

¿Son sostenibles los accesos a Madrid?

Una introducción al Debate.

Vicente Gago Llorente.

En los últimos años el Club ha dedicado especial atención a la problemática de la movilidad en Madrid. Ante las expectativas de cambio de política del nuevo equipo de gobierno en el Ayuntamiento de la capital, en diciembre de 2015, y con el título de "La movilidad en Madrid ¿Algo se mueve?", se debatió sobre los problemas generales de movilidad en la metrópoli. En febrero de este año, bajo el título de "Cuántos coches caben en el Centro?" se trató de la problemática específica de la movilidad en los espacios centrales, y en particular de las propuestas de limitación al uso del coche privado en estas áreas. Ahora se pretende poner el foco de atención en otros espacios de problemática singular: las carreteras de acceso a la capital, ¿Son sostenibles los accesos a Madrid?

Ya se comentó en aquel primer debate que la clave de los problemas de movilidad del centro está en los viajes radiales, principalmente los atraídos por el centro metropolitano desde los municipios periféricos. Y son dos las infraestructuras que los canalizan: las líneas ferroviarias, principalmente las de tren de cercanías -y también algunas prolongaciones de Metro- y las antiguas carreteras radiales, que con trazados en variante o no, y sucesivas ampliaciones de sección cuando ha sido posible, siguen canalizando flujos desmesurados de vehículos, en su inmensa mayoría coches privados.

Este debate se va a centrar sobre la sostenibilidad de esos accesos por carretera, sobre su compatibilidad con la calidad de vida en dos aspectos fundamentales, tanto en relación con el tejido urbano concreto en que se implantan, como en la ciudad en su conjunto.

Empezando por lo más concreto, esos antiguos trazados carreteros progresivamente han sido envueltos por el tejido urbano, cuyo crecimiento han potenciado ellos mismos por la accesibilidad que proporcionaban a los terrenos de su entorno. En la periferia metropolitana en general fue posible crear trazados alternativos -circunvalaciones- para rodear los núcleos urbanos, paliando el impacto en los mismos. En los tramos finales de aquellas carreteras, ya en Madrid, no siempre fue posible crear nuevos trazados en variante. Aunque las variantes en general han vuelto a ser englobadas por la urbanización, ha sido posible prever un encaje entre ambas que ha permitido suavizar -que no anular- el efecto barrera y los restantes impactos de la infraestructura.

Las circunstancias son muy distintas en algunos casos, especialmente cuando no fue posible crear variantes. El caso más singular, y por eso lo traemos al debate como ejemplo, es el de la N-5, que dista mucho de ser el "Paseo de Extremadura" como oficialmente aún se denomina. A partir del Alto de Extremadura, donde termina la corta variante -hoy subterránea- conocida como Avenida de Portugal, la carretera de Extremadura -como todo el

mundo la conoce- discurre por el barrio de Batán y el de Campamento, antes de entrar en la zona de cuarteles, aún hoy pendiente de destino. En esos barrios la carretera, con pretensión de autovía, desmentida por las condiciones de seguridad lamentables para los vehículos, y más aún para los peatones, discurre a metro y medio escaso de las fachadas de los edificios, a cuyos portales y locales se accede por una estrecha acera protegida por una destartada barandilla metálica.

En estos casos no puede considerarse a la "autovía" -dos calzadas de tres carriles más otro carril-bus (teórico)- sino como una barrera urbana "de libro", que divide físicamente a los barrios. Los peatones sólo puede sortearla por pasos subterráneos, estrechos y de baja altura y, hasta hace pocos años, mal iluminados. Son tan desagradables que muchos vecinos sólo los usan cuando es absolutamente imprescindible, por ejemplo cuando precisan llegar a la parada del autobús del "otro" lado. Y, cuando cae la noche, pasar por allí se considera por la mayor parte una arriesgada aventura.

Y los efectos sobre los vecinos no se limitan al efecto barrera. Como se puede suponer la proximidad de la carretera a las viviendas genera impactos ambientales considerables, principalmente gases nocivos y ruidos insoportables. Pero también intrusión visual y peligrosidad por la necesidad de cruzar incorporaciones y desvíos de vehículos en condiciones de muy escasa seguridad.

Precisamente para corregir esa situación, ante el ejemplo de la intervención municipal en la M-30 y en el tramo de Avenida de Portugal de la propia carretera, primeramente se solicitó por las entidades ciudadanas su soterramiento. Ante la continuada negativa, primero por el propio equipo municipal de Ruiz Gallardón, y luego por el actual, que alega -con razón- la inviabilidad financiera de acometer nuevas y ruinosas obras faraónicas, han planteado al Ayuntamiento la conversión de la "autovía" en una "vía urbana". Conocer esa propuesta y debatir sobre sus ventajas y los inconvenientes que plantea, es uno de los objetivos de este debate.

En cuanto a la función de los accesos carreteros como canales de movilidad radial, nos planteamos: ¿Tiene sentido que sean objeto de múltiples ampliaciones de capacidad, que se continúe potenciando la penetración masiva de coches en Madrid -incluso ampliando aún más su capacidad- cuando ya es comúnmente admitido que la ciudad, y en especial su centro, tienen una capacidad limitada para canalizar y estacionar coches sin deteriorar la calidad de vida hasta niveles insoportables, incluso para la propia salud de su población?

Y, si en una metrópoli de tal tamaño y estructura también es comúnmente aceptado que sólo el transporte público puede ofrecer alternativas eficientes al coche para los desplazamientos radiales, ¿qué se está haciendo -o se puede hacer- para potenciar la movilidad en transporte público en esos ejes carreteros? Porque no se puede olvidar que también son las infraestructuras que soportan la circulación de los autobuses que conectan Madrid con su alfoz. Y que no se puede hacer descansar todo el transporte público radial en los ferrocarriles, pues los autobuses presentan una utilidad más que complementaria, por cuanto pueden permeabilizar mejor los espacios urbanos periféricos. De hecho, en cifras absolutas la movilidad radial en autobús y en tren de cercanías son similares.

Se lleva mucho tiempo hablando de plataformas reservadas para el transporte público en esos ejes radiales, para así evitar al autobús la congestión que se produce en hora punta, y por consiguiente mejorar significativamente el servicio que prestan. De hecho, hace ya más de veinte años de la puesta en servicio de la calzada reversible BUS-VAO en la carretera de La Coruña que, combinada con el Intercambiador de Moncloa, supuso triplicar los viajeros del autobús en hora punta. Y posteriormente, con carácter más acotado pero también exitoso, se puede mencionar el carril reservado en el tramo final de O'Donnell, desde Doctor Esquerdo hasta la M-30. Y se sabe que hace diez o quince años el Ministerio de Fomento inició el proyecto de plataformas reservadas en todos sus ejes radiales, de cuyo desarrollo desistió posteriormente. Sin embargo, el pasado 31 de agosto se han anunciado nuevos proyectos de carriles reservados por el propio Ministro, que fue acompañado por el Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid y la Concejala de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de la capital, lo que parece augurar una interesante -y necesaria- coordinación entre Administraciones. Esperamos conocerlos en el nuevo debate.

Por último, para quién no lo conozca no hay que ocultar que en esta materia el Club ha tomado partido, el partido de la sostenibilidad. Por eso, con motivo de la información pública, el pasado mes de junio, del proyecto de "Variante de la Autovía A-1. Tramo: Enlace Autopista Eje Aeropuerto y Autopista R-2- Variante de El Molar" el Club presentó una alegación formal al ministerio de Fomento. La propuesta es una ampliación de capacidad de la A-1 consistente en dos actuaciones: un tramo de nueva autovía desde las proximidades del Aeropuerto hasta el Circuito del Jarama, y otro desde este punto hasta El Molar, donde la actual autovía se amplía -por sentido- con un carril y una vía de servicio. El Club considera que la actuación es inconveniente tanto porque ocasionaría impactos relevantes en su entorno natural, como porque abocaría a la penetración de más coches en Madrid. El Club propone que se estudie una alternativa basada en la creación de plataformas reservadas para autobuses -y si es posible, coches de alta ocupación- que mitigaría los impactos ambientales citados y conseguiría el objetivo de ampliar la capacidad de acceso, que no debe medirse en vehículos, sino en personas. Para más detalle se puede consultar la alegación completa en la página web del Club.

Madrid 7 de noviembre de 2017.