2 Metodología del Anejo Nº 8 – Cimentaciones, Servicios e Infraestructuras Existentes ha detectado 183 edificaciones en el entorno de las diferentes alternativas, para ello se estableció unas holguras de:

- Cuarenta (40) metros respecto del ancho en túneles.
- Cincuenta (50) metros respecto del ancho de las estaciones Fuencarral Norte y Sur
- Cien (100) metros respecto del ancho de la estación Centro de Negocios
- Cien (100) metros a cada lado en la longitudinal de cada estación

Estas holguras se toman para salvaguardar en cualquier caso posibles incidencias. No quiere decir en ningún caso que se generen “gravísimas interferencias urbanas y estructurales”, sino todo lo contrario se adoptan estos sobreanchos para prevenir cualquier problema.

No hay incoherencia entre el análisis multicriterio y el anejo nº 8, la conclusión en ambos casos es que no son de esperar ninguna interferencia, en unos casos por la propia profundidad de los nuevos túneles y en otros porque las edificaciones serán demolidas previamente.

La peor puntuación posible no es la de la alternativa AS1 (3,88), es de acuerdo con el apartado 4.2.1.5 “Interferencia con Edificaciones o Ámbitos” del anejo nº 6 “Definición y Selección de Alternativas. Análisis Multicriterio”, aquella alternativa que afecta a cincuenta (50) edificaciones y que su grado de afección suponga un “corte de calle prolongado y modificación estructural”. En el mismo apartado se recoge que ninguna de las alternativas consideradas supone una modificación estructural de las edificaciones.

Por tanto, no procede estimar ninguna de las alegaciones presentadas.

4.1.39 ALEGACIÓN 39: NULIDAD DEL ANÁLISIS FUNCIONAL Y DE SEGURIDAD POR INFRACAPACIDAD, MAYOR RIESGO EN EVACUACIÓN Y MANIPULACIÓN DE RESULTADOS (ANEJO Nº 14).

4.1.39.1 RESUMEN

Existe:

- Una merma estructural inaceptable de la capacidad de transporte público en la Alternativa AS1 dado que se reduce un 31,5% la capacidad de viajeros por tren frente a una línea independiente.
- Mayor riesgo para la vida humana al incrementarse en veinticinco (25) metros la distancia hasta las puertas de evacuación, lo que supone casi un 500% la distancia de los recorridos de evacuación (RH) hacia las salidas de emergencia en la Alternativa AS1.
- Un falso "éxito" en el tiempo de evacuación de la Alternativa AS1 ya que se logra a costa de evacuar a 400 personas menos. Hay una contradicción directa con el análisis multicriterio, que da la mejor puntuación a la alternativa AS1 frente a las otras alternativas más seguras.

Las consecuencias jurídicas de los tres puntos anteriores son:

1. Error manifiesto y arbitrariedad (art. 9.3 ce): La Administración ignora sus propios datos técnicos y puntúa positivamente una alternativa objetivamente peor. Esto constituye arbitrariedad prohibida por la Constitución.
2. Vulneración del principio de racionalidad técnica: El Tribunal Supremo ha establecido que la discrecionalidad técnica no ampara decisiones basadas en datos erróneos o contradictorios. (SSTS 15/02/2012, 22/05/2015). Existe: error en la interpretación de datos, contradicción entre documentos y falta de motivación técnica.
3. Incumplimiento del principio de seguridad y precaución de la normativa aplicable como son las directivas europeas de seguridad ferroviaria, principios de diseño de evacuación y que el diseñar recorridos más largos supone mayor exposición al riesgo, cuando existen alternativas más seguras, lo cual vulnera el principio de minimización del riesgo.
4. Defecto grave en la evaluación de alternativas: no compara en igualdad de condiciones, oculta la pérdida de capacidad distorsiona los indicadores y esto vicia el procedimiento completo de selección

Se solicita que:

- Se declare el perjuicio funcional de la Alternativa AS1 por limitar de forma irreversible la capacidad del material móvil a 870 pasajeros por tren (frente a los 1.270 de una línea independiente).
- Se penalice severamente esta merma del 31,5% de capacidad en el Criterio Funcional del Análisis Multicriterio, procediéndose al descarte de la AS1 por no garantizar los estándares de capacidad requeridos para un desarrollo urbano de esta magnitud.
- Se declare la nulidad de la puntuación otorgada a la AS1 en el indicador "Seguridad en evacuación" (ISE) del Análisis Multicriterio, al entrar en flagrante contradicción con las Tablas 1 y 3 del Anejo Nº 14, las cuales demuestran que la AS1 triplica y cuadruplica los recorridos horizontales de emergencia (RH de 30,84 m y 31,86 m) frente a las alternativas de línea nueva, exponiendo al usuario a un riesgo innecesario y evitable.
- No se utilice el mero cumplimiento de los tiempos de evacuación del Anejo 14 como factor de equiparación positiva para la Alternativa AS1 en el Análisis Multicriterio, reconociendo que sus

tiempos se logran única y exclusivamente porque el modelo de trenes de gálibo estrecho (Serie 2000B) reduce en más de 400 personas la capacidad máxima de la estación en caso de aforo completo, lo que redunda en un peor servicio de transporte público.

- Se declare la nulidad de la evaluación funcional y de seguridad de la Alternativa AS1, al basarse en: datos interpretados de forma errónea, comparaciones no homogéneas y contradicciones técnicas internas.
- Se reconozca expresamente que la Alternativa AS1 reduce un 31,5% la capacidad de transporte incrementa hasta un 460% los recorridos de evacuación y obtiene resultados de seguridad artificialmente favorables por infrautilización del sistema.
- Se anule la puntuación otorgada en el Análisis Multicriterio (criterios funcionales y de seguridad) por incurrir en error manifiesto.
- Se ordene la revisión íntegra del análisis de alternativas, incorporando criterios homogéneos de capacidad, escenarios reales de ocupación y evaluación objetiva de seguridad.
- Se proceda a la suspensión y replanteamiento del Estudio Informativo, por no garantizar la capacidad necesaria, la seguridad adecuada, ni la racionalidad técnica exigible a una infraestructura estratégica.

4.1.39.2 RESPUESTA

No existe ninguna merma estructural inaceptable de la capacidad de transporte público en la Alternativa AS1 dado que en la capacidad de la línea influyen más factores además de la capacidad del tren, como por ejemplo la frecuencia entre trenes.

No existe mayor riesgo para la vida humana por el incremento en veinticinco (25) metros de la distancia hasta las puertas de evacuación, lo que supone a velocidad peatonal normal dieciocho (18) segundos, dado que la evacuación depende de otros factores además de la distancia de recorrido a la puerta de evacuación como es el de personas a evacuar.

No existe un falso "éxito" en el tiempo de evacuación de la Alternativa AS1, es un dato objetivo que hay un menor tiempo en la evacuación en esta alternativa respecto de las otras.

Consecuencias jurídicas:

Como se ha justificado, la alternativa seleccionada no presenta riesgos estructurales ni supone mayor riesgo para la vida humana, resultando un dato objetivo que la alternativa seleccionada implica un menor tiempo en la evacuación respecto de las otras, por lo que no se están ignorando los datos técnicos ni vulnerando el principio de racionalidad técnica.

La valoración multicriterio realizada, que ha sido debidamente motivada, y realizada con criterios objetivos, homogéneos y adecuados desde una perspectiva técnica, no presenta deficiencias metodológicas ni error en la interpretación de datos, sin que proceda declarar su invalidez ni resulten precisos estudios adicionales.

No hay deficiencias metodológicas ni errores manifiestos en el análisis multicriterio realizado, que se ha efectuado con los criterios adecuados, por lo que la comparación y el análisis realizado, sustentados en datos técnicos, resultan coherentes y válidos, sin que se haya producido arbitrariedad alguna, ni vulnerado los principios de buena administración.

No existe por tanto vicio en el procedimiento de selección empleado con el análisis multicriterio realizado, que se ha realizado con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, habiéndose respectado plenamente el principio de objetividad que debe regir la actuación de las Administraciones Públicas, recogido en el artículo 103 de la Constitución Española y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Por tanto, no procede ninguna de las solicitudes indicadas.

4.1.40 ALEGACIÓN 40: NULIDAD DEL ESTUDIO POR FALTA DE COORDINACIÓN EFECTIVA CON ORGANISMOS CRÍTICOS (ADIF-AV, CANAL DE ISABEL II Y SERVICIOS DE EMERGENCIA)

4.1.40.1 RESUMEN

Tras el análisis del Anejo Nº 17 - Coordinación con Otros Organismos, se han identificado elementos críticos que refuerzan la falta de madurez técnica de la Alternativa AS1 y, sobre todo, una serie de condicionantes impuestos por otros organismos (como ADIF y el Canal de Isabel II) que el Estudio Informativo ha omitido valorar en términos de riesgo y coste para la alternativa seleccionada:

- Así la contestación de ADIF-Alta Velocidad (fecha 02/10/2024) impone condiciones extremadamente restrictivas para las obras en el entorno de la Estación de Chamartín, las cuales afectan de manera desproporcionada a la Alternativa AS1 debido a su mayor proximidad y complejidad de conexión con la infraestructura existente.
- Hay una incompatibilidad técnica no resuelta con las grandes infraestructuras de saneamiento y abastecimiento del Canal de Isabel II (CYII) al no indicarse como se reponen las afecciones.
- No existe un protocolo de coordinación con los servicios de emergencia para el túnel de la Alternativa AS1, al no haber contactado con Bomberos y Samur.

Se vulnera el principio de seguridad pública al diseñar una infraestructura con mayores distancias de evacuación, mayor complejidad de intervención y sin consulta a servicios de emergencia, lo que supone una omisión técnica grave y un defecto invalidante del procedimiento

Las consecuencias jurídicas de los puntos mencionados son:

- Vulneración del principio de buena administración
- Arbitrariedad en la selección de alternativa (art. 9.3 ce)
- Infracción del principio de seguridad y precaución

Se solicita que:

- Se declare la insuficiencia del Estudio Informativo al no haber integrado en el análisis de riesgos y costes de la Alternativa AS1 las severas restricciones operativas impuestas por ADIF-AV, las cuales suponen un riesgo de paralización de las obras o de sobrecostes inasumibles no evaluados en las alternativas de línea independiente.
- Se proceda a la revisión de la puntuación de la Alternativa AS1 en el criterio de "Afección a Servicios Existentes", dado que el Anejo 17 no resuelve las incompatibilidades detectadas por el Canal de Isabel II, dejando la viabilidad del proyecto supeditada a modificaciones posteriores que alterarán el presupuesto y el trazado.
- Se declare la nulidad de la elección de la Alternativa AS1 por omisión de consulta preceptiva a los servicios de emergencia competentes, cuya opinión técnica es vinculante para validar si un incremento del 460% en las distancias de escape horizontal es compatible con los protocolos de salvamento y seguridad en el Metro de Madrid.
- Se reconozca que la Alternativa AS1 presenta riesgos estructurales no evaluados en entorno ferroviario, carece de soluciones técnicas definidas para servicios críticos, incrementa el riesgo en evacuación sin validación operativa.
- Se declare la nulidad del análisis de viabilidad técnica y económica de la AS1, al estar basado en hipótesis incompletas, costes infravalorados y ausencia de coordinación efectiva
- Se acuerde la suspensión del procedimiento y la reformulación del análisis de alternativas, al no garantizar la viabilidad constructiva, la seguridad del sistema ni la coherencia técnica del proyecto

4.1.40.2 RESPUESTA

La coordinación con ADIF y el Canal de Isabel II ha sido continua y toda la información por ellos facilitada ha sido tenida en cuenta en el diseño de las diferentes alternativas, ninguno de los condicionantes se considera invalidantes ni que vayan a suponer un incremento presupuestario a la estimación presupuestaria realizada.

Lo que atiende a la seguridad se ha diseñado de acuerdo con la normativa vigente, específicamente las normas de Metro de Madrid. El estudio de salidas de emergencia se desarrollará en detalle en el proyecto de construcción, donde se contactará con los cuerpos de seguridad.

Como ya se ha indicado que la distancia a las puertas de seguridad sea mayor en veinticinco (25) metros, o lo que es igual dieciocho (18) segundos a velocidad peatonal normal, respecto de las otras alternativas no vulnera el principio de seguridad pública.

Las consecuencias jurídicas de los puntos mencionados son:

Como se ha justificado en los párrafos precedentes, ninguno de los condicionantes se considera invalidante ni que vayan a suponer un incremento presupuestario realizada, y la coordinación con ADIF y el Canal de Isabel II ha sido continua, por lo que no se vulnera el principio de buena administración.

La valoración multicriterio realizada, que ha sido debidamente motivada, y realizada con criterios objetivos, homogéneos y adecuados desde una perspectiva técnica, no presenta deficiencias metodológicas, por lo que no ha habido ninguna arbitrariedad en la selección de alternativa, ni se han vulnerado los principios de buena administración.

La alternativa seleccionada respeta los principios de seguridad y precaución, resultando la alternativa seleccionada en la que hay un menor tiempo en la evacuación, como se ha puesto de relieve en el anterior apartado.

No existe por tanto vicio en el procedimiento de selección empleado con el análisis multicriterio realizado, que se ha realizado con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, habiéndose respectado plenamente el principio de objetividad que debe regir la actuación de las Administraciones Públicas, recogido en el artículo 103 de la Constitución Española y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Por tanto, no procede ninguna de las solicitudes indicadas.

4.1.41 ALEGACIÓN 41: NULIDAD DE LA ALTERNATIVA AS1 POR DISEÑO DE SUPERINFRAESTRUCTURA REGRESIVO, INEFICIENCIA ECONÓMICA Y OMISIÓN DE IMPACTOS POR VIBRACIONES (ANEJO Nº 12)

4.1.41.1 RESUMEN

El análisis del Anejo Nº 12 – Superestructura de vía evidencia que la Alternativa 5 (AS1) presenta una serie de deficiencias estructurales que afectan a:

- La capacidad futura del sistema
- La eficiencia en el uso de recursos públicos
- La seguridad y calidad de vida de los entornos urbanos consolidados

Estas deficiencias no han sido adecuadamente reflejadas ni penalizadas en el Análisis Multicriterio, generando una valoración distorsionada de la alternativa seleccionada. Las deficiencias son:

- Consolidación de una infraestructura "de segunda clase": el diseño de vía de la AS1 reduce un 26,7% el entreeje respecto a las alternativas modernas al proponer la ampliación de la Línea 1 y ser de gálibo estrecho.
- Ineficiencia en la inversión pública: sobredimensionamiento de túneles para trenes pequeños en la Alternativa AS1.
- Omisión del impacto de las vibraciones en la red consolidada: falta de justificación de las medidas de mitigación en la conexión con la Línea 1 al no proponer medidas en el tramo Plaza de Castilla – Chamartín.

Consecuencias jurídicas de los puntos mencionados:

- Vulneración del principio de eficiencia del gasto público. La elección de una alternativa que reduce capacidad sobredimensiona infraestructuras y desperdicia recursos contraviene el art. 31.2 CE (eficiencia del gasto) Principios de buena gestión pública
- Arbitrariedad técnica (art. 9.3 CE) al seleccionar una alternativa técnicamente inferior, económicamente ineficiente y sin justificar dichas decisiones constituye una arbitrariedad administrativa según la doctrina del Tribunal Supremo.
- Defecto en la evaluación ambiental y funcional al omitir el impacto por vibraciones implica que la evaluación ambiental sea incompleta, infravalora los impactos urbanos y vicia el procedimiento de evaluación.
- Incumplimiento del principio de planificación racional al diseñar una infraestructura con estándares obsoletos y sin capacidad de adaptación futura contradice los principios de planificación estratégica y sostenibilidad de infraestructuras

Se solicita que:

- Se desestime la Alternativa AS1 por basarse en un diseño de vía condicionado por el gálibo estrecho (entreeje de 2.845 mm), lo que supone una planificación de infraestructuras regresiva que impide la futura conversión de la línea a estándares de alta capacidad y gálibo ancho, penalizando la movilidad de Madrid Nuevo Norte durante todo su ciclo de vida.
- Se revise el Análisis de Coste-Beneficio de la Alternativa AS1, al detectarse una ineficiencia técnica y económica manifiesta al construirse infraestructuras (túneles de 7,8 m) que no se corresponden con la capacidad del material móvil previsto (gálibo estrecho), desperdiciando recursos públicos que estarían mejor optimizados en una línea independiente de gálibo ancho desde su origen.
- Se impugne la valoración ambiental de la Alternativa AS1 por no incluir un estudio de impacto de vibraciones detallado sobre el túnel existente de la Línea 1 y no prever las necesarias mejoras y medidas correctoras en la superestructura de vía de los tramos consolidados para absorber el incremento de tráfico ferroviario previsto sin perjudicar a los vecinos de las zonas limítrofes a Chamartín.
- Se proceda a la revisión del Análisis Coste-Beneficio y Multicriterio, incorporando una penalización por diseño obsoleto, la corrección de ineficiencias estructurales, la evaluación real del impacto en entorno urbano consolidado.
- Se acuerde el descarte de la Alternativa AS1, por no cumplir los criterios de eficiencia, los estándares técnicos modernos ni las condiciones adecuadas de sostenibilidad y capacidad futura.

4.1.41.2 RESPUESTA

Como ya se ha indicado en otras observaciones la Línea 1 desde su inauguración en 1919 ha sido prolongada en diez (10) ocasiones (1921, 1923, 1929, 1961, 1962, 1988, 1994, 1999 y 2007), teniendo también periodos durante los que se han renovado elementos dentro de la infraestructura, que van desde la ampliación de estaciones hasta la mejora de las infraestructuras de red, esto ha ocurrido hasta en cinco (5) ocasiones. Además, es la línea con mayor número de usuarios después de la línea 6.

Por todo ello considerar que es una infraestructura "de segunda clase" parece excesivo y fuera de lugar y no se comparte esta opinión.

En la redacción del proyecto de construcción se adecuarán todas las dimensiones de anchos y longitudes si procede, el haber considerado las mismas dimensiones en todas las alternativas está del lado de la seguridad en cuanto a costes. Si se hubiera considerado menores secciones se habría obtenido en la alternativa 5 un presupuesto menor y por tanto una mejor relación coste-beneficio.

El estudio vibraciones está incluido en el apéndice 4 del Documento Ambiental, del mismo se deducen las medidas a tomar para evitar vibraciones en las edificaciones. En el mismo se puede observar que no se consideran necesarias medidas por vibraciones en el tramo Plaza de Castilla – Chamartín.

Consecuencias jurídicas:

Como se ha justificado en los párrafos precedentes, la valoración multicriterio realizada respecto a la Alternativa AS1, que ha sido debidamente motivada, y realizada con criterios objetivos, homogéneos y adecuados desde una perspectiva técnica, no presenta deficiencias metodológicas, sin que proceda declarar su invalidez ni resulten precisos estudios adicionales. seleccionadas.

No hay deficiencias metodológicas ni errores manifiestos en el análisis multicriterio realizado, que se ha efectuado con los criterios adecuados, por lo que la comparación y el análisis realizado, sustentados en datos técnicos, resultan coherentes y válidos, sin que se haya producido arbitrariedad alguna, ni vulnerado los principios de buena administración.

No existe por tanto vicio en el procedimiento de selección empleado con el análisis multicriterio realizado, que se ha realizado con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, habiéndose respectado plenamente el principio de objetividad que debe regir la actuación de las Administraciones Públicas, recogido en el artículo 103 de la Constitución Española y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, así como los principios

de eficacia, establecido en el artículo 103 de nuestra Constitución y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y eficiencia, recogido asimismo en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Por tanto, no procede ninguna de las solicitudes indicadas.

4.1.42 ALEGACIÓN 42: INVIABILIDAD FUNCIONAL Y DE DISEÑO DE LA ALTERNATIVA AS1 POR RIGIDEZ GEOMÉTRICA, LIMITACIONES OPERATIVAS Y MAYOR RIESGO CONSTRUCTIVO (ANEJO DE TRAZADO)

4.1.42.1 RESUMEN

El análisis del Anejo de Trazado pone de manifiesto que la Alternativa 5 (AS1) no responde a un diseño óptimo de nueva infraestructura, sino a una adaptación forzada a condicionantes preexistentes, lo que genera limitaciones geométricas estructurales, pérdida de velocidad comercial, incremento de riesgos constructivos y mayores costes de explotación. Todo ello sin que estos factores hayan sido correctamente ponderados en el Análisis Multicriterio, lo que invalida la selección de la alternativa.

Las limitaciones geométricas y la pérdida de velocidad comercial tienen su causa en la utilización de la cola de maniobras de la Línea 4 en Pinar de Chamartín que obliga a una curva en S con radio de 70 metros, cuando en el resto del trazado el radio mínimo deseable es 240 m y el mínimo absoluto es 150 metros.

También existe un falso dilema entre solución somera y solución profunda, que no es una optimización sino un conflicto con infraestructuras existentes y futuras. También hay un incremento de costes de explotación porque el radio de conexión con las cocheras es 150 metros

Consecuencias jurídicas de lo indicado son:

- Vulneración del principio de planificación eficiente. La AS1 no optimiza trazado, no maximiza prestaciones e introduce limitaciones estructurales incumpliendo los principios básicos de planificación pública.
- Arbitrariedad en la elección (art. 9.3 CE). Al seleccionar una alternativa con peores parámetros geométricos, mayor riesgo constructivo, mayor coste operativo y sin reflejarlo en la evaluación, constituye arbitrariedad administrativa según la doctrina del Tribunal Supremo.
- Error en el análisis multicriterio. El estudio no incorpora penalización por la rigidez geométrica, la pérdida de velocidad y los riesgos constructivos, lo que invalida la comparativa entre alternativas.
- Incumplimiento del principio de eficiencia del gasto al diseñar una infraestructura más cara de construir, más cara de mantener y con peor rendimiento supone uso ineficiente de recursos públicos.

Se solicita que:

- Se declare la insuficiencia técnica de la Alternativa AS1, al basarse en un trazado condicionado por infraestructura existente, una geometría no optimizada y con limitaciones estructurales de velocidad
- Se reconozca que la AS1 reduce la velocidad comercial (80 km/h vs 110 km/h), introduce riesgos constructivos no evaluados e incrementa costes de mantenimiento por diseño en condiciones límite.
- Se declare la nulidad de la valoración del Análisis Multicriterio, al no incorporar penalización por rigidez de diseño, valoración del riesgo constructivo y su impacto en explotación futura
- Se proceda a la revisión completa del análisis de alternativas, incorporando criterios geométricos reales, evaluación de riesgos y costes de ciclo de vida
- Se debería describir la alternativa AS1 en el anejo 7, ‘Trazado’, con un nivel de detalle similar al usado para las demás alternativas.

- Se descarte la Alternativa AS1, por no cumplir los estándares de diseño modernos, los criterios de eficiencia ni condiciones óptimas de explotación futura.

4.1.42.2 RESPUESTA

Todas las alternativas se han diseñado teniendo en cuenta las infraestructuras existentes. Así se parte de los andenes existentes en Chamartín y teniendo en cuenta que hay numerosas infraestructuras a lo largo del trazado de todas las alternativas que deben convivir con la nueva infraestructura. Esto ocurre en todos los proyectos de infraestructuras y es algo habitual, no siendo invalidante de ninguna solución.

En la alternativa 5 se usa la cola de maniobras de la línea 4 en Pinar de Chamartín con un trazado estricto dado que ocupa la parte inicial o final de recorrido en esta estación donde la velocidad por seguridad debe reducirse. No es por tanto un limitante, no supone una pérdida de velocidad comercial, no incrementa el riesgo constructivo ni supone mayores costes de explotación.

Las soluciones somera y profunda son alternativas diferentes para un problema detectado, no se trata de un “falso dilema” sino de alternativas con diferentes implicaciones tanto en costes como en explotación. Por otra parte los ramales a cocheras permiten trazados más estrictos al no ser tramos con explotación comercial y no estar la velocidad condicionada por ello.

Por último, indicar que el análisis multicriterio analiza cuatro criterios que se dividen en factores, siendo la alternativa escogida la que mejor cumplimiento tiene en el conjunto de factores y criterios. Por tanto, que una alternativa tenga condicionantes distintos de otras no suponen una invalidación del análisis realizado.

Consecuencias jurídicas de lo indicado son:

Como se ha justificado en los párrafos precedentes, el análisis multicriterio realizado respecto a la Alternativa AS1 se ha realizado con criterios homogéneos respecto a los empleados en el análisis de las otras alternativas. Dicho análisis se ha realizado con criterios objetivos, homogéneos y adecuados desde una perspectiva técnica, no presenta deficiencias metodológicas, sin que proceda declarar su invalidez ni resulten precisos estudios adicionales. seleccionadas

No hay deficiencias metodológicas ni errores manifiestos en el análisis multicriterio realizado, que se ha efectuado con los criterios adecuados, por lo que la comparación y el análisis realizado, sustentados en datos técnicos, resultan coherentes y válidos, sin que se haya producido arbitrariedad alguna, ni vulnerado los principios de buena administración.

No existe por tanto vicio en el procedimiento de selección empleado con el análisis multicriterio realizado, que se ha realizado con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, habiéndose respectado plenamente el principio de objetividad que debe regir la actuación de las Administraciones Públicas, recogido en el artículo 103 de la Constitución Española y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, así como los principios de eficacia, establecido en el artículo 103 de nuestra Constitución y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y eficiencia, recogido asimismo en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Por tanto, no procede ninguna de las solicitudes indicadas.

4.1.43 ALEGACIÓN 43: NULIDAD POR RIESGO DE INCUMPLIMIENTO DEL PRINCIPIO DNSH Y COMPROMISO DE FINANCIACIÓN EUROPEA, SI SE OPTA A ELLA.

4.1.43.1 RESUMEN

El Estudio Informativo no ha evaluado de forma adecuada su compatibilidad con el principio de "No causar un perjuicio significativo (“Do No Significant Harm” (DNSH)), requisito imprescindible para la financiación con fondos europeos. Este principio, consagrado en el Reglamento (UE) 2020/852 (Taxonomía Europea) y en el Reglamento (UE) 2021/241, exige que las inversiones públicas no causen perjuicios significativos al medio ambiente en ninguna de sus dimensiones.

En concreto la alternativa AS1 presenta una mayor huella de carbono embebida respecto de otras alternativas y tiene una menor eficiencia energética en fase de explotación que las otras alternativas al no ser automatizada.

Conclusión jurídica

La Administración no puede aprobar una alternativa que compromete el cumplimiento del principio DNSH, ya que ello vulnera normativa europea directamente aplicable, invalida la viabilidad financiera del proyecto y compromete el interés general

Se solicita que:

Se declare la nulidad de la selección de la Alternativa AS1, por no haberse acreditado su compatibilidad con el principio DNSH, ordenando la realización de una evaluación específica de huella de carbono y eficiencia energética comparada, y la reconsideración de alternativas que minimicen el impacto ambiental conforme a la normativa europea vigente.

4.1.43.2 RESPUESTA

Tal y como se ha indicado en la respuesta a otras observaciones:

- El Documento Ambiental se ha redactado de acuerdo a lo establecido en el artículo 45 de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental. En el apartado 6.4.1.1.2 “Contaminación atmosférica por emisión de gases contaminantes” del Estudio de Impacto Ambiental se incluye la Tabla 42. “Gases de efecto invernadero”, donde se especifica para cada alternativa la cantidad de gases de efecto invernadero (GEI) emitidos, incluyendo dióxido de carbono (CO_2), metano (CH_4) y óxido nitroso (N_2O).
  La conclusión que se deriva del estudio es que la alternativa escogida presenta la menor emisión de gases de efecto invernadero en comparación con las demás alternativas, con 2.397,06 toneladas de CO_2, 6,09 toneladas de CH_4 y 5,51 toneladas de N_2O, lo que indica un menor impacto en la calidad del aire y en la contribución al cambio climático.
- En cuanto a la no incorporación en el análisis ambiental de una evaluación comparativa de emisiones y consumo energético en fase de explotación para las distintas alternativas, especialmente en relación con sistemas automatizados frente a convencionales, es necesario señalar que el análisis ambiental incluye una valoración global de los impactos asociados al proyecto, considerando que el transporte ferroviario metropolitano es, en sí mismo, una alternativa ambientalmente eficiente frente al transporte privado. El diseño del sistema y su futura operación se ajustarán a criterios de eficiencia energética, pudiendo incorporarse mejoras tecnológicas en fases posteriores sin afectar a la validez de la evaluación ambiental realizada.

Conclusión jurídica:

Como se ha justificado en los párrafos precedentes, la conclusión que se deriva del estudio es que la alternativa escogida presenta la menor emisión de gases de efecto invernadero en comparación con las demás alternativas y no resulta necesaria la incorporación en el análisis ambiental de una evaluación comparativa de emisiones y consumo energético en fase de explotación para las distintas alternativas.

El análisis multicriterio realizado respecto a la Alternativa AS1 se ha realizado con criterios homogéneos respecto a los empleados en el análisis de las otras alternativas. Dicho análisis se ha realizado con criterios objetivos, homogéneos y adecuados desde una perspectiva técnica, no presenta deficiencias metodológicas, sin que proceda declarar su invalidez ni resulten precisos estudios adicionales. seleccionadas

No hay deficiencias metodológicas ni errores manifiestos en el análisis multicriterio realizado, que se ha efectuado con los criterios adecuados, por lo que la comparación y el análisis realizado, sustentados en datos técnicos, resultan coherentes y válidos, sin que se haya producido arbitrariedad alguna, ni vulnerado los principios de buena administración.

No existe por tanto vicio en el procedimiento de selección empleado con el análisis multicriterio realizado, que se ha realizado con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, habiéndose respectado plenamente el principio de objetividad que debe regir la actuación de las Administraciones Públicas, recogido en el artículo 103 de la Constitución Española y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, así como los principios de eficacia, establecido en el artículo 103 de nuestra Constitución y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y eficiencia, recogido asimismo en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Por tanto, no procede la solicitud.

4.1.44 ALEGACIÓN 44: VULNERACIÓN DE LA LEY DE CONTRATOS DEL SECTOR PÚBLICO POR INEFICIENCIA Y RIESGO DE SOBRECOSTES

4.1.44.1 RESUMEN

El Estudio Informativo presenta deficiencias técnicas graves que anticipan la aparición de modificados contractuales y sobrecostes durante la ejecución del proyecto:

- Falta de homogeneidad en la base técnica, al emplear cartografía de alta precisión (1:500) para la AS1 y cartografía menos precisa (1:1.000) para otras alternativas. Lo que genera una evaluación sesgada, una infravaloración de costes en alternativas descartadas y una falta de comparabilidad real.
- Incertidumbre en servicios afectados, dado que el propio estudio reconoce que hay interferencias con infraestructuras del Canal de Isabel II y falta de definición de soluciones técnicas para su desvío. Lo que implica un riesgo cierto de imprevistos, un incremento de costes durante la obra y posibles paralizaciones.
- Vulneración de la Ley 9/2017, dado que la Ley de Contratos del Sector Público exige una definición suficiente del proyecto, una previsión adecuada de costes y la minimización de modificados.

La aprobación de un proyecto con incertidumbres técnicas relevantes y ausencia de estudios completos supone una vulneración directa de los principios de eficiencia, economía y buena gestión del gasto público.

Conclusión jurídica:

La Administración está optando por una alternativa que no garantiza certidumbre técnica, anticipa sobrecostes millonarios y compromete la correcta ejecución contractual.

Se solicita que:

Se declare la insuficiencia técnica del Estudio Informativo a efectos de la Ley 9/2017, y en consecuencia se suspenda la tramitación del proyecto, se complete la definición técnica de todas las alternativas en condiciones homogéneas y se garantice una evaluación económica realista que evite modificados contractuales.

4.1.44.2 RESPUESTA

Tal y como se ha contestado en otras observaciones, la definición geométrica necesaria es la escala 1:1000 o superior, como es la 1:500, tal y como indica el Pliego. En este caso se dispone de cartografía 1:1000 en todas las zonas y se han hecho levantamientos a 1:500 específicos. La única estación que no se ha levantado es Fuencarral Norte, lo cual afecta de igual manera a todas las alternativas, siendo además que a futuro nada tendrá que ver la situación actual, poblado chabolista, con la situación de urbanización futura. Por tanto, no existe la deficiencia en la definición topográfica alegada.

Sobre los servicios que puedan verse afectados se constatan para todas las alternativas las interferencias con el Canal de Isabel II, no existiendo por tanto incertidumbre alguna. Por otra parte, la definición de las reposiciones de servicios se realiza en la fase de Proyecto de Construcción no en la fase de Estudio Informativo, dado que el objeto del Estudio Informativo es la comparación de Alternativas no el documento que da paso a la ejecución de las obras.

La definición es suficiente para la figura administrativa de Estudio Informativo, al igual que su estimación presupuestaria.

Conclusión jurídica:

Como se ha justificado en los párrafos precedentes, el análisis multicriterio realizado respecto a la Alternativa AS1 se ha realizado con criterios homogéneos respecto a los empleados en el análisis de las otras alternativas, y respecto a las interferencias con el Canal de Isabel II se constatan para todas las alternativas, habiéndose de realizar las reposiciones en fase de proyecto. Dicho análisis se ha realizado con criterios objetivos, homogéneos y adecuados desde una perspectiva técnica, no presenta deficiencias metodológicas, sin que proceda declarar su invalidez ni resulten precisos estudios adicionales. seleccionadas

No hay deficiencias metodológicas ni errores manifiestos en el análisis multicriterio realizado, que se ha efectuado con los criterios adecuados, por lo que la comparación y el análisis realizado, sustentados en datos técnicos, resultan coherentes y válidos, sin que se haya producido arbitrariedad alguna, ni vulnerado los principios de buena administración.

No existe por tanto vicio en el procedimiento de selección empleado con el análisis multicriterio realizado, que se ha realizado con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, habiéndose respectado plenamente el principio de objetividad que debe regir la actuación de las Administraciones Públicas, recogido en el artículo 103 de la Constitución Española y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, así como los principios de eficacia, establecido en el artículo 103 de nuestra Constitución y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y eficiencia, recogido asimismo en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. El estudio informativo no incumple ningún precepto de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre.

La fase de proyecto se iniciará tras la aprobación definitiva del estudio informativo, y tendrá la definición suficiente exigida por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, teniéndose que respetar, lógicamente, todos los preceptos de dicha norma.

Por tanto, no procede la solicitud.

4.1.45 ALEGACIÓN 45: NECESIDAD DE REFUERZO DE LA LEGITIMIDAD PARTICIPATIVA MEDIANTE MECANISMOS DE AUDIENCIA EFECTIVA (LEY 10/2019).

4.1.45.1 RESUMEN

Debería proponerse que todas las medidas que se lleven a cabo para establecer este tipo de planes sean decididas mediante consulta popular por los ciudadanos con urnas, y no por decisiones de los grupos políticos de la asamblea de una comunidad autónoma que no siempre representan el sentimiento general mayoritario de la ciudadanía, o en su defecto se solicita la paralización del proyecto hasta que se constituya una Mesa de Trabajo Vinculante con las Asociaciones de Vecinos afectadas", amparándonos en el derecho a la participación ciudadana efectiva de la Ley 10/2019.

El art. 18. 1 de la LRBRL menciona entre los derechos de los vecinos el de pedir la consulta popular en los términos previstos en la ley, aunque no concreta el número de peticionarios, ni incluye referencia a procedimiento concreto. Se configura como un auténtico derecho subjetivo que exige la respuesta del Alcalde/Alcaldesa: continuar la tramitación conforme a lo establecido en el art. 71 de la LRBRL o el rechazo o denegación por resolución motivada.

Se propone para garantizar la participación real y efectiva se llevarán a cabo procesos participativos que constarán al menos de lo siguiente:

- Concepto de proceso participativo
- Promoción de los procesos participativos
- Grupo impulsor del proceso participativo
- Finalidades, limitaciones y compromisos del proceso participativo
- Aprobación del proceso participativo
- Convocatoria de los procesos participativos
- Personas y/o entidades llamadas a participar en los procesos participativos
- Fases de los procesos participativos
- Funcionamiento y metodología de los actos y debates
- Informes finales con conclusiones de los procesos participativos
- El retorno del proceso participativo y su comunicación
- Evaluación del proceso participativo

4.1.45.2 RESPUESTA

Respetando la opinión del alegante y sin entrar a discutirla, se debe indicar que el procedimiento seguido en el proceso de Información Pública es el recogido en la normativa aplicable. Como se ha señalado en la respuesta a la primera observación de las alegaciones tipo, los procesos de participación ciudadana de la Ley 10/2019 están pensados para debates abiertos, procesos deliberativos, básicamente proyectos normativos, planes y programas. En cambio, en los **Estudios Informativos no existe margen deliberativo real; el objeto es analizar alternativas técnicas, no diseñar políticas públicas**, y, en el presente caso, además se trata de un Estudio Informativo sobre infraestructuras de transporte que contiene información técnica e información de seguridad crítica. Por ello no cabe la opción indicada por el alegante.

4.1.46 ALEGACIÓN 46: FALTA DE PUBLICIDAD DE LA CONSULTA PÚBLICA

4.1.46.1 RESUMEN

Expongo mi reclamación y disconformidad con el sistema de consulta ciudadana que realiza la Comunidad de Madrid. La difusión en medios de comunicación locales y de la comunidad autónoma ha sido mínima, dificultando por tanto la participación ciudadana. Igualmente, no hay unas indicaciones claras de como enviar las alegaciones y el horario para consultar la documentación física coincide con el horario laboral de una parte importante de la población trabajadora, lo que dificulta su consulta.

4.1.46.2 RESPUESTA

Como ya se ha indicado en otras respuestas, el procedimiento seguido en la Información Pública es el recogido en la normativa aplicable. Abundar que la difusión en medios de comunicación, prensa, radio y televisión local ha sido profusa. Respecto a los horarios para la consulta de los documentos físicos, se debe indicar que no se ha cubierto todo el horario disponible para consultar la documentación.

4.1.47 ALEGACIÓN 47: CONSIDERACIÓN DE OTRAS ALTERNATIVAS

4.1.47.1 RESUMEN

Se solicita que se considere una variante de la Alternativa ASE, que mantenga la independencia de la L1 y L4, permitiendo que la nueva línea funcione como un 'shuttle' de alta capacidad o se integre en el futuro con una ampliación hacia los barrios del norte (como Las Tablas y Sanchinarro), convirtiéndose en una verdadera línea de circunvalación norte, algo que la Alternativa AS1 impide al quedar 'atrapada' en el trazado de la L4.

Esta alternativa debería configurarse como una línea independiente de alta capacidad que permitiese su prolongación hacía Las Tablas, extensión hacia Sanchinarro y conexión con otros desarrollos del norte. Para convertirse progresivamente en una línea de distribución o circunvalación norte.

Fundamento jurídico

- Principio de buena administración. La Administración debe adoptar decisiones eficaces, sostenibles y orientadas al interés general
- Obligación de evaluación completa de alternativas conforme a la Ley 39/2015 deben analizarse todas las alternativas razonables, incluyendo aquellas que optimicen el resultado a medio y largo plazo
- Planificación urbana integrada. Los principios de la Agenda Urbana Española exigen coordinación entre urbanismo y movilidad, visión a largo plazo y sostenibilidad del sistema.

Se solicita que:

- Se reconozca la insuficiencia del análisis de alternativas en cuanto a su proyección futura.
- Se incorpore y evalúe una variante de la Alternativa ASE que mantenga independencia de L1 y L4, funcione inicialmente como línea lanzadera automatizada y permita ampliaciones futuras, que dicha alternativa sea objeto de análisis técnico completo, un estudio de demanda específico, una evaluación económica y una valoración multicriterio en igualdad de condiciones.
- Se revise la selección de alternativa al no haberse considerado adecuadamente soluciones estructuralmente superiores a medio y largo plazo.

4.1.47.2 RESPUESTA

Todas las alternativas estudiadas admiten su prolongación, tanto las alternativas lanzaderas como la alternativa 5 en prolongación de la Línea 1. Por tanto, el estudio solicitado ya está realizado.

Respetando que el alegante muestre su preferencia por la alternativa ASE frente al resto de alternativas, se debe indicar que la alternativa ASE ya forma parte del Estudio Informativo y se ha evaluado junto al resto de alternativas mediante un análisis multicriterio, resultando de dicho análisis como mejor alternativa la escogida que no coincide con la ASE preferida por el alegante.

Fundamento jurídico:

No hay insuficiencias, deficiencias metodológicas, ni errores en el análisis multicriterio realizado, que se ha efectuado con los criterios adecuados, por lo que la comparación y el análisis realizado, sustentados en datos técnicos, resultan coherentes y válidos, sin que se haya producido arbitrariedad alguna, ni vulnerado los principios de buena administración.

No existe por tanto vicio en el procedimiento de selección empleado con el análisis multicriterio realizado, que se ha realizado con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, habiéndose respectado plenamente el principio de objetividad que debe regir la actuación de las Administraciones Públicas, recogido en el artículo 103 de la Constitución Española y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, así como los principios de eficacia, establecido en el artículo 103 de nuestra Constitución y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y eficiencia, recogido asimismo en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Por lo expuesto, la valoración multicriterio realizada, que ha sido debidamente motivada, y realizada con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, no presenta deficiencias metodológicas, sin que proceda declarar su invalidez ni resulten precisos estudios adicionales.

4.1.48 ALEGACIÓN 48: OMISIÓN DE ALTERNATIVA TÉCNICAMENTE VIABLE – CREACIÓN DE RAMAL EN LA LÍNEA 1

4.1.48.1 RESUMEN

Del análisis de la documentación sometida a información pública se desprende una omisión sustancial en la fase de generación y evaluación de alternativas, consistente en la no consideración de una solución intermedia ampliamente utilizada en redes metropolitanas consolidadas: la creación de un ramal o bifurcación dentro de una línea existente.

Esta alternativa consistiría en:

- Mantener el trazado actual de la Línea 1 hacia Pinar de Chamartín.
- Incorporar un ramal hacia Madrid Nuevo Norte (nuevo desarrollo).
- Distribuir los trenes entre ambas ramas.

Las ventajas de esta alternativa serían:

- Mantiene la conexión directa existente para los usuarios actuales de Pinar de Chamartín.
- Evita el transbordo forzoso en Chamartín, principal impacto negativo de la alternativa AS1.
- Evita la reconfiguración completa de la red (traspaso de infraestructuras a la Línea 4).
- Reduce la necesidad de nuevas cocheras independientes, grandes modificaciones de señalización e intervenciones complejas en túneles existentes.
- Tendría mayor flexibilidad operativa, así permite adaptar frecuencias según demanda en cada rama. Evita concentrar toda la demanda en un único eje lineal e introduce un modelo más flexible y escalable.
- No condiciona negativamente futuras ampliaciones.
- Permite evolucionar hacia automatización progresiva, refuerzo selectivo de ramas o incluso segregación futura si la demanda lo justificara.

Siempre teniendo en cambio como condición esencial no perjudicar a los usuarios actuales por reducción de frecuencias.

Fundamento jurídico

- Obligación de analizar alternativas razonables: conforme a la Ley 39/2015 la Administración debe valorar todas las alternativas viables y motivar su elección de forma completa
- Jurisprudencia del Tribunal Supremo. El Tribunal Supremo ha establecido que la omisión de alternativas relevantes puede viciar el procedimiento, las decisiones deben basarse en una comparación real y completa.
- Principio de calidad del servicio público. La planificación del transporte debe orientarse a mejorar el servicio, no degradar las condiciones existentes.

Se solicita que:

- Se reconozca la insuficiencia del análisis de alternativas realizado.
- Se incorpore formalmente una Alternativa 6 consistente en un ramal en la Línea 1, condicionado al mantenimiento de frecuencias actuales y ausencia de perjuicio a usuarios existentes.
- Se realice un estudio específico de explotación que analice el intervalo de paso, capacidad e impacto en la calidad del servicio.

- En caso de no poder garantizar dichas condiciones de frecuencia de paso se descarte expresamente la alternativa de ramal por resultar lesiva para los usuarios actuales.

4.1.48.2 RESPUESTA

Una vez seleccionada como más favorable en el Estudio Informativo la solución AS1, y respondiendo positivamente al interés general en cuanto a la reducción total de transbordos en la red de metro frente a las alternativas ASE, ASO, APE y APO, se estudiará su aplicación evitando el transbordo L4-L1 en la Estación de Chamartín con un planteamiento compatible con la estructura proyectada de explotación en "Y" de la L1, generando un modelo con líneas 1A Pinar de Chamartín – Valdecarros y Línea 1B Fuencarral Norte – Valdecarros, manteniendo las frecuencias actuales en Pinar de Chamartín y Bambú.

Fundamento jurídico:

No hay insuficiencias, deficiencias metodológicas, ni errores en el análisis multicriterio realizado, que se ha efectuado con los criterios adecuados, por lo que la comparación y el análisis realizado, sustentados en datos técnicos, resultan coherentes y válidos, sin que se haya producido arbitrariedad alguna, ni vulnerado los principios de buena administración.

No existe por tanto vicio en el procedimiento de selección empleado con el análisis multicriterio realizado, que se ha realizado con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, habiéndose respectado plenamente el principio de objetividad que debe regir la actuación de las Administraciones Públicas, recogido en el artículo 103 de la Constitución Española y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, así como los principios de eficacia, establecido en el artículo 103 de nuestra Constitución y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y eficiencia, recogido asimismo en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Por lo expuesto, la valoración multicriterio realizada, que ha sido debidamente motivada, y realizada con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, no presenta deficiencias metodológicas, sin que proceda declarar su invalidez ni resulten precisos estudios adicionales.

4.1.49 ALEGACIÓN 49: INSUFICIENCIA DEL ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS Y OMISIÓN DE SOLUCIONES RELEVANTES. CONEXIÓN DE LA NUEVA LÍNEA CON LA LÍNEA 10.

4.1.49.1 RESUMEN

El Estudio Informativo limita artificialmente el abanico de alternativas a cinco opciones (ASE, APE, ASO, APO y AS1), omitiendo otras soluciones técnica y funcionalmente viables. No se exploran conexiones alternativas con la red. No se estudian enlaces en el entorno de Chamartín con puntos de cota compatible con Línea 10. Se omiten reconfiguraciones de red existentes y no se analiza la integración en Línea 10 y la segregación del tramo MetroNorte.

Se omiten alternativas de ramales de conexión en el entorno de Chamartín y de configuraciones de red basadas en la Línea 10. Podría ser una reorganización de la línea 10 actual que hiciese que la línea 10 actual se dividiese en dos:

- Tramo Puerta del Sur – Fuencarral Norte.
- Chamartín – Hospital Infanta Sofía.

Si se retirase el transbordo de Tres Olivos, los usuarios del Norte lo sustituirían por el transbordo en Chamartín y el resto quedaría igual, solo aumentaría el número de transbordos en 1 para las personas que se trasladen desde la línea 10 (estaciones Begoña, Fuencarral y Tres Olivos) hasta la línea 10 (desde Plaza de Castilla hasta Puerta de Sur). En muchos de estos casos, muchas de esas personas tendrían cercana una estación de la nueva línea Madrid Nuevo Norte integrada en la línea 10, sin tener que realizar un transbordo si se dirigen a esa nueva estación. En todo caso, este número de personas afectadas negativamente seguramente sea mucho menor al número de personas afectadas positivamente. Incluir estas alternativas en el estudio podría cuantificar estos efectos.

Consecuencia técnica y jurídica

- La insuficiencia en el estudio de alternativas implica una evaluación incompleta del problema, la imposibilidad de identificar la solución óptima y una vulneración del principio de buena administración.
- Desde el punto de vista jurídico, la omisión de alternativas razonables constituye un vicio sustancial del procedimiento y puede determinar la nulidad del estudio

El Estudio Informativo no puede considerarse válido al no haber analizado de forma completa y rigurosa el conjunto de alternativas técnicamente viables, en particular conexiones en el entorno de Chamartín, configuraciones basadas en la Línea 10 y soluciones de enlace más directas y eficientes.

Hay una restricción artificial del problema, dado que todas las alternativas del estudio comparten el mismo corredor base y misma lógica estructural. Esto impide comparar modelos de red distintos. Se incumple el principio básico de evaluación ambiental: analizar alternativas reales, no variaciones de una misma solución.

Se solicita que:

- Se deberían incluir en el estudio todas las alternativas realistas de conexión con el resto de la red de metro incluyendo, entre otras: (i) la conexión con línea 10 en el entorno de Chamartín en lugar de en el entorno de Fuencarral Norte, (ii) el uso de los andenes de Chamartín actualmente destinados a exposición de trenes históricos por parte de línea 1 en la alternativa

AS1, y (iii) la creación de una nueva línea Chamartín – Hospital Infanta Sofía y la absorción del trazado a Madrid Nuevo Norte por parte de la línea 10.

- Se declare la insuficiencia del estudio de alternativas, exigiendo la incorporación de nuevas soluciones de conexión como las soluciones indicadas omitidas, configuración de red que permitan una comparación real y no sesgada, y la reevaluación completa del análisis en condiciones de exhaustividad

4.1.49.2 RESPUESTA

La línea 10 de Metro en su tramo Tres Olivos – Hospital Infanta Sofía es una concesión próxima a vencer, el transbordo de Tres Olivos tiene por objeto conocer el número de usuarios que utilizan el tramo concesionado. Al estar próxima a vencer se retirará este transbordo. En el caso de optar por la solución indicada se debería contabilizar un transbordo adicional para todos los usuarios que provienen desde Hospital Infanta Sofia hasta Chamartín y prosigan camino dirección Puerta del Sur. Este motivo es por el que no se consideró una alternativa de este tipo.

Consecuencia técnica y jurídica

El estudio informativo se ha realizado sobre las alternativas estudiadas, que se han elegido con criterios técnicos idóneos, no resultando razonable la alternativa planteada en esta alegación por las razones arriba expuestas., ni vulnerado.

No se han vulnerado los principios de buena administración, ni hay vicio en el procedimiento de selección empleado con el análisis multicriterio realizado, que se ha realizado con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, habiéndose respectado plenamente el principio de objetividad que debe regir la actuación de las Administraciones Públicas, recogido en el artículo 103 de la Constitución Española y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, así como los principios de eficacia, establecido en el artículo 103 de nuestra Constitución y en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y eficiencia, recogido asimismo en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Por lo expuesto, la valoración multicriterio realizada, que ha sido debidamente motivada, y realizada con criterios objetivos y adecuados desde una perspectiva técnica, no presenta deficiencias metodológicas, sin que proceda declarar su invalidez ni resulten precisos estudios adicionales.

Por tanto, no procede la solicitud.

4.1.50 ALEGACIÓN 50: VULNERACIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE LA LEY 9/2017 (LCSP):

4.1.50.1 RESUMEN

La matriz asigna al indicador de Estimación Presupuestaria (I_{EP}) un peso relativo de apenas el 4% sobre el total (ponderación de 0,20 dentro de un bloque del 0,20). Esta dilución del coste directo de la inversión contraviene flagrantemente el Artículo 1.1 de la LCSP (eficiencia en la utilización de los fondos públicos) y el Artículo 145, que exige la selección de la "oferta económicamente más ventajosa". Un análisis donde el presupuesto es irrelevante frente a criterios de facilidad constructiva para el contratista no garantiza el interés general.

Inestabilidad y falta de robustez del modelo: Se ha realizado un análisis de sensibilidad que demuestra que la alternativa seleccionada (AS1) es extremadamente inestable. Al corregir el peso del factor presupuestario a un rango técnico estándar (25-30%), la alternativa AS1 pierde su posición de ventaja. Esta "sensibilidad selectiva" sugiere una predeterminación de la solución que esta institución debe entrar a valorar.

Afección a la Intermodalidad y Conectividad (I_{CR}): La puntuación otorgada a la alternativa ganadora en conectividad no refleja la realidad técnica de la pérdida de servicio en la Línea 1, penalizando los flujos de demanda actuales sin una justificación técnica basada en modelos de simulación de micro-movilidad contrastados.

Se solicita:

1. Que tenga por presentado este escrito, se admita a trámite y, en su virtud, se tengan por formuladas las alegaciones en el plazo establecido, y se consideren en la resolución final del procedimiento; de conformidad con lo establecido en el artículo 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

2. Se proceda a subsanar las deficiencias graves puestas de manifiesto para que el documento cumpla íntegramente la normativa vigente de plazos aplicable al mismo, y se facilite la documentación completa para sus análisis.

3. Se someta nuevamente a información pública tras la incorporación de las modificaciones procedentes indicadas y darle la publicidad adecuada para facilitar la participación ciudadana y de las Asociaciones Vecinales excluidas injustificadamente.

4. Que se reconsidere la modificación del itinerario de la Línea 1 del Metro de Madrid, evitando la ruptura del recorrido actual que obligaría a unos usuarios realizar un transbordo en la estación de Chamartín y a otros dos.

5. Que se realice un reestudio comparativo real y transparente entre la prolongación de la L1 y una línea nueva independiente (Alternativas 1–4), evaluando no solo el coste, sino:

- capacidad,
- operatividad,
- escalabilidad,
- impacto futuro.

Que se incorpore explícitamente la posibilidad de operación automatizada, alineada con estándares de movilidad avanzada europeos.

Que no se descarte una opción de línea independiente sin conductor por criterios meramente económicos sin contrastar su rentabilidad social y futura.

6. Que se produzca la suspensión del procedimiento hasta que se subsanen los errores de plazo y documentación incompleta y se publique un estudio de demanda que incluya específicamente el impacto negativo en él para los usuarios de las estaciones de, Pinar de Chamartín (ML1 Virgen del Cortijo, Sanchinarro y Costillares) y Bambú (Chamartín), haciendo constar que, de no hacerse, se estaría incurriendo en indefensión del administrado (Art. 24 Constitución Española).

7. Que, en caso de mantenerse el estudio de la propuesta, se analicen y valoren prioritariamente aquellas alternativas que permiten mejorar la conectividad de la red sin alterar el recorrido actual de la Línea 1 ni introducir nuevos transbordos para los usuarios.

8. Que, se incorpore al expediente una evaluación detallada del impacto en Sanchinarro, Virgen del Cortijo y Pinar de Chamartín (usuarios de Metro Ligero L1 y Cercanías C1), teniendo en cuenta tanto los usuarios de los parques empresariales como a la población residente; así como los datos de la demanda actual en 2025 – 2026 y a futuro.

9. Que, se valore expresamente el rechazo a la Alternativa 5, siendo significativamente más favorable cualquiera de las otras 4 alternativas, a través de una infraestructura de nueva creación o prolongando la L10 de Metro, tal y como estaba previsto inicialmente.

10. Que, se realice una nueva evaluación y que se incorpore en la evaluación definitiva el estudio de demanda a fecha de 2025-2026.

4.1.50.2 RESPUESTA

Los pesos de los diferentes criterios atienden a realizar la elección en cuanto al mayor cumplimiento de todos ellos, el priorizar uno de ellos daría lugar a un resultado sesgado. En cualquier caso, se ha realizado un análisis de robustez variando el valor de los pesos por incrementos de 0,05, desde 0,05 a 0,85, obteniendo en todos los casos como mejor alternativa la AS1. El valor indicado de 0,50 para el criterio económico está incluido dentro del rango del análisis de la robustez.

Además indicar que la alternativa 5 es la que presenta mejor rentabilidad a pesar de tener un presupuesto mayor en valor absoluto.

La facilidad constructiva hace referencia en el análisis multicriterio a la mayor o menor interferencia con servicios afectados y edificaciones, la solución elegida al ejecutarse en mina en los tramos entre Plaza de Castilla – Chamartín, Pinar de Chamartín – Bambú y casi todo el tramo Chamartín – Centro de Negocios presenta menores interferencias con servicios afectados dada la profundidad de los túneles. Únicamente podría haber interferencias en los pozos de ataque, donde se ha comprobado que las interferencias son mínimas. Las interferencias con edificaciones son mayores en el caso de optar por las alternativas 1 a 4 por los ramales de conexión con Línea 10 que la alternativa 5 que no son de esperar interferencias por la profundidad de la rasante. Por tanto no atiende a la mejor o peor facilidad constructiva para el contratista.

4.2 CONCLUSIÓN ALEGACIONES COMUNES

Agradeciendo las alegaciones presentadas, que han sido contestadas en los párrafos precedentes, se concluye que de todas ellas se admite el estudio de la explotación en Y en Chamartín hacia Pinar de Chamartín y hacia Fuencarral Norte, siendo el resto desestimadas.

4.3 OTRAS ALEGACIONES CIUDADANAS

Otras alegaciones recibidas que se incluyen a continuación son:

4.3.1 ALEGACIÓN 1: NOMBRE DE LAS ESTACIONES:

4.3.1.1 RESUMEN

Se propone recuperar el nombre de la Braña, dado que es el nombre histórico de la zona en alguna de las estaciones consideradas.

4.3.1.2 RESPUESTA

Se agradece su alegación y se informa que el nombre de las estaciones incluido en el Estudio Informativo es provisional. El nombre definitivo de las estaciones es prematuro indicarlo ahora. El procedimiento que finalmente se defina para la elección de nombres se pondrá en conocimiento de la ciudadanía.

4.3.2 ALEGACIÓN 2: EXTENSIÓN DE LA ML1 A CHAMARTÍN:

4.3.2.1 RESUMEN

Para paliar la obsolescencia del actual esquema, se propone que este proyecto incluya la prolongación de la línea ML1 desde Pinar de Chamartín hasta el Intercambiador de Chamartín. Esta medida permitiría a los vecinos de Sanchinarro acceder directamente al gran nodo de transporte del norte de Madrid, compensando la pérdida de la L1 en su estación de referencia y mejorando la eficiencia de una línea de Metro Ligero que actualmente queda "en vía muerta" en Pinar de Chamartín.

4.3.2.2 RESPUESTA

Se agradece la alegación y se indica que la duplicación del itinerario Pinar de Chamartín – Chamartín en solución Metro no sería acorde con el interés general, que pretende la mejora de la movilidad de todos los ciudadanos. Mientras que con esta solución un grupo de ciudadanos tendrían duplicidad de servicio frente a otros sin servicio.

4.3.3 ALEGACIÓN 3: PREFERENCIA POR LA ALTERNATIVA 5 Y SU CONEXIÓN CON LA LÍNEA 10 CON NUEVA ESTACIÓN:

4.3.3.1 RESUMEN

Siendo conocedor/a de que la comunidad de Madrid está barajando 5 alternativas para llevar a cabo el metro en la zona de Madrid Nuevo Norte y me gustaría expresar mi preferencia por la alternativa 5 siempre que mantenga a su vez la conexión con la línea 10 que ofrecen las alternativas 2 y 4. Que se tengan en cuenta mis preferencias y que se contemple la opción en principio no expuesta en las alternativas pero que abarcaría de alguna manera la mayoría de ellas, de ampliar la línea 1 construyendo además una estación, (prevista en el principio del proyecto) en el cruce con la línea 10 (monasterio de Arlanza y nuestra señora de Valverde) que dé acceso a ambas líneas.

4.3.3.2 RESPUESTA

Se agradece la alegación y en fases posteriores se verá la posibilidad de lo que usted solicita.

4.3.4 ALEGACIÓN 4: PREFERENCIA POR LA ALTERNATIVA 5 Y NUEVA ESTACIÓN:

4.3.4.1 RESUMEN

Se muestra la preferencia de la alternativa 5 con continuidad a Las Tablas y se considera imprescindible que la citada alternativa incluya la ejecución de una nueva estación de metro en la intersección de la Calle Castiello de Jaca con la Calle San Juan de Ortega.

También queda la opción de que la conexión desde la futura estación de Fuencarral Norte con la Línea 10 (Metro Norte) se ubique en la Calle Frómista o, subsidiariamente, en la Calle Santo Domingo de la Calzada, en la zona oeste de Las Tablas.

Se solicita:

- Se valore favorablemente la Alternativa nº 5 como opción prioritaria para el desarrollo del proyecto.
- Se apruebe, tal y como se informa en la documentación, la conexión de la línea 1 en su continuidad para unir la misma con la actual línea 10 Las Tablas, desde la estación Fuencarral Norte, sin perjuicio de continuidad a las futuras cocheras en este ámbito.
- Se incorpore expresamente la ejecución de una nueva estación en la intersección de la Calle Castiello de Jaca con la Calle San Juan de Ortega.
- Se analice y considere igualmente la alternativa de conexión por el oeste de Las Tablas (Calles Frómista / Santo Domingo de la Calzada) por su alto impacto positivo en movilidad residencial y empresarial.

4.3.4.2 RESPUESTA

Se agradece la alegación y en fases posteriores se verá la posibilidad de lo que usted solicita.

4.3.5 ALEGACIÓN 5: PREFERENCIA POR LA ALTERNATIVA 5 Y DESESTIMACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS 1 A 4:

4.3.5.1 RESUMEN

Se muestra la preferencia de la alternativa 5 dado que la prolongación de la Línea 1 a través de Fuencarral permitiría:

- Dar servicio directo a miles de residentes del entorno hacia los principales nodos intermodales de Madrid (Sol, Atocha, etc.) sin depender de lanzaderas.
- Mejorar la accesibilidad al transporte público eliminando rupturas de carga innecesarias (transbordos).
- Atender la demanda de movilidad generada por el tejido residencial consolidado, garantizando la cohesión urbana y social entre el nuevo desarrollo de Madrid Nuevo Norte y el casco histórico de Fuencarral.

Mientras que las alternativas 1 a 4 plantean una "línea isla" aislada que obligaría a los residentes a realizar transbordos obligatorios en Chamartín, penalizando los tiempos de viaje y perpetuando el aislamiento de la zona.

Se solicita que:

- Se tenga en consideración la presente alegación dentro del proceso de evaluación del Estudio Informativo del proyecto “Madrid Nuevo Norte”.
- Se valore favorablemente la Alternativa nº 5 como opción prioritaria para el desarrollo del proyecto.
- Se apruebe, tal y como se informa en la documentación, la conexión de la línea 1 en su continuidad hacia el norte para dar servicio directo a las estaciones de Fuencarral Sur y Fuencarral Norte.
- Se desestimen de forma definitiva las Alternativas 1, 2, 3 y 4 por configurar un modelo de red segregado y deficiente que perjudica gravemente la movilidad y los tiempos de desplazamiento de los residentes de Fuencarral.

4.3.5.2 RESPUESTA

Se agradece la alegación y se indica que todas las alternativas estudiadas mejoran la movilidad y buscan el interés general.

4.3.6 ALEGACIÓN 6: REUBICACIÓN DE LA FUTURA ESTACIÓN FUENCARRAL NORTE, CREACIÓN DE UNA NUEVA ESTACIÓN EN LA LÍNEA 10 Y SOTERRAMIENTO DE LAS VÍAS DE CONEXIÓN Y DE LAS COCHERAS PROYECTADAS:

4.3.6.1 RESUMEN

La estación de Fuencarral Norte se sitúa más al sur de lo previsto, la ubicación proyectada impide que la pasarela peatonal prevista sobre las vías del ferrocarril sirva simultáneamente como conexión entre el barrio de Las Tablas y la estación de Cercanías de Fuencarral, y como acceso al metro.

Se propone la incorporación de una nueva estación en la línea 10, en el entorno del cruce con las calles Castillo de Candanchú o Castiello de Jaca. Se solicita que esta actuación sea analizada, al menos como propuesta complementaria o de desarrollo futuro, y que el Estudio Informativo definitivo incluya una justificación expresa y motivada sobre su viabilidad o inviabilidad técnica, como exige una tramitación transparente y motivada.

Se solicita que tanto la vía de conexión desde la estación Fuencarral Norte hasta las cocheras como las propias cocheras, sean proyectadas y ejecutadas en solución soterrada o cubierta. De no ser esto posible en su totalidad, deberá justificarse técnicamente en el Estudio Informativo definitivo la imposibilidad del soterramiento y preverse medidas de integración paisajística y aislamiento acústico que minimicen el impacto sobre el barrio preexistente.

Se solicita que:

- Se tome en consideración la necesidad de desplazar hacia el norte la ubicación de la estación provisionalmente denominada Fuencarral Norte, de modo que quede en las inmediaciones de la estación de Cercanías de Fuencarral y permita que la pasarela peatonal prevista sobre las vías del ferrocarril sirva de conexión intermodal efectiva entre el barrio de Las Tablas, la red de Cercanías y las nuevas estaciones de metro.
- Se valore la creación de una nueva estación en la Línea 10 de Metro, en el entorno del cruce con las calles Castillo de Candanchú o Castiello de Jaca, y que en el Estudio Informativo definitivo se incluya una justificación expresa sobre la viabilidad o inviabilidad técnica de esta propuesta.
- Se incorpore una valoración específica del impacto sobre el barrio de Las Tablas preexistente y se adopten medidas compensatorias que garanticen que los vecinos que asumen las cargas del proceso urbanizador obtienen también una mejora efectiva en su calidad de vida.
- Se ejecute en solución soterrada o cubierta la vía de conexión entre la estación de Fuencarral Norte y las cocheras proyectadas, o en su defecto, que se justifique motivadamente en el Estudio Informativo definitivo incorporando medidas correctoras suficientes, de integración paisajística y aislamiento acústico que minimicen el impacto sobre el barrio preexistente.
- Se solicita que las presentes alegaciones sean objeto de respuesta expresa y motivada en la resolución del procedimiento, de conformidad con lo dispuesto en la normativa aplicable

4.3.6.2 RESPUESTA

Se agradece la alegación y se indica que:

- La estación Fuencarral Norte está ubicada en la posición indicada en la Modificación del Plan General, que define toda la actuación Madrid Nuevo Norte.
- No corresponde a este Estudio Informativo el ubicar estaciones en otras líneas de Metro de Madrid. No obstante, en el caso de prolongar la línea esa actuación sería objeto de estudio en un Estudio Informativo y/o proyecto posterior.
- Tal y como se indica en el Estudio Informativo el ramal a cocheras se diseña en túnel, no es objeto de este Estudio Informativo el diseño de las futuras cocheras.
- Este Estudio Informativo se limita a la futura línea de Metro en Madrid Nuevo Norte, no incluye la urbanización de la actuación completa a la que se hace referencia en la alegación, no respondiendo por tanto las medidas de mitigación a la actuación global si no exclusivamente a las de la futura línea de Metro en Madrid Nuevo Norte

4.3.7 ALEGACIÓN 7: OPCIÓN PRIORITARIA LA COMBINACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS 5 Y 1 Y SU PROLONGACIÓN A LAS TABLAS:

4.3.7.1 RESUMEN

Se solicita que haya conexión entre la línea 10 y la línea 1, mediante la ampliación de la Línea 1 de tal manera que pase por Plaza de Castilla, Chamartín, las tres estaciones de metro de Madrid Nuevo Norte (Centro de Negocios, Fuencarral Sur y Fuencarral Norte) y llegue hasta la estación de metro de Las Tablas.

Si no fuera posible lo anterior, se solicita que se lleve a cabo la Alternativa 1 con vía doble, de tal manera que haya conexión directa por metro entre Chamartín, las tres estaciones de Madrid Nuevo Norte, y las Tablas.

Si no fuera posible lo indicado en los dos párrafos previos, se solicita que se lleve a cabo la Alternativa 1 tal y como está descrita en el Estudio Informativo, con el objetivo de que, en el futuro, sea posible la conexión directa por metro entre Madrid Nuevo Norte y la estación Las Tablas.

4.3.7.2 RESPUESTA

Se agradece la alegación y se indica que la alternativa 5 contempla doble vía hasta Fuencarral Norte, la posible continuidad de la línea hasta Las Tablas o futuros desarrollos no es objeto de este Estudio y se deberá estudiar si procede en otros Estudio Informativo y/o proyecto posterior.

4.3.8 ALEGACIÓN 8: ASOCIACIÓN VECINAL ISLAS DE PEÑAGRANDE. AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA 4 DIRECCIÓN OESTE:

4.3.8.1 RESUMEN

Se alega que:

- Hay una falta de coherencia global en la planificación de la red: Dado que en el Estudio informativo se analiza de forma aislada respecto al conjunto de la red de Metro proyectada, sin incorporar una visión integrada de las necesidades de movilidad del norte de Madrid.
- Se necesita garantizar la conexión efectiva con los barrios consolidados del entorno. Así, se considera imprescindible que la nueva línea de Metro contemple soluciones que mejoren de forma directa la accesibilidad de barrios como Peñagrande, El Pilar, La Paz o Valverde, evitando reforzar desequilibrios territoriales.
- Debe condicionarse el diseño en Chamartín para posibilitar futuras ampliaciones hacía el oeste. La infraestructura en Chamartín debe quedar orientada hacia el oeste, en dirección a los barrios del Pilar y Peñagrande, permitiendo una hipotética ampliación hacia la estación de Avenida de la Ilustración a través de ejes como Herrera Oria.
- Debe coordinarse con otras actuaciones estructurantes de la red.
- Debe evaluarse la demanda real y los flujos de movilidad, así deben considerarse los flujos asociados a infraestructuras como los hospitales Ramón y Cajal y La Paz, el área de las Cuatro Torres o el intercambiador de Chamartín.
- Debe haber participación vecinal y transparencia.
- Se debe considerar la conexión con la red existente de la nueva línea. En este sentido, se considera adecuada la reserva de una conexión en el entorno que en estudios previos del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM, 2006) se denominó “Puerta del Norte”.
- Se debe considerar prioridad estratégica la orientación de la ampliación de la Línea 4 hacia el oeste.

Se solicita que:

- Se revise el Estudio Informativo incorporando una visión integrada de la red de Metro en el norte de Madrid.
- Se diseñe la estación de Chamartín de la Línea 4 con una orientación que permita su prolongación hacia el oeste (Peñagrande, Barrio del Pilar y Avenida de la Ilustración).
- Se garantice la cobertura efectiva de los barrios consolidados del distrito de Fuencarral El Pardo, en particular Peñagrande.
- Se evalúen alternativas que mejoren la conexión con ejes estructurantes como Avenida de la Ilustración y Herrera Oria.
- Se refuerce el análisis de demanda incorporando la movilidad real existente.
- Se garantice la conexión de la nueva línea de Madrid Nuevo Norte con la Línea 10 en el ámbito norte (entorno “Puerta del Norte”).
- Se diseñe la ampliación de la Línea 4 en Chamartín con andenes orientados en eje este oeste, permitiendo su prolongación hacia Peñagrande y Avenida de la Ilustración.
- Se incorpore en la planificación la previsión de ampliación de la Línea 4 hacia Avenida de la Ilustración en el horizonte 2027-2031.

4.3.8.2 RESPUESTA

Se agradece la alegación y se indica que:

El Estudio Informativo se limita al estudio de una línea de Metro que de servicio a las nuevas actuaciones en Madrid Nuevo Norte. No obstante, se informa que:

- La ampliación de la línea 4 hasta Chamartín de acuerdo a la alternativa escogida tiene dirección este – oeste, lo cual permitiría si fuese el caso la ampliación hacia el oeste.
- La conexión de la línea de Metro Madrid Nuevo Norte mediante una nueva estación con la línea 10 o mediante una conexión con otros modos o una ampliación de la misma excede el alcance de este Estudio Informativo. Pero el diseño de la alternativa escogida permitiría futuras ampliaciones y/o conexiones con otras líneas.

4.3.9 ALEGACIÓN 9: MEJORAS PROPUESTAS LINEA NUEVO NORTE:

4.3.9.1 RESUMEN

Se propone prolongar la nueva línea 1, que terminaría en el proyecto actual en Fuencarral Norte, con dos nuevas paradas, una en el entorno del edificio BBVA (La vela), y otra en María Tudor, en frente del Corte Inglés (conexión con Metro ligero). Estas paradas tienen gran afluencia de público, y podrían estar financiadas en parte por BBVA y el Corte Inglés. Con esto se consigue un acceso a Línea 1 desde las Tablas y desde Sanchinarro.

4.3.9.2 RESPUESTA

Se agradece la alegación y se indica que la posible continuidad de la línea hasta Las Tablas, Sanchinarro o futuros desarrollos no es objeto de este Estudio y se deberá estudiar si procede en otros Estudio Informativo y/o proyecto posterior.

4.3.10 ALEGACIÓN 10: PROPUESTA DE SOLUCIÓN:

4.3.10.1 RESUMEN

Se propone el estudio de las siguientes alternativas a la prolongación de la línea 1 de metro:

- Desde el andén de trenes históricos de Chamartín crear la nueva línea y que continúe hacia Las Tablas y sea la línea de MetroNorte, limitando a su vez la línea 10 hasta las Tablas.
- Prolongación línea 4 hacia Barrio del Pilar y Peñagrande, pasando cerca de las 5 torres.
- Prolongación de ML1 por los extremos hasta Tres Olivos y Fuencarral Renfe y por el otro extremo por la calle Arturo Soria hasta lo máximo posible, incluso llegando a Alsacia. Pavones, Vallecas y estación Asamblea de Madrid.

4.3.10.2 RESPUESTA

Se agradece la alegación y se indica que:

- Las alternativas 1 a 4 parten de los andenes históricos de Chamartín y finalizan en la estación Fuencarral Norte. Ninguna de estas alternativas ha sido escogida en el proceso del análisis multicriterio.
- Sobre el resto de actuaciones propuestas o futuros desarrollos no es objeto de este Estudio y se deberá estudiar si procede en otros Estudio Informativo y/o proyecto posterior.

5 CONCLUSIÓN

Cumpliendo con el objeto del Contrato, se ha llevado a cabo un análisis y respuesta de las alegaciones recibidas en periodo de información pública, con objeto de garantizar la adecuación al interés general de la actuación prevista, e integrar mejoras a la solución elegida en el presente Estudio Informativo.

Considerando debidamente definido y justificado el presente informe, se eleva a la Superioridad para su aprobación, si procede.

Madrid, julio de 2026

El Autor del Estudio

RIPA ALONSO TOMAS LUIS - [redacted]

Firmado digitalmente por RIPA ALONSO TOMAS LUIS - [redacted]
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES, serialNumber=IDCES-[redacted] givenName=TOMAS LUIS, sn=RIPA ALONSO, cn=RIPA ALONSO TOMAS LUIS - [redacted]
Fecha: 2026.07.29 13:55:48 +02'00'

Fdo. Tomás Luis Ripa Alonso
Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos