

# Plan de movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid

**Informe de participación**



1. Antecedentes y proceso metodológico: .....	3
2. Diagnósis cualitativa .....	6
3. Priorización de las líneas estratégicas .....	8
4. Valoración de medidas .....	10
5. Valoración de las ideas fuerza del Plan .....	12
6. Observaciones y sugerencias .....	17
7. Información pública.....	18
Anejo 1: Cuestionario sobre priorización y viabilidad de medidas .....	78
Anejo 2: Resultados del cuestionario sobre priorización y viabilidad de medidas.....	85
Anejo 3: Cuestionarios sobre las ideas fuerza del PMUS de Madrid.....	88

# 1. Antecedentes y proceso metodológico:

El proceso de participación llevado paralelamente a la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible se ha sustentado en la Mesa de Movilidad, instrumento creado en el año 2006 por el Ayuntamiento de Madrid para tratar temas de movilidad. Forman parte de dicho órgano, además de los distintos grupos políticos, diferentes agentes sociales: Federación de Asociación de Vecinos, sindicatos, organizaciones empresariales, Universidad, asociaciones de usuarios, etc.

Así, la Mesa de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid se constituyó en el principal instrumento de que se dota el Ayuntamiento para vehicular los procesos de participación a nivel de ciudad en materia de movilidad. En este sentido, la Mesa ha impulsado la realización de diferentes talleres sectoriales sobre diversos aspectos derivados de las líneas estratégicas aprobadas.

**Figura 1: Talleres de participación llevados a cabo**

AÑO	TALLER
2008	<ul style="list-style-type: none"> <li>· La carga y descarga en la ciudad de Madrid: análisis de la situación y orientaciones de futuro</li> <li>· Análisis de oportunidad y criterios del "modelo Madrid" de bicicleta pública</li> </ul>
2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>· La política de aparcamiento</li> <li>· Calidad del aire y movilidad urbana en Madrid. Las ZBE</li> </ul>
2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Abrir paso al autobús. El rol del autobús en la movilidad de Madrid</li> </ul>
2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>· La movilidad en las áreas de actividad económica</li> </ul>
2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Estrategia de movilidad eléctrica</li> </ul>
2013	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Movilidad peatonal</li> </ul>

Las conclusiones de estos talleres han servido de orientación para la formulación de muchas de las medidas planteadas en el presente Plan. Por ello, tanto desde el Ayuntamiento, como desde los propios miembros de la Mesa se planteó la oportunidad que este fuera el instrumento de participación principal en la redacción de este documento estratégico. La Mesa, en la actualidad, está conformada por los siguientes miembros:

Figura 2: Relación de los miembros de la Mesa de la Movilidad de la ciudad de Madrid

Institución	Cargo
AG MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD	Delegado
AG MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD	Coordinador General de Sostenibilidad y Movilidad
AG MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD	DG de Sostenibilidad y Planificación de la Movilidad
AG MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD	DG de Control Ambiental, Transportes y Aparcamientos
AG MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD	DG de Vías Públicas y Publicidad Exterior
AG MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD	DG de Zonas Verdes, Limpieza y Residuos
AG MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD	DG de Gestión y Vigilancia de la Circulación
AG SEGURIDAD EMERGENCIAS	DG de Seguridad
AG URBANISMO Y VIVIENDA	DG de Planeamiento
AG ECONOMIA, HACIENDA Y A. PÚBLICA	Coordinador General de Economía
AG ECONOMIA, HACIENDA Y A. PÚBLICA	DG de Participación Ciudadana
EMT	Director Gerente
MADRID MOVILIDAD	Director Gerente
POLICÍA MUNICIPAL	Inspector Jefe
CÁMARA DE COMERCIO DE MADRID	Directora de Desarrollo Empresarial
CEIM	Presidente de la Comisión de Transportes y Movilidad
CCOO MADRID	Secretario de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente
UGT MADRID	Secretario de Políticas Sectoriales/ Secretaria de Medio Ambiente y Sostenibilidad
FRAVM	Vocal Junta Directiva
UNIVERSIDAD REY JUAN CARLOS I	Decana de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
	Vicerrectora de Política Social, Calidad Ambiental y Universidad Saludable
UNIÓN INTERPROFESIONAL	Presidente Comisión Medio Ambiente
CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES	Director Gerente
ANFAC	Vicepresidente ejecutivo
ANESDOR	Director
RACC	Director de la Fundación RACC
RACE	Director de Seguridad Vial
GRUPO MUNICIPAL IU	Concejal
GRUPO MUNICIPAL PSOE	Concejal
GRUPO MUNICIPAL UPyD	Concejal

La sistemática seguida en el proceso de participación sigue en todo los objetivos y las líneas estratégicas de actuación trabajadas durante los últimos cinco años por la Mesa de Movilidad, consensuadas con sus miembros y además fuente de información esencial para la elaboración de este Plan.

El proceso participativo se ha desarrollado a lo largo del 2013 y 2014, tal y como se refleja en el Cronograma adjunto. Inicialmente, se comenzó con la realización de una diagnosis cualitativa a partir de entrevistas individualizadas con todos los miembros de la Mesa. En concreto se preguntó sobre los 10 principales problemas de movilidad que, a su juicio, tenía la ciudad de Madrid. Esta visión completaba la diagnosis cualitativa que anualmente se venía realizando con motivo de la redacción del Informe sobre el Estado de la Movilidad.

En las mismas entrevistas se aprovechó para rellenar con los miembros de la mesa un cuestionario destinado a priorizar las líneas estratégicas. Una vez presentada la diagnosis, tanto cualitativa como cuantitativa, el 29 de abril del 2013, se entró en la fase de análisis de propuestas. Así, sobre una batería inicial de cerca de 50 medidas se preguntó a los miembros de la Mesa sobre su nivel de eficiencia y viabilidad, dejando abierta la posibilidad a incorporar nuevas.

La siguiente fase de la participación consistió en definir las bases y fundamentos del Plan. En concreto, después de un trabajo técnico y de modelización en el que se cuantificó el tráfico que había que reducir para cumplir con los objetivos del Plan, se consideró adecuado volver a entrevistar a los miembros de la Mesa para definir qué tipo de movilidad en coche se consideraba esencial y de la no esencial que tipo de medidas eran las más adecuadas para disuadirla.

Las propuestas del Plan se presentaron el día 5 de marzo, detallándose las medidas y acciones propuestas, abriéndose un plazo de 15 días para incorporar observaciones y sugerencias.

El 8 de mayo fue presentado de forma completa procediéndose abriéndose una fase de consultas hasta su aprobación inicial el 26 de junio, dando comienzo al periodo de información pública que finalizó el 4 de agosto.

**Figura 3: Cronograma del proceso participativo**

	Fecha	Participación
2013	FEB-MAR	Entrevistas de diagnosis cualitativa y priorización de líneas estratégicas
	ABR	Presentación de diagnosis
	JUN-SEP	Entrevistas de valoración y priorización de medidas
	OCT-NOV	Entrevistas de valoración de ideas fuerza
2014	MAR	Presentación de propuestas
	MAY	Presentación del Plan
	JUN-JUL	Aprobación e información pública

## 2. Diagnóstico cualitativo

En la primera fase del proceso de participación consistente en la valoración del actual sistema de movilidad de la ciudad de Madrid, una amplia mayoría de los miembros de la Mesa manifestaron que el problema principal de movilidad era la **indisciplina viaria**. Así, aunque se considera que el SER y el incremento de las campañas de control (velocidad, alcoholemia...) han contribuido a su mejora, apuntan que aún queda mucho camino por recorrer.

Así, se propone la necesidad de combinar las medidas coercitivas con campañas de concienciación. También se insiste en la necesidad de incrementar el control de la indisciplina de aparcamiento fuera de la M-30, pues se percibe que en ese ámbito de la ciudad la vigilancia es menor.

El segundo problema en materia de movilidad indicado por los miembros de la Mesa fue la **falta de una oferta peatonal adecuada** (barreras, mobiliario urbano, discontinuidades del itinerario, mal estado de aceras, etc.).

Algunos de los agentes también destacan la necesidad de mejorar el mantenimiento de las aceras ya que observan un deterioro en los últimos años. Con relación a las terrazas y al mobiliario urbano, se duda de la existencia de criterios y de la coordinación entre departamentos municipales para su colocación, que en ocasiones dificulta los itinerarios de paso.

También hay un acuerdo bastante mayoritario respecto a la **falta de regulación de la carga y descarga y la indisciplina de estacionamiento que genera**, principalmente fuera de la M-30. También se apunta como problema la mayor fricción sobre la vía pública derivada de la regulación del acceso de las zonas de carga y descarga en las zonas peatonales, problemática que crece con el tamaño de esas islas.

Un 40% de los miembros de la Mesa apuntan como problema la elevada presencia que tiene el coche en la ciudad, que además de los tradicionales problemas de ruido y contaminación atmosférica sobradamente conocidos, supone una barrera en las principales arterias.

Además, también se indican problemas que inciden negativamente en el funcionamiento de la movilidad en coche: desde la superposición de demandas en hora punta (colegios, carga y descarga, incluso recogida de basuras), a la falta de coordinación semafórica o la problemática que generan los eventos.

También es recurrente la alusión a los problemas que ha generado un urbanismo que en ocasiones no ha contemplado la movilidad (centralidad, distancia entre población y empleo, centros comerciales pivotando sobre grandes infraestructuras...) apuntándose que los estudios de movilidad realizados en el desarrollo urbanístico son claramente insuficientes.

La falta de campañas de potenciación de modos sostenibles es una carencia que ha sido apuntada por diversos miembros, las del fomento de transporte público pero además las destinadas a potenciar la ocupación del vehículo o los aparcamientos disuasorios.

Por lo que se refiere al transporte público se apunta la carencia de carriles bus o la falta de relaciones transversales directas. Además, varios miembros de la Mesa denuncian una reducción importante de las frecuencias, lo que puede llevar al usuario a desconfiar del servicio. Se indica que estas actuaciones, si buscan una mayor eficiencia del sistema de transporte, deben ser mucho mejor explicadas a la ciudadanía.

Por último, también se hace alusión a la falta de aparcamiento, principalmente de residentes o de disuasión, los primeros para permitir que se pueda recuperar el espacio en calzada para otros usos (peatonal, transporte público, bici...) y los segundos para evitar que el importante número de vehículos que entran diariamente a la ciudad siga aumentando.

En la tabla siguiente se recogen, de forma resumida, los principales problemas apuntados por los miembros de la Mesa.

**Figura 4: Principales problemas en materia de movilidad planteados por los miembros de la Mesa (% de miembros que lo han indicado)**



### 3. Priorización de las líneas estratégicas

En una segunda fase del proceso participativo, los miembros de la mesa también procedieron a la priorización de las líneas estratégicas definidas por la Mesa de la Movilidad.

Se observó un acuerdo mayoritario en seguir apostando por el transporte público, siendo su fomento la línea estratégica más valorada. Esta valoración coincide con la estrategia de priorización del transporte público llevada a cabo de tanto por el Ayuntamiento como con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid hasta la crisis económica y que ha supuesto unos niveles de cobertura de metro y bus muy elevados. No obstante, mucho de los miembros de la mesa apuntan que nivel de accesibilidad, principalmente fuera de la M-30, aún es muy limitado, y, por tanto, aún queda margen de mejora.

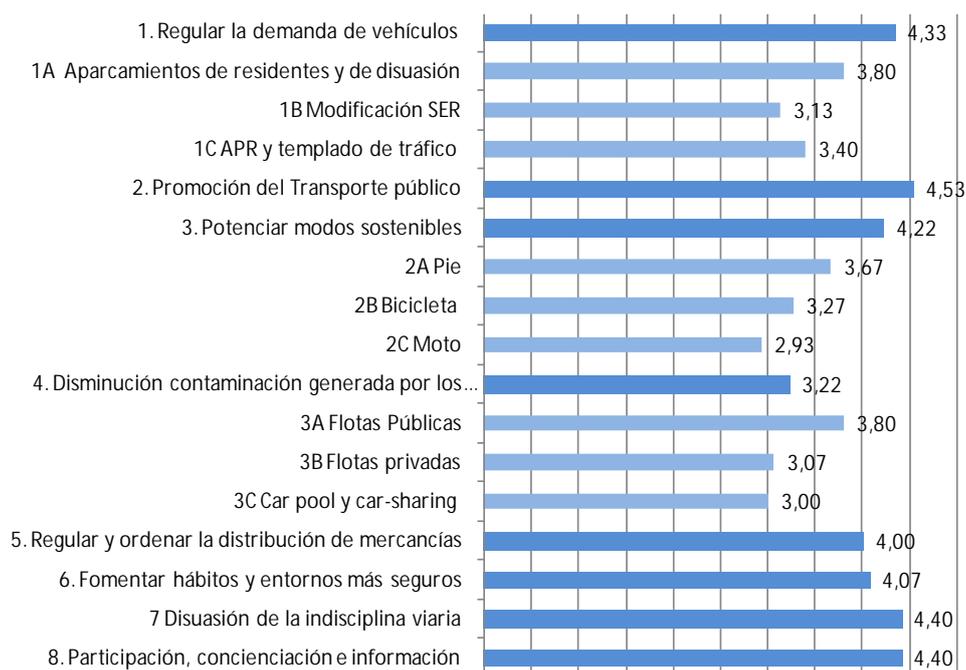
En segunda línea de actuación, y con la misma puntuación, se situarían las estrategias destinadas a concienciar, pero también a hacer cumplir la legalidad en materia de movilidad: informar y convencer pero también rigor en el control de la norma. Así, antes de abordar medidas más contundentes se apuesta por, en primer lugar, intentar convencer y hacer cumplir lo que ya está establecido.

En un tercer grupo se situarían tanto las líneas destinadas a disuadir el uso del coche como a potenciar la movilidad a pie. Así, se apunta la conveniencia de desarrollar medidas que restrinjan el tráfico de vehículos pero también la articulación de alternativas en modos sostenibles (transporte público, pie y bici).

Las líneas que tratan el fomento de hábitos y entornos más seguros y la regulación y ordenación de mercancías también tienen notas altas, superiores a 4, lo que subraya la importancia de estas estrategias transversales para los miembros de la Mesa. Por lo que se refiere a la seguridad vial, aunque se reconocen los esfuerzos realizados, se opina que se deben redoblarlos, principalmente los dirigidos a la protección de los modos más débiles como son motoristas, peatones y ciclistas. En lo relativo a la distribución urbana de mercancías se indica la falta de regulación fuera de la M-30, lo que genera tanto indisciplina de estacionamiento como dificultades del distribuidor para realizar sus tareas.

Por último, la estrategia destinada a disminuir la contaminación, aunque también tiene una nota superior al “aprobado” es menor a la del resto de líneas, lo que parece evidenciar que se apuesta más por la reducción del uso del coche como principal estrategia para disminuir la contaminación de la ciudad. En cualquier caso, se apuesta más por el cambio de parque en flotas públicas que en privadas, reconociéndose el esfuerzo llevado a cabo al respecto.

**Figura 53: Priorización de las líneas estratégicas en función de las aportaciones de los miembros de la Mesa**



## 4. Valoración de medidas

En los meses de Julio y Septiembre de 2013 se repitieron las entrevistas con los miembros de la Mesa con objeto de validar los objetivos cuantificados y valorar y completar una propuesta inicial de posibles medidas.

Los objetivos ya habían sido definidos por la Mesa durante su fase de constitución y puesta en marcha. No obstante, no se habían cuantificado ni establecido horizontes temporales de cumplimiento. Muchos de estos objetivos ya vienen condicionados o definidos por la normativa europea, estatal o incluso por otros planes municipales ya aprobados como el de Seguridad Vial. Únicamente el de competitividad era el que quedaba por definir, estableciéndose los niveles de congestión y la velocidad del transporte público como indicadores. En concreto se apostó por mantener los niveles de congestión en vehículo privado, es decir, mantener el nivel de servicio de la movilidad esencial en un contexto de crecimiento de demanda derivado de la recuperación de la crisis económica y de reducción de oferta como consecuencia de las actuaciones previstas de ampliaciones de la oferta peatonal, ciclista y de carriles-bus.

También se difundió entre los miembros de la Mesa un cuestionario con una batería de medidas tipo (vid anejo 1) para que fueran valoradas, observándose que ninguna de ellas tuvo un rechazo mayoritario, es decir, sobre una puntuación de 1 a 5, todas superan la puntuación de 2,5. Los resultados globales se detallan en el anejo 2.

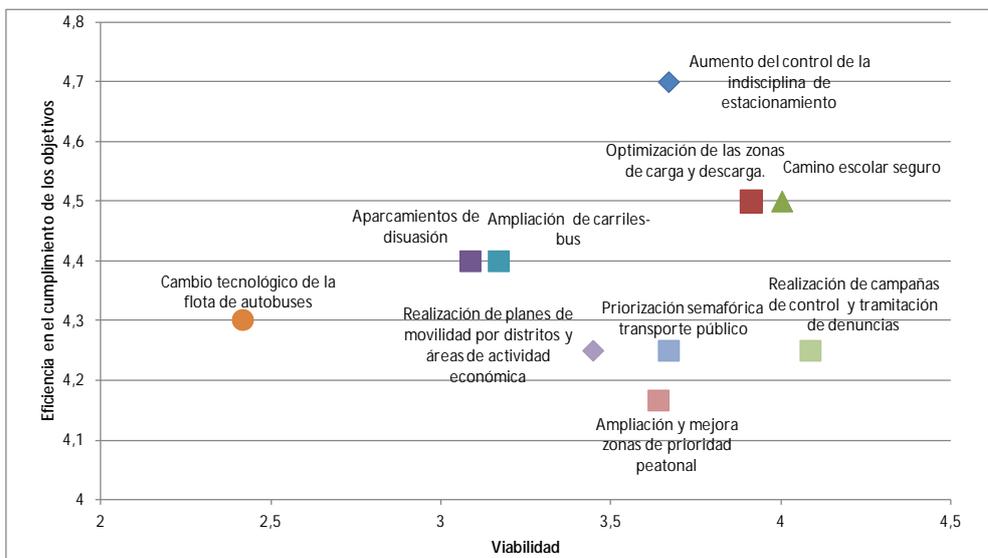
En la gráfica que se muestra a continuación se detallan las 10 mejor puntuadas. Entre las incluidas en la línea estratégica de potenciación de los modos sostenibles destacan las relativas a la mejora de la oferta del autobús (carriles-bus y priorización semafórica) y de las condiciones de movilidad del peatón (camino escolar y ampliación y mejora de zonas de prioridad peatonal).

Por lo que se refiere a la disuasión del uso del coche hay una apuesta muy decidida por actuar contra la indisciplina de estacionamiento tanto en su detección como en el posterior tratamiento de las denuncias. También se valora muy positivamente la realización de aparcamientos de disuasión.

En lo relativo al cambio tecnológico de los vehículos se apuesta por seguir con la renovación de la flota de autobuses, mientras que en el caso de la distribución urbana de mercancías se opina que la optimización de las zonas de carga y descarga es un instrumento fundamental para su mejora.

Por último, se plantean los planes de movilidad de distrito y áreas de actividad económica como el marco en el que se deben concretar territorialmente muchas de las actuaciones apuntadas en el presente PMUS.

**Figura 5: Valoración de la eficiencia y viabilidad de las medidas (10 mejor valoradas)**



## 5. Valoración de las ideas fuerza del Plan

Durante los meses de octubre y noviembre de 2013 se trabajó en el cálculo de la oferta y demanda en vehículo privado para los distintos escenarios previstos en el proceso metodológico. De este análisis se dedujo la necesidad de reducir el tráfico para alcanzar los objetivos de competitividad definidos.

Ante esta conclusión, se consideró necesario volver a preguntar a los miembros de la mesa sobre qué tráfico se ha de reducir, cómo y dónde. Para contestar a estas preguntas, previamente se definieron los criterios rectores o ideas fuerza que han de regir el Plan de Movilidad y orientar la respuesta. Los cuestionarios facilitados a los miembros de la Mesa se exponen en el anejo 3.

Dentro del decálogo había una parte destinada a confirmar la necesidad de crear una red de transporte público, peatonal y ciclista en la ciudad cómoda y segura, aunque ello suponga reducir el espacio destinado al coche.

En segundo lugar, también era necesario confirmar que esta reducción de capacidad destinada al vehículo privado no debía comportar mayores niveles de congestión, ya que hay una movilidad esencial de este modo de transporte, como la carga y descarga de mercancías, que garantiza el funcionamiento económico de la ciudad.

En tercer lugar, se trataba de consolidar la idea fuerza que la única forma de compatibilizar el destinar más espacio viario a los modos sostenibles con el mantenimiento de los niveles de congestión consistía en disuadir la movilidad no esencial en vehículo privado. Definir qué tipo de movilidad en vehículo privado se puede considerar esencial o no esencial era también uno de los objetivos de esta fase del proceso participativo. La concreción del tipo de movilidad en vehículo privado que puede ser regulada permitirá articular los instrumentos de disuasión más adecuados.

Figura 6: Desarrollo de los objetivos de movilidad

<i>Mejora de la calidad de vida</i>	<i>Derecho a la movilidad: Prioridad social de los modos de transporte</i>	<i>Potenciación de la actividad económica en un contexto de crisis</i>
<p><b>Pacificación del tráfico.</b>  <b>Movilidad compatible con una población cada vez más mayor.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Evitar que las vías principales de tráfico urbanas suponga barreras de movilidad.</li> <li>2. Propiciar un tráfico local y calmado en la red no básica.</li> </ol> <p><b>Espacios públicos para el vecino.</b>  <b>Liberar, en lo posible la calle de la circulación y el estacionamiento.</b>                      Reducir el espacio destinado al coche para dárselo al peatón, el transporte público y la bici. Estacionamiento en la calle cada vez más excepcional y sin indisciplina (carga y descarga y gestiones).</p> <p><b>Calidad del aire.</b>  <b>Aire limpio para Madrid.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Promover la utilización de vehículos menos contaminantes y más silenciosos. Menor utilización del coche en desplazamientos no esenciales</li> </ol>	<p><b>Peatón: movilidad prioritaria de la ciudad en recorridos cortos y medios.</b>  <b>Todos somos peatones.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Disponer de una red peatonal cómoda y segura</li> </ol> <p><b>Transporte público: segunda prioridad de la ciudad en recorridos medios y largos.</b>  <b>Todos podemos ser usuarios del transporte público.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. Disponer de una red de transporte público accesible que permita conectar con cualquier zona de la ciudad en un tiempo aceptable.</li> </ol> <p><b>Bicicleta como movilidad limpia a potenciar.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. Integrar la movilidad ciclista en la ciudad</li> </ol> <p><b>Vehículo privado como opción de movilidad a garantizar mediante regulación.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>8. Asegurar un mínimo nivel de servicio Facilitar aparcamiento a los desplazamientos esenciales</li> </ol>	<p><b>Distribución urbana de mercancías: movilidad esencial de la ciudad.</b>  <b>Sin abastecimiento no hay actividad.</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>9. Garantizar, minimizando sus costes, la movilidad esencial en vehículo privado:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- Personas con problemas de movilidad</li> <li>- Carga y descarga de mercancías</li> <li>- Flotas y servicios</li> </ul> </li> </ol> <p><b>Movilidad en coche regulada</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>10. Disuadir la movilidad <i>no esencial</i> desviando a otros modos :                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desplazamientos de reducida longitud derivables al modo pie.</li> <li>- Desplazamientos por motivo trabajo con alternativa en transporte público.</li> </ul> </li> </ol>

Los miembros de la Mesa han aprobado la totalidad de estas ideas fuerza, alcanzando todas ellas una puntuación superior a 3. El disponer de una red tanto de transporte público como peatonal con un nivel de servicio adecuado son las ideas fuerza que han obtenido una mayor puntuación, coincidiendo a su vez con las líneas que también la Mesa consideró prioritarias en su día. Así, la mejora de la movilidad a pie y en transporte público se constituyen en pilares del PMUS y justifican la actuación sobre el viario, aunque ello suponga la reducción de espacio público destinado al vehículo privado (nota superior a 4).

El resto de medidas obtienen una puntuación muy similar, alrededor de 4, excepto la de asegurar un mínimo nivel de servicio al vehículo privado y el garantizar la movilidad esencial en coche, con una nota inferior a 4. Así, algunos miembros aceptarían niveles de congestión más elevados, mientras otros no están del todo de acuerdo con quitar espacio al vehículo privado.

**Figura 7: Nivel de acuerdo con las ideas fuerzas  
(0 poco de acuerdo, 5 muy de acuerdo)**

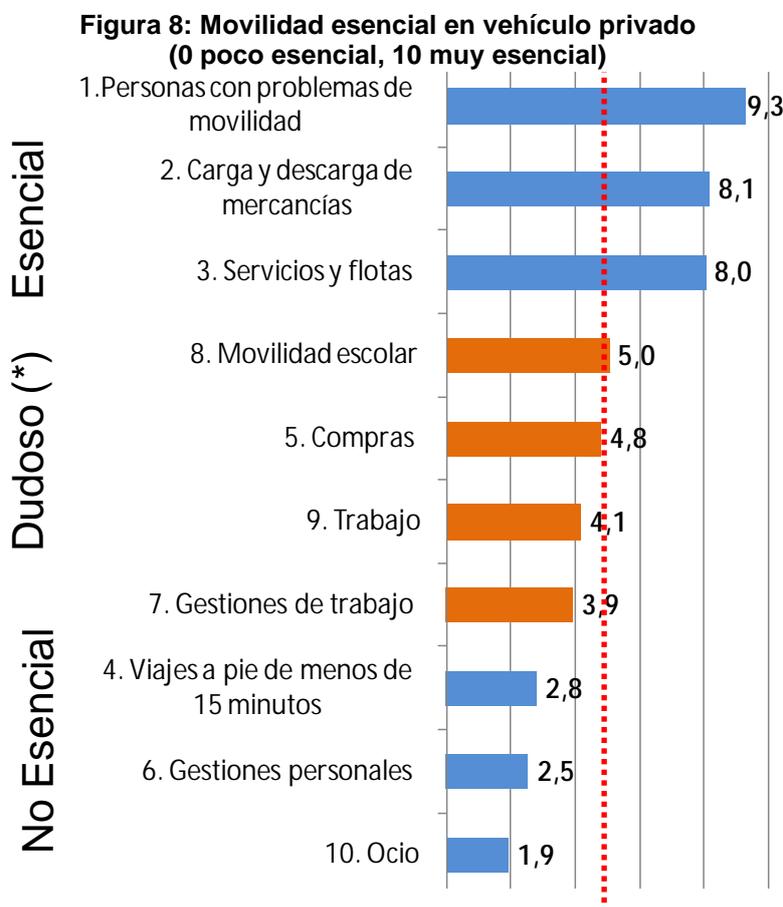


Por lo que se refiere a que tipo de desplazamientos en coche puede ser objeto de disuasión (habiendo alternativa en transporte público), existe acuerdo mayoritario en indicar que los que se pueden realizar a pie y aquellos no relacionados directamente con la actividad socioeconómica (ocio y gestiones personales) son los más fácilmente traspasables.

Existe diversidad de opiniones por lo que se refiere a los motivos de gestiones trabajo, trabajo, movilidad escolar y compras. Así, mientras unos miembros indican que el uso del coche puede ser esencial para mantener la actividad económica de la ciudad aún existiendo alternativa en transporte público, otros opinan todo lo contrario, indicando que el uso del coche podría ser fácilmente prescindible en este tipo de de desplazamientos.

En lo que si hay una práctica una unanimidad es en considerar movilidad esencial en vehículo privado toda aquella relacionada con la carga y descarga, los servicios, flotas y las personas con problemas de movilidad.

Hay que indicar que la mayoría de los miembros del taller aceptan que el transporte público, para que sea competitivo con el coche, puede ser algo más lento aunque como contrapartida debería ser también algo más económico.



Por último, en lo relativo a las fórmulas de disuasión de esta movilidad no esencial, existe una significativa diversidad de criterios en función de la zona de la ciudad donde se apliquen.

Así, en el interior de la M-30 se aprueban todas las posibles fórmulas de disuasión. Sólo en el caso de la tarificación en itinerario la nota es sensiblemente más baja. Tampoco hay unanimidad en otros tipos de medida como la tarificación del aparcamiento y el control de la indisciplina.

Fuera de la M-30 las notas obtenidas son más bajas, suspendiendo medidas como las restricciones de acceso, tanto por tipo de usuario como por tecnología del vehículo, además de la tarificación de los desplazamientos en coche, ya sea en itinerario como en destino. Por otro lado, existe un menor nivel de unanimidad, habiendo partidarios y detractores en todas las medidas.

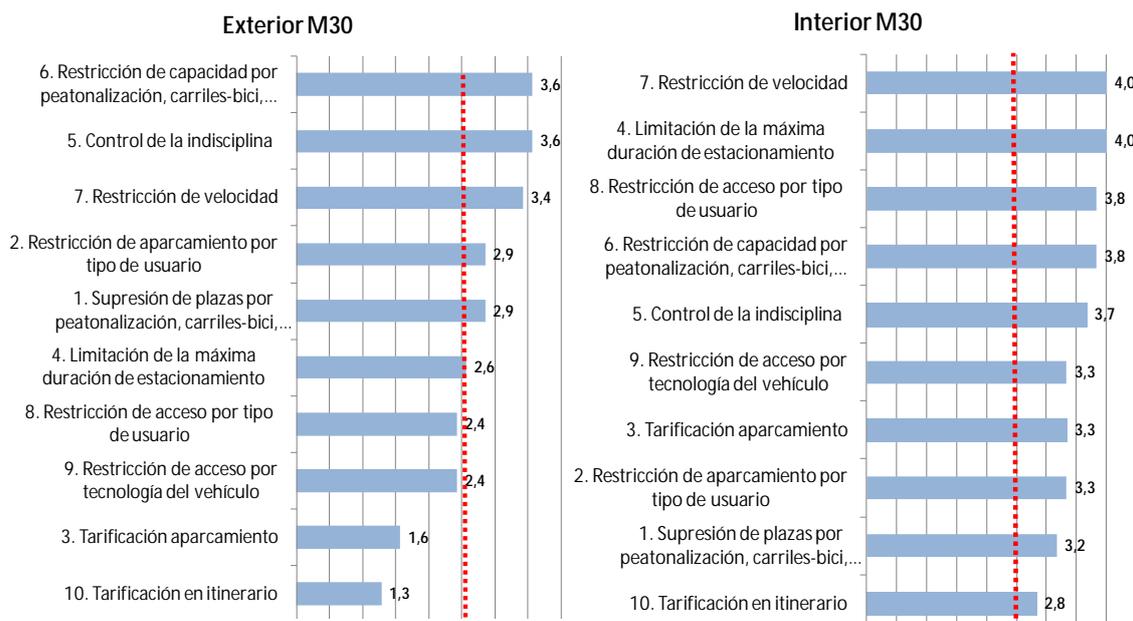
Muchos miembros también han matizado que han puntuado negativamente la aplicación de alguna de las medidas fuera de la M-30 ante la inexistencia de una oferta de transporte público competitiva en esta zona de la ciudad, lo que inviabiliza muchas

de las políticas tradicionales destinadas a reducir el uso del vehículo privado como el SER.

Esta matización ha sido considerada en la formulación de propuestas, primero mediante la potenciación prioritaria fuera de la M-30 del transporte público (ejemplo: la M-35 en transporte público) como en articular otras medidas de gestión del estacionamiento, comenzando por el cumplimiento de la disciplina.

**Figura 9: Fórmulas de disuasión de la movilidad en coche no necesaria**

**(0 poco factible, 5 muy factible)**



El resultado de los cuestionarios llevados a cabo, conjuntamente con la propuesta de medidas fue presentada a la mesa el 5 de marzo de 2014. La dicotomía interior-exterior M-30 centró el debate llevado a cabo llegando a la conclusión que para alcanzar niveles de sostenibilidad parecidos en la periferia de la ciudad a los existentes en la Almendra era necesario aplicar las mismas estrategias de potenciación de los modos de transporte sostenibles y de disuasión del uso del coche.

También hubo acuerdo en que la forma de aplicar dichas estrategias debía ser diferentes. Así, los esfuerzos de mejora del transporte público se han de centrar prioritariamente en el autobús, al ser más flexible y adaptado al nivel de demanda de esta zona de la ciudad. Del mismo modo, la diversidad funcional de la periferia de la ciudad (áreas de actividad económica, barrios residenciales, ejes terciarios de barrios, grandes equipamientos, etc.) también requiere de regulaciones del estacionamiento específicos.

## 6. Observaciones y sugerencias

Una vez reelaborada la propuesta de medidas, fue presentada a la Mesa el 5 de marzo de 2014, invitando a sus miembros a enviar sus últimas observaciones en las semanas siguientes para poderlas tener en cuenta en el documento final del Plan, que les sería presentado el 8 de mayo. En ese periodo, se recibieron un total de 4 observaciones:

- **UNO** (organización Empresarial de Logística y Transporte, miembro de CEIM). Expresa su ánimo de colaboración con el Ayuntamiento trasladando las ideas e iniciativas que se deriven del grupo de trabajo de distribución urbana de mercancías de la plataforma tecnológica europea ALICE que preside, así como la participación en las pruebas piloto que considere necesario. Entre las sugerencias aportadas destacan las siguientes:

- *Utilización de tecnologías abiertas y fácilmente conectables con la tecnología que ya disponen los distribuidores para utilizar las zonas de carga y descarga.*
- *Los sistemas de reserva de plaza en zonas de carga y descarga deben ir combinados con un aumento del control de la disciplina de estas zonas.*
- *Posibilidad de implantar microplataformas nocturnas*
- *Inclusión de otros incentivos para la utilización/adquisición de vehículos comerciales poco contaminantes (amplitud de horarios, exención de impuestos...)*
- *Las miniplataformas logísticas deben garantizar la universalidad del servicio y no aumentar los costes*
- *Planteamiento de nuevas medidas (soluciones para mercado, Mercamadrid, logística colaborativa...)*

- **AMEGA** (Asociación de empresarios, garajes, aparcamientos, estaciones de engrase, lavado, mantenimiento y autoestaciones de Madrid). Plantea observaciones como, entre otras, considerar en los planes de movilidad de eventos la accesibilidad a los aparcamientos privados, el incidir en un aumento del control de la indisciplina de estacionamiento o la concreción de los incentivos para promocionar las instalaciones para la carga de vehículos eléctricos en garaje.

- **ANESDOR** (Asociación Nacional Empresas sector Dos Ruedas). Valoran positivamente las medidas de promoción directa de la moto, planteando profundizar en el fomento y conocimiento de la moto como vehículo sostenible y alternativo.

- **RACC**. Entre otros aspectos plantea un vínculo más específico con el Plan Municipal de Seguridad Vial, así como la falta de una visión global del Plan.

## 7. Información pública

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en su sesión celebrada el 26 de junio de 2014, aprobó inicialmente el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Madrid y acordó abrir un periodo de información pública por un plazo de 1 mes, anuncio **publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid el día 3 de julio de 2014**, habiendo finalizado el plazo de exposición al público el 4 de agosto. Durante ese periodo se recibieron 12 escritos de alegaciones:

1. **D. Ángel Gutiérrez Sánchez-Braun**
2. **Asociación de Vecinos NUDO SUR**
3. **UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA**
4. **CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL DE MADRID**
5. **ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE MADRID**
6. **FEDERACIÓN REGIONAL DE ASOCIACIONES VECINALES DE MADRID**
7. **GRUPO MUNICIPAL DE IZQUIERDA UNIDA**
8. **GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA**
9. **ASOCIACION VECINAL LA FLOR**
10. **COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA**
11. **ASOCIACIÓN DE AMBIENTÓLOGOS DE MADRID**
12. **ASOCIACIÓN VECINAL NUEVO LEGAZPI**

y un escrito de comentarios y observaciones de:

13. **D. Alejandro Moreno Calvo**

La Junta de Gobierno aprueba definitivamente el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Madrid en su reunión de 4 de diciembre de 2014, tras incorporar las alegaciones que se han considerado oportunas una vez finalizado el periodo de Información Pública.

Los 12 escritos de alegaciones y el escrito de comentarios y observaciones totalizan 186 observaciones concretas, 24 de las cuales han sido tenidas en cuenta e incorporadas al documento definitivo.

La mayoría de las alegaciones desestimadas, o bien ya estaban recogidas en el propio Plan, quedando su mayor concreción relegada al momento en que se emprendan las medidas que las recogen, o bien hacían referencia a competencias de otras administraciones o implicaban cambios normativos.

A continuación se detallan las alegaciones y observaciones formuladas y las correspondientes observaciones.

## 1.- Alegaciones de D. Angel Gutierrez Sánchez-Braun

---

La alegación presentada por **D. Angel Gutierrez Sánchez-Braun** fue registrada el 17 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:

**1.1.-** Solicito que en el PMUS se realice un estudio multidisciplinar para adecuar el número de licencias de auto-taxi a los ratios establecidos por la Unión Europea.

*Se desestima. La gestión del número de licencias de autotaxi es un trabajo muy específico que no puede ser objeto del PMUS. Indicar no obstante, que se trabaja constantemente en la mejora del servicio.*

**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 2.014. 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 rejas 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-Chamartín.

*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 INTERAMBIADORES.

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 regirá por los principios generales establecidos en el PMUS.*

23

#### **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 2.006 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.*

#### 4.- Alegaciones CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL DE MADRID

La alegación presentada por **Dña. Sol Olábarri Cervantes, en nombre de CONFEDERACIÓN EMPRESARIAL DE MADRID** fue registrada el 31 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:

##### **AECIM (Asociación de Empresas del Metal de Madrid)**

**4. 1.-** Las medidas previstas para mejorar la gestión de la circulación, tienen un cariz netamente restrictivo y disuasorio, reforzando la capacidad sancionadora de la Administración, sin que se contengan otro tipo de medidas de carácter positivo tales como: mejora de la coordinación de la actuación de los agentes de movilidad ante incidencias en el tráfico, mejora de los sistemas de información a los usuarios sobre el estado de saturación de la circulación.....

*Se desestima. Dentro del PMUS se han establecido 15 tipos distintos de medidas, con un total de 95 acciones. En la medida 10 MEJORAS EN LA GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN aparecen medidas restrictivas, pero en otros capítulos del mismo documento existen muchas medidas que complementan las anteriores con mejoras en temas de comunicación, fomento de hábitos sostenible, coordinación entre distintos elementos implicados en la movilidad, etc.... No puede analizarse esta medida de manera aislada, sino como una parte de un documento mucho más completo.*

**4.2.-** La modificación del sistema de tarificación de la Zona SER no contempla de manera expresa la utilización con fines profesionales de vehículos de titularidad privada empresarial. Se propone que se contemple de forma expresa la existencia y el funcionamiento de la tarjeta para vehículos de uso comercial o profesional, sin que sea exigible que el vehículo deba trasladarse de barrio durante este horario.

No se tiene en cuenta a efectos de la determinación de la duración máxima de estacionamiento, el uso con fines comerciales o profesionales de vehículos de titularidad privada cuando el titular es una empresa o profesional.

*Se desestima. El PMUS establece la utilidad del SER inteligente, como medida desincentivadora del uso del coche, aplicando tanto criterios de movilidad como ambientales. La alegación realizada se entiende que no tiene cabida en este contexto, ya que el funcionamiento del SER viene regulado por la Ordenanza de Movilidad.*

**4.3.-** Deben mejorarse los sistemas de coordinación y gestión en los APR.

*Se desestima. La mejora de la gestión es una acción que no requiere que el PMUS la impulse, ya que es una acción constante de los servicios técnicos municipales, que se benefician además de los avances tecnológicos que permiten un mejor control.*

**4.4.-** Es necesario se establezcan mayores estímulos públicos para la sustitución de vehículos de titularidad privada (empresarial) que utilicen energías convencionales por otros que utilicen energías limpias o menos contaminantes. Debe establecerse un periodo transitorio en el que los vehículos de carácter empresarial y comercial, puedan ir siendo sustituidos una vez acabado su periodo de vida útil, garantizarse su utilización en toda la ciudad y durante todo el tiempo de funcionamiento de la zona SER.

*Se desestima. Dentro de la medida 12. PROMOCIÓN DE ENERGÍAS LIMPIAS EN LA TECNOLOGÍA DE LOS VEHÍCULOS se indica que existe otro documento que es el Plan de Calidad del Aire, que debe concentrarse en las medidas relacionadas con la promoción de energías limpias de los vehículos, dejando las relacionadas más directamente con la gestión de la movilidad y con la reducción del uso del coche para el PMUS.*

**4.5.-** Se propone la puesta en marcha de un sistema de interlocución permanente entre la Administración y las Asociaciones empresariales que permita la realización de propuestas concretas, el seguimiento de las medidas adoptadas y la resolución consensuada de incidencias.

*Se desestima. Se entiende que esta propuesta es muy interesante, pero no reúne las características para ser una medida que pueda integrarse en el PMUS, sino como trabajo continuo entre el Ayuntamiento y el sector, que ya se está realizando a través de los canales y foros de diálogo establecidos en el Ayuntamiento.*

**ASEFOSAM (Asociación de Empresarios de Fontanería, Saneamiento, Gas, Calefacción, Climatización, Electricidad y Afines de Madrid)**

IGUAL AECIM

**AEHM (Asociación Empresarial Hotelera de Madrid)**

**4.6.-** Deben recogerse de forma clara los siguientes aspectos:

- Acceso con vehículo privado a los establecimientos hoteleros.
- Acceso a parking y garajes propios o cercanos a los establecimientos.
- Facilitar la parada para subida y bajada de viajeros y equipajes, etc.
- Facilitarse espacios de utilización exclusiva para subida y bajada de viajeros en las zonas cercanas a las entradas de los hoteles.

*Se desestima. Los mecanismos y procedimientos para facilitar la gestión están siendo revisados. No obstante, la mejora de la gestión es una acción que no requiere que el PMUS la impulse, ya que es una acción constante de los servicios técnicos municipales, que se benefician además de los avances tecnológicos que permiten un mejor control.*

**4.7.-** Igual a lo anterior para los taxis y autobuses turísticos.

*Igual alegación 4.6*

**ASPEMA (Asociación Plurisectorial de Empresarios de Algete)**

**4.8.-** Peatonalización de las siguientes calles:

- C/ de la Morería. Tramo comprendido entre C/ Bailén y la Plaza de la Morería.
- Plaza de la Morería.
- C/ de Caños Viejos.

*Se desestima. De acuerdo a lo indicado en la alegación 2.1.1*

## 5.- Alegaciones ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE MADRID

La alegación presentada por **Dña. Elena Díaz Casero, en nombre de ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE MADRID** fue registrada el 31 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:

### 5.1.- CONSIDERACIONES GENERALES

#### 5.1.1 Ausencia de documento estratégico regional.

*Se desestima. De acuerdo con lo indicado en el PMUS, la falta de un Plan Director de Movilidad de la Comunidad de Madrid, no debe condicionar la fijación en el PMUS de Madrid de unos estándares mínimos de competitividad, que contemplarán la repercusión del crecimiento sobre el sistema de movilidad.*

*El objetivo de competitividad se establece específicamente para este PMUS, teniendo en cuenta las características del municipio de Madrid, como centro de una enorme área metropolitana de más de seis millones de personas, condicionado por el crecimiento de la población y los sistemas de transporte del entorno.*

*La existencia de un documento estratégico regional sería una herramienta muy importante, que ayudaría a enmarcar la movilidad de la ciudad de Madrid, en un contexto adecuado. Pese a que la elaboración de dicho documento no es competencia de este Ayuntamiento, cabe señalar que en todo momento e incluso en el mismo PMUS, se aboga para que el Plan Regional se realice lo antes posible, considerando siempre que las líneas generales establecidas en el presente PMUS, estarán alineadas sin ninguna duda con dicho documento estratégico.*

#### 5.1.1 Incumplimiento del proceso de participación.

*Se desestima. El proceso de participación de un PMUS, no es un procedimiento reglado en líneas generales. El procedimiento de "Información pública", al cual corresponde esta alegación, ha seguido los procesos y plazos establecidos legalmente.*

*No obstante lo anterior, hay que destacar que a la documentación presentada para la aprobación inicial, se le añadirá la información relativa a la participación, que hasta el momento no se ha incluido, por considerar que este proceso no había finalizado hasta contestar las alegaciones presentadas en el periodo de información pública.*

5.1.2 No se establecen objetivos cuantificados en el PMUS.

*Se desestima. El PMUS establece cuatro objetivos concretos: seguridad, universalidad, sostenibilidad y competitividad.*

*De acuerdo con lo expresado en el capítulo 3. OBJETIVOS Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS, los tres primeros objetivos están cuantificados en planificaciones previas o legislación superior, mientras que la competitividad, cuantifica sus valores específicamente para este Plan y vienen relacionados en dicho capítulo.*

*Como resumen diremos que la competitividad del Transporte Público se marca como objetivo el crecimiento de un 3% de la velocidad comercial, mientras que la del vehículo privado se centra en no incrementar los datos de congestión actuales con un límite del +/- 5%.*

5.1.3 Los indicadores de progreso y cumplimiento solo están cuantificados para el año 2012

*Se desestima. Para poder evaluar los indicadores de progreso en el cumplimiento de las acciones es necesario partir de un año base, el año base elegido es el 2012, ya que cuando se empezó a elaborar el Plan, en el 2013, eran los datos conocidos.*

*Una vez determinados los datos de partida, cada año se evaluarán los datos viéndose la evolución con respecto al año base, para poder evaluar el efecto de las medidas en los objetivos y líneas estratégicas.*

5.1.4 Falta en el PMUS una cronología global en la que se pueda apreciar cuándo se inicia y termina cada una de las medidas.

*Se desestima. El documento PMUS es un documento estratégico que establece líneas generales, por lo que las medidas serán evolutivas en su mayoría, no teniendo prefijado un inicio y un final salvo aquellas que sean puntuales y su indicador de progreso solo valore la realización o no de la acción en cuestión.*

*Lo que el PMUS establece es que las medidas duren en el tiempo, intensificándose o reduciéndose en función de su participación en la consecución de los objetivos.*

5.1.5 No se establecen qué factores pueden conducir a la revisión del PMUS.

*Se estima. En el capítulo 6. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN se establece que en el ecuador del Plan, en el año 2017, se plantea su revisión con objeto de evaluar el nivel de cumplimiento de los objetivos. Lo que no se hace es cuantificar que desviación se entiende que puede llevar a la reconsideración de medidas. Se modifica el texto estableciendo que en el año 2017 debe*

*haberse alcanzado como mínimo el 25% del objetivo final en los indicadores de impacto de la distribución modal. En caso contrario sería necesaria una propuesta de modificación, intensificación u ampliación de las medidas del Plan.*

- 5.1.6 No se establece la realización anual de un plan de seguimiento y evaluación en el que se describan las medidas realizadas los indicadores alcanzados.

*Se desestima. En el capítulo 6, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN, se plantea como mecanismo de seguimiento y evaluación, la realización de un informe anual que recoja la batería de indicadores que se proponen, tanto para evaluar el cumplimiento de los objetivos como de control de las distintas líneas estratégicas, medidas y acciones.*

*La base para la realización de este documento serán los indicadores del Informe sobre el Estado de la Movilidad que anualmente realiza el Ayuntamiento de Madrid y que permiten disponer de una serie histórica indispensable para la evaluación de tendencias.*

## 5.2.- MOVILIDAD EN VEHICULO PRIVADO Y MOTORIZADO.

- 5.2.1 Solicita que se disminuyan las plazas de aparcamiento de automóviles en vez de aumentarlas, aunque dicho aumento sea en aparcamientos disuasorios y se pide que se mantengan los aparcamientos municipales en régimen de concesión, frenando su privatización.

*Se desestima. El PMUS no establece un aumento indiscriminado de las plazas de aparcamiento. Lo que propone es la acción 49, REALIZACIÓN DE UN ESTUDIO DE ESTACIONAMIENTO FUERA DE LA M30 EN ZONA NO CONTROLADA POR EL SER. Como resultado de este estudio se propone la acción 50, UTILIZACIÓN Y ADECUACIÓN DE SUELO DISPONIBLE PARA ESTACIONAMIENTO FUERA DE CALZADA.*

*Es necesario tener en cuenta lo que significan muchas de las acciones propuestas en el PMUS, como son las ampliaciones de aceras, peatonalizaciones, carriles bus y creación de infraestructuras ciclistas. Estas acciones llevan aparejado, en muchos casos, la eliminación de estacionamiento en vía pública. El cómputo global de plazas con las medidas propuestas en el PMUS es deficitario, si exceptuamos las propuestas para aparcamientos disuasorios, siendo los residentes los principales afectados.*

*El objetivo de los aparcamientos disuasorios es eliminar coches de la ciudad, por lo que se entiende como una acción indispensable para la reducción de la presencia del coche.*

*Por otra parte, como bien se indica en la acción 51, sobre ESTUDIO DE NUEVAS FÓRMULAS DE COMERCIALIZACIÓN DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS, la patrimonialización y enajenación de los aparcamientos existentes surge como un deseo expreso de los usuarios por adquirir las plazas de aparcamiento en propiedad.*

*Las operaciones de construcción de aparcamiento fuera de calzada en los últimos años no ha tenido el éxito esperado, observándose una tendencia al abandono por parte de los residentes de las dotaciones actualmente en funcionamiento.*

*En cualquier caso, ello no prejuzga que en un futuro pudiera retomarse la tipología anterior, siempre que las condiciones socioeconómicas lo permitieran.*

- 5.2.2 Se alega que se limite la velocidad a 50 km/h en las vías de acceso y vías principales y a 20 – 30 km/h en el resto de la ciudad. Asimismo que se controle de forma efectiva el cumplimiento de estas limitaciones.

*Se desestima. En la acción 54, GESTIÓN DE LAS VÍAS PRINCIPALES CON REDUCCIÓN DE VELOCIDAD EN LAS VÍAS DE ACCESO A LA CIUDAD, ya se desarrolla lo solicitado en esta alegación, efectuando una mayor graduación de estas velocidades acercándose a los límites urbanos. Se está a la espera de la aprobación inminente del nuevo Reglamento General de Circulación, que regulará dichos aspectos y especificará la tipología de calles sujetas a los distintos límites de velocidad.*

- 5.2.3 Se alega que los carriles-bus en las carreteras de acceso a Madrid sean construidos restando un carril a la circulación y que sean permanentemente de uso exclusivo del transporte público.

*Se estima. En la acción 55, GESTIÓN DE LAS VÍAS DE ACCESO A LA CIUDAD CON ESTABLECIMIENTO DE PLATAFORMAS RESERVADAS, ya se indica que las Plataformas reservadas permiten que medios de movilidad más sostenibles como el transporte público o vehículos de alta ocupación, tengan ventajas en sus desplazamientos sobre los que no lo son, y que dichas plataformas no deben realizarse incrementando la capacidad de las vías existentes. No obstante se modificará el texto reformulando dicha acción priorizando el transporte público y enfatizando el uso de un carril de circulación.*

- 5.2.4 Se alega no permitir a las motos la circulación por los carriles bus.

*Se desestima. El PMUS de acuerdo con la medida 4.4, MEJORA DE LA MOVILIDAD EN MOTO, indica que el incremento del uso de este modo de transporte es beneficioso para la movilidad de la ciudad, por ocupar menos espacio. No obstante se sigue trabajando en aras de minimizar sus riesgos.*

- 5.2.5 Se alega prohibir el aparcamiento de motos en cualquier acera (también en las de más de 7 metros) y sancionar su incumplimiento.

*Se desestima. Esta práctica está contemplada en la Ordenanza de Movilidad. En aquellos sitios donde la afluencia de peatones hace peligrosa esta práctica se señala su prohibición de manera específica.*

- 5.2.6 Se alega habilitar espacios de aparcamiento para motos en calzada, quitando espacios destinados al coche e incluirlas en el SER.

*Se desestima. Prácticamente la totalidad de los aparcamientos de motos están en calzada y se propone aumentar las plazas, de acuerdo con la acción 24, AMPLIACIÓN DEL NÚMERO DE RESERVAS DE MOTOS. El estar exentas del pago del SER es una medida que va encaminada a favorecer este modo de movilidad urbana.*

### 5.3.- MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO.

- 5.3.1 Se alega que es necesario adecuar las tarifas a la situación económica de los ciudadanos, estableciendo abonos de transporte específicos para colectivos desfavorecidos.
- 5.3.2 Se alega que habrá que reducir frecuencias y ampliar itinerarios en los barrios, mejorando la conexión con centros públicos (por ejemplo hospitales), las conexiones entre barrios y favoreciendo los transbordos con el uso del mismo billete.

*Se desestima y se procede a dar traslado al Consorcio Regional de Transportes de Madrid de la petición realizada en la alegación 5.3.1 y 5.3.2, 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.*

### 5.4.- MOVILIDAD PEATONAL.

- 5.4.1 Se alega disminuir los espacios de aparcamiento de vehículos en superficie, para aumentar el espacio peatonal.

*Se desestima. No puede establecerse esta práctica de manera genérica como fórmula de obtención de espacio para incrementar el espacio peatonal. Como se indica en la acción 1, DEFINICIÓN Y CRITERIOS DE LA RED BÁSICA DE PEATONES EN TODO EL MUNICIPIO, no parece haber una intervención única, amplia y visible que permita dar un salto cualitativo en la accesibilidad, la comodidad y la seguridad del conjunto de la red peatonal. No existe un criterio único e incontestable para jerarquizar las actuaciones, pues la combinación de criterios como la intensidad peatonal actual o latente, el equilibrio entre barrios y distritos, la importancia de unos problemas sobre otros según el lugar o la gravedad de los mismos o la complejidad y coste de las soluciones, acaba generando una complejidad solo abarcable a través de la decisión social y política.*

- 5.4.2 Se alega que las medidas de apoyo al peatón deberían ser más concretas, con presupuestos comprometidos y con plazos de ejecución fijos, ampliando la mejora de la movilidad peatonal a los barrios situados al exterior de la M-30 y acordadas con la participación vecinal.

*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 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.*

- 5.4.3 Se alega que el plan debería incluir medidas encaminadas a dotar a los barrios de itinerarios destinados a los transportes no motorizados que conecten las viviendas con los servicios culturales, educativos, sanitarios, etc...

*Se desestima. Esta medida se encuentra ya incluida en la acción 1, DEFINICIÓN Y CRITERIOS DE LA RED BÁSICA DE PEATONES EN TODO EL MUNICIPIO, a partir de los criterios que se establezcan en el nuevo Plan General, el Plan Director de Bulevares y la red definida en la Estrategia para la creación de la red de itinerarios peatonales de la almendra central de Madrid, el PDMP definirá la red básica peatonal de la ciudad, que debe garantizar la conectividad, accesibilidad y seguridad peatonal.*

*El PDMP también determinará las características funcionales que han de tener estos ejes para garantizar un nivel de servicio adecuado, así como criterios que definan la estructura, jerarquía y redes complementarias de esta red básica peatonal.*

- 5.4.4 Se alega que una medida importante de apoyo al peatón consiste en la disminución de la velocidad de circulación a 20-30 km/h en todas las calles que no sean vías principales.

Se desestima. Ya contestado en alegación 5.2.2

## 5.5.- MOVILIDAD CICLISTA.

- 5.5.1 Se alega que una vez que se evalúen los resultados, se amplíe el sistema de bicicleta pública al resto de la ciudad y especialmente a los principales intercambiadores de transporte de los barrios periféricos, a la universidad o a los polígonos industriales. Además de plantearse la gratuidad de la primera media hora.

*Se estima parcialmente. La acción 19. ANÁLISIS DEL USO DEL SERVICIO PÚBLICO DE ALQUILER DE BICICLETAS, indica 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 para recogerlo de forma expresa.*

*Las experiencias compartidas con otras ciudades demuestran que la gratuidad de la primera media hora es una medida ineficiente por dos razones fundamentales: El usuario captado es mayoritariamente peatón y se produce un fuerte desequilibrio en la gestión, con usos innecesarios.*

- 5.5.2 Se alega la construcción de una red básica de vías ciclistas, con carriles sobre la calzada separados de la circulación general en vías principales, dando soluciones a los cruces e intersecciones para que sean seguros para el ciclista.

*Se desestima. Las acciones 17, DETERMINACIÓN Y PROPUESTA DE MEJORA DE LA RED BÁSICA CICLISTA y la 18, DETERMINACIÓN Y PROPUESTA DE MEJORA DE LA RED SECUNDARIA: RED DE ICLOCALLES Y CICLOCARRILES, ya contemplan el contenido de la alegación planteada. En cada vial se analiza cada tramo de una manera conjunta como parte de un itinerario y de una manera individual para definir su configuración y así decidir el tipo de vía ciclista. Así mismo se analizan las intersecciones o cualquier elemento que lo componga.*

- 5.5.3 Se alega disminuir la velocidad máxima de los vehículos a 30 km/h en todas las calles de un carril por sentido o de un solo sentido y llevar un control efectivo de la misma.

Se desestima. Ya contestada en alegación 5.2.2

- 5.5.4 Se alega instalar aparcamientos seguros para bicicletas.

*Se desestima. Las acciones 20, HABILITACIÓN DE APARCMIENTOS DE BICICLETAS y 22, FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA EN EMPRESAS, ya recogen lo indicado en esta alegación.*

- 5.5.5 Se alega la realización de campañas de educación vial bajo los principios del "tráfico calmado" y de "coexistencia" de tráfico.

*Se desestima, en la medida 4.14. COMUNICAR Y FORMAR PARA EL CAMBIO DE HÁBITOS, se indica que uno de los retos principales para alcanzar un modelo de movilidad sostenible y segura es el relativo a las pautas de comportamiento de los ciudadanos, cuyas decisiones diarias de desplazamiento condicionan el conjunto. Por esta razón, la comunicación, en sus vertientes de información, sensibilización, promoción o participación, juega un papel fundamental para conseguir un cambio cultural hacia hábitos sostenibles. Las acciones más relacionadas con la alegación serían la 85, REALIZACIÓN DE CAMPAÑAS DE FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA y la 86, REALIZACIÓN DE CAMPAÑAS DE FOMENTO DE USO SOSTENIBLE DE MODOS, con especial énfasis en la Convivencia entre modos.*

- 5.5.6 Se alega regular la circulación ciclista por zonas peatonales, mediante la redacción de una ordenanza específica o la inclusión detallada en la Ordenanza de Movilidad actual.

*Se desestima. Actualmente el Reglamento General de Circulación no permite la circulación por zonas peatonales. Si el Reglamento modifica este aspecto, se recogerá su regulación en la Ordenanza de Movilidad.*

## 6.- Alegaciones FEDERACIÓN REGIONAL DE ASOCIACIONES VECINALES DE MADRID

La alegación presentada por **Dña. María del Carmen Lostal Martín (FEDERACIÓN REGIONAL DE ASOCIACIONES VECINALES DE MADRID)** fue registrada el 30 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:

**6.1.-** Que el PMUS debería demandar un Plan Regional, o en su caso, un marco de directrices sobre el que guiarse.

*Se desestima. De acuerdo a lo indicado en el PMUS, la falta de un Plan Director de Movilidad de la Comunidad de Madrid, no debe condicionar la fijación en el PMUS de Madrid de unos estándares mínimos de competitividad, que contemplarán la repercusión del crecimiento sobre el sistema de movilidad.*

*El objetivo de competitividad se establece específicamente para este PMUS, teniendo en cuenta las características del municipio de Madrid, como centro de una enorme área metropolitana de más de seis millones de personas, condicionado por el crecimiento de la población y los sistemas de transporte del entorno.*

*La existencia de un documento estratégico regional sería una herramienta muy importante, que ayudaría a enmarcar la movilidad de la ciudad de Madrid, en un contexto adecuado. Pese a que la elaboración de dicho documento no es competencia de este Ayuntamiento, cabe señalar que en todo momento e incluso en el mismo PMUS, se aboga para que el Plan Regional se realice lo antes posible, considerando siempre que las líneas generales establecidas en el presente PMUS, estarán alineadas sin ninguna duda con dicho documento estratégico.*

**6.2.-** Respecto al Transporte Público.

- 6.2.1 Adecuación de las tarifas a la evolución del IPC.
- 6.2.2 Adopción de un sistema tarifario integrado (STI).
- 6.2.3 La puesta en marcha del billete solidario.

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

*Por otra parte el Consorcio tiene prevista la realización de 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.

- 6.2.4 Consolidación de la red de metro:
- Incremento de la frecuencia.
  - Creación de la segunda circular de metro con el trazado de una nueva L-13 y la prolongación hacia Ciudad Lineal de la actual L-11.
  - Prolongación de la L-3 hasta el Casar, de la L-9 a Costa Brava y de la L-11 a Cuatro Vientos.
  - Estudio de prolongación de otras líneas.
  - Actuaciones puntuales con la unión de distintas líneas.
  - Ampliación de la red a los nuevos barrios del sureste.
  - Ampliación de la L10, operación Chamartín.
  - Supresión de barreras arquitectónicas.
  - Mejora de la información a los usuarios.

*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."*

*El PMUS plantea como medida el estudio por parte del CRTM de la viabilidad de todas las posibles ampliaciones de metro planteadas, recogándose a modo de ejemplo muchas de las enumeradas en esta alegación, con la información proporcionada por el CRTM al respecto.*

*Se concreta en las acciones 9, AMPLIACIÓN DE LA L9 DE METRO HASTA COSTA BRAVA y 10, PLANIFICACIÓN DE AMPLIACIONES DE LA RED DE METRO: L10B, L11 Y L13. Todo ello teniendo en cuenta la escala temporal que necesita este tipo de infraestructuras para llevarse a cabo.*

- 6.2.5 Consolidación de la red de cercanías.
- Realizar el enlace del corredor del Henares con la zona norte mediante una línea que conecte el cercanías de Alcalá de Henares con la zona norte
  - Apertura de nuevas estaciones/apaderos.
  - Mejora de la información al usuario.
  - Desarrollo de la línea transversal, ha desaparecido de los planes del Ministerio de Fomento, por lo que su inclusión en el PMUS ha de ir acompañada de una estrategia específica de presión sobre el mismo.
  - La línea de ferrocarril perimetral (M-45) no está bien definida ni se justifica suficientemente su necesidad. El trazado que se sugiere en la página 104 (entre Pinar de las Rozas y San Cristobal de los Ángeles) no coincide con el área en que se detecta su necesidad (este de la M40, corredor del Henares).

*Se desestima. En la redacción del PMUS se consideró que no podía excluirse del transporte público la red de cercanías, pese a que las posibilidades de intervención del Ayuntamiento en este aspecto son mínimas*

*Por este motivo en la acción 8, ANÁLISIS Y ESTUDIO DE LA CREACIÓN DE UN NUEVO CINTURÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO, se indica que existe un Plan de Infraestructuras Ferroviarias de*

*Cercanías de Madrid (2009-2015), vigente en la redacción del presente PMUS, en el que se establecen una serie de actuaciones que en algún caso no se han iniciado, como es el eje transversal Este – Suroeste y que con los plazos manejados para estas infraestructuras es imposible se realice antes de la finalización de este Plan. No obstante se considera importante incluirlo en esta acción con el fin de que el Ministerio de Fomento considere la viabilidad de esta nueva línea y la incorpore, si los estudios técnicos así lo aconsejan, en la revisión del Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para Madrid a realizar al finalizar el actualmente en vigor que será en el 2015.*

*En cuanto a la línea perimetral que se enuncia en la acción indicada, se define diciendo que pudiera ser empleada tanto para transportes de viajeros como de mercancías y que permitiría aliviar parte del tráfico de las autovías de circunvalación (en especial la M-40 y la M-45), con la adecuación de apeaderos y estaciones ahora en desuso (antigua estación de O'Donnell, apeadero de Ribera del Loira, Mercamadrid) y la creación de nuevas estaciones. No obstante dado el estado de desarrollo de esta propuesta, podría estudiarse cualquier otro trazado que se considerara adecuado. El que estas acciones figuren en el PMUS harán que el Ayuntamiento las considere dentro de su estrategia de movilidad y por tanto insista a ADIF para que la desarrolle lo antes posible, aunque se procede a reformular la acción..*

*Las mejoras en accesibilidad e información en todos los transportes públicos están recogidas en el PMUS.*

- 6.2.6 Mejoras de los servicios de autobús (interurbanos y EMT).
- Cambiar el patrón de recorridos, demasiado radiocéntrico coincidente con la red de metro.
  - EMT
    - Aumento de la frecuencia.
    - Mejora de la información.
    - Incremento de los itinerarios transversales fuera de la M30.
    - Mayor concreción de la M35.
    - Evaluación de las numerosas propuestas vecinales de reordenación y creación de nuevas líneas, referidas fundamentalmente a conexiones con equipamientos sanitarios, circulares distritales y conexiones dentro del distrito Centro con autobuses eléctricos.
    - Duplicar en los próximos años, la longitud de la red de carriles bus y plataformas reservadas.
    - Todas las vías de entrada/salida de gran capacidad deben disponer de plataformas reservadas para, al menos durante las horas punta, la circulación de autobuses. El Ayuntamiento de Madrid, habrá de desarrollar una estrategia de presión dirigida a retomar los proyectos del Ministerio de Fomento de las vías A1 y A5.

*Se desestima. La mayoría de las alegaciones incluidas en este punto están recogidas en las distintas acciones de la medida 4.2 FOMENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO, concretamente en las acciones 11, OPTIMIZACIÓN DE LA RED DE AUTOBUSES Y PUESTA EN MARCHA DE LA M35 y 12, CREACIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RED DE CARRILES RESERVADOS EN EL INTERIOR Y ENTRADAS A LA CIUDAD DE MADRID.*

*Respecto a la creación de nuevas líneas y utilización de distintos tipos de vehículos en recorridos determinados, son peticiones que por su concreción no pueden incluirse en este PMUS y que además son competencia del CRTM, a quien se le traslada.*

6.2.7 Avanzar en la intermodalidad.

- o Construcción en los próximos años de los intercambiadores de Conde de Casals y Legazpi.
- o Provisión de aparcamientos disuasorios junto a áreas intermodales.

*Se desestima. Estas alegaciones están incluidas en la medidas 4.8 MEJORA DE LAS CONDICIONES DE INTERMODALIDAD, concretamente en la acción 44, PLANIFICACIÓN Y DISEÑO DE NUEVOS INTERCAMBIADORES y medida 4.9 MEJORA DE LA GESTIÓN DE LA DEMANDA DEL VEHÍCULO PRIVADO, en la acción 53 CREACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE APARCAMIENTOS DE DISUADIÓN.*

**6.3.- Disuasión del uso del coche.**

6.3.1 Supresión del SER en determinados barrios.

*Se desestima. En el PMUS se considera el SER como una herramienta muy efectiva para la disuasión del uso del coche, pero en ningún caso se definen las zonas donde se aplica o se excepciona esta medida ya que es un documento estratégico que no desciende a acciones puntuales.*

6.3.2 Restricción del estacionamiento de los no residentes en la almendra central.

*Se desestima. Actualmente toda la almendra central está regulada por el SER, mecanismo que ya restringe el uso del estacionamiento para los no residentes. Junto a este mecanismo en las zonas incluidas dentro del APR no se permite ni siquiera el acceso.*

6.3.3 Supresión y cuando no sea posible, reducción del aforo de los parking reservados de los edificios de las Administraciones públicas.

*Se estima. Esta medida se incluirá en la acción 58, GESTIÓN DE LAS VÍAS MEDIANTE LA IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS EN ZONA DE BAJAS EMISIONES.*

6.3.4 Establecimiento de un canon a los parking reservados de las empresas, de forma que paguen en función del aforo.

*Se desestima. Los aparcamientos privados abonan la tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local por paso de vehículos, ya que son sujetos pasivos de la tasa, en concepto de contribuyente, las personas físicas y jurídicas, así como las entidades a que se refiere el artículo 35.4 de la Ley 58/2003 de 17 de diciembre General Tributaria, que disfruten, utilicen o aprovechen el dominio público local en beneficio particular, para el paso de vehículos o carruajes a través de aceras o calzadas. Por otra parte, para el cálculo de la cuantía de la tasa se tiene en cuenta, ente otros, el parámetro de intensidad de uso (PIU).*

- 6.3.5 Reducción del número de plazas de aparcamiento en superficie, supeditada a la construcción de plazas subterráneas, especialmente las incluidas en los PAR.
- Promoción de nuevos PAR, animando a la iniciativa ciudadana mediante la constitución de cooperativas promotoras y la concertación con las entidades financieras.
  - Penalización de las estancias de larga duración de no residentes.
  - Conversión total o parcial de los parking municipales existentes en el distrito – Centro en aparcamientos para residentes.
  - Veto a la creación de nuevos aparcamientos rotatorios y a la ampliación de los existentes.

*Se desestima. Es necesario tener en cuenta lo que significan muchas de las acciones propuestas en el PMUS, como son la ampliación de aceras, peatonalizaciones, carriles bus y creación de infraestructuras ciclistas. Estas acciones implican, en muchos casos, la eliminación de estacionamiento en vía pública.*

*El PMUS propone en la acción 49 REALIZACIÓN DE UN ESTUDIO DE ESTACIONAMIENTO FUERA DE LA M30 EN ZONA NO CONTROLADA POR EL SER, como resultado de este estudio se indica la acción 50, UTILIZACIÓN Y ADECUACIÓN DE SUELO DISPONIBLE PARA ESTACIONAMIENTO FUERA DE CALZADA.*

*Por otra parte como bien se indica en la acción 51, ESTUDIO DE NUEVAS FÓRMULAS DE COMERCIALIZACIÓN DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS, la patrimonialización y enajenación de los aparcamientos existentes, surge como un deseo expreso de los usuarios por adquirir las plazas de aparcamiento en propiedad.*

*Las operaciones de construcción de aparcamiento fuera de calzada en los últimos años no ha tenido el éxito esperado, observándose además una tendencia al abandono por parte de residentes de las dotaciones actualmente en funcionamiento.*

*En cualquier caso, esto no supone que en un futuro no pueda retomarse la tipología anterior, siempre que las condiciones socioeconómicas lo permitan.*

*Por otra parte en la acción 52, DEFINICIÓN DE DOTACIONES DE APARCAMIENTO EN EL PGOUM, propone un cambio normativo con respecto a la normativa vigente. Actualmente se está revisando el PGOUM, en dicho Plan se delimitan unos ámbitos y áreas de Regulación de Usos donde se propugna una estrategia de flexibilización de usos, con objeto de permitir a las*

actividades económicas convivir en mayor medida con el uso residencial favoreciendo el modelo de ciudad sostenible, más diversa y compleja.

En estas áreas atendiendo a la movilidad urbana se caracterizan distintos aspectos, encontrándose entre ellos el déficit de estacionamiento. De esta manera en función de las características de los ámbitos, de los usos y de las estrategias a desarrollar, se definirán dotaciones mínimas y máximas de aparcamiento.

- 6.3.6 Creación de nuevas áreas de prioridad residencial (APR).
- Estudio de viabilidad de la implantación de otras APR u otras fórmulas de templado de tráfico.
  - Mejoras en la gestión de los APR actuales.

*Se desestima. La alegación presentada se encuentra recogida en la medida 4.9, MEJORA DE LA GESTIÓN DE LA DEMANDA DEL VEHÍCULO PRIVADO, en la acción 57, GESTIÓN DE LAS VÍAS MEDIANTE CREACIÓN DE NUEVOS APRS.*

- 6.3.7 Corrección del efecto borde que se produce en las zonas perimetrales a M30, final de la zona SER, con la invasión de vehículos de no residentes.
- Procesos de participación ciudadana.
  - Mejoras en la dotación de transporte público.
  - Exigencias de planes de movilidad a empresas y centros de trabajo de más de, por ejemplo, 10 trabajadores/as.
  - Medidas efectivas de eliminación de plazas no legales de aparcamiento.
  - Calmado de tráfico.
  - Evitar medidas que tengan consecuencias negativas sobre los/as residentes.

*Se desestima. La alegación presentada se encuentra recogida en distintas medidas del PMUS, fundamentalmente dentro de la 4.2, FOMENTO DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, 4.9, MEJORA DE LA GESTIÓN DE LA DEMANDA DEL VEHÍCULO PRIVADO, 4.10, MEJORAS EN LA GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN y 4.15, IMPULSO A LA IMPLICACIÓN DEL SECTOR PRIVADO EN LA MOVILIDAD.*

- 6.3.8 Corrección del efecto de atracción de viajes en vehículo particular asociado a determinados equipamientos.
- Mejoras de la dotación de transporte público.
  - Medidas efectivas de eliminación de plazas no legales de aparcamiento.
  - Aumento del grado de exigencia a los planes de movilidad que elaboran los equipamientos.
  - Desarrollo de los proyectos de camino escolar.

*Se desestima. Contestación presentada en la alegación 6.3.7*

- 6.3.9 Creación de una potente red de aparcamientos disuasorios.
  - o Creación de una red fuera del municipio de Madrid.

*Se desestima. Alegación contemplada en la medida 4.9, MEJORA DE LA GESTIÓN DE LA DEMANDA DEL VEHÍCULO PRIVADO, acción 53, CREACION Y EXPLOTACIÓN DE APARCAMIENTOS DE DISUASIÓN.*

- 6.3.10 Cautela en la creación de los corredores ambientales, oponiéndonos a que su realización conlleve la reducción de la dotación de plazas de aparcamiento en superficie.

*Se desestima. Los corredores ambientales son una figura urbanística que aparece en el avance de la revisión del PGOUM, no en el PMUS.*

- 6.3.11 Finalización de la red viaria existente, referido a completar la funcionalidad de la malla actual, resolviendo cuellos de botella y problemas de conexión.
  - o No al cierre de la M50 ( o M61), a la construcción de la R-1.
  - o Estudio y ampliación de las conexiones con la M40.
  - o Accesos a la red de gran capacidad de los nuevos barrios.
  - o Ejecución de la Gran Vía del Sureste.
  - o Mejoras/ remodelaciones de algunas arterias importantes como la Avda. de los Rosales, Gran Vía de Villaverde, etc...
  - o Mejora de accesos al Hospital de Vallecas.
  - o Conexiones transversales: Sur de San Cristóbal de los Ángeles, este-oeste playa de vías de la estación de Chamartín.
  - o Desmantelamiento de pasos elevados de Pacífico y Puente de Vallecas.
  - o Soterramiento de distintos tramos de la M30, M40 y A5.
  - o Ensanchamiento del túnel de la C/ Embajadores.
  - o Remodelación de las grandes avenidas de los nuevos barrios.
  - o Oposición vecinal a: Conversión Avda. de Entrevías en una vía rápida, Creación de una nueva vía de 4 carriles entre la C/ Comercio y la rotonda del monumento del 11M, densificación de la malla en los alrededores de la futura estación de Delicias.

*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 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.*

*Muchos de los viales contemplados en la alegación no son de titularidad municipal.*

*En la acción 56, GESTIÓN DE LAS VÍAS PRINCIPALES CON MEDIDAS DE ADECUACIÓN URBANÍSTICA, se recoge también parte de lo solicitado en esta alegación.*

#### **6.4.- FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL.**

- 6.4.1 Creación de Áreas de prioridad peatonal en los distritos periféricos.

*Se desestima. No se define en el PMUS la figura de áreas de prioridad peatonal. No obstante el espíritu de esta alegación se entiende que está comprendido en la medida 4.1 FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL.*

#### **6.5.- FOMENTO DE LA MOVILIDAD EN BICI.**

- 6.5.1 Descoordinación entre el PMUS y la revisión del PGOUM, en la medida 21 se señala que la revisión del PGOUM obligará a que en los nuevos edificios se destine un espacio para aparcar las bicis. En el documento del Avance, sin embargo, tal medida no existe.

*Se estima. En la acción 21, ESTABLECIMIENTO DE RESERVA DE ESPACIO PARA BICICLETAS EN LOS NUEVOS EDIFICIOS, se indicaba que para los nuevos edificios se determinará que esta exigencia se realice en todos los nuevos desarrollos que emanen del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, tanto para edificación residencial como laboral o de servicios. Para ello es necesario que exista una aprobación de normativa que permita la implantación de esta reserva como dotación o nivel similar.*

*Se procede a modificar la redacción ya que el documento de avance del PGOUM, documento en proceso de evolución, ha estimado que la propuesta que contendrá el nuevo PGOUM será que los metros destinados a espacios para aparcamiento de bicicletas no computarán para la edificabilidad.*

- 6.5.2 Medidas a aplicar en APR, supermanzanas, algunas vías básicas y calles de coexistencias:
- Limitar velocidad de los coches a 10-20-30 Km/h
  - Priorizar la circulación de las bicis frente a los vehículos motorizados.
  - Permitir la circulación a contramano.
  - Permitir la circulación de las bicis por el carril reservado para transporte público.
  - Limitar velocidad de las bicis en calles de coexistencia y recordar peatonal.

*Se desestima. Las propuestas incluidas en esta alegación, deben ser remitidas cuando se realice una nueva redacción de la Ordenanza de Movilidad.*

*En cuanto a los límites de velocidad, se desestima. Se está a la espera de la aprobación inminente del nuevo Reglamento General de Circulación, que regulará dichos aspectos y especificará la tipología de calles sujetas a los distintos límites de velocidad.*

- 6.5.3 Medidas en el resto de la estructura viaria:
- El carril bici deber ocupar parte de la calzada.
  - Los carriles bici deben ser de sentido único. En vías de doble sentido un carril a cada lado de la calzada y cuando tenga una mediana amplia, un bidireccional por la misma.
  - Carriles protegidos por bolardos u otro elemento de protección.
  - Facilitar el giro a la izquierda a las bicis.
  - Creación de espacios protegidos antes de los pasos de cebra para permitir la salida adelantada.

*Se desestima. Las acciones 17, DETERMINACIÓN Y PROPUESTA DE MEJORA DE LA RED BÁSICA CICLISTA y la 18, DETERMINACIÓN Y PROPUESTA DE MEJORA DE LA RED SECUNDARIA: RED DE CICLOCALLES Y CICLOCARRILES, ya contemplan las alegaciones planteadas. En cada vial que se planifica, se analiza cada tramo de una manera conjunta como parte de un itinerario y de una manera individual para definir su configuración y así decidir el tipo de vía ciclista. Así mismo se analizan las intersecciones o cualquier elemento que lo componga.*

- 6.5.4 Creación de aparcabicis en edificios oficiales, especialmente asociados a las estaciones de transporte.

*Se desestima. Acción contemplada en la 20, HABILITACIÓN DE APARCAMIENTOS DE BICICLETAS.*

- 6.5.5 Mejora de la intermodalidad con el transporte público.

*Se desestima. Alegación repetida, 6.2.7*

- 6.5.6 Redefinición del Bicimad, extendiéndose por toda la ciudad a medio plazo y a corto por el interior de la M30, además de rebajar el precio.

*Se estima parcialmente Como ya se indica en la acción 19. ANÁLISIS DEL USO DEL SERVICIO PÚBLICO DE ALQUILER DE BICICLETAS, a la luz del funcionamiento de la 1ª fase del sistema, podrá plantear ampliar el 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 para reseñarlo de forma expresa.*

*Las experiencias compartidas con otras ciudades demuestran que la gratuidad de la primera media hora es una medida ineficiente por dos razones fundamentales: El usuario captado es mayoritariamente peatón y se produce un fuerte desequilibrio en la gestión, con usos innecesarios*

#### **6.6.- PROMOCIÓN DE LOS PLANES DE MOVILIDAD DE LAS EMPRESAS, CENTROS DE TRABAJO Y POLÍGONOS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA.**

- 6.6.1 Elaboración de planes de movilidad del personal.
- Aprobación de una Ley regional de movilidad.

*Se desestima. Con respecto a los planes de movilidad del personal, esto se recoge en la medida 4.15, IMPULSO A LA IMPLICACIÓN DEL SECTOR PRIVADO EN LA MOVILIDAD.*

*Por otra parte, de acuerdo a lo indicado en el PMUS, la falta de un Plan Director de Movilidad de la Comunidad de Madrid, no debe condicionar la fijación en el PMUS de Madrid de unos estándares mínimos de competitividad, que contemplarán la repercusión del crecimiento sobre el sistema de movilidad.*

*El objetivo de competitividad se establece específicamente para este PMUS, teniendo en cuenta las características del municipio de Madrid, como centro de una enorme área metropolitana de más de seis millones de personas, condicionado por el crecimiento de la población y los sistemas de transporte del entorno.*

*La existencia de un documento estratégico regional sería una herramienta muy importante, que ayudaría a enmarcar la movilidad de la ciudad de Madrid, en un contexto adecuado. Pese a que la elaboración de dicho documento no es competencia de este Ayuntamiento, cabe señalar que en todo momento e incluso en el mismo PMUS, se aboga para que el Plan Regional se realice lo antes posible, considerando siempre que las líneas generales establecidas en el presente PMUS, estarán alineadas sin ninguna duda con dicho documento estratégico.*

- 6.6.2 Reducción de la presión del transporte de mercancías.
- Con medidas dentro de los planes de movilidad de las empresas como por ejemplo: revisión de procesos internos, preferencia de contratación proveedores locales, impulsar la distribución nocturna.....

*Se desestima. Estas medidas son algunas de las que deben implementar los empresarios en los PMUS de sus empresas, por lo que no se entiende necesario que estén reflejadas en las acciones del PMUS*

#### **6.7.- PROPUESTAS DE LAS ASOCIACIONES VECINALES POR DISTRITOS.**

Las asociaciones de los 21 Distritos presentan reclamaciones muy detalladas respecto a problemas de movilidad en los mismos, destacando aquí únicamente las referidas al documento PMUS en cuestión:

- 6.7.1 Distrito 2: ARGANZUELA
- Falta un diccionario de siglas al final o al principio del documento.
  - Las tablas, figuras y gráficos han de estar referenciados en el texto, especialmente en el capítulo 2, Diagnóstico.
  - No existe congruencia en los datos que se ofrecen en el texto y en los gráficos. Por ejemplo la figura 14 de la pág 39, en la que además algunos de los diagramas suman más de 100.
  - Faltan tablas que resuman los datos más importantes, como por ejemplo sobre el uso del vehículo privado y las diferentes variables que influyen en su variación.
  - Existen planos muy relevantes que por su tamaño resultan difíciles de entender. (fig 20 pág 40, fig 35 pag 54, págs 103,110,111)

*Se estima parcialmente. A continuación se detalla dicha estimación:*

*Se incorporará al documento un diccionario de siglas.*

*Se referenciarán todas aquellas tablas, figuras y gráficos que no lo estén.*

*Se revisarán las incongruencias de los datos y los porcentajes de los gráficos que a veces se desajustan al redondear los datos.*

*Al final del documento se encuentran las tablas con todos los indicadores, por lo que no se considera necesario incorporar otras tablas.*

*Los planos incorporados son orientativos y deberán desarrollarse cuando se vayan ejecutando las acciones, por lo que no se considera necesario ampliarlos.*

- 6.7.2 Distrito 8: FUENCARRAL EL PARDO
- En la pág. 104 del PMUS de propuestas de carril bus, se proponen dos tramos de Ginzo de Limia que parecen correctos, pero no así en Monforte de Lemos. Se cree que se refiere al tramo de Ginzo de Limia entre Monforte de Lemos y Melchor Fernández Almagro y la continuación hasta Sinesio Delgado. En sendos tramos no existe necesidad de carril bus. Se propone que esta calle sea calle 30.

*Se estima. Se corregirá la propuesta de los carriles bus en el sentido de la presente alegación en el texto del Plan.*

## **6.8.- PROPUESTAS INCLUIDAS EN LAS NOTAS SOBRE LA MOVILIDAD EN LA COMUNIDAD DE MADRID, DE LA FUNDACIÓN DE ESTUDIOS CIUDADANOS.**

- 6.8.1 Conversión en plazas de residentes de las plazas de los aparcamientos rotatorios y mixtos según vayan venciendo las concesiones de la explotación a empresas privadas.

*Se desestima. La actual coyuntura socioeconómica no permite al Ayuntamiento establecer esta medida con carácter general, pero sí se contempla la posibilidad de que cuando venzan estas concesiones, si no pueden reconvertirse de manera completa estos aparcamientos, si permita un uso mixto.*

6.8.2 Reducción paulatina de del voluminoso paquete de plazas de aparcamiento reservado para empleados y/o clientes de la Administración pública y de las empresas privadas, tanto de las plazas localizadas en la vía pública como de las existentes en parking exclusivos.

*Se estima. Esta medida se incluirá en la acción 58, GESTIÓN DE LAS VÍAS MEDIANTE LA IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS EN ZONA DE BAJAS EMISIONES, modificando el texto convenientemente.*

## 7.- Alegaciones GRUPO MUNICIPAL DE IZQUIERDA UNIDA

---

La alegación presentada el **GRUPO MUNICIPAL DE IZQUIERDA UNIDA** fue registrada el 1 de agosto de 2.014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal:

### 7.1.- Área libre de tráfico el Casco Histórico.

- ∩ Declaración como Área peatonal a la Puerta del Sol y calles en la actualidad peatonales, dotando de coherencia a los núcleos dispersos existentes.

*Se desestima. El PMUS establece dentro de su medida 4.1, FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL, acciones encaminadas a mejorar este modo y concretamente en la acción 3, DEFINICIÓN FUNCIONAL DE LOS DISTINTOS TIPOS DE CALLES DE PRIORIDAD PEATONAL Y PROPUESTA DE AMPLIACIÓN, se indica que El Plan Director de Movilidad Peatonal promoverá la implantación de calles de prioridad peatonal en sus diferentes tipologías (desde calles peatonales hasta zonas30), de acuerdo con sus específicos requisitos funcionales y hará una propuesta de localización en cada zona de la ciudad de Madrid.*

7.2.- Creación de áreas de coexistencia, de preferencia peatonal, limitando el tráfico rodado de paso, recuperando para el transporte público y los ciudadanos las calles.

- ∩ Centro Histórico definido por los barrios de Sol, Palacio, Las Letras (Cortes) y Embajadores.

- ⌞ Cascos históricos de los municipios anexionados a Madrid en los años 40/50, Fuencarral, Aravaca, Carabanchel Alto y Bajo, Hortaleza, Villacerde Alto, Vicálvaro y Barajas.
- ⌞ Plaza de Olavide.

*Se desestima. Igual alegación 7.1*

**7.3.-** Áreas 20/30, de velocidad limitada, a través de un tratamiento coherente del espacio público.

- Área 20 "Primer Cinturón".
- Área 20 "Casco Antiguo" de Vallecas (Puente).
- Áreas 20 "Colonias Históricas".
- Área 30 en el espacio residencial no incluido como área peatonal, de coexistencia o de velocidad limitada a 20 km/h.

*Se desestima. Se está a la espera de la aprobación inminente del nuevo Reglamento General de Circulación, que regulará dichos aspectos y especificará la tipología de calles sujetas a los distintos límites de velocidad.*

**7.4.-** Mejora de la Calidad peatonal de la red viaria mediante:

- Distribución de la sección viaria 50% acera/ 50% calzada, limitándose en las calles inferiores a 7 metros el aparcamiento.
- Establecer criterios de calidad peatonal en la localización y uso del mobiliario urbano.
- Proceder a la protección de las aceras, mediante los distintos sistemas que aporte la ingeniería de tráfico.
- Garantizar el acceso seguro y directo de los peatones al transporte público, así como a todos los servicios públicos de alta concentración y uso.
- Rectificar los elementos encauzadores del tráfico en zonas peatonales.
- Supresión de barreras arquitectónicas y mejora de la accesibilidad
  - ⌞ Plan de supresión de barreras arquitectónicas.
  - ⌞ Calado de barreras de las grandes infraestructuras viarias en el área interior M40.
  - ⌞ Mejora de accesibilidad al transporte público.
- ⌞ Revisión de la participación del modo pie en el reparto modal, por disparidad en los índices a lo largo del documento.
- ⌞ Actuación sobre 12 itinerarios peatonales.
- ⌞ Adaptación de los cruces peatonales.

*Se desestima. La alegación presentada se encuentra recogida en distintas medidas del PMUS, fundamentalmente dentro de la 4.1, FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL 4.2, FOMENTO DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, 4.7, MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD A TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE.*

## 7.5.- Transporte público.

- 7.5.1 Precios incentivadores del uso con régimen tarifario especial para personas en paro y excluidas y aumento de edad para el abono joven.

*Se desestima y se procede a dar traslado al Consorcio Regional de Transportes de Madrid de la petición realizada en la alegación, 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.*

- 7.5.2 Adecuación del transporte público a las personas con discapacidad y/o movilidad reducida.

*Se desestima. Esta alegación, en la parte que se encuentra dentro del ámbito del PMUS está recogida dentro de la medida 7, MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD A TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE.*

- 7.5.3 Mejora de información en materia de horarios y servicios.

*Se desestima. Esta alegación se encuentra recogida dentro de la medida 4.2, PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, concretamente en las acciones 14, MEJORA DE LA INFORMACIÓN AL USUARIO DEL AUTOBÚS y la 16, MEJORA DE LA INFORMACIÓN AL USUARIO: DIFUSIÓN DE LA INFORMACIÓN EN CENTRO INTEGRADO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE MADRID (CITRAM).*

- 7.5.4 Implantación del sistema de metro ligero-tranvía.

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

- 7.5.5 Ampliación de la red de METRO a aquellas zonas de la ciudad cuya demanda no pueda ser cubierta por el autobús o el tranvía.

*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.”*

*El PMUS plantea como medida el estudio por parte del CRTM de la viabilidad de todas las posibles ampliaciones de metro planteadas, recogiéndose a modo de ejemplo muchas de las enumeradas en esta alegación, con la información proporcionada por el CRTM al respecto, no obstante no se considera con carácter general, dado el coste de la infraestructura, que sea el metro el transporte público que suplirá la falta de cobertura de autobuses.*

#### 7.5.6 Autobús – EMT.

- Dotar de este servicio a todos los barrios que carecen de él.
- Implantación microbuses ecológicos en el área central de la ciudad.
- Implantación de servicios de taxi colectivo (bus-taxi) en zonas de baja densidad. Ampliación del número de postes de llenado de gas comprimido.
- Continuar con la instalación del SAE.
- Creación de red de itinerarios prioritarios para el autobús.
- Aumento de la flota y líneas de autobuses nocturnos.

*Se desestima. Todas las propuestas incluidas en esta alegación, se recogen en la medida 4.2, PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, concretamente en las acciones 11. Optimización de la red de autobuses y puesta en marcha de la M-35,.12. Creación y ampliación de la red de carriles reservados en el interior y entradas a la ciudad de Madrid, 13. Priorización semafórica del transporte público.*

*Por otra parte en cuanto a los medios de propulsión, la medida 12. PROMOCIÓN DE ENERGÍAS LIMPIAS EN LA TECNOLOGÍA DE LOS VEHÍCULOS, recoge estos aspectos desde la perspectiva de un PMUS.*

#### 7.5.7 Intercambiadores – Plataformas Reservadas.

*Se desestima. Esta alegación está recogida en las acciones:*

44. PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO DE NUEVOS INTERCAMBIADORES,

45. PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO DE NUEVAS ÁREAS INTERMODALES,

55. GESTIÓN DE LAS VÍAS DE ACCESO A LA CIUDAD CON ESTABLECIMIENTO DE PLATAFORMAS RESERVADAS.

#### 7.6.- Madrid en bici

- 7.6.1 Fomentar la utilización de la bicicleta como medio de transporte: creando carriles-bici, itinerarios seguros para bicicletas, instalando aparcamientos de bicicletas, acotando calles en diferentes distritos los días festivos, fomentar el transporte de bicicletas en Metro y Cercanías y organizando todos los años la Fiesta de la Bicicleta.

*Se desestima. Las acciones 17, DETERMINACIÓN Y PROPUESTA DE MEJORA DE LA RED BÁSICA CICLISTA y la 18, DETERMINACIÓN Y PROPUESTA DE MEJORA DE LA RED SECUNDARIA: RED DE CICLOCALLES Y CICLOCARRILES, ya contemplan las alegaciones planteadas. En cada vial que se planifica, se analiza cada tramo de una manera conjunta como parte de un itinerario y de una manera individual para definir su configuración y así decidir el tipo de vía ciclista. Así mismo se analizan las intersecciones o cualquier elemento que lo componga.*

*En cuanto a los aparcamientos de bicicletas existe la acción 20. HABILITACIÓN DE APARCAMIENTOS DE BICICLETAS y la promoción se recoge en las acciones:*

- 85. REALIZACIÓN DE CAMPAÑAS DE FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA.*
- 86. REALIZACIÓN DE CAMPAÑAS DE FOMENTO DE USO SOSTENIBLE DE MODOS.*
- 87. AMPLIACIÓN DE LAS CAMPAÑAS DE COMUNICACIÓN A TRAVÉS DE, INTERNET.*
- 89. REALIZACIÓN DE CAMPAÑAS DE EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MOVILIDAD CICLISTA.*

- 7.6.2 Se proponen 9 carriles-bici que conecten los nudos e intercambiadores de transporte con los principales barrios, centros productivos y grandes equipamientos.

*Se desestima. Igual alegación 7.6.1*

- 7.6.3 Desarrollo del programa "A la escuela en bici".

*Se desestima. El programa que se está desarrollando es el Camino seguro al cole, que se encuentra dentro de la medida 89. REALIZACIÓN DE CAMPAÑAS DE EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MOVILIDAD CICLISTA*

- 7.6.4 Destinar como mínimo el 1% del presupuesto municipal a obras e infraestructuras viarias al fomento del uso de la bicicleta de la ciudad.

*Se desestima. El PMUS es un documento estratégico, con un espacio temporal que abarca varias legislaturas, por lo que no parece el documento adecuado para adquirir un compromiso presupuestario del calado del que se indica en esta alegación.*

## 8.- Alegaciones GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA

La alegación presentada por **Dña. Ruth Porta Cantoni**, en nombre de **GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA** fue registrada el 1 de agosto de 2014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal:

**8.1.-** El plan aprobado no cumple los requisitos mínimos de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, sería necesario incorporar al documento presentado el programa detallado de medidas y acciones con su respectivo presupuesto.

*Se desestima. De acuerdo con 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.*

**8.2.-** Sobre el procedimiento de tramitación del Plan:

8.2.1 Debería someterse a la consideración del Pleno del Ayuntamiento, ya que su plazo de vigencia afecta a tres mandatos municipales.

*Se desestima. La Ley de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, Ley 22/2006 de 4 de Julio, en su artículo 11 sobre 'Atribuciones del Pleno' establece las competencias del Pleno del Ayuntamiento, entre las que no se encuentra la adopción de Planes. Esta cuestión se encuentra, sin embargo, asignada a la Junta de Gobierno, como establece su artículo 17, sobre 'Atribuciones de la Junta de Gobierno' que dice literalmente: Corresponde a la Junta de Gobierno... b) Adoptar planes, programas y directrices vinculantes para todos los órganos ejecutivos, organismos y empresas del Ayuntamiento de Madrid.*

8.2.2 El Plan establece un marco para la futura autorización de proyectos relativos al transporte, debería someterse a una evaluación ambiental estratégica, en los términos que establece la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.

*Se desestima. De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre Evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente, deberán ser objeto*

de evaluación ambiental aquellos planes que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente y que cumplan los dos requisitos siguientes:

- a) Que se elaboren o aprueben por una Administración pública
- b) Que su elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por Acuerdo del Consejo de Ministros o Consejo de Gobierno de una Comunidad Autónoma.

Además, en el mismo artículo se define que para entender que tienen efectos significativos sobre el medio ambiente deberán:

- a) Establecer el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental, o bien
- b) Requerir una evaluación conforme a la normativa reguladora de la Red Natura 2000.

Pues bien, aunque el PMUS ha sido elaborado y aprobado por una Administración Pública, el Ayuntamiento de Madrid, no se cumple el apartado b) del artículo 3 de la mencionada Ley 9/2006, es decir que su elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria.

Por tanto, solo en el caso de que el PMUS estableciese el marco para la futura autorización de proyectos que legalmente debiesen someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, debería realizarse una determinación caso por caso con objeto de valorar la necesidad de que el citado PMUS se sometiese al procedimiento de evaluación ambiental estratégica. Y este no es el caso ya que, como se ha hecho notar en la respuesta a la primera alegación, se trata de un Plan estratégico, que define prioridades y actuaciones tipo, establece escenarios futuros y señala las consideraciones necesarias en su aplicación que permitan alcanzar los objetivos en los plazos deseados.

### 8.3.- Carencias y contradicciones del Plan.

- 8.3.1 El documento entregado a la Mesa, se ha modificado posteriormente y el documento aprobado por la Junta de Gobierno difiere del anterior en varios puntos que afectan, entre otros, al apartado de fomento del transporte público, al de promoción de energías limpias en la tecnología de los vehículos, al de mejoras de la gestión de la demanda en vehículo privado y al de recursos económicos. El apartado de recursos económicos presenta una contradicción en las cifras ya que mientras en el texto se dice que el total de gastos asciende a 530 millones de €, en el cuadro adjunto este total asciende a 692 millones de €.

Se estima. Efectivamente el documento presentado a la Mesa de movilidad se modificó posteriormente en algunos apartados para introducir algunas propuestas de mejora de redacción, correcciones de errores advertidos, y observaciones recibidas tanto de miembros de la mesa como de diferentes departamentos municipales durante el proceso de consulta interno previo a la aprobación inicial por la Junta de Gobierno. Entre ellos se corrigió el cuadro adjunto,

*ajustándolo a la realidad de los valores de adjudicación de los contratos integrales ya que las cifras mostradas eran erróneas. Sin embargo no se modificó el texto, procediendo ahora a su corrección.*

#### 8.4.- Medidas y acciones del Plan no acordes con los objetivos.

- 8.4.1 De la relación de 15 epígrafes denominados medidas creemos que debería suprimirse el 4, titulado Fomento de la movilidad en moto, ya que no consideramos que éste sea un modo limpio o sostenible y echamos de menos alguna referencia a la recuperación del espacio público.

*Se estima parcialmente. La moto es un medio de movilidad cuya principal ventaja es precisamente su menor ocupación del espacio público. No obstante, precisa de medidas de mejora de las condiciones de movilidad para contrarrestar el mayor riesgo y siniestralidad asociados a este modo de transporte. Por tanto se modificará el título del correspondiente epígrafe sustituyéndolo por Mejora de la Movilidad en Moto y se adecuará la redacción del mismo.*

55

#### 8.5.- En cuanto a las acciones:

- 8.5.1 Rechazamos la acción 51 que contempla la privatización de los aparcamientos de residentes.

*Se desestima. La privatización de los aparcamientos de residentes responde al deseo de los usuarios de adquirir las plazas de aparcamiento en propiedad. Este proceso permitirá establecer nuevos modelos más atractivos de acceso y mantenimiento de los aparcamientos existentes.*

- 8.5.2 Rechazamos las medidas relativas al SER, que ha quedado desvirtuado con las últimas modificaciones.

*Se desestima. El Servicio de Estacionamiento Regulado es la principal herramienta para la disuasión de la utilización del vehículo privado en las ciudades. El SER en Madrid está, por primera vez, gestionado con criterios de sostenibilidad ambiental siendo un sistema pionero en introducir el principio contaminador-pagador en su tarificación, con el consiguiente efecto sobre la concienciación ciudadana. El sistema además permite controlar el tiempo de estacionamiento fomentando la rotación en las plazas de estacionamiento.*

- 8.5.3 Hacer una revisión de todas las medidas, manteniendo las que puedan concretarse y evaluar correctamente y suprimiendo aquellas que respondan sólo a un deseo o una posibilidad.

*Se desestima. Dado el marco temporal del Plan, la eliminación de medidas deseables que en el momento de la redacción no puedan concretarse más debido a que estén pendientes del desarrollo de determinadas piezas normativas dependientes de otras Administraciones, o sin definir por el momento el correspondiente presupuesto de ejecución, podría dificultar en el futuro su necesaria implementación por lo que parece más acorde con el carácter estratégico del documento mantenerlas todas ellas para su futura ejecución cuando se den las necesarias condiciones de factibilidad.*

#### 9.- Alegaciones ASOCIACION VECINAL LA FLOR

---

La alegación presentada por **Dña Concepción Merino**, en nombre de **ASOCIACION VECINAL LA FLOR** fue registrada el 4 de agosto de 2014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal:

**9.1.-** El PMUS debería contar con la posibilidad de una amplia participación ciudadana, cuestión imposible dadas las fechas y plazos en los que se ha abierto el procedimiento.

*Se desestima. El proceso de participación de un PMUS, no es un procedimiento reglado en líneas generales. El procedimiento de "Información pública", al cual corresponde esta alegación, ha seguido los procesos y plazos establecidos legalmente.*

*No obstante lo anterior, hay que destacar que a la documentación presentada para la aprobación inicial, se le añadirá la información relativa a la participación, que hasta el momento no se ha incluido, por considerar que este proceso no había finalizado hasta contestar las alegaciones presentadas en el periodo de información pública*

**9.2.-** Este Plan de Movilidad debería haber sido remitido a los Consejos de Distrito.

*Se estima. Una vez aprobado el PMUS será presentado en todos los Consejos de Distrito que así lo soliciten.*

**9.4.-** Un PMUS para la ciudad de Madrid, debe tener en cuenta también, la movilidad sostenible para la región.

*Se desestima. De acuerdo a lo indicado en el PMUS, la falta de un Plan Director de Movilidad de la Comunidad de Madrid, no debe condicionar la fijación en el PMUS de Madrid de unos estándares mínimos de competitividad, que contemplarán la repercusión del crecimiento sobre el sistema de movilidad.*

*El objetivo de competitividad se establece específicamente para este PMUS, teniendo en cuenta las características del municipio de Madrid, como centro de una enorme área metropolitana de más de seis millones de personas, condicionado por el crecimiento de la población y los sistemas de transporte del entorno.*

*La existencia de un documento estratégico regional sería una herramienta muy importante, que ayudaría a enmarcar la movilidad de la ciudad de Madrid, en un contexto adecuado. Pese a que la elaboración de dicho documento no es competencia de este Ayuntamiento, cabe señalar que en todo momento e incluso en el mismo PMUS, se aboga para que el Plan Regional se realice lo antes posible, considerando siempre que las líneas generales establecidas en el presente PMUS, estarán alineadas sin ninguna duda con dicho documento estratégico.*

**9.5.-** En PMUS debería incorporar el tranvía.

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

**9.6.-** Mejoras necesarias y urgentes en BICIMAD.

- El sistema ofrece servicio únicamente al centro.
- Excesivo pago inicial.

*Se estima parcialmente. La acción 19. ANÁLISIS DEL USO DEL SERVICIO PÚBLICO DE ALQUILER DE BICICLETAS, establece 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 para indicarlo de forma expresa..*

*Las experiencias compartidas con otras ciudades demuestran que la gratuidad de la primera media hora es una medida ineficiente por dos razones fundamentales: El usuario captado es mayoritariamente peatón y se produce un fuerte desequilibrio en la gestión, con usos innecesarios*

**9.7.-** Instalación de aparcamientos para bicicletas.

*Se desestima. La alegación se encuentra recogida en la acción 20. HABILITACIÓN DE APARCAMIENTOS DE BICICLETAS*

**9.8.-** Construcción de aparcamientos para residentes en zonas deficitarias.

*Se desestima. En la acción 51, ESTUDIO DE NUEVAS FÓRULAS DE COMERCIALIZACIÓN DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS, la patrimonialización y enajenación de los aparcamientos existentes, surge como un deseo expreso de los usuarios por adquirir las plazas de aparcamiento en propiedad.*

*Las operaciones de construcción de aparcamiento fuera de calzada en los últimos años no tuvo el éxito esperado, observándose además una tendencia al abandono por parte de residentes de las dotaciones actualmente en funcionamiento.*

*En cualquier caso, esto no supone que en un futuro no pueda retomarse la tipología anterior, siempre que las condiciones socioeconómicas lo permitan.*

**9.9.-** Construcción de aparcamientos disuasorios.

*Se desestima. Esta alegación está recogida en la acción 53. CREACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE APARCAMIENTOS DE DISUASIÓN.*

**9.10.-** Creación de calles de prioridad peatonal, calles Residencial o Zona 30, contando con una amplia participación ciudadana.

*Se desestima. El PMUS establece dentro de sus medida 4.1, FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL, acciones encaminadas a mejorar este modo y concretamente en la acción 3, DEFINICIÓN FUNCIONAL DE LOS DISTINTOS TIPOS DE CALLES DE PRIORIDAD PEATONAL Y PROPUESTA DE AMPLIACIÓN, se indica que El Plan Director de Movilidad Peatonal promoverá la implantación de calles de prioridad peatonal en sus diferentes tipologías (desde calles peatonales hasta zonas30), de acuerdo con sus específicos requisitos funcionales y hará una propuesta de localización en cada zona de la ciudad de Madrid.*

**9.11.-** Peatonalizar los domingos una de las calles principales de cada uno de los barrios acordada también de forma participativa.

*Se estima. Esta medida no se puede considerar de manera genérica, pero dentro de la acción 4, CREACIÓN DE RED DE ITINERARIOS TEMÁTICOS, incluida fomento de la movilidad peatonal, puede establecerse la creación de grupos de trabajo en los Distritos, con un proceso participativo, que elabore propuestas que luego se analicen técnicamente y culminen en acciones como la indicada en esta alegación, de las que se hará un seguimiento, para posteriores propuestas relacionadas con este modo de transporte. Se modifica el texto en dicho sentido.*

**9.12.-** Ampliar la frecuencia de paso de autobuses y modificar la propuesta del cuadro de la pg 104 que induce a error, pues se habla de carril bus en la avenida de Monforte de Lemos en el tramo comprendido entre Ginzo de Limia y Melchor Fernández Almagro, cuando la primera de esas calles es perpendicular a Monforte de Lemos y la segunda es paralela.

Entendemos que se quiere decir, el carril bus se propone en la C/Ginzo de Limia, en los tramos entre Monforte de Lemos y Melchor Fernández Almagro y entre esta última y Sinesio Delgado.

Actualmente en el primer tramo considerado no circulan autobuses, no se considera necesario la creación de un carril bus en los tramos indicados de dicha calle.

*Se estima parcialmente. El PMUS propone medidas para que la velocidad comercial de los autobuses se incremente, pero la frecuencia de los mismos, debido a la explotación de la línea, no puede ser objeto de este PMUS, al ser el CRTM quien debe tomar estas decisiones.*

*Por otra parte, detectado el error indicado en la pág. 104 y las razones indicadas, se procede a corregir el mismo.*

## **10.- Alegaciones COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA**

---

La alegación presentada por el **COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA** fue registrada el 5 de agosto de 2.014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal:

### **DEPARTAMENTO DE VIAJEROS**

**10.1** El Plan debe recoger expresamente la prohibición de circulación de motos por los carriles bus-taxi.

**10.2** El Plan debe incluir que se permita la circulación por los carriles bus-taxi a los vehículos de transporte de viajeros (urbanos e interurbanos) de más de nueve plazas y los vehículos de alquiler con conductor.

*Se desestiman ambas alegaciones. El PMUS no es el instrumento normativo donde puede prohibirse o permitirse las cuestiones objeto de esta alegación. Es en la Ordenanza de Movilidad donde se recoge y es en el proceso de elaboración de la misma donde deben remitirse estas alegaciones.*

## **SECCIÓN DE ARRENDADORES DE VEHÍCULOS**

### **AMAUTO (Asociación Madrileña de Auto-turismos VTC)**

**10.3.-** El Plan no tiene en cuenta la movilidad de la totalidad del transporte público al no considerar el alquiler de vehículos con conductor y autocares.

*Se desestima. Igual alegación 10.2*

## **SECCIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO REGULAR DE USO ESPECIAL Y DISCRECIONAL EN AUTOBÚS.**

### **AETRAM (Asociación de Empresarios de Transporte en Autocar de Madrid).**

**10.4.-** Fomento del transporte público. Se propone que los vehículos autocares de su sector deberían poder utilizar el Carril Bus Express de O'Donell.

**10.5.-** Mejoras en la Gestión del Transporte público Turístico discrecional. Se solicita inclusión de nuevo de dos paradas relativas a la C/ Mayor y la Plaza de Isabel II. Si no se reponen las mismas se solicita localizar alguna zona alternativa, dada la importancia de la zona por su interés turístico y de movilidad.

*Se desestiman ambas alegaciones. De acuerdo con 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.*

### AMT (Asociación Madrileña del taxi)

**10.6.-** Evitar cualquier indicación o manifestación en el Plan a la prohibición de circulación de los vehículos auto-taxi en zonas de la ciudad.

*Se desestima. El PMUS ha valorado todas las medidas que se consideran puedan ser útiles para la mejora de la movilidad sostenible. La medida 30 contempla LIMITACIÓN A LA CIRCULACIÓN EN VACÍO, como una de ellas, pero siempre debidamente justificada.*

### AGATM (Asociación Gremial del auto-taxi de Madrid)

**10.7.-** El PMUS deberá extenderse de manera coordinada en el caso del taxi a todos los municipios que forman, o en su caso, vayan a formar parte del Área de Prestación Conjunta, todo ello conforme al Plan Director de Movilidad de la Comunidad de Madrid.

*Se desestima. El PMUS tiene un ámbito de actuación definido en el diagnóstico, que no tiene ninguna relación con el Área de Prestación Conjunta. Se desconoce el documento a que se hace referencia en la alegación.*

**10.8.-** Las asociaciones gremiales del taxi deben estar también presentes como agentes involucrados en la participación, desarrollo y seguimiento de las medidas del apartado 4.2 Transporte público colectivo, 4.6 Movilidad colaborativa, 4.7 Accesibilidad, 4.10 Gestión de la circulación, 4.13 Transporte turístico, 4.14 Comunicación y formación y 4.15 Impulso al sector privado.

*Se desestima. El proceso de participación de un PMUS, no es un procedimiento reglado en líneas generales. El procedimiento de "Información pública", al cual corresponde esta alegación, ha seguido los procesos y plazos establecidos legalmente.*

### 10.9.- Diagnósis

- 10.9.1 Ampliar la oferta de vehículos con energías menos contaminantes.
- 10.9.2 Promover que los fabricantes presenten los modelos para taxis en distintas versiones de carburantes, compatibles asimismo con la instalación de mamparas de seguridad.

*Se desestima. El PMUS no es el instrumento adecuado para canalizar las propuestas incluidas en las alegaciones, más allá de lo incluido en la acción 80. DEFINICIÓN DE UN MARCO ESTRATÉGICO DE FOMENTO DE VEHÍCULOS MENOS CONTAMINANTES. Su labor consiste en recoger las propuestas del PCA y proponer una expectativa que haga a los fabricantes más atractivo trabajar con este sector.*

- 10.9.3 Promover instalaciones de Estaciones de Servicio de GLP y GNC y surtidores de energías alternativas.

*Se desestima. Ya se encuentra incluida en la acción 78. PROMOCIÓN Y DESARROLLO DE LA RED DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES Y ENERGÍAS ALTERNATIVAS MENOS CONTAMINANTES PARA EL TRANSPORTE.*

#### **10.10.- Objetivos y Líneas Estratégicas.**

- 10.10.1 Falta política de seguridad en peatones como potenciales infractores de las normas de vialidad, fomentando su educación vial.

*Se desestima. Esta alegación está contemplada en la medida 4.14, COMUNICAR Y FORMAR PARA EL CAMBIO DE HÁBITOS.*

#### **10.11.- Medidas**

- 10.11.1 Fomento del Transporte público colectivo con la construcción de un carril Bus-Taxi en José Abascal, sentido Paseo de la Castellana.

*Se estima. En la acción 12,. CREACIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RED DE CARRILES RESERVADOS EN EL INTERIOR Y ENTRADAS A LA CIUDAD DE MADRID, se presenta una propuesta orientativa básica de carriles bus, que deberá irse matizando y estudiando pormenorizadamente. Se incluye este tramo dentro de este trabajo.*

- 10.11.2 Fomento de la movilidad en moto, pero evaluando el peligro objetivo de la utilización del carril Bus-taxi por estos vehículos.

*Se desestima. El PMUS de acuerdo con la medida 4.4, FOMENTO DE LA MOVILIDAD EN MOTO, indica que el incremento del uso de este modo de transporte es beneficioso para la movilidad de la ciudad, por ocupar menos espacio y contaminar menos. No obstante se sigue trabajando en aras de minimizar sus riesgos.*

*En los Planes de Seguridad Vial realizados por el Ayuntamiento no se ha detectado una mayor problemática por este uso, más bien al contrario.*

- 10.11.3 Optimización del servicio del Taxi
- Elaboración de un estudio de paradas de taxi incluyendo a las asociaciones gremiales y creación de un grupo de trabajo para este fin.
  - Adaptar el mayor número de paradas ya existentes a vehículos eurotaxis.

- Mejorar el funcionamiento de las radio emisoras para fomentar como buena práctica que la regla general sea que el taxi más cercano sea quien se haga cargo del servicio.
- Las limitaciones a la circulación en vacío del taxi tiene que ser compatible con las restricciones al vehículo privado.
- Revisión de criterios de ampliar el número de licencias por inclusión de pueblos en el APC y la exención del día de libranza.

*Se desestima. La mayoría de las alegaciones contempladas están incluidas en la medida 5, OPTIMIZACIÓN DEL SERVICIO DEL TAXI. Los temas relacionados con los criterios de concesión de licencias, etc... no son objeto del PMUS.*

#### **FPT (Federación Profesional del Taxi de Madrid).**

**10.12.-** La mesa e la Movilidad no cuenta con representación del Sector, lo que hace que los datos sobre licencias, conductores y municipios del Área unificada sean totalmente equivocados.

*Se desestima. El PMUS no tiene competencia en la composición de la Mesa de Movilidad. Los datos sobre el servicio del taxi han sido facilitados por el Departamento competente, teniendo en cuenta el año base 2.012.*

*Los datos del diagnóstico se corresponden con lo que existía en la elaboración de los estudios referidos.*

**10.13.-** El Taxi no puede participar en ninguna intermodalidad entre los diferentes modos de transporte público ya que no tiene parada dentro de ningún intercambiador de transporte.

*Se desestima. La intermodalidad se fomenta por la facilidad que se da a los usuarios para pasar de un modo a otro de una manera sencilla. Todos los intercambiadores, y los grandes nodos de transporte de la ciudad, están dotados de reservas de taxi en superficie en zonas muy visibles, lo que hace que este servicio también participe en la intermodalidad.*

**10.14.-** Donde se habla de potenciar modos sostenibles y se hace referencia al transporte público, no aparece el Taxi.

*Se desestima. El taxi tiene su propio epígrafe, además de que dependiendo del combustible utilizado serán más o menos sostenibles.*

**10.15.-** En la medida de fomentar el transporte público a través de la creación de nuevos carriles bus, se solicita que el taxi pueda utilizarlos todos y hacer todos los movimientos que tienen permitidos los autobuses.

*Se desestima. Al taxi como servicio público se le distingue en sus condiciones de circulación en las vías frente al vehículo privado. No obstante los autobuses tienen menos flexibilidad en cuanto a sus movimientos, además de desplazar un mayor número de personas, por este motivo tienen algunas mejoras adicionales. En general no se hace diferencia entre ambos transportes cuando las condiciones de gestión del tráfico y de seguridad vial así lo permiten.*

**10.16.-** Se está en contra de que las motos puedan utilizar los nuevos carriles bus-taxi-moto, al igual que los antiguos.

*Se desestima. El PMUS de acuerdo con la medida 4.4, FOMENTO DE LA MOVILIDAD EN MOTO, indica que el incremento del uso de este modo de transporte es beneficioso para la movilidad de la ciudad, por ocupar menos espacio y contaminar menos. No obstante se sigue trabajando en aras de minimizar sus riesgos.*

*En los Planes de Seguridad Vial realizados por el Ayuntamiento no se ha detectado una mayor problemática por este uso, más bien al contrario.*

**10.17.-** Con respecto a las reservas de taxi se insiste en recuperar las paradas históricas que han desaparecido y la ubicación de nuevas relacionadas con una muy elevada intensidad de turistas.

**10.18.-** Se plantea una remodelación de las reservas o paradas existentes con una señalización obsoleta, así como instalación de servicios higiénicos.

*Se desestima. En la acción 30. ELABORACIÓN DE UN ESTUDIO DE RESERVAS DE TAXI EN TODO EL MUNICIPIO DE MADRID, se recogerán todas las peticiones históricas. El diseño de las reservas no es objeto del PMUS.*

**10.19.-** Rechazo completo a la medida denominada limitaciones a la circulación en vacío.

*Se desestima. El PMUS ha valorado todas las medidas que se consideran puedan ser útiles para la mejora de la movilidad sostenible. La medida 30 contempla LIMITACIÓN A LA CIRCULACIÓN EN VACÍO, como una de ellas, pero siempre debidamente justificada.*

**10.20.-** Negativa a incorporar dentro de las modalidades de transporte a “nuevos modelos de movilidad colaborativa” en todas sus vertientes, carsharing, carpooling o cualquier otro, además de no estar de acuerdo en promover acciones de comunicación, concienciación y difusión de los mismos.

*Se desestima. El PMUS dentro de la medida 4.6., INCORPORACIÓN AL SISTEMA DE TRANSPORTES DE NUEVOS MODELOS DE MOVILIDAD COLABORATIVA, se establece que estos modelos de movilidad colaborativa son una alternativa sostenible, sobre todo para algunos colectivos ciudadanos (más o menos jóvenes) con una buena relación con la tecnología, que pueden tener otra forma de consumir, menos vinculada al concepto de “propiedad” y más al de “compartir. Se considera que esta modalidad de transporte debe incluirse en el PMUS.*

**10.21.-** El Ayuntamiento debería llevar a cabo campañas de publicidad y comunicación de concienciación y de fomento del Taxi en Madrid.

*Se desestima. Dentro de las campañas de la medida 4.14 COMUNICAR Y FORMAR PARA EL CAMBIO DE HÁBITOS, se llevarán a cabo campañas de fomento del transporte público.*

**10.22.-** Totalmente en contra de que se incentive la intermodalidad en la Estación Sur de Autobuses, mediante la integración del Servicio Autobús Express al Aeropuerto de Barajas.

*Se desestima. El PMUS es un documento estratégico que no puede contemplar acciones tan concretas como la descrita en esta alegación.*

**10.23.-** En la promoción de energías limpias en la tecnología de los vehículos se propone que el taxi de Madrid pueda habilitar sistemas que minimicen las emisiones y no sean obligados a sustituir los vehículos.

*Se desestima. Esta alegación debería realizarse al PCA.*

**DEPARTAMENTO DE MERCANCÍAS**

**FENADISMER-MADRID**

**10.24.-** Mayor concreción de las medidas referentes a la distribución urbana de mercancías.

#### **OCEM (Organización Castellana de empresas de Mudanzas ) (FEMET)**

**10.25.-** Se solicita una excepción para los vehículos de mudanzas, por la que se pueda ampliar la duración máxima de 4 horas de estacionamiento permitido sin necesidad de abandonar el distrito y el servicio en una misma jornada de trabajo o asimilarlo a otros servicios para los que se ha creado una tarjeta que contempla esta excepción.

**10.26.-** Solicitud de bonificaciones o incentivos para vehículos más sostenibles en el SER.

**10.27.-** Se solicita que las zonas de carga y descarga recientemente eliminadas por la reserva de espacio para la bici eléctrica, sean ubicadas en su totalidad en otros destinos lo más próximo posible a las zonas donde estaban anteriormente y que las zonas de carga y descarga sean ampliadas.

**10.28.-** Que las mudanzas que estacionen en carga y descarga por estar próxima al domicilio del cliente, puedan ser exceptuadas de esta limitación horaria.

**10.29.-** Las empresas de mudanzas que hayab aportado por una renovación de flotas cuenten con una serie de incentivos fiscales, así como mejores condiciones de acceso y estacionamiento en la ciudad que el resto de vehículos.

**10.30.-** Las empresas de mudanzas han de contar con excepciones o poder contar con permisos especiales para poder realizar el servicio de mudanzas, con independencia de las características propias de las calles.

**10.31.-** Se solicita que el ayuntamiento conceda la posibilidad de ofertar cursos de formación en conducción eficiente a los centros de formación de las confederaciones empresariales del sector.

*Se desestiman las alegaciones comprendidas entre la 10.24 y la 10.31. De acuerdo con 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.*

*Las estaciones de bici de BICIMAD no se han instalado eliminando reservas de carga y descarga.*

## 11.- Alegaciones ASOCIACIÓN DE AMBIENTÓLOGOS DE MADRID

---

La alegación presentada por la **ASOCIACIÓN DE AMBIENTÓLOGOS DE MADRID** fue registrada el 5 de agosto de 2.014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal:

### 11.1.- Medidas encaminadas a la gestión del vehículo privado a motor.

- 11.1.1 Fomento del uso de coche privado de alta ocupación proponiendo la creación de carriles BUS-VAO independientes y segregados en todas las vías principales de acceso de Madrid e imponer que la ocupación mínima del vehículo para su utilización sea de 3 personas o más.

*Se desestima. La acción 12 sobre CREACIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA RED DE CARRILES RESERVADOS EN EL INTERIOR Y ENTRADAS A LA CIUDAD DE MADRID, ya contempla la creación de dichos carriles BUS-VAO, para dos o más ocupantes. El número mínimo de ocupantes que se exija en el momento de la implantación será una medida de gestión puntual que se establecerá en su caso teniendo en cuenta la vía a tratar, el horario, y otros aspectos, buscando la mayor eficacia de la medida.*

- 11.1.2 Acuerdos y convenios con empresas y puestos de trabajos para flexibilizar el horario laboral de entrada y salida.

*Se desestima. El Ayuntamiento no dispone de competencias al respecto.*

- 11.1.3 Aplicación de medidas serias y firmes encaminadas a desincentivar el uso del vehículo privado en el interior de la almendra, tales como el SER, peatonalizaciones, la reducción del espacio del vehículo privado a favor de otros medios de transporte más sostenibles como la bici y el transporte colectivo,...

*Se desestima. El PMUS ya establece el marco para poder desarrollar dichas medidas, a través de las medidas sobre Mejoras en la Gestión de la Demanda del Vehículo Privado, como el SER, definición de criterios de intervención urbanística para la disuasión del uso del vehículo privado, etc., y de las medidas incluidas en el Fomento de la Movilidad Peatonal.*

- 11.1.4 Creación de áreas intermodales en las proximidades de las principales vías de acceso a la ciudad, dotadas además de aparcamientos disuasorios, mediante las correspondientes reservas de suelo público.

*Se desestima. El PMUS ya establece el marco para la creación de áreas intermodales y de aparcamientos disuasorios y prevé la confección de un Plan interadministraciones, en el que se acuerden las ubicaciones, su dimensionamiento, el coste de inversión y el tipo de explotación que resulte más adecuado.*

- 11.1.5 Reducción de la velocidad en la zona centro de la ciudad y en aquellas zonas donde exista una elevada densidad de tráfico peatonal.

*Se desestima. Las acciones incluidas en la medida 4.1, FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL, ya llevan aparejadas una pacificación del tráfico y una mejora en las zonas de elevada densidad peatonal.*

- 11.1.6 En situaciones de emergencia ambiental debería de prohibirse el acceso de vehículos privados al interior de la almendra de Madrid, y dicha prohibición deberá ser total, con excepción de los vehículos profesionales, carga y descarga y vehículos de transporte público.

*Se desestima. El Ayuntamiento de Madrid, tras aprobar 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 someterlo al necesario periodo de información pública, se encuentra próximo a su 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 medida 58 relativa a la Zona de Bajas Emisiones.*

- 11.1.7 Programa de ayudas y fomento del transporte escolar colectivo

*Se desestima. El Plan incluye importantes medidas de fomento del transporte colectivo, así como actuaciones de educación y formación a través del programa Camino Seguro al Cole, en el que se promueve la autonomía infantil, tanto caminando como en bicicleta. Dicho programa incluye también la identificación previa, en una fase de diagnóstico, de los principales escollos y puntos del entorno urbano susceptibles de mejora para garantizar un mejor acceso a pie y en bici al colegio, así como una segunda fase de ejecución de soluciones a través de intervenciones en vía pública para responder a las necesidades identificadas en el diagnóstico.*

## 11.2.- Fomento del transporte público.

- 11.2.1 Creación de redes de transporte circulares periféricos, más allá de la barrera que constituye la M30, uno que circularía entre M-30 y M-40 y otro que enlazara los distritos más alejados del Municipio, especialmente en la zona Sur-Este. Posible construcción de una nueva línea de metro circular que discurriera por las proximidades de la M-40.

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

- 11.2.2 Reducción de los tiempos del transporte público e incremento de la velocidad comercial de los mismos mediante la priorización del tránsito de los vehículos de transporte público.

*Se desestima. La reducción de los tiempos de transporte público está contemplada de forma general en la medida 2, sobre PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, y en particular en las acciones sobre carriles reservados, priorización semafórica, y agilización de los sistemas de pago.*

- 11.2.3 Adecuación de la frecuencia de paso del transporte público a las demandas puntuales.

*Se desestima. Dicha adecuación se lleva a cabo de forma regular por las autoridades que son competentes en el ejercicio de sus funciones, de acuerdo con la demanda, la capacidad y los medios disponibles.*

- 11.2.4 Garantizar que se cumplan los intervalos de espera y la distribución de los vehículos particularmente de la EMT.

*Se desestima. Dicha adecuación se lleva a cabo en la gestión diaria desarrollada por la Empresa Municipal de Transporte en el ejercicio de sus funciones, de acuerdo con la demanda, la capacidad y los medios disponibles.*

- 11.2.5 Análisis de la viabilidad de implantar otros medios de transporte sostenible como el tranvía.

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

- 11.2.6 Mejorar el sistema de alquiler de bicicleta pública con:
- Incremento de la seguridad con una red ciclista con carriles segregados y diferenciados del resto.

*Se desestima. Las propuestas concretas para la creación de nueva infraestructura ciclista, son el objeto del trabajo diario de los Servicios Técnicos del Ayuntamiento, trabajo que estará alineado con los principios generales establecidos en el PMUS.*

- La cuota anual de darse de alta en el sistema debería permitir la utilización gratuita de este servicio durante una hora al día.

*Se desestima. La experiencia en otras ciudades demuestra que esta medida es ineficiente por dos razones fundamentales: el usuario captado es mayoritariamente peatón y se produce un fuerte desequilibrio en la gestión, creando usos que son innecesarios.*

- Analizar la gratuidad del este servicio en periodos de emergencia ambiental por contaminación atmosférica.

*Se estima. Si bien en el PMUS no se ha contemplado, se va a estudiar y analizar de cara a la implementación de medidas de restricción de la circulación en situaciones de episodios de alta contaminación.*

- 11.2.7 Continuar la remodelación de la flota de transporte público con sistemas de propulsión menos contaminantes.

*Se desestima. La medida 12. PROMOCIÓN DE ENERGÍAS LIMPIAS EN LA TECNOLOGÍA DE LOS VEHÍCULOS, en su acción 76, ya establece que en el año 2020 el uso de tecnologías limpias sea extensivo a la totalidad de la flota que circula por la ciudad, renovando o poniendo catalizador a los autobuses restantes, que no hubieran sido sustituidos antes por vehículos con sistemas menos contaminantes.*

- 11.2.8 Fomentar la implantación de TAXIS-MOTO.

*Se desestima. El taxi es un sector regulado por la normativa autonómica y estatal.*

- 11.2.9 Creación de zonas de intercambio modal acompañadas de zonas de aparcamiento.

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

- 11.2.10 Todas las estaciones del metro sean accesibles en un plazo razonablemente corto.

*Se desestima por no ser competencia del Ayuntamiento y se da traslado al Consorcio Regional de Transportes de Madrid.*

- 11.2.11 Reducción entrada en el uso del transporte público, especialmente orientada a la franja de edad comprendida entre los 6 y 30 años de edad.

*Se desestima y se procede a dar traslado al Consorcio Regional de Transportes de Madrid de la petición realizada, 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.*

- 11.2.12 En situaciones de emergencia ambiental el transporte público debería ofertarse gratuitamente mientras dure dicha situación.

*Se desestima. Dicha decisión no compete exclusivamente al Ayuntamiento, sino al Consorcio Regional de Transportes de Madrid, con quien se está colaborando para la mejor implantación del ya comentado Protocolo de Medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, que prevé el aumento de la oferta de transporte público durante episodios de contaminación.*

### 11.3.- Protección del Medio Ambiente Atmosférico.

- 11.3.1 Realizar un completo estudio del medio ambiente del municipio.
- 11.3.2 El Ayuntamiento de Madrid debería justificar y determinar la correcta ubicación de las estaciones de control y seguimiento de la contaminación atmosférica.
- 11.3.3 Se deberían aplicar medidas preventivas sin esperar a que se produzcan días consecutivos con concentración de contaminación por encima de los límites recogidos en la legislación vigente para detectar el umbral de alerta.

*Se desestiman. La respuesta a estas solicitudes no tiene cabida en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible sino en el Plan de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid 2011-2015 y su desarrollo. La ubicación de las estaciones de control y seguimiento de la contaminación atmosférica se atiende escrupulosamente a las exigencias de la reglamentación de la Unión Europea en esta materia y se estableció con la supervisión y visto bueno tanto del Ministerio de Medio Ambiente (actual MAGRAMA), así como de la Comisión Europea. La red de estaciones de control dispone además de certificado en base a las Normas ISO 9001 e ISO 14001, que se suma a la Carta de Servicios de Calidad del Aire y a la inscripción en el sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS). Respecto a las medidas preventivas, el conjunto del Plan tiene como objetivo la sostenibilidad de la movilidad de Madrid, en todos los sentidos, entre ellos la reducción de las emisiones producidas por el tráfico en la ciudad. Adicionalmente, el ya citado Plan de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid 2011-2015, así como el también citado Protocolo de Medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, constituyen el marco completo de prevención y actuación.*

### 12.- Alegaciones ASOCIACIÓN DE VECINOS NUEVO LEGAZPI

---

La alegación presentada por la **ASOCIACIÓN DE VECINOS NUEVO LEGAZPI** fue registrada el 4 de agosto de 2.014. El texto no numera las alegaciones con lo que se ha hecho una estructuración del texto de una manera no literal.

**12.1.-** Establecer objetivos más ambiciosos para la reducción del tráfico y medidas más concretas.

- 12.1.1 Proponemos que se fijen decrementos más ambiciosos, en torno al 10% en el uso de vehículos cada 5 años.
- 12.1.2 Se deben trazar objetivos respecto a la disminución en el tráfico que entra en la M-30 y para el tráfico en el exterior de la M-30.

*Se desestima. El objetivo fijado con los criterios establecidos y las modelizaciones realizadas ha sido una disminución entre el 6 y el 8% de los vehículos/km en toda la red.*

- 12.1.3 El SER debería utilizarse con los tiempos máximos anteriores, para disuadir el uso de vehículos privados.

*Se desestima. El Servicio de Estacionamiento Regulado es la principal herramienta para la disuasión de la utilización del vehículo privado en las ciudades. El SER en Madrid está, por primera vez, gestionado con criterios de sostenibilidad ambiental siendo un sistema pionero en introducir el principio contaminador-pagador en su tarificación, con el consiguiente efecto sobre la concienciación ciudadana. El sistema además permite controlar el tiempo de estacionamiento fomentando la rotación en las plazas de estacionamiento.*

- 12.1.4 El PMUS debe establecer actuaciones concretas y eficaces respecto del SER.

*Se desestima. De acuerdo con 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.*

- 12.1.5 Disminución del precio para el transporte público, creación de bonos para personas desempleadas, tarjetas específicas para estudiantes.

*Se desestima y se procede a dar traslado al Consorcio Regional de Transportes de Madrid de la petición realizada en la alegación, 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.*

- 12.1.6 Se debe desarrollar con seriedad y eficacia una trama de ciclovías.

*Se desestima. Las acciones 17, DETERMINACIÓN Y PROPUESTA DE MEJORA DE LA RED BÁSICA CICLISTA y la 18, DETERMINACIÓN Y PROPUESTA DE MEJORA DE LA RED SECUNDARIA: RED DE*

*CICLOCALLES Y CICLOCARRILES, ya contemplan las alegaciones planteadas. En cada vial que se planifica, se analiza cada tramo de una manera conjunta como parte de un itinerario y de una manera individual para definir su configuración y así decidir el tipo de vía ciclista. Así mismo se analizan las intersecciones o cualquier elemento que lo componga*

**12.2-** Garantizar la participación de las asociaciones vecinales en todas las fases del plan y en su desarrollo posterior.

*Se desestima. El proceso de participación de un PMUS, no es un procedimiento reglado en líneas generales. El procedimiento de "Información pública", al cual corresponde esta alegación, ha seguido los procesos y plazos establecidos legalmente.*

*No obstante lo anterior, hay que destacar que a la documentación presentada para la aprobación inicial, se le añadirá la información relativa a la participación, que hasta el momento no se ha incluido, por considerar que este proceso no había finalizado hasta contestar las alegaciones presentadas en el periodo de información pública*

**12.3.-** Actuaciones puntuales dentro del Distrito de Arganzuela.

*Se desestima. Igual alegación 12.1.4*

**12.4.-** Clarificaciones necesarias en el documento " Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid".

- 12.4.1 Las tablas, figuras y gráficos han de estar referenciadas en el texto. Especialmente en el capítulo 2 Diagnósis.
- 12.4.2 No existe congruencia entre los datos que se ofrecen en el texto y los que aparecen en los gráficos, sumando en algunos de los diagramas más de 100.
- 12.4.3 Faltan tablas que resuman los datos más importantes.
- 12.4.4 Existen mapas muy relevantes para las medidas que se plantean que por su tamaño resultan difíciles de entender. Deberá incluirse una referencia más concreta, con número de página, al documento del que se han extraído.
- 12.4.5 Falta un diccionario de siglas al final o al principio del documento.

*Se estiman y se corregirá el documento en el sentido indicado. Ya contestado en la alegación número 6.7 de la FRAVM.*

### 13.- Observaciones de ALEJANDRO MORENO CALVO

---

La alegación fue presentada a través del Sistema de Sugerencias y Reclamaciones por D. ALEJANDRO MORENO CALVO el 4 de agosto de 2014. El Sistema de Sugerencias y Reclamaciones no es una forma válida de presentar alegaciones de acuerdo con el anuncio publicado en el BCAM de 3 de julio de 2014. No obstante, de cara a dotar de una mayor participación pública al proceso de elaboración del presente Plan, esta administración ha tomado en consideración las alegaciones presentadas, que se valoran de la siguiente forma:

**13.1.-** Subida del impuesto de matriculación para el segundo y posteriores vehículos.

*Se desestima. Este tema no es objeto del PMUS.*

**13.2.-** Eliminación del billete bus-bus y creación de un billete intermodal durante un periodo de tiempo.

*Se desestima y se procede a dar traslado al Consorcio Regional de Transportes de Madrid de la petición realizada en la alegación, 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.*

**13.3.-** Estudio para permitir circulara bicicletas en carriles bus con pendiente en sentido de bajada.

*Se desestima. Este tema no es objeto del PMUS sino de la Ordenanza de Movilidad.*

**13.4.-** Realización de campañas para que las bicis circulen por la calzada en las aceras donde circulen muchas bicis.

*Se desestima. Las bicicletas no pueden circular por zonas peatonales y el PMUS no es el documento donde esto debe desarrollarse.*

**13.5.-** Falta un diagnóstico de los resultados de las campañas de concienciación y a favor del transporte público.

**13.6.-** Modificar en enfoque de las campañas de transporte público hacia beneficios medioambientales y hacer campañas de civismo en el uso del mismo.

*Se desestima. No se tienen datos de los resultados de las campañas de concienciación para poder incluirlos en el diagnóstico y tanto las campañas como el aforo del uso del transporte público son trabajos dependientes del CRTM.*

**13.7.-** Fomentar entre las grandes empresas la creación de mapas de residencia de trabajadores.

**13.8.-** Facilitar el uso del transporte público para turistas y extranjeros.

**13.9.-** Mejorar la accesibilidad al metro.

**13.10.-** Ampliación cobertura de móvil en metro, para fomentar su uso.

**13.11.-** Ampliación de sanciones por viajar en transporte público sin billete para desincentivar la indisciplina.

**13.12.-** Considerar propuestas de Agenda 21 para cada Distrito.

**13.13.-** Creación de un billete de transporte público reducido para personas en riesgo de exclusión social.

**13.14.-** Sustitución de abono mensual de cercanías por un abono de similar funcionamiento pero para cualquier tipo de transporte público.

**13.15.-** Reducción paulatina del número de gasolineras.

**13.16.-** Comenzar el estudio de una nueva estación en Abroñigal que aúne tren, autobús urbano e interurbano.

**13.17.-** Creación de una nueva entrada/salida de la estación de Vallecas en el lado oeste.

**13.18.-** Debería hacerse un análisis del proyecto de Bici pública en la Universidad Autónoma de Madrid.

**13.19.-** Ejecución del eje Prado Recoletos.

**13.20.-** Ampliación del horario en el que se permite el transporte de bicicletas en el Metro.

*Se desestiman. De acuerdo con 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.*

# Anejo 1: Cuestionario sobre priorización y viabilidad de medidas

Mesa de Movilidad

# Plan de Movilidad Urbano Sostenible de la Ciudad de Madrid

## VALORACIÓN Y APORTACIÓN DE MEDIDAS

Medida	Eficacia en el cumplimiento de objetivos (1 poco eficaz 5 muy eficaz)	Viabilidad socio-económica (0 poco viable, 5 muy viable)
<b>1. Regular la demanda de vehículos</b>		
1.1. Creación de plazas de aparcamiento para residentes fuera de viario (criterios, fórmulas de financiación, estimación de plazas a realizar...)		
1.2. Habilitación de aparcamientos de disuasión (sistemas de gestión, tarificación, estimación número de plazas, fórmulas de colaboración con operadores ferroviarios, etc.)		
1.3. Optimización del SER dentro de la M-30 (horario, mecanismos de control y seguimiento, tipologías: rotación, larga duración, alta ocupación, etc.)		
1.4. Implantación del SER fuera de la M-30 (criterios, estimación de plazas, etc.)		
1.5. Coordinación tarifaria del SER con los aparcamientos públicos y el transporte público, incorporando criterios medioambientales		
1.6. Determinación de la red viaria básica de vehículos y definición de su capacidad		
1.7. Regulación de la movilidad generada por eventos (criterios para la realización de una ordenanza reguladora)		
1.8. Ampliación de las áreas de acceso restringido (tipologías y criterios de regulación, coste de implantación, elementos de control, etc.)		
1.9. Adecuación urbana de los ejes de entrada a la ciudad (determinación de las restricciones de capacidad prevista)		
Otras.....		

Medida	Eficacia en el cumplimiento de objetivos (1 poco eficaz 5 muy eficaz)	Viabilidad socio-económica (0 poco viable, 5 muy viable)
<b>2. Potenciar modos sostenibles</b>		
2.1. Determinación de la red básica de peatones y repercusión en la capacidad viaria: definición de criterios (amplitud útil, continuidad, tiempo de verde, etc.) a aplicar por el Plan Director de movilidad peatonal (PDMP)		
2.2. Criterios de ampliación y mejora de funcionalidad de las zonas de prioridad peatonal: definición de tipologías (estancial, peatonal, zona 20, zona 30) y criterios de implantación...		
2.3. Promoción de la cultura peatonal: definición de las acciones necesarias (ej: creación de la oficina del peatón ) a concretar en el PDMP		
2.4. Mejora de la calidad de los espacios peatonales (criterios para la realización de una ordenanza reguladora que ordene el mobiliario urbano)		
2.5. Ampliación de la red ciclista (programación de las actuaciones previstas en el PDMC)		
2.6. Ampliación de la red de ciclo-carriles y ciclo-calles (evaluación del coste y repercusión sobre la capacidad viaria)		
2.7. Implantación de un servicio público de alquiler de bicicletas (criterios de implantación)		
2.8. Habilitación de aparcamientos de bicicletas en calzada (criterios de implantación)		
2.9. Reserva de espacio para bicicletas en los nuevos edificios (a integrar en la revisión del Plan General)		
2.10. Habilitación del aparcamiento para motos en calzada (criterios de implantación)		
2.11. Incremento de la oferta de carril-bus moto (a considerar dentro la red básica del carril-bus)		
Otras.....		

Medida	Eficacia en el cumplimiento de objetivos (1 poco eficaz 5 muy eficaz)	Viabilidad socio-económica (0 poco viable, 5 muy viable)
<b>3. Promoción del Transporte Público</b>		
3.1. Ampliación de la red de carriles-bus (especialmente fuera de la M-30)		
3.2. Priorización semafórica transporte público (especialmente fuera de la M-30)		
3.3. Agilización de los sistemas de pago		
3.4. Mejora de la información al usuario		
3.5. Creación de la M-35 de transporte público (bus)		
3.6. Creación de la M-45 de transporte público (tren)		
3.7. Ampliaciones de metro vinculados a desarrollos urbanísticos		
3.8. Gestión del transporte turístico y discrecional		
3.9. Mejora del equipamiento y la accesibilidad de las paradas y estaciones		
3.10. Optimización de la red de autobuses		
3.11. Profundización en la tarificación social		
3.12. Ampliación de la línea 11		

Medida	Eficacia en el cumplimiento de objetivos (1 poco eficaz 5 muy eficaz)	Viabilidad socio-económica (0 poco viable, 5 muy viable)
<b>4. Disminución de la contaminación generada por los vehículos</b>		
4.1. Cambio tecnológico de la flota de autobuses y conducción eficiente (evaluación de impactos en la reducción de emisiones)		
4.2. Incentivos al cambio de flota en el taxi y optimización del servicio (criterios de actuación)		
4.3. Incentivos fiscales para los vehículos menos contaminantes		
4.4. Promoción de acuerdos voluntarios con las empresas para la renovación de flotas e información a las empresas sobre vehículos menos contaminantes		
4.5. Definición de un marco regulador del suministro eléctrico para vehículos (criterios de implantación)		
4.6. Establecimiento de plataformas público-privadas de distribución urbanas en los accesos a la M30 destinadas a vehículos poco contaminantes (criterios de implantación)		
4.7. Realización de cursos eficientes entre los conductores profesionales		
4.8. Restricciones de acceso a la Zona de Bajas emisiones		
4.9. Impulso de plataformas web para el fomento del coche compartido (criterios para la colaboración con empresas y universidades)		
4.10. Realización de carriles Bus-VAO en las vías de entrada a Madrid (dependiente del Ministerio)		
4.11. Incentivos para la implantación y desarrollo de empresas de car-sharing (líneas generales de incentivos fiscales, utilización del estacionamiento en calzada, etc.)		
Otras...		

Medida	Eficacia en el cumplimiento de objetivos (1 poco eficaz 5 muy eficaz)	Viabilidad socio-económica (0 poco viable, 5 muy viable)
<b>6. Disminución indisciplina viaria</b>		
5.1. Reducción de las posibilidades de estacionamiento en las vías locales: Criterios y procedimientos de seguimiento y control (ej: utilización del mobiliario urbano).		
5.2. Aumento del control de la indisciplina de estacionamiento en vías básicas. Criterios y procedimientos de seguimiento y control (ej: sistemas de denuncia automatizadas).		
5.3. Implantación de elementos tecnológicos de control de la indisciplina viaria (radares, fotorrojo, etc.)		
5.4. Control de la indisciplina de la moto, la bicicleta y el peatón (criterios de actuación)		
Otras.....		

Medida	Eficacia en el cumplimiento de objetivos (1 poco eficaz 5 muy eficaz)	Viabilidad socio-económica (0 poco viable, 5 muy viable)
<b>5. Regular y ordenar la distribución de mercancías</b>		
6.1. Implantación de elementos de control de la máxima duración de estacionamiento en zonas C/D		
6.2. Optimización de las zonas de carga y descarga. Criterios para el dimensionamiento y localización de zonas de carga y descarga		
6.3. Establecimiento de mecanismos de control de las zonas de C/D		
6.4. Potenciación de la DUM nocturna (ej: permitir acceso vehículos de mayor tamaño)		
6.5. Revisión de la regulación de la C/D en zonas peatonales y APR		
Otras....		

Medida	Eficacia en el cumplimiento de objetivos (1 poco eficaz 5 muy eficaz)	Viabilidad socio-económica (0 poco viable, 5 muy viable)
<b>7. Fomentar hábitos y entornos más seguros</b>		
7.1. Realización de procesos de camino escolar seguro (criterios de elección, realización y aplicación)		
7.2. Realización de jornadas educativas a colectivos sensibles (mayores, inmigrantes, etc.)		
7.3. Realización de campañas de sensibilización		
7.4. Realización de campañas de control (alcoholemia, elementos pasivos, velocidad...)		
7.5. Resolución de puntos con mayor riesgo (criterios unificados de detección)		
7.6. Protección del peatón en las vías básicas de tráfico ( a desarrollar en el PDMP)		
Otras...		

Medida	Eficacia para el cumplimiento de objetivos (1 poco eficaz 5 muy eficaz)	Viabilidad socio-económica (0 poco viable, 5 muy viable)
<b>8. Participación, concienciación e información</b>		
8.1. Desarrollo y evolución de la mesa de movilidad		
8.2. Campañas de información y concienciación		
8.3. Desarrollo de sistemas de información al usuario (web, apps, etc.)		
8.4. Realización de planes de movilidad por distritos y áreas de actividad económica		
8.5. Realización de un informe anual de seguimiento del Plan (indicadores de seguimiento aprobados Mesa de Movilidad)		
8.6. Creación de una oficina de movilidad		
Otras...		

# Anejo 2: Resultados del cuestionario sobre priorización y viabilidad de medidas

Medida	Eficiencia	Viabilidad
1.1. Aparcamiento para residentes fuera viario	3,92	2,33
1.2. Aparcamientos de disuasión	4,40	3,08
1.3. Optimización del SER dentro de la M-30	3,75	3,33
1.4. Implantación del SER fuera de la M-30	3,18	2,73
1.5. Coordinación tarifaria del SER	3,92	3,50
1.6. Determinación red viaria básica de vehículos	3,64	3,27
1.7. Regulación de la movilidad generada por eventos	3,42	3,92
1.8. Ampliación de las áreas de acceso restringido	3,92	2,83
1.9. Modificación de las dotaciones de aparcamiento para desincentivar el uso del coche	3,50	3,09
2.1. Determinación de la red básica de peatones	4,08	3,75
2.10. Habilitación del aparcamiento para motos en calzada	3,92	3,50
2.11. Incremento de la oferta de carril-bus moto	3,33	3,00
2.2. Ampliación y mejora zonas de prioridad peatonal	4,17	3,64
2.3. Promoción de la cultura peatonal	3,42	3,75
2.4. Mejora de la calidad de los espacios peatonales	3,58	4,08
2.5. Ampliación de la red ciclista	4,00	2,82
2.6. Ampliación de la red de ciclo-carriles y ciclo-calles	3,92	3,17
2.7. Implantación de un servicio público de alquiler de bicicletas	3,33	3,27
2.8. Habilitación de aparcamientos de bicicletas en calzada	3,42	3,42
2.9. Reserva de espacio para bicicletas en los nuevos edificios	4,08	3,83
3.1. Ampliación de carriles-bus	4,40	3,17
3.2. Priorización semafórica transporte público	4,25	3,67
3.3. Agilización de los sistemas de pago	3,92	3,27
3.4. Mejora de la información al usuario	4,17	3,91
3.5. Creación de la M-35 de transporte público y optimización de la red	4,17	2,50
3.6. Creación de la M-45 de transporte público (tren) y otras actuaciones ferroviarias	3,75	2,08
3.7. Ampliación de la red de metro (ej: línea 11)	4,00	1,42
3.8. Gestión del transporte turístico y discrecional	3,64	3,09
3.9. Mejora del equipamiento y la accesibilidad de las paradas y estaciones	4,00	3,25
3.10. Optimización de la red de autobuses	4,17	3,33
3.11. Profundización en la tarificación social	4,08	3,25

Medida	Eficiencia	Viabilidad
4.1. Cambio tecnológico de la flota de autobuses	4,30	2,42
4.2. Incentivos al cambio de flota en el taxi y optimización del servicio	4,18	2,55
4.3. Incentivos fiscales para los vehículos menos contaminantes	4,00	3,36
4.4. Promoción de acuerdos voluntarios con las empresas para la renovación de flotas e información a las empresas	3,73	3,36
4.5. Definición de un marco regulador del suministro eléctrico para vehículos	3,82	3,64
4.6. Establecimiento de plataformas público-privadas de distribución urbanas destinadas a los vehículos poco	4,10	2,40
4.7. Realización de cursos eficientes entre los conductores profesionales	3,55	3,27
4.8. Restricciones de acceso a la Zona de Bajas emisiones	3,91	3,27
4.9. Impulso de plataformas web y gestión del aparcamiento para el fomento del coche compartido	3,00	3,73
4.10. Realización de carriles Bus-VAO en las vías de entrada a Madrid	4,00	2,42
4.11. Incentivos para la implantación y desarrollo de empresas de car-sharing	3,09	3,18
5.1. Reducción de las posibilidades de estacionamiento en las vías locales	3,83	2,92
5.2. Realización de campañas de control y tramitación de denuncias	4,25	4,08
5.3. Aumento del control de la indisciplina de estacionamiento	4,70	3,67
5.4. Control de la indisciplina de la moto, la bicicleta y el peatón	3,58	3,64
6.1. Implantación de elementos de control de la máxima duración de estacionamiento en zonas C/D	4,00	2,82
6.2. Optimización de las zonas de carga y descarga.	4,50	3,91
6.3. Establecimiento de mecanismos de control de las zonas de C/D	4,20	3,20
6.4. Potenciación de la DUM nocturna	3,75	3,00
6.5. Revisión de la regulación de la C/D en zonas peatonales y APR	4,00	3,55
7.1. Camino escolar seguro	4,50	4,00
7.2. Realización de jornadas educativas a colectivos específicos	3,58	3,83
7.3. Realización de campañas de información y comunicación	3,75	4,08
7.5. Investigación y estudio de los factores y puntos de riesgo y actuaciones de mejora	4,09	3,73
7.6. Mejora de la atención y auxilio a las víctimas	4,13	4,27
8.1. Desarrollo y evolución de la mesa de movilidad	4,00	4,25
8.2. Campañas de información y concienciación	3,92	4,00
8.3. Desarrollo de sistemas de información al usuario (web, apps, etc.)	4,00	3,75
9.4. Realización de planes de movilidad por distritos y áreas de actividad económica	4,25	3,44
8.5. Regulación de la movilidad en los nuevos desarrollos urbanísticos	4,14	3,71
8.6. Realización de un informe anual de seguimiento del Plan	4,25	3,88
8.7. Creación de una oficina de movilidad	2,88	3,00

## Anejo 3: Cuestionarios sobre las ideas fuerza del PMUS de Madrid

**Nivel de acuerdo con las ideas fuerza y nivel de dificultad de aplicación en las distintas zonas de Madrid**

Ideas fuerza	Nivel de acuerdo (0 poco de acuerdo, 5 muy de acuerdo)	Factibilidad de aplicación (0 muy fácil, 5 muy difícil)		
		ZBE	Interior M30	Exterior M30
1. Evitar que las vías principales de tráfico urbanas suponga barreras de movilidad.				
2. Propiciar un tráfico local y calmado en la red no básica.				
3. Reducir el espacio destinado al coche para dárselo al peatón, el transporte público y la bici.				
4. Promover la utilización de vehículos menos contaminantes y más silenciosos. Menor utilización del coche en desplazamientos no esenciales.				
5. Disponer de una red peatonal cómoda y segura.				
6. Disponer de una red de transporte público accesible que permita conectar con cualquier zona de la ciudad en un tiempo aceptable.				
7. Integrar la movilidad ciclista en la ciudad.				
8. Asegurar un mínimo nivel de servicio al vehículo privado. Facilitar aparcamiento a los desplazamientos esenciales.				
9. Garantizar, minimizando sus costes, <i>la movilidad esencial en vehículo privado.</i>				
10. Disuadir <i>la movilidad no esencial en vehículo privado.</i>				

**Que se entiende por movilidad esencial en vehículo privado.**

(0 poco esencial,  
10 muy esencial)

<b>1. Personas con problemas de movilidad</b>	
<b>2. Carga y descarga de mercancías</b>	
<b>3. Servicios y flotas</b>	
<b>4. Viajes a pie de menos de 15 minutos</b>	
<b>5. Compras (*)</b>	
<b>6. Gestiones personales (*)</b>	
<b>7. Gestiones de trabajo (*)</b>	
<b>8. Movilidad escolar (*)</b>	
<b>9. Trabajo (*)</b>	
<b>10. Ocio (*)</b>	

**Fórmulas de disuasión de la movilidad en coche no necesaria**

Fórmula de disuasión	Factibilidad de aplicación (0 nada, 5 mucho)		
	ZBE	Interior M30	Exterior M30
<b>ESTÁTICAS (sobre el estacionamiento)</b>			
1. Supresión de plazas por peatonalización, carriles-bici, carriles-bus...			
2. Restricción por tipo de usuario (ej: residentes, carga y descarga, vehículos eléctricos....)			
3. Tarificación			
4. Limitación de la máxima duración de estacionamiento			
5. Control de la indisciplina			
<b>DINÁMICAS (sobre la circulación)</b>			
6. Restricción de capacidad por peatonalización, carriles-bici, carriles-bus, semaforización para peatones...			
7. Restricción de velocidad			
8. Restricción de acceso por tipo de usuario (ej: residentes, carga y descarga,...)			
9. Restricción de acceso por tecnología del vehículo			
10. Tarificación			