

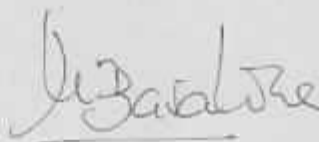
D. Ángel Lomas García
Asociación de Vecinos NUDO SUR

ASUNTO: Respuesta a alegaciones recibidas durante el periodo de información pública al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Madrid.

Adjunto le envío el Informe sobre las alegaciones recibidas en consulta pública del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid, en el cual se detallan las respuestas a las mismas así como las modificaciones del texto final que hayan tenido lugar como consecuencia de dichas alegaciones.

Aprovecho la ocasión para agradecerle su participación en este proceso e informarle de que, transcurrido el trámite de información pública, el Plan ha sido aprobado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid el 4 de diciembre de 2014.

Madrid, 5 de diciembre de 2014
La Directora General de Sostenibilidad y
Planificación de la Movilidad



Elisa Barahona Nieto

1.2.- Solicito que en el estudio sobre las reservas de taxis existentes sea realizado por agentes de la policía municipal o en su caso, por agentes de la movilidad pero en ningún caso por personas o empresas con intereses propios.

Se desestima. El estudio indicado se está realizando por técnicos municipales, ayudados en la inspección por agentes de Movilidad y controladores del SER. La actuación de inspección se limita a la recogida de datos en calle, sin ninguna intervención en la interpretación de los datos ni en la toma de decisiones, por lo que no da lugar a ningún conflicto de intereses.

1.3.- Solicito que en el PMUS se incluya la realización de un estudio sobre las facilidades a la circulación de los autotaxis por ejemplo en el Paseo de las Delicias, de la Plaza Beata a Plaza de Legazpi, cruce de Gran Vía a Jacometrezo, etc....

Se desestima. El PMUS establece principios generales y líneas de actuación, dentro de las cuales se incluye la potenciación del uso del transporte público, no pudiendo descender un documento de carácter estratégico a actuaciones tan concretas.

En cualquier caso los Servicios Técnicos del Ayuntamiento en sus diversas Áreas llevan a cabo el análisis de las circunstancias del tráfico de manera continua para proponer las medidas más adecuadas a las circunstancias.

2.- Alegaciones Asociación de Vecinos NUDO SUR

La alegación presentada por **D. Angel Lomas García, en nombre de la Asociación de Vecinos "Nudo Sur"** fue registrada el 26 de julio de 2014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal:

2.1.- En Materia de Movilidad Peatonal

2.1.1.- Debe recoger medidas concretas para abordar este problema con plazos concretos. Es importante que estas medidas sean acordadas con las entidades vecinales.

Se desestima. De acuerdo a lo indicado en la Introducción del PMUS: "El Plan, desde su marcado carácter estratégico, define prioridades, define actuaciones tipo, establece escenarios futuros y señala las consideraciones necesarias en su aplicación que permitan alcanzar los objetivos en los plazos deseados. Del mismo modo, establece el mecanismo de seguimiento que permitirá la evaluación y revisión continua del plan, contemplando la posibilidad de corregir desviaciones o reformular objetivos en una permanente adaptación a entornos dinámicos". Las actuaciones concretas no son objeto de este documento, sino del trabajo diario de los distintos Servicios Técnicos del Ayuntamiento, que tendrán siempre en cuenta en dicho trabajo, los principios generales establecidos en el PMUS.

2.1.2.- Debe recoger la adecuación de las aceras con un ancho menor al establecido mediante rejillas en los alcorques.

Se estima. En cuanto a la protección de los alcorques en una práctica que ya realiza el Ayuntamiento en todas aquellas actuaciones que puede llevarse a cabo, no obstante se recogerá en el documento dentro de la medida 5 MEJORA DE LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS PEATONALES POR TIPO DE VÍA.

2.2.- En Materia de Fomento del Transporte Público.

2.2.1.- Debe estudiar otras medidas que podrían complementar la oferta de transporte público como el tranvía.

Se desestima, porque el PMUS está fundamentado en medidas de gestión no en grandes inversiones en infraestructuras.

2.2.2.- Creación de un bulevar con tranvía Legazpi-Atocha-Cibeles-Cahamartín.

Se desestima, porque el PMUS está fundamentado en medidas de gestión no en grandes inversiones en infraestructuras.

2.2.3.- Debe contemplar el aspecto social de esta movilidad con la creación de un abono social de transporte para los colectivos más desfavorecidos.

2.2.4.- Debe contemplar la reducción de las frecuencias ampliadas y la recuperación de líneas suprimidas, teniendo en cuenta la dimensión social del transporte público y no sólo la eficacia económica en la gestión de líneas sino también de reequilibrio territorial y social.

Se desestima y se procede a dar traslado al Consorcio Regional de Transportes de Madrid de la petición realizada en la alegación 2.2.3 Y 2.2.4, dado que depende de otra Administración Pública como es la Comunidad de Madrid.

Por otra parte el Consorcio tiene previsto realizar un estudio sobre el marco tarifario de Transporte Público de la Comunidad de Madrid, que básicamente no ha variado desde 1986. Este estudio analizará las pautas de movilidad actuales, la situación financiera del sistema, reclamaciones, y en fin, información y datos de todo tipo para hacer propuestas y revisar desde la zonificación establecida, la introducción de nuevos títulos, la posibilidad de introducir diferencias tarifarias, etc., todo ello además apoyado por las posibilidades que ofrece la nueva TTP.

2.2.5.- Implicación del sector privado.

Se desestima. En la medida 15 IMPULSO A LA IMPLICACIÓN DEL SECTOR PRIVADO A LA MOVILIDAD se incluyen acciones que recogen la alegación indicada:

92. REGULACIÓN DE LA MOVILIDAD E NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS.

93. REALIZACIÓN DE PLANES DE MOVILIDAD EN ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA Y DE SU SEGUIMIENTO.

94. PROMOCIÓN DE PLANES DE MOVILIDAD DE EMPRESA.

95. IMPULSAR LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA EN EL DESARROLLO DE INSTRUMENTOS PARA LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

2.2.6.- Concreción en el impulso de creación de nuevas paradas en el transporte de cercanías.

Se desestima. Corresponde a Adif, dependiente del Ministerio de Fomento, como responsable de estas infraestructuras, considerar esta propuesta, por lo que se procede a darle traslado de la misma.

El PMUS dentro de las competencias que ostenta el Ayuntamiento tiene vocación de servir como punto de partida para analizar y estudiar, junto con Adif y el CRTM la mejora de la

conectividad entre los distintos municipios y barrios perimetrales de la ciudad. De dicho estudio se obtendrá la ubicación de nuevas paradas.

2.2.7.- Contemplar alguna acción concreta para favorecer la conclusión del plan de intercambiadores de transporte.

Se desestima. El organismo competente para resolver este tema es el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, dependiente de la Comunidad de Madrid, por lo que se le da traslado de la petición realizada en esta alegación. No obstante existen dos acciones en el PMUS, dentro de la acción 8 MEJORA DE LAS CONDICIONES DE INTERMODALIDAD, que contemplan esta alegación.

44. PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO DE NUEVOS INTERCAMBIADORES.

45. PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO DE NUEVAS ÁREAS INTERMODALES.

2.3.- En materia de movilidad ciclista.

2.3.1 Implantación del BiciMad a los puntos de intercambio de transporte de Madrid.

Se estima. En la acción 19. ANÁLISIS DEL USO DEL SERVICIO PÚBLICO DE ALQUILER DE BICICLETAS, se explica que a la luz del funcionamiento de la 1ª fase del sistema, se podrá plantear la ampliación del ámbito de la bicicleta pública hasta la fase 2 definida en estudios previos, alcanzando las 3.300 bicicletas. Si bien dentro de esta ampliación se consideran fundamentales los puntos de intercambio de transporte, se procede a modificar el texto del Plan para reseñarlo de forma expresa.

2.3.2. Implantar el Coste 0 de los primeros 30 minutos de uso del BiciMad.

Se desestima. Las experiencias compartidas con otras ciudades demuestran que esta medida es ineficiente por dos razones fundamentales: El usuario captado es mayoritariamente peatón y se produce un fuerte desequilibrio en la gestión, con usos innecesarios.

2.3.3. Propuestas de eliminación de puntos negros que obligan al ciclista a invadir espacios peatonales para evitar peligros o desplazamientos ilógicos.

2.3.4. Propuesta de creación de un carril-bici en el Paseo de las Delicias, de Legazpi a Atocha.

Se desestiman las alegaciones 2.3.3 y 2.3.4. Las propuestas concretas para eliminar puntos negros en cualquier modo de movilidad, o creación de nueva infraestructura ciclista, son el objeto del trabajo cotidiano de los distintos Servicios Técnicos del Ayuntamiento, el cual se registrará por los principios generales establecidos en el PMUS.

2.4.- En materia de movilidad en vehículo privado a motor.

2.4.1 Limitación estricta del tráfico en la zona central de la ciudad, mediante la selección del parque móvil que puede circular en determinadas áreas de la ciudad, sin peajes económicos directos que perjudiquen a una parte de la sociedad más que a otra.

Se desestima. La limitación del tráfico en la zona central de la ciudad está prevista a través de la creación de nuevas Áreas de Prioridad Residencial, contempladas en el PMUS en su acción 57. GESTIÓN DE LAS VÍAS MEDIANTE CREACIÓN DE NUEVAS ÁREAS DE PRIORIDAD RESIDENCIA.

- 2.4.2 Reducción más radical y ambiciosa de la velocidad de circulación en todo el ámbito urbano, sumándose a la iniciativa europea 30 km/h por unas calles más habitables.

Se estima parcialmente. Se está a la espera de la publicación del nuevo Reglamento General de Circulación por la DGT, para tener una base legal que permita adoptar al Ayuntamiento medidas más restrictivas en cuanto a la velocidad.

- 2.4.3 Que los trazados de nuevos viarios en nuevas zonas residenciales tengan en cuenta la limitación al vehículo privado y la reducción de velocidad.

Se desestima. En la acción 41. ESTABLECIMIENTOS DE CRITERIOS DE INTERVENCIÓN URBANÍSTICA PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD PEATONAL EN EL ENTORNO URBANO se indica que: "La intervención en la ciudad ha de estar guiada por un objetivo global de mejora de las condiciones que garanticen la calidad de vida, incluyendo entre ellas la integración de la Accesibilidad Universal. En el entorno urbano, la mejora supone incidir con actuaciones sobre el espacio urbano de uso público como las calles, plazas y parques, reforzando el valor del peatón y de su circulación en condiciones de seguridad y accesibilidad y reduciendo el uso del vehículo privado."

- 2.4.4 Que se articulen medidas automáticas de limitación de tráfico siempre que se superen de manera continuada los umbrales de contaminación en un área determinada.

Se desestima. El Instrumento adecuado para articular dichas medidas no debe ser el PMUS. El Ayuntamiento de Madrid, ha aprobado de forma inicial el Protocolo de Medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, en la reunión de la Junta de Gobierno de 17 de julio de 2014, y lo ha sometido al necesario periodo de información pública, encontrándose próxima a adopción definitiva. Es en este documento en el que se establecen las medidas, especialmente de restricción de tráfico, que se aplicarán en caso de ocurrir episodios de contaminación. No obstante, el PMUS ya prevé el desarrollo de un Protocolo de actuaciones en casos de elevada contaminación atmosférica, como se deja entrever en la acción 58 relativa a la Zona de Bajas Emisiones.

2.5.- En materia de participación ciudadana.

- 2.5.1 Creación de mesas de movilidad en cada distrito.

Se desestima. El documento ha sido participado por la Mesa de Movilidad de Madrid que se constituyó en el año 2006 y en la que están representados todos los agentes con implicación en el tema de la movilidad.

- 2.5.2 Definirse mejor la implicación del sector privado en el desarrollo de los nuevos hábitos de movilidad, con incentivos fiscales tanto a empresas como a trabajadores/as.

Se desestima. En la medida 15 IMPULSO A LA IMPLICACIÓN DEL SECTOR PRIVADO A LA MOVILIDAD se incluyen las siguientes acciones que recogen la alegación indicada:

92. REGULACIÓN DE LA MOVILIDAD E NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS.

93. REALIZACIÓN DE PLANES DE MOVILIDAD EN ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA Y DE SU SEGUIMIENTO.

94. PROMOCIÓN DE PLANES DE MOVILIDAD DE EMPRESA.

95. IMPULSAR LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA EN EL DESARROLLO DE INSTRUMENTOS PARA LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

2.5.3 El Plan sea reelaborado con una participación y plazos más amplios.

Se desestima. El documento ha sido participado por la Mesa de Movilidad de Madrid que se constituyó en el año 2.006 y en la que están representados todos los agentes con implicación en el tema de la movilidad.

3.- Alegaciones UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA

La alegación presentada por **D. Jaime Berenguer de Santiago, en nombre de UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA** fue registrada el 29 de julio de 2.014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal;

3.1.- Solicita la devolución del texto para un nuevo análisis y la redacción de propuestas acordes con las necesidades de la ciudad dado que el PMUS que se presenta no cumpliría con los objetivos fundamentales de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y el medio ambiente porque:

- Carece de concreción en sus medidas
- No se diferencia con claridad lo que ya se viene realizando y las nuevas propuestas a implementar.
- Objetivos y actuaciones son poco ambiciosos.
- Carece de cronograma de ejecución.
- Falta presupuesto que asegure su viabilidad
- No presenta un adecuado programa de evolución y seguimiento
- Se pretende ejecutar a espaldas de los ciudadanos a los que no se les facilitará ningún tipo de Información sobre el progreso y los beneficios obtenidos.

Se desestima. De acuerdo con lo indicado en la alegación 2.1.1 Las actuaciones específicas no son objeto de este documento, sino del trabajo cotidiano de los distintos Servicios Técnicos del Ayuntamiento, que tendrán siempre en cuenta en dicho trabajo los principios generales establecidos en el PMUS.

Existe en el documento un capítulo 5.- VIABILIDAD ECONÓMICA Y FUNCIONAL donde se describe el presupuesto municipal inicial de las medidas incluidas en el PMUS.

En el capítulo 6 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN se establece una recopilación de indicadores de progreso de las acciones y de impacto de los objetivos, que junto a la elaboración de informes de seguimiento, entendemos que conforman un programa adecuado para el análisis de la evolución del PMUS.

La Mesa de Movilidad ha sido consultada en todas las fases de elaboración del documento. Una vez aprobado se colgará en la web y se presentará en los Consejos Territoriales de los Distritos. Los sucesivos informes de seguimiento se trasladarán, al igual que se presenta habitualmente el Informe del Estado de la Movilidad anual, a la Mesa de Movilidad, siendo así mismo colgado en la web municipal.