



CONSEJERÍA DE VIVIENDA,  
TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

# PLAN DE MOVILIDAD DE TRANSPORTE PÚBLICO

Obras de construcción del Intercambiador de Conde de Casal y conexión de Metro entre L6 y L11.

## ESTREMER

---

## 1. Introducción

Dentro de la estrategia de fomento del transporte público e intermodalidad de la Comunidad de Madrid se va a acometer uno de los grandes proyectos de infraestructuras en la ciudad de Madrid, que es la construcción del nuevo intercambiador de Conde de Casal, que permitirá optimizar el intercambio modal con Metro y los autobuses urbanos de Madrid a los viajeros procedentes o con destino los municipios del corredor de la A-3. Asimismo, se acometerán paralelamente los trabajos de ejecución de la prolongación de la línea 11 de Metro, que en un futuro efectuará parada en la estación de Conde de Casal, sumándose así una línea más a la ya existente de la línea 6 con correspondencia en el futuro intercambiador.

La nueva estación de la línea 11 de Metro se situará en la cota más baja de todo el conjunto de intercambio modal, formando parte de la misma estructura el paso inferior de vehículos que conecta la Avenida del Mediterráneo con la A-3 bajo la plaza de Conde de Casal. Por encima de estos niveles subterráneos, ya a cota de superficie, estará ubicado el nuevo intercambiador.



La ejecución de las obras originará una afección temporal muy importante a las líneas de autobús que realizan parada o tienen cabecera en Conde de Casal, tanto de EMT como de la red de interurbanos del corredor de la A-3 que se ha analizado y procurado minimizar dentro de lo posible.

La fecha prevista de comienzo de las obras es el 17 de febrero de 2025, con una duración estimada de dos años.

## 2. Afección al transporte público. Líneas de autobús interurbano

Los municipios de la Comunidad de Madrid afectados, además del propio municipio de Madrid, son:

Rivas Vaciamadrid, Arganda del Rey, Campo Real, Tielmes, Valdilecha, Carabaña, Orusco de Tajuña, Ambite, Morata de Tajuña, Chinchón, Colmenar de Oreja, Belmonte de Tajo, Mejorada del Campo, Velilla de San Antonio, Valdelaguna, Perales de Tajuña, Villarejo de Salvanes, Valdaracete, Brea de Tajo, Fuentidueña de Tajo, Villamanrique de Tajo y Estremera.

Para entender el sistema de transporte en estos municipios se ha analizado, en primer lugar, las distintas ubicaciones de las cabeceras de las líneas (**15 diurnas y 3 nocturnas**):

- Las líneas 312, 312A, 313, 326, 331, 332, 333, 334, 336, 337, 339, 341, N301, N302 y N303 tienen su cabecera en Conde de Casal.
- Las líneas 351, 352 y 353 tienen cabecera en la calle Ronda de Atocha (Estación de autobuses de Ruiz)

Asimismo, se agrupan por municipio y empresa, para una mejor gestión y entendimiento:

- Líneas con Rivas Vaciamadrid, Morata de Tajuña, Chinchón, Colmenar de Oreja, Belmonte de Tajo y Valdelaguna: 331, 332, 333, 334, 336, 337, 339, N301 y N302 (LA VELOZ)
- Líneas con Arganda del Rey, Campo Real, Tielmes, Valdilecha, Carabaña, Orusco de Tajuña y Ambite: 312, 312A, 313, 326 y N303 (ARGABUS-ALSA)
- Línea con Mejorada del Campo y Velilla de San Antonio: 341 (AVANZA)
- Líneas con Perales de Tajuña, Villarejo de Salvanes, Valdaracete, Brea de Tajo, Fuentidueña de Tajo, Villamanrique de Tajo y Estremera: 351, 352 y 353. (Empresa RUIZ)

### 2.1. Modificación de itinerarios de líneas interurbanas

#### 2.1.1. Segregación de líneas según su cabecera en Madrid:

El planteamiento utilizado para el diseño de alternativas se basa en el tiempo de viaje que supondría llegar a Madrid en las condiciones de afección de la obra así como en la accesibilidad a otros modos de transporte que permitan continuar el viaje hasta los destinos finales correspondientes.

Se ha realizado la distribución de las líneas por grupos según los municipios a los que atienden, de forma que las terminales estén agrupadas zonalmente para facilitar la información y accesibilidad a los viajeros. Asimismo, se han tenido en cuenta las limitaciones de carga que hayan de absorber otros modos de transporte, Metro fundamentalmente, así como las restricciones de espacio en la vía para poner cabeceras o las dificultades de acceso de los autobuses a los diferentes viarios urbanos.

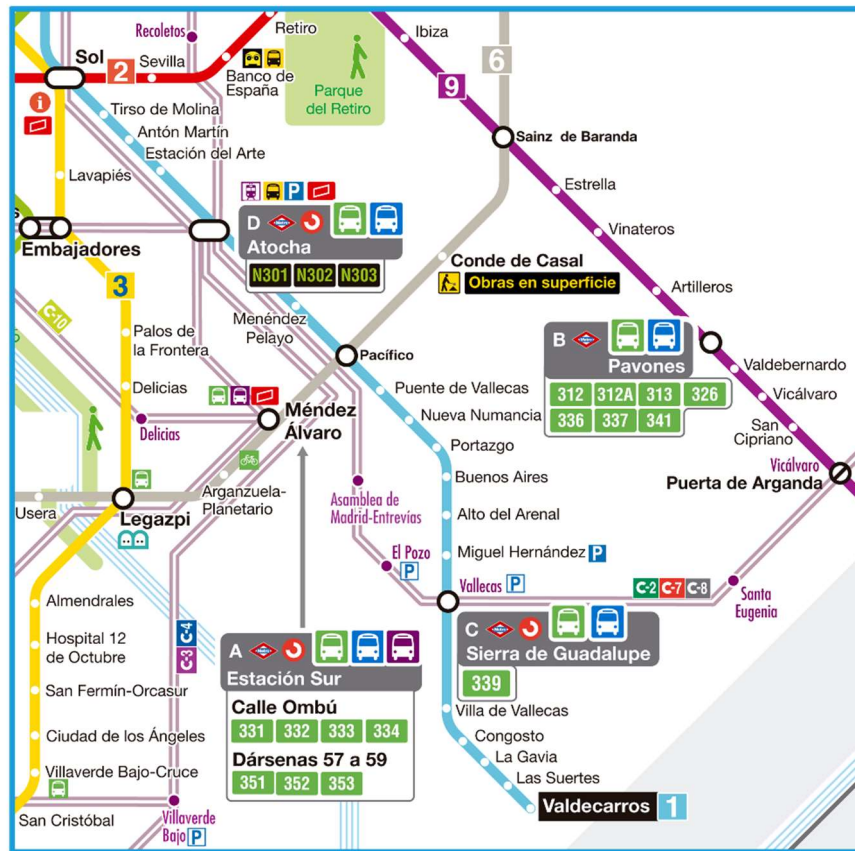
Se ha realizado una simulación con el modelo de transporte público del CRTM considerando el servicio de todas esas líneas para ver, de forma independiente, la carga que generaría en otros modos de transporte público. Con los resultados obtenidos se plantea la distribución de las líneas en las ubicaciones siguientes:

- Estación Sur-Méndez Álvaro
- Calle Ombú (Estación Sur-Méndez Álvaro)
- Área Pavones
- Sierra de Guadalupe
- Atocha



Esquema general de ubicaciones de líneas





Plano de metro y cercanías con las ubicaciones de las cabeceras de líneas de autobús interurbano.

### 2.1.1.1. Estación Sur-Méndez Álvaro

Se considera que las líneas que actualmente tienen cabecera en Atocha, lleguen a la Estación Sur debido a que acortar las mismas no permitiría ofrecer más servicio a los usuarios. Asimismo, se evita cargar más la línea 9 de Metro y permite distribuir especialmente las cabeceras para que no haya tanta concentración de autobuses en un mismo punto, que pudiera generar molestias para el entorno.

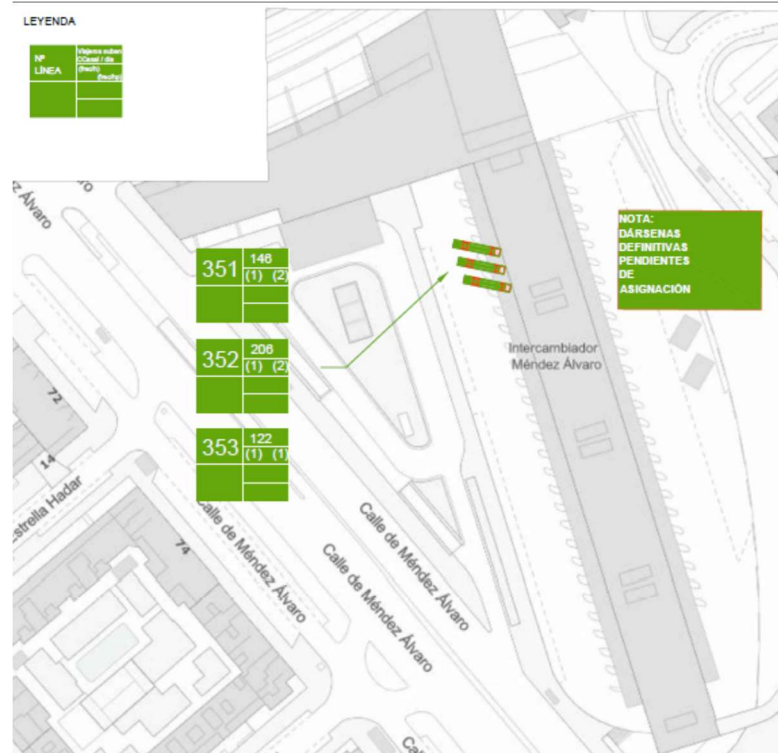
Las líneas afectadas quedarán de la forma:

- 351, Madrid (Méndez Álvaro) – Estremera- Barajas de Melo
- 352, Madrid (Méndez Álvaro) – Fuentidueña- Tarancón
- 353, Madrid (Méndez Álvaro) – Villamanrique – Santa Cruz

En este nodo existe conexión con la línea 6 de Metro y con las líneas de Cercanías C1, C10 y C5, así como con otras líneas de autobús urbano de EMT:

- 102, Estación de Atocha – Estación El Pozo
- 113, Méndez Álvaro – Plaza de Ciudad Lineal
- 148, Plaza del Callao – Puente de Vallecas
- 152, Avenida de Felipe II – Méndez Álvaro

- N11, Plaza de Cibeles – Madrid Sur



Esquema de ubicación de cabeceras en el interior de Estación Sur

Estas líneas no tienen tanta frecuencia como otras del corredor, pudiendo realizar su descarga de viajeros en el interior de la Estación Sur, sin afectar negativamente a su operativa. No obstante, será necesario habilitar una zona de regulación de autobuses en el exterior de la estación, en la calle Ombú. En días laborables se pueden acumular entre 2 y 3 autobuses, sin embargo, en fines de semana podrían acumularse hasta 4 autobuses, por lo que sería necesario 3-4 posiciones para regular, para poder mantener los horarios de forma adecuada.

Se prevé que haya un solape entre la duración de las obras del Intercambiador de Conde de Casal en cuestión y las de automatización de la línea 6 de Metro, lo que supone que estas líneas quedarían sin conexión a la línea de Metro, aunque se dispondrá de un servicio sustitutorio de autobús que realizará el recorrido del tramo de metro cortado durante ese periodo.

### 2.1.1.2. Calle Ombú (estación Sur-Méndez Álvaro)

Las cabeceras de las líneas de Rivas Vaciamadrid (331, 332, 333, 334) se ubicarán en la calle Ombú, habiendo descargado a los viajeros previamente en la misma calle junto a la entrada a la Estación Sur, para facilitar el trasbordo tanto a la línea 6 metro como a las líneas de Cercanías C1, C10 y C5.

Estas líneas procedentes del municipio de Rivas Vaciamadrid pasarán a denominarse:

- 331, Madrid (Méndez Álvaro) – Rivas (Santa Mónica) – Rivas Futura
- 332, Madrid (Méndez Álvaro) – Rivas Pueblo

- 333, Madrid (Méndez Álvaro) – Rivas (Bellavista)
- 334, Madrid (Méndez Álvaro) – Rivas Futura

También existe en las proximidades varias pardas de líneas urbanas de EMT que permitirán una mayor dispersión de los usuarios:

- 102, Estación de Atocha – Estación El Pozo
- 113, Méndez Álvaro – Plaza de Ciudad Lineal
- 148, Plaza del Callao – Puente de Vallecas
- 152, Avenida de Felipe II – Méndez Álvaro
- N11, Plaza de Cibeles – Madrid Sur



Esquema de ubicación de cabeceras en calle Ombú

Se prevé que haya un solape entre la duración de las obras del Intercambiador de Conde de Casal en cuestión y las de automatización de la línea 6 de Metro, lo que supone que estas líneas quedarían sin conexión a la línea de Metro, aunque se dispondrá de un servicio sustitutorio de autobús que realizará el recorrido del tramo de metro cortado durante ese periodo.

A continuación, se presenta el plano zonal donde se pueden identificar las cabeceras de las líneas interurbanas, así como la distribución de las ubicaciones de las conexiones disponibles con el resto de modos.



Plano Zonal Méndez Álvaro

### 2.1.1.3. Área Pavones

Se ha considerado la zona de la Av. de la Fuente Carrantona, junto a la estación de metro de Pavones (Línea 9) y el Área intermodal de Pavones, como una zona adecuada para ubicar las diferentes cabeceras y terminales de las líneas 312, 312A, 313, 326, 336, 337 y 341.

En el área intermodal de Pavones realizarán la carga, cada una en una dársena, las líneas:

- 313, Madrid (Pavones) – Valdilecha
- 341, Madrid (Pavones) – Mejorada del Campo- Velilla de San Antonio.

Las terminales de carga de las líneas de Arganda del Rey, 312, 312A, se ubican en la Avenida de la Fuente Carrantona, en una única posición.

- 312, Madrid (Pavones) – Arganda (El Mirador)
- 312A, Madrid (Pavones) – Arganda (El Mirador) por La Poveda

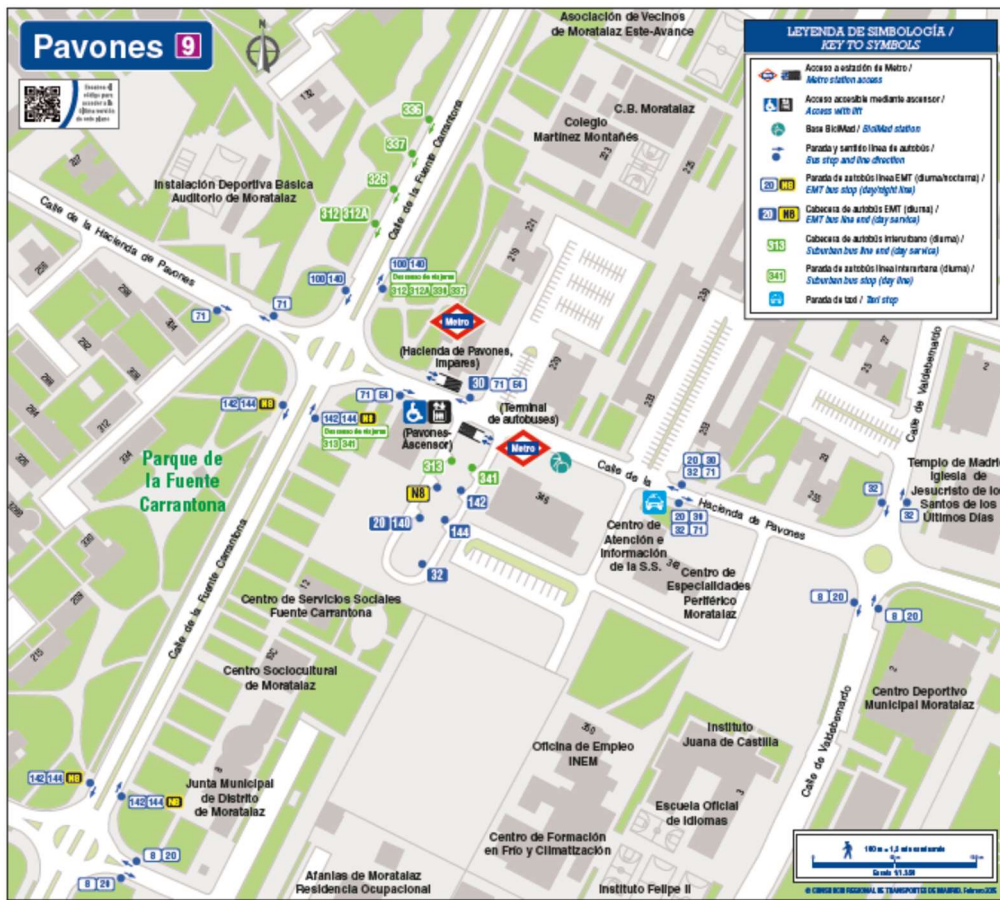
Las líneas 326, 336 y 337 ubicarán sus cabeceras en la Av. de la Fuente Carrantona, ocupando una posición cada una.

- 326, Madrid (Pavones) – Mondéjar - Driebes
- 336, Madrid (Pavones) – Morata de Tajuña
- 337, Madrid (Pavones) – Chinchón - Valdelaguna

En esta zona además de la línea 9 de metro existen varias líneas urbanas de EMT que aportan alternativas de dispersión a los usuarios de las líneas interurbanas, que son:



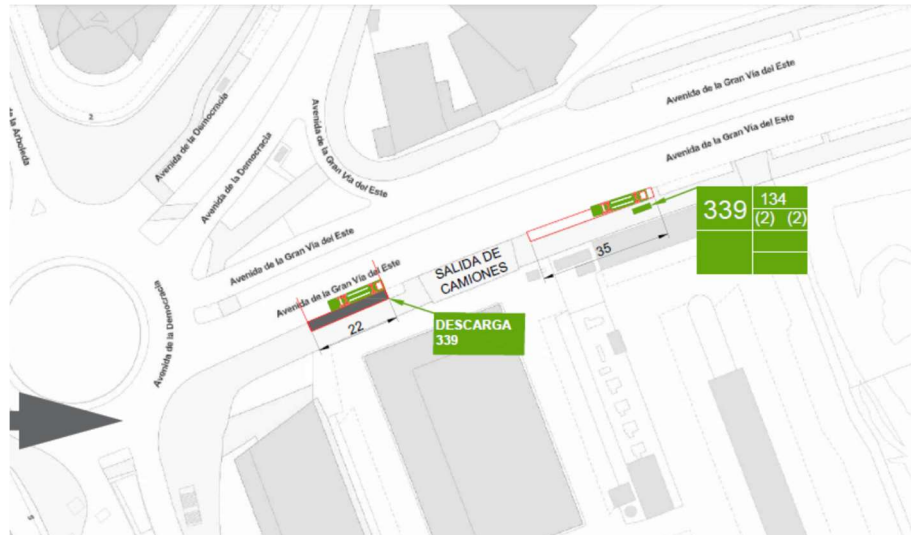
- 20, Puerta del Sol – Sevilla – Pavones
- 30, Avenida de Felipe II – Pavones
- 32, Plaza de Jacinto Benavente - Pavones
- 71, Plaza Manuel Becerra – Puerta de Arganda
- 100, Moratalaz – Valdeberribas
- 140, Pavones - Canillejas
- 142, Pavones – Ensanche de Vallecas
- 144, Pavones - Entrevías
- E4, Avenida de Felipe II - Valdebernardo



Plano zonal Pavones

#### 2.1.1.4. *Sierra Guadalupe*

La línea 339 “Madrid (Conde de Casal) – Valdemingómez” se propone sea modificada para localizar su cabecera en la Gran Vía del Este, junto a la estación de metro de Sierra de Guadalupe (Metro L1) y estación de Cercanías “Vallecas” (Líneas C2, C7, C8a y C8b). En esta zona se ha utilizado en anteriores ocasiones con motivo de cortes de metro de la L1.



Esquema de ubicación de cabecera en Av. Gran Vía del Este

Existen asimismo numerosas conexiones de líneas urbanas de EMT cercanas a la cabecera de esta línea:

- E, Plaza del Conde de Casal – Sierra de Guadalupe
- H1, Sierra de Guadalupe – Hospital Infanta Leonor
- T31, Estación El Pozo – Sierra de Guadalupe
- 54, Estación de Atocha - Congosto
- 58, Puente de Vallecas – Barrio de Santa Eugenia
- 103, Estación El Pozo - Ecobulevar
- 130, Villaverde Alto - Vicálvaro
- 142, Pavones – Ensanche de Vallecas
- 143, Plaza de Manuel Becerra – Villa de Vallecas



Plano zona de Sierra de Guadalupe

### 2.1.1.5. Atocha

Las líneas nocturnas N301, N302 y N303, así como los servicios nocturnos de viernes, sábados y vísperas de festivo de las líneas diurnas (337 y 352), requieren de un análisis específico debido a la singularidad de las mismas. Así se prevé la modificación de sus itinerarios de forma que se prolonguen hasta el Área intermodal de Atocha, junto a la estación de Cercanías, para permitir así una intermodalidad efectiva.

Esta prolongación si bien afecta a los tiempos de recorrido siendo probable que los horarios hayan de ser ajustados, se considera adecuada para cubrir las horas en las que el Metro no presta servicio.

Las líneas nocturnas quedan de la forma:

- N301, Madrid (Atocha) – Rivas (Covibar) – Rivas Futura
- N302, Madrid (Atocha) – Rivas Pueblo
- N303, Madrid (Atocha) – Arganda del Rey.



Plano zonal de Atocha

### 2.1.2. Desagregación de las líneas según municipio:

- Rivas Vaciamadrid: Calle Ombú (Méndez Álvaro), 331, 332, 333, 334
- Morata de Tajuña: Pavones, 336, 337
- Chinchón: Pavones, 337
- Colmenar de Oreja: Pavones, 337
- Belmonte de Tajo: Pavones, 337
- Valdelaguna: Pavones, 337
- Arganda del Rey: Pavones, 312, 312A, 313, 326
- Campo Real: Pavones, 313
- Tielmes: Pavones, 326
- Valdilecha: Pavones, 313
- Carabaña: Pavones, 326
- Orusco de Tajuña: Pavones, 326
- Ambite: Pavones, 326
- Mejorada del Campo: Pavones, 341
- Velilla de San Antonio: Pavones, 341
- Perales de Tajuña: Estación Sur Méndez Álvaro, 351, 352, 353
- Villarejo de Salvanés: Estación Sur Méndez Álvaro, 351, 352, 353
- Valdaracete: Estación Sur Méndez Álvaro, 351
- Brea de Tajo: Estación Sur Méndez Álvaro, 351



- **Fuentidueña de Tajo:** Estación Sur Méndez Álvaro, 352, 353
- **Villamanrique de Tajo:** Estación Sur Méndez Álvaro, 353
- **Estremera:** Estación Sur Méndez Álvaro, 351
- **Madrid:** Sierra de Guadalupe, 339

### 3. Afección al transporte público. Metro de Madrid

Las líneas de metro que pueden verse más afectadas en el entorno de las obras son la línea 9A, 9B, 1 y 6, ya sea porque los viajeros busquen alternativas diferentes a su viaje, ya sea por las modificaciones analizadas de los itinerarios de las líneas interurbanas.

#### 3.1. Línea 1

En el tramo más cargado en hora punta viajan 8.671 viajeros. Se prevé la disposición de 37 trenes que llevan ya un refuerzo sobre los trenes del año anterior. lo que proporciona una capacidad remanente de 2.291 viajeros/hora con grados de ocupación del 79%.

Esta capacidad se prevé suficiente para absorber la demanda de hora punta de la línea 339 que se prevé finalizar en la estación de Sierra de Guadalupe, así como la demanda de la línea 326 que ubicará su cabecera en el entorno de la estación de Alto del Arenal. El incremento estimado según el modelo de simulación asciende a unos 190 viajeros en hora/ hora punta.

#### 3.2. Línea 9A

Actualmente en el tramo más cargado la intensidad es de 8.360 viajeros en hora punta. Se prevé poder disponer en enero de 23 trenes que permitan ofrecer una capacidad remanente de 4.799 viajeros/hora con grados de ocupación del 64% en la situación actual.

En la simulación de transporte público realizada en el CRTM se observa que, aunque la línea es capaz de absorber la demanda de los viajeros de autobús interurbano que accederían en Pavones. Así el tramo Estrella- Sainz de Baranda vería incrementada su intensidad diaria en algo más de 6.960 viajeros /día. Aplicando el factor de hora punta estimado supondría un incremento en torno a los 1.300 viajeros en hora punta, que la línea es capaz de absorber.

#### 3.3. Línea 9B

Actualmente el tramo más cargado en hora punta tiene una intensidad de 2.720 viajeros, con una capacidad remanente de 1.451 viajeros/h. Se alcanza un grado de ocupación del 65% en franja de hora punta, si bien puede producirse en algunos trenes una situación no deseada que incide de forma significativa en el confort del viaje debido a la distribución irregular que conlleva la afluencia de viajeros.

En la solución propuesta se estima, a través de la simulación realizada, que el tramo más cargado en la línea 9B sea Rivas Urbanizaciones-Puerta de Arganda. Este tramo vería incrementado su intensidad diaria en algo más de 2.550. Aplicando el factor de hora punta estimado supondría un incremento en torno a los 610 viajeros/hora punta, lo que no sobrepasaría la capacidad remanente (1.451 viaj./hp) de los 7 trenes actuales.

### 3.4. Línea 6

Por su parte, la línea 6 perdería viajeros (-17.000 via./día) por la supresión de paradas de autobús en el entorno de la estación de Conde de Casal. La estación de Conde de Casal tiene actualmente una demanda de 22.000 viajeros subidos/día de los cuales, aproximadamente el 50% proviene el autobús urbano e interurbano.

## 4. Afeción al transporte público. Cercanías RENFE

En el entorno del corredor afectado se encuentran varias paradas de Cercanías RENFE pertenecientes todas al eje de las líneas C2, C7 y C8.

La parada más cercana a la estación de Santa Eugenia, tiene una media de 500 viajeros subidos/día en la parada de las líneas interurbanas sentido salida de Madrid, provenientes en gran medida de esta estación. En el diseño de las alternativas se ha tenido en cuenta esta demanda de viajeros para evitar la supresión de esta parada y permitir así ese trasbordo al modo ferroviario igual que se hace ahora.

Con la solución adoptada de redistribución de las líneas interurbanas y según la simulación de transporte público se obtiene que, se produce un incremento de unos 3.200 viajeros/día, que se concentran en las líneas del corredor del Henares (líneas C2, C7 y C8), en el tramo comprendido entre las estaciones de Vicálvaro y Atocha. *(en su mayoría, se trataría de la redistribución de viajes del corredor A-3 que acceden a través de la línea 9B de metro en Puerta de Arganda)* Con un incremento en torno a los 300/400 viajeros en hora punta.

Se prevé reubicar la cabecera de la línea 339 cerca de la estación de Cercanías de Vallecas, pero no se considera que esto suponga un incremento de demanda reseñable que pueda afectar a la capacidad en este punto, debido al número medio de viajeros de la citada línea, tanto en hora punta como a lo largo del día.

## 5. Afeción al transporte público. Líneas de EMT

Son 7 líneas afectadas (6 diurnas y 1 nocturna), de las que 3 tienen su cabecera en Conde Casal: 14, 145 y E y 4 son pasantes: 32, 63, 143 y N9.

Estas líneas verán modificados sus itinerarios y cabeceras en el entorno de Conde de Casal. Las afecciones están previstas para la fase 2 de las obras (junio-25). A mediados del mes de febrero, se suprimirán las paradas de paso situadas en el tablero de la avenida del Mediterráneo (nº4539-2603), y la cabecera de la línea universitaria E se trasladará a la parada nº8367 situada en el cuenco de la Pza. Conde de Casal.

## 6. Campaña de comunicación

El CRTM va a realizar una campaña de comunicación de las alternativas de transporte público para los municipios afectados. Estará disponible en la web [www.crtm.es](http://www.crtm.es) la información actualizada.

## 7. Seguimiento plan de movilidad

Una vez comiencen las obras está previsto realizar un seguimiento de este plan de movilidad para ajustar y/o mejorar el mismo, en el caso de que sea necesario.

## 8. Conexiones de Estremera durante las obras.

El municipio de Estremera dispone de las siguientes líneas de transporte de viajeros por carretera interurbanas con Madrid y otros municipios de la Comunidad.

### Línea interurbana con Madrid

- 351, Madrid (Estación Sur) – Estremera – Barajas de Melo

### Línea interurbana con otros municipios

- 350A, Arganda del Rey (Hospital) – Estremera
- 355, Fuentidueña de Tajo – Centro Penitenciario - Estremera