

# UN PLAN DE MOVILIDAD PARA LAS OBRAS DE LA A-5: LA ALTERNATIVA DE MÁS MADRID

OCTUBRE  
2024

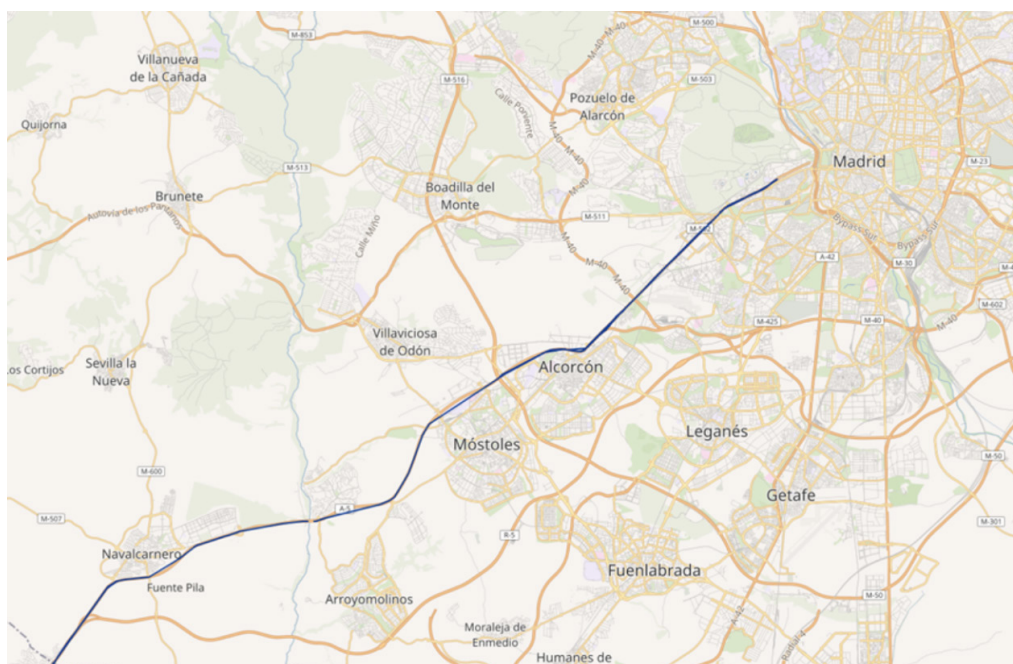


## INTRODUCCIÓN: FALTA DE VISIÓN INTEGRAL Y MEDIDAS REALES

El inicio de las obras del proyecto de soterramiento de la A-5 está previsto para mediados de este mes de octubre. La actuación consiste en la prolongación del túnel de la avenida de Portugal en 3,8 kilómetros. El Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, que dirige el delegado Borja Carabante, envió las últimas semanas alrededor de 18.000 cartas al vecindario del entorno inmediato de la A-5 -en los barrios de Campamento y Batán, en el distrito de Latina- promocionando las bondades del proyecto denominado “Paseo Verde del Suroeste”. No obstante, estas comunicaciones **no incluyen información concreta sobre las fases de ejecución a lo largo de los 25 meses de obras**, ni las áreas afectadas **ni detalles sobre un Plan de Movilidad** consensuado con la Comunidad de Madrid y el Consorcio Regional de Transportes.

Además de las críticas y preocupaciones que colectivos vecinales han manifestado sobre el proyecto por excluir del cubrimiento de la autovía el tramo entre la calle Illescas y la avenida de los Poblados, que compartimos, desde **Más Madrid venimos reclamando una estrategia de actuación integral en materia de movilidad** para paliar los previsibles efectos sobre el tráfico y el uso del transporte que van a tener unas obras de semejante envergadura.

La experiencia de las obras actualmente en curso de ampliación de la línea 11 de Metro y su incidencia en todo el nudo de la A-42 en el eje de Santa María de la Cabeza es un buen ejemplo de lo que puede pasar también en los accesos a Madrid por la A-5 si no se toman medidas en serio, en este caso afectando además a residentes de otros municipios como Móstoles y Alcorcón, para quienes la A-5 es la principal vía de conexión con la capital.



El pasado 3 de octubre, **se anunciaba desde el Ayuntamiento de Madrid un simulacro de Plan de Movilidad, claramente insuficiente.** Un plan que demuestra improvisación y falta de coordinación con otras administraciones, y que no tiene en cuenta que la A-5 no es solo una vía urbana, sino que es una columna vertebral para todo el corredor del suroeste de la Comunidad de Madrid.

De hecho, además de afectar directamente a los **más de 250.000 vecinos y vecinas del distrito de Latina y a los 444.000 de los municipios madrileños del entorno directo de la A-5 (Alcorcón, Móstoles, Arroyomolinos, Navalcarnero y El Álamo)**, el área afectada es mayor si tenemos en cuenta a otros municipios de la A-5 en la provincia de Toledo, o a municipios madrileños aledaños cuyos residentes usan de manera habitual esta vía (como Fuenlabrada, Leganés o Villaviciosa de Odón, entre otros), o los distritos próximos como Carabanchel o Moncloa-Aravaca.

| A5 MADRID               | Nº HABITANTES  | A5 TOLEDO             | Nº HABITANTES | MUNICIPIOS ALEDAÑOS   | Nº HABITANTES  |
|-------------------------|----------------|-----------------------|---------------|-----------------------|----------------|
| MÓSTOLES                | 207.000        | CASARRUIBIOS          | 5.000         | FUENLABRADA           | 193.000        |
| ALCORCÓN                | 170.000        | VALMOJADO             | 4.000         | LEGANÉS               | 188.000        |
| ARROYOMOLINOS           | 30.000         | SANTA CRUZ DE RETAMAR | 3.000         | BOADILLA              | 53.000         |
| NAVALCARNERO            | 28.000         | VENTAS DE LA RETAMOSA | 3.000         | HUMANES               | 20.000         |
| EL ÁLAMO                | 9.000          | QUISMONDO             | 1.500         | VILLAVICIOSA          | 14.500         |
|                         |                | MAQUEDA               | 500           | GRIÑÓN                | 10.000         |
|                         |                |                       |               | CUBAS DE LA SAGRA     | 6.300          |
|                         |                |                       |               | MORALEJA DE EN MEDIO  | 5.000          |
|                         |                |                       |               | SERRANILLOS DEL VALLE | 4.000          |
|                         |                |                       |               | BATRES                | 1.500          |
| <b>TOTAL</b>            | <b>444.000</b> |                       | <b>17.000</b> |                       | <b>495.300</b> |
| <b>TOTAL MUNICIPIOS</b> | <b>956.300</b> |                       |               |                       |                |

Las medidas anunciadas por el Gobierno de Almeida se centran en unos refuerzos insuficientes, enfocados exclusivamente en la propia A-5, **obviando la visión general e integrada del funcionamiento del sistema de transportes de todo el suroeste.** Es una visión muy corta de miras, que se suma a que no se ha reunido con todos los agentes involucrados ni ha estudiado específicamente cuál es el destino de los usuarios que llegan a Madrid desde los demás municipios del corredor.

Por su parte, con anterioridad al anuncio del Ayuntamiento de Madrid, desde RENFE se comunicaba el día 2 un refuerzo en la línea de Cercanías C-5 del 15% y 14.000 plazas, así como el aplazamiento de la obra prevista para 2025 de renovación integral de dicha línea para no hacerla coincidir con la reducción de carriles que conllevarán las

obras de la A-5. El mismo comunicado la ausencia de planes de movilidad alternativos y coordinación por parte del Consorcio Regional de Transportes y el Ayuntamiento de la capital.

## NUESTRAS CRÍTICAS AL PLAN DE 'INMOVILIDAD'

- No se ha negociado ni acordado con el resto de administraciones afectadas ni el Consejo Regional de Transportes ha liderado un espacio de cooperación institucional.
- El incremento de servicio de EMT se reduce a un autobús (1 vehículo) por línea en seis líneas.
- No hay servicios especiales de EMT ni autobuses lanzadera.
- La Empresa Municipal de Transportes ya arrastra una falta estructural de 300 conductores en plantilla para prestar el servicio habitual en buenas condiciones.
- No existe ninguna planificación ni actuación específicas para el transporte interurbano desde Alcorcón, Móstoles y el resto de municipios del entorno de la A-5: ni refuerzo de servicio, ni itinerarios alternativos.
- El refuerzo de Metro es raquítico, tanto en su cuantificación (9%) como en su limitación a las líneas 5 y 10, y más sabiendo que en la última década la red ha perdido un 10% de maquinistas.
- La propuesta de derivar el tráfico por la A-42 no puede ser una solución. Es un acceso colapsado, tanto en la autovía como en las calles aledañas por las obras de la línea 11.
- Igualmente, pretender volcar el flujo de coches de los municipios del norte de la A-6 a la M-40 y de ahí a la A-5 es alimentar el colapso, cuando sería mucho mejor volcar ese tráfico de la A-6 en sentido entrada hasta Moncloa y a la carretera de Castilla.
- No se contempla ni una sola medida de movilidad interna para los barrios de Batán y Campamento, que quedan aislados por las obras.

## NUESTRAS PROPUESTAS ALTERNATIVAS

- Convocatoria inmediata de una **Mesa de Trabajo del Consorcio Regional de Transportes, Ministerio de Transportes y todos los Ayuntamientos implicados y las asociaciones vecinales** para abordar una estrategia compartida e integral, y de un comité de seguimiento y coordinación en tiempo real de las medidas acordadas e implementadas.
- **Mejora de la frecuencia en todas las líneas interurbanas regulares de autobús que operan en el corredor de la A-5.**
- Para descargar el acceso de la A-5, habilitar en parte de las líneas de autobús interurbanas un **itinerario alternativo hacia el Intercambiador de Moncloa por la M-40**, creando un carril exclusivo para autobuses en el tramo de la M-40 (desde la A-5 hasta la A-6) y conectándolo con el carril BUS-VAO de la A-6 para facilitar el acceso a Moncloa.
- Además, para complementar el servicio interurbano regular, establecer un **servicio reforzado de lanzaderas** desde varios puntos de los municipios de la A-5 que llegasen **a distintos centros de transbordo** en Madrid, diversificando así la carga de usuarios en distintas líneas y medios de transporte una vez llegan a la capital:
  - Cuatro Vientos
  - Colonia Jardín
  - Moncloa
  - La Peseta
  - Oporto
  - Villaverde Alto
  - Villaverde Bajo
- Esto exige el refuerzo de Metro, Cercanías y EMT en esos puntos de trasbordo: planteamos **reforzar las líneas 3, 5, 6, 10, 11 y 12 (MetroSur) de Metro de Madrid y las líneas C-3, C-4, C-4a, C-4b y C-5 de Cercanías**. Pero además del refuerzo de frecuencias (puesto que estas se incumplen habitualmente), es importante reforzar el personal para solucionar problemas de aglomeraciones, comunicación de incidencias y prestación del servicio.
- Para la EMT, sin duda la mejor solución no solo pasa por el refuerzo de las líneas que atraviesan esos puntos, sino también a través de **servicios especiales de autobús** que transporten a las personas **hacia los puntos interiores de la ciudad**, permitiendo acceder con facilidad a la red urbana.

- Además, las lanzaderas deberían tener **carriles reservados en la propia A-5 pero también en la M-40, la M-502, la M-511, la A-6 y la R-5.**
- Implementación de la **gratuidad en la autovía R-5 para el transporte público** habilitado en itinerarios alternativos de líneas interurbanas y lanzaderas.
- **Reconducir el tráfico de la A-6 en sentido entrada hasta Moncloa y a la carretera de Castilla**, a la vez que se refuerza el transporte público interurbano en ese corredor.
- Para no dejar aislados en superficie a las vecinas y vecinos de **Batán y Campamento**, proponemos **hacer por fases los cortes de los pórticos (subterráneos muy altos)** de Carlina y San Manuel, intentando mantenerlos abiertos (también el de la carretera de Boadilla) el máximo tiempo posible.
- Para garantizar la movilidad interna entre Batán y Campamento y de estos barrios con el conjunto de la ciudad hay que diseñar **un servicio especial que conecte ambos márgenes de la A-5 por San Manuel y avenida de los Poblados**. Y cuando se cierren los pasos inferiores por las necesidades de las obras, es imprescindible que haya un número suficiente de pasarelas accesibles para permitir el paso sobre las obras.

Como aún quedan un par de meses para que la obra tenga un impacto importante en el tráfico, instamos a Almeida a que deje de remolonear en lo que es de su competencia y al Consorcio Regional de Transportes a que lidere una solución integral consensuada para minimizar al máximo los problemas de tráfico que va a provocar una obra de semejante envergadura y aprovechar la oportunidad de la ejecución de esta obra para ir avanzando hacia un modelo metropolitano de transporte más eficiente y sostenible.

