

 **ES EL  
MOMENTO**



unión comarcal Sur

Reivindicaciones recogidas en las distintas reuniones mantenidas con los conductores de las líneas de autobús, así como con diferentes trabajadores de polígonos industriales y usuarios de los transportes públicos en la zona sur de Madrid

**Secretaría de Movilidad**



unión comarcal Sur

- **Plan de movilidad conjunto de los polígonos industriales.**
- **Cerro de los Ángeles -**
  - Una parada está localizada en un carril de aceleración, por lo que es un problema de seguridad.
  - Cámping. Modificar paradas en A4 para evitar la incorporación brusca. Es muy peligrosa, porque salen directamente al carril de aceleración de la carretera de Andalucía, y tienen que pasar 4 carriles de golpe, si no quieren acabar en otra carretera. Una solución si se pudiese, sería quitar el quita-miedos que hay para que pudieran aprovechar ese trozo y que fuera más segura su salida.
- **Los Gavilanes.** Poner un servicio de autobuses al Polígono de Los Gavilanes. Actualmente no pasa ninguno, se quedan en una plaza sin entrar dentro del polígono, podría entrar alguno de los que hacen el servicio de la A4 (Pinto, Valdemoro...). Ya existe, enfrente de Brico Depot, la cabecera de la P2, por lo que sería relativamente sencillo alargar el servicio entrando por Los Gavilanes.
- **Servicio de lanzadera a la zona de Tecnogetafe y área industrial Andalucía.**

En este polígono, donde están, entre otras, Valeo, Flex, SM, llega el autobús 428, pero cuando lo hace los trabajadores y las trabajadoras ya han entrado porque llega a esa zona tarde, y para cogerlo para volver tienen que cruzar a pie un trozo que es peligroso.
- **Poner calmado en Polígono San Marcos y Carpetania, el tráfico va muy rápido.**
- **Getafe Industrial, estación. No apeadero.**

Y partiendo de esta base, en lugar de poner otra lanzadera desde Getafe Central, se podrían poner desde esta "estación":

  - Compartir lanzaderas desde Getafe Industrial. El apeadero de Renfe queda lejos de muchas empresas, una de las propuestas es que haya un autobús, tipo circular que lleve a los trabajadores desde el apeadero de Renfe a varios polígonos industriales, con lo que se fomentaría el uso del transporte público.
  - Y aprovechando que Airbus tiene lanzaderas, podrían ser compartidos.

- **Hospital. Lanzadera desde Getafe Central.**

Se podría habilitar el acceso hasta la misma puerta, porque ahora finaliza en la rotonda frente al hospital. Actualmente la L6 pasa cada 40' y va al hospital. No es interesante un autobús que tiene esos horarios.

Existe precedente en Madrid con el hospital de Vallecas, que, además es gratuito y funciona muy bien.

- **Plan de movilidad hospital**, con m 406, que pueda declararse calle y no carretera para que el Ayuntamiento pueda realizar ciertas obras, como por ejemplo cortar la mediana que hay en la vía de servicio para que los bomberos puedan salir y cruzar los carriles y no encontrarse con el "atasco" que siempre hay en la M-406.

- **Polígono El Lomo.**

Tiene acceso directo a la Carretera de Andalucía, y aquello es una pista de aterrizaje y de despegue.

El autobús que pasa por allí es el 421, en el que pueden ir, pero para la vuelta a Madrid tendrían que cruzar la carretera de Andalucía y no se puede cruzar. La gente que viene de Pinto no puede cruzar la carretera, y hay que decirle desde el principio al conductor que pare en esa parada, porque si no, no para.

Y desde allí, hay 4 Km de recorrido.

El autobús 421 viene desde Legazpi hasta Pinto.

Las propuestas que dan son:

-- Se debería poner paso a nivel –pasarela- en la carretera de Andalucía a la altura de la gasolinera.

-- Otro apeadero más que el de Getafe Industrial o mover el de Getafe Industrial para que esté más cerca de los polígonos.

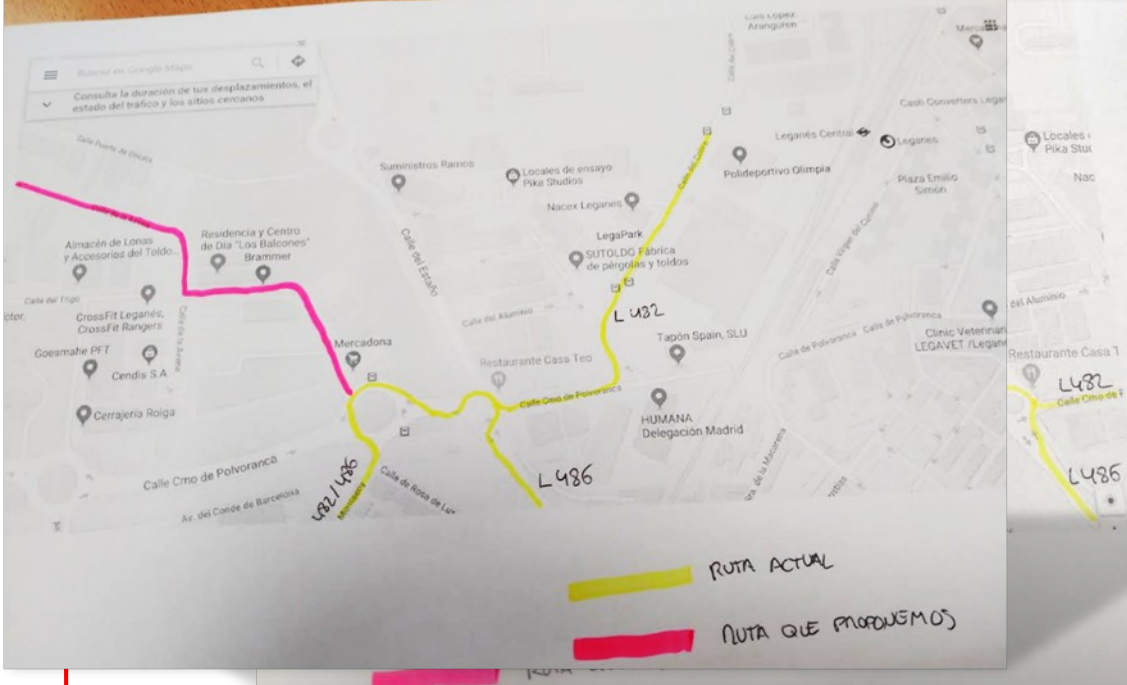
-- Habría que poner semáforos en la Avenida de John Lennon, pasan los coches muy deprisa.

-- Semáforos para la gente que cruza de los Angeles

-- Ramal de Metrosur que una El Casar con San Cristóbal.

## Leganés

- **Rotonda en Legatec.** Una vez hecha la rotonda, el siguiente paso es que los autobuses entren hasta la Universidad.
- **Legatec.** Hay un problema con ese área industrial, ya que tiene una única entrada y salida. Mientras se resuelve el problema de la rotonda, los autobuses llegan a la puerta de Legatec pero no entran hasta el final.  
Los autobuses son el 480, 484, 485, son los que paran en la carretera. (puerta de Legatec). El 485 Bis que el recorrido que tiene llega hasta el Parquesur, es únicamente un coche, no mueve apenas gente modificando muy poco el recorrido, podría entrar en Legatec, recorrerlo y terminar al fondo, haciendo cabecera . Y a la vuelta, sale de esa misma cabecera, y recorre el otro lado, saliendo por la misma entrada y yendo a la glorieta que la tiene al lado y entra de nuevo en Leganés. Y se daría servicio completo a ese área.
- **Bus desde Leganés al Polígono Prado Overa**  
A Prado Overa no va ninguna línea de autobuses, sólo los que van por la carretera de Toledo. Ninguno entra en el polígono.  
Y desde Leganés no hay nada. Como mucho, la 432 que se queda donde la fundición.  
Debería haber alguna línea de autobús que llegara desde Leganés hasta ese polígono, ya que está dentro de Leganés y no llega ninguna línea de esa localidad.
- **Modificar entrada a Polígono Butarque**  
Una Parte del polígono tiene metro en la Casa del reloj.  
Autobús 481 va por la parte de arriba, sale del hospital, Calle Doctor Flemming, Avda. del Museo, Calle Rey Pastor, Torres Quevedo. Hasta el Carrascal, --- Oporto, es una línea larguísima, de al menos una hora.  
488 parte de abajo del Carrascal, sale del campo del Getafe y llega hasta San Nicasio en Leganés. Debería modificarse esa parada de autobús, ya que está en un carril de aceleración y es peligroso. (cerca de Makro).
- **Ciudad del Automóvil.**  
No hay servicio de autobús, los trabajadores no tienen autobús para ir ni tampoco la gente que lleva sus coches a reparar. El autobús 485-Bis pasa por la calle central, entra y sale pero no tiene parada alguna y sigue camino al cementerio.
- **Polígono Industrial M-50 Sur,** en este polígono en el que hay varias empresas, no hay transporte público, tienen que ir con su coche propio porque si no tienes vehículo no puedes acceder a un trabajo allí.



de autobuses 482 y 486  
anca y el barrio de  
tobuses al llegar a la  
e desvía hacia el barrio  
an parte del polígono,  
os 1000 trabajadores.

Nosotros proponemos que estos autobuses se desvíen en la rotonda antes dicha hacia el polígono por la calle del trigo y posteriormente por la calle de la avena, luego otra vez por la calle trigo donde podrían poner una parada de autobús que es donde tiene la entrada peatonal el grupo Logista, luego a continuación podrían salir por la calle de la cebada para meterse al barrio de Valdepayos. Este cambio de trayecto no le llevaría mucho más de 5 minutos y las calles son anchas para que pasen los autobuses y se hagan paradas.

## Parla

- Sólo hay una estación de tren en toda la localidad, y en las horas punta está totalmente abarrotada de gente para ir a sus trabajos, ya que la mayoría de la población trabaja fuera de Parla. El colectivo de estudiantes, también sale del municipio, ya que no hay universidad y tienen que salir fuera a realizar sus estudios, por lo que a primera hora es muy complicado todo ese trasiego de gente.
- De la misma forma, el hospital no tiene parada de tren. Contando con la imposibilidad de que se realice una parada, se deberían poner varias lanzaderas (minibuses) que recorriesen el pueblo, ya que no hay otra forma de acceder que no sea en vehículo propio.
- Acceso a A4. Se ha recuperado esta carretera y debería autorizarse la utilización gratuita de esta autopista, quitándole el peaje a su paso por Parla.
- La A-42 Es una ratonera, se bloquean los accesos por la mañana.
- En el polígono industrial, donde están Mepat y Hexcell, no hay carril bici (sería muy interesante la instalación de uno), por lo que van muy pocos en bicis.  
Hay sólo un acceso y hay demasiada gente, con lo que se forman embudos considerables.
- El 471 tiene problemas porque el autobús va muy lleno, porque tiene muy poca frecuencia. Sólo va uno por la mañana y otro por la tarde, tienen solicitado que se quiten y que se pongan todo el día
- 462. Parla Km 19 (Carrefour (zona chalets, no lo coge nadie), va por el Lateral Cantueña / parada de tren / calle sin salida / recorrido C/.Calleja/ Getafe / hospital  
Total hora y media. MODIFICARLA  
Debería unir los dos hospitales, el de Parla y el de Getafe.
- En la línea que va a Illescas, para salir a la carretera (400 metros) en lugar de salir por el puente de arriba – que se cae - salir en el de más abajo.

## Pinto

- Unir San Marcos y Carpetania con Área Industrial Andalucía
- Unir Gavilanes con Las Arenas.
- La línea 471. sale de Pinto y es “eterna” además va totalmente saturada de gente.
- A Las Arenas, sólo llega la empresa Aisas.
- Uno de los temas más importantes sería dotar de nuevos accesos a la A4 que permitiesen una mejora considerable de las comunicaciones para las empresas del sector.
- Por otro lado, consideramos de vital importancia una petición que venimos haciendo durante meses desde las industrias del Área Empresarial Andalucía 1, junto con el resto del tejido industrial del municipio; insistimos en solicitarles su colaboración para la conclusión de las obras de finalización del Eje Pinto-Resinas en el municipio de Getafe ya que vez terminado podría llegar a convertirse en una gran arteria dinamizadora del transporte de mercancías y vehículos por estos municipios y hasta Madrid, afectando a todos los ayuntamientos por los que discurre este viario, a sus vecinos, empresas, industrias,... haciendo posible la implantación de nuevas zonas empresariales, La Carpetania II, y mejorando las existentes, en definitiva, aportando valor y riqueza a los municipios.
- También consideramos muy importante buscar algún tipo de solución imaginativa que haga concluir la circunvalación desde La Tenería hasta la M506 ya que así se podría evitar el tráfico de camiones pesados por el centro del municipio de Pinto, con las consiguientes ventajas para todos.
- Colaboración con la Administración Local para concluir la circunvalación desde La Tenería hasta la M-506 ya que así se podría evitar el tráfico de camiones pesados por el centro del municipio.
- El Área Empresarial Andalucía 1 de Pinto está rodeado de importantes vías de comunicación lo que se está utilizando por automovilistas ajenos a dicha área empresarial para sus traslados entre distintas zonas de la región. Debido a esto, creemos necesario la mejora de algunas de estas vías, como sería el caso de la terminación del Eje Pinto-Resinas a su paso por Getafe o la realización de una circunvalación por los nuevos desarrollos urbanísticos del municipio de Pinto y que mejoraría considerablemente el tráfico por el centro del núcleo urbano.
- Plan Activa Sur
- Y por último, y no menos importante, mejoras en el transporte público de la zona.

## Fuenlabrada

- Polígono Cobo Calleja: Apeadero en C3 y lanzadera al polígono
- La Línea 1 llega al Naranjo, la gente tiene que caminar hasta la parte de atrás del Naranjo. Va totalmente saturada, los autobuses van llenos, el parque Miraflores está colapsado totalmente.  
En hora punta hay un déficit tremendo de autobuses.  
No está compensada, a la ida (subida), va más o menos bien de tiempo, pero a la vuelta, tienen cuarenta y cinco minutos de bajada y les faltan diez minutos mínimo.  
No llega a la Cantueña.

Tienen la parada en el polideportivo Fermín Cacho, y de allí a la pasarela para cruzar hay más de 300 metros, por lo que la gente cruza la M-506 andando y en esa vía la gente va muy deprisa, de hecho hay instalado un radar

Se debería poner una Pasarela cerca de la parada por seguridad, ya que hay un restaurante al que acuden muchos trabajadores y cruzan la mencionada carretera.

- Parada autobuses de Fuenlabrada en Cobo Calleja  
Los representantes de Avanza comentan que la línea 461 que viene de Parla va saturada, que han pedido que se haga una ruta por el Cobo Calleja.



## Reivindicaciones hechas por los trabajadores de los autobuses que recorren Fuenlabrada

### **SALIDAS PISCINA – POLÍGONO SEVILLA**

#### **VALORACIÓN DE CARENCIAS EN ESTA LÍNEA:**

En los horarios laborables de invierno, se observan deficiencias en la distribución de los tiempos del trayecto de ida con respecto al de vuelta, a primeras horas de la mañana. No existe tiempo suficiente dentro de una conducción normal, para realizar el trayecto de vuelta, (que son 45 min.), teniendo que salir la mayoría de las veces tarde, si hay que ausentarse del puesto de conducción para necesidades fisiológicas.

Aparte el problema del aumento masivo de usuarios de la línea, (trabajadores a los polígonos, a los centros comerciales, etc.,) y un aumento importante del tráfico y retenciones en el parque Miraflores, hacen que vaya muy descompensada la línea en cuanto a frecuencias, con el consecuente trastorno para los usuarios de la línea que tienen que esperar entre 20 y 35 minutos en muchas ocasiones. Se necesitaría cuanto menos, un mayor control del S.A.E., para reducir las frecuencias en los horarios e introducir un autobús más en la línea, en hora punta del tráfico.

### **LÍNEA 2: CIRCULAR VERDE**

#### **VALORACIÓN DE CARENCIAS EN ESTA LÍNEA:**

Desde hace unos años y debido al aumento de usuarios en la línea y al tráfico, acompañado de una inexistente actualización de los horarios y frecuencias en trayecto, los conductores tienen que salir en muchas ocasiones sin el descanso pertinente entre trayecto y trayecto, incluso de cinco a diez minutos tarde cuando, por necesidades de ir al servicio hay que parar en cabecera. Se necesitaría a la mayor celeridad, un reajuste en los horarios y un mayor control en las frecuencias en los trayectos de línea.

### **LÍNEA 3: CIRCULAR ROJA:**

#### **VALORACIÓN DE CARENCIAS EN ESTA LÍNEA:**

En los horarios laborables de invierno, en los dos turnos de mañana y tarde, se experimente una falta de actualización en cuanto a los tiempos por vuelta. Los conductores para poder sacar tiempo para sus necesidades fisiológicas, la mayoría de las veces salen de 5 a 10 minutos tarde, del horario estipulado, con el consiguiente agravio para los usuarios de la Línea. Frecuencias entre los autobuses de la línea descompensadas. En definitiva, esta línea necesita más tiempo por vuelta, un control más eficiente del sistema S.A.E., el cual, haga que no vayan dos coches de la misma línea y sentido, a tres minutos de distancia y otros dos, a media hora.

**LÍNEA 5: NOCTURNO** \* La vuelta a cabecera del Naranjo se hace en 5 minutos (aproximadamente), fuera de servicio, desde la estación Renfe-central. A no ser, que algún usuario quiera subir directamente a la misma o alrededores como por ejemplo a los polígonos cercanos; a los cuales, se les permitiría el acceso al autobús con su abono correspondiente o billete sencillo, directamente a cabecera.