

## **5. ACCESIBILIDAD, MOVILIDAD Y TRANSPORTE.**

Sobre estos aspectos, de importancia crucial para la Agenda 21 Local, se han obtenido escasos datos técnicos, a pesar de las solicitudes de información realizadas. La realización de estadísticas municipales sobre transporte es bastante escasa.

Por otra parte, el Ayuntamiento de Coslada, desde la Concejalía de Seguridad Ciudadana, Policía y Tráfico, ha emprendido un “Estudio sobre la movilidad en Coslada” que coincide temporalmente con la realización de este diagnóstico.

Como aspectos importantes que se están tratando en dicho estudio, aparecen los aforos (mediciones sobre el número de viajeros o volumen de tráfico), necesidades de estacionamiento de vehículos privados, encuestas peatonales, etc. Como principales líneas de mejora, es previsible que dicho estudio señale la necesidad de convertir algunas calles de doble sentido en sentido único, la regulación de los aparcamientos, y remodelación de algunos aspectos de la estructura viaria.

No obstante, a la finalización de este diagnóstico no ha sido posible disponer de resultados definitivos derivados de dicho estudio.

### **5.1 ESTRUCTURA VIARIA**

Según la ordenación urbanística vigente, que data de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana Municipal efectuada a finales de 1994, la estructura viaria básica del municipio es la que a continuación se describe.

Coslada está inserta en una malla viaria de nivel nacional, regional y metropolitano. Esta estructura, aunque densa, no ha de convertir al municipio en un lugar de tránsito del tráfico de paso.

Existe un “cinturón colector”, cerrado a través del CITI, que en algunos tramos cumple la función de circunvalación y en otros es una vía interna al tejido urbano. Dicho

cinturón está formado por dos semianillos que parten desde el Norte y el Sur de la circunvalación Este de San Fernando de Henares.

Entre este cinturón y la red viaria supramunicipal hay múltiples conexiones, todas ellas de dos carriles por sentido.

Desde el cinturón hacia el interior se desarrolla la malla urbana residencial. Esta red está basada también en un anillo distribuidor central, más bien un “ocho”.

La malla industrial está en su mayor parte situada hacia el exterior del cinturón colector, con dos ejes estructurantes (Este-Oeste) y (Norte-Sur).

En definitiva, esta estructura pretende descongestionar el centro lineal de la ciudad planteando una accesibilidad en estrella desde el cinturón exterior de cada anillo.

## **5.2. ACCESIBILIDAD.**

Coslada se sitúa 12 kilómetros al este de Madrid, y en su red viaria externa cuenta con múltiples vías de acceso por carretera, entre las que destacan:

- N-II Madrid-Barcelona.
- M-40.
- M-45.
- M-206 de Coslada a San Fernando Henares.
- M-201 que une Madrid con Coslada.
- M-214 del Puente de Vicálvaro a la N-II.
- M-215 del Puente de Vicálvaro a la N-II por Coslada.
- M-216 de la M-203 a San Fernando de Henares.

En las entrevistas ha habido también alusiones a aspectos relacionados con la accesibilidad.

*el nivel de carreteras de uniones, de lo que es el transporte, yo no puedo decir... al contrario, yo cuando hablo de Coslada, lo primero que digo es que desde luego es un sitio privilegiado para el transporte, y desde luego lo mantengo.*

Respecto a la opinión de los entrevistados, hay algunos que señalan que la accesibilidad actual es positiva, sobre todo en comparación con otros municipios de los alrededores.

*para el transporte tenemos muy malas entradas y salidas, sobre todo por lo de las Musas.*

*las salidas por la mañana para salir de Coslada, que están muy mal de tráfico, están fatal.*

*la problemática que se tiene en el entorno de los municipios, no sólo en Coslada, es muy grave, desde Alcalá de Henares a Avenida de América tardas hora y media en horas punta, desde Coslada, sólo salir de Coslada y San Fernando, a lo mejor vas a hacer tres kilómetros y lo haces en cuarenta minutos.*

Existen también otro tipo de opiniones más negativas, que hacen alusión a las aglomeraciones y atascos que se producen en las vías de acceso al municipio.

### 5.3. MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Comenzando por el **parque automovilístico**, según datos recientes facilitados por el Ayuntamiento de Coslada, el 81,8% del parque automovilístico local corresponde a turismos. Por la especialización productiva del municipio en el sector de transporte y logística, los camiones suponen un 7,9%, superando su número los 3.600.

<b>Tabla 87: Características del parque automovilístico en Coslada.</b>		
Tipo de vehículo	Nº	%
Turismos	37.449	81,8
Camiones	3.637	7,9
Motocicletas	1.521	3,3
Ciclomotores	1.104	2,4
Otros	1.048	2,3
Tractores industriales	924	2,0
Autobuses	77	0,2
Total	45.760	100,0

*Fte: Ayuntamiento de Coslada.*

El total de vehículos censados asciende a 45.760, cifra considerablemente elevada en comparación con el volumen de población (alrededor de 85.000 habitantes). El alto grado de ocupación urbana y los marcados límites y barreras para una posible expansión del municipio, contribuyen a la sensación entre la ciudadanía de que la principal fórmula de movilidad es a través del vehículo privado. Este gran número de vehículos dificulta claramente la fluidez del tráfico así como las entradas y salidas, restando habitabilidad y calidad de vida al municipio. Serán necesarias, por tanto, estrategias que resuelvan estos problemas de movilidad y transporte que acaban repercutiendo en toda la ciudadanía.

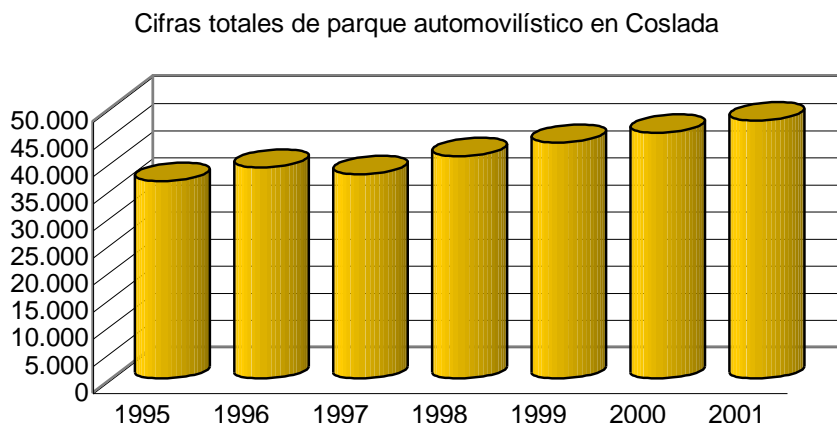
*Se utiliza mucho el vehículo, y te voy a decir por qué se utiliza mucho a veces el vehículo: porque se obliga.*

*Coslada es una ciudad que está sobrecargada, además no está bien planeada, entonces hay zonas donde hay atascos. Esto crea en la gente una especie de angustia, una situación de agobio. Y esto puede ser una causa de enfermedades.*

*Las infraestructuras viarias se saturan de vehículos privados, pues en la apuesta por el transporte público por mucho que se defienda si no hay una ventaja hacia el transporte público de cualquier modo, pero sobre todo viéndolo que es efectivo, con un carril especial o alguna fórmula, pues si no nunca se impone ¿no?*

Han sido numerosas las personas que han señalado el excesivo número de vehículos privados en el municipio, y las consecuencias que esto supone.

Según datos de la DGT, las cifras de parque automovilístico siguen en Coslada una tendencia ascendente, como se demuestra en el siguiente gráfico:



*Gráfico: Fte: DGT*

En relación con las cifras globales de la Comunidad de Madrid, y según datos de la Dirección General de Tráfico, Coslada tiene un 1,3% de su parque automovilístico total, y por modalidades de vehículos ese porcentaje es similar para automóviles y camiones y furgonetas. En motocicletas y autobuses es algo menor, y en tractores alcanza el 6,1%.

En cuanto a **transporte público**, los datos de autobuses disponibles son los que a continuación se detallan:

Categoría	Nº Líneas	Nº Paradas	Descripción
Urbanas	1	2	Barrio de la Estación-Centro de Transportes de Coslada
		283	Madrid (Avda América)-Coslada-San Fernando
Interurbanas Coslada	5	286	Madrid (Ciudad Lineal)-Coslada (Ciudad 70)
		287	Madrid (Vicálvaro)-Coslada (Barrio de la Estación)
		288	Madrid (Ciudad Lineal)-Coslada-San Fernando de Henares
		289	Madrid (Ciudad Lineal)-Coslada
		N21	Madrid(Ciudad Lineal)-Coslada-San Fernando-Mejorada
Nocturnas	1	N21	Madrid(Ciudad Lineal)-Coslada-San Fernando-Mejorada

*Fte: Consorcio de Transportes de Madrid*

Los servicios nocturnos de transporte parecen resultar escasos para dar cobertura a las cifras potenciales de viajeros. Los datos cuantitativos sobre autobuses, por ser muy limitados, no permiten hacer una valoración del servicio, por lo que habrá que recurrir a la percepción que tiene la ciudadanía a este respecto.

*Ahora mismo la red que se tiene no es lo idónea que debiera, ni en tiempo ni en comodidad, ni en nada. A los autobuses habrá que ser mucho más exigente con ese tema.*

*El recorrido de las línea de autobuses que hay, pues creemos que no es el más adecuado.*

*Deberían poner por la noche más búhos*

*Todo el Corredor de Henares tendría que tener conexión, porque muchísima gente va a trabajar a la industria de Torrejón, y entonces, es que está a un paso, y tarda muchísimo...*

Han existido numerosas opiniones en las entrevistas sobre el deficiente funcionamiento del transporte público, en especial en lo referente a autobuses.

En cuanto a transporte público ferroviario, no hay disponibilidad de datos desglosados a nivel local que permitan hacer valoraciones sobre el volumen de afluencia en Coslada. La red ferroviaria de transporte público divide a Coslada en dos partes asimétricas, integrando al municipio en la línea que une Madrid con Barcelona. Existe una estación de cercanías RENFE (además de la cercana de San Fernando de Henares, ubicada junto al Barrio de la Estación), por la que pasan tres líneas distintas: C-1 (Alcalá de Henares-Alcobendas / San Sebastián de los Reyes), C-2 (Chamartín – Guadalajara) y C-7 (Alcalá de Henares – Colmenar Viejo).

Además de este transporte destinado a los usuarios, Coslada, por la importancia de su actividad logística, dispone de estación clasificadora y del ramal subterráneo procedente de Madrid que atraviesa el CITI.

Por último, conviene señalar que en las Jornadas Participativas, tanto en las primeras como en las segundas, hubo también numerosas alusiones al transporte y las comunicaciones.

### 1ª Jornada

- 📌 *El servicio de cercanías es el punto más positivo de la actual red de transporte.*
- 📌 *Pésimo servicio nocturno de autobuses.*
- 📌 *Necesidad de que haya más líneas urbanas.*
- 📌 *Colapso de transporte en fines de semana, gran demanda por parte de jóvenes.*
- 📌 *Mejor comunicación con Madrid que en el interior de Coslada y con los municipios cercanos.*
- 📌 *Mala comunicación con los polígonos industriales (necesidad de mayor transporte público para los trabajadores).*
- 📌 *La M-45 no está conectada con la avenida de Berlín.*
- 📌 *La salida de Coslada es caótica.*
- 📌 *La demanda de infraestructuras es superior a la creación de vías de comunicación.*
- 📌 *Los criterios de gestión del transporte son económicos y no atienden al beneficio social.*
- 📌 *El aumento del número de automóviles repercute negativamente en la calidad de vida.*

### 2ª Jornada

*Dos de los problemas prioritarios pertenecían al área de Transporte.*

#### 1. Dificultades de aparcamiento en el núcleo urbano

*Causas:*

- *Número excesivo de coches privados:*
  - *Hay un hábito y cultura consolidada de coger el coche para todo.*
  - *Existe poco transporte público, y es de mala calidad.*
    - *Se prima la rentabilidad económica sobre la rentabilidad social en temas de transporte público.*
    - *Mala gestión y monopolio en transporte urbano (especialmente en línea 287).*
    - *La conexión por transporte público es especialmente difícil entre pueblos y a los polígonos industriales.*
    - *Pocas previsiones para las necesidades de aparcamiento en los primeros planes de urbanismo.*

*Efectos:*

- *Ruido cotidiano.*
- *Contaminación atmosférica.*
- *El desdoblamiento en La Cañada, pasando de ser vía doble a vía única, provoca algunos atascos y problemas de movilidad.*

#### 2. Difíciles entradas y salidas a Coslada.

*Causas:*

- *Hay obras pendientes de finalizar.*
- *Número excesivo de coches privados. (La M-45 se acaba de inaugurar y ya está colapsada).*
- *El lugar de residencia y de trabajo no es el mismo: hay mucha gente que sale de Coslada y mucha gente que llega.*
- *[El carril bus sería una buena medida, pero también hay que incrementar el número de autobuses, porque si no incluso ETASA podría justificar que con carril bus, al ir más rápido, el número de autobuses podría ser menor ] Esto no es estrictamente una causa.*

*Efectos:*

- *Pérdida de tiempo cada día.*
- *Retrasos en las gestiones, en llegar al trabajo, etc.*