

COMUNIDAD DE MADRID

Secretaría General del Consejo de Gobierno

Opiniones y sugerencia al anteproyecto de ley de movilidad de la Comunidad de Madrid

D. Jorge Nacarino Morales, mayor de edad, vecino de Madrid, con DNI _____, en su calidad de presidente de la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAVM), con domicilio social en Madrid en el número 24 - 1º de la calle San Cosme y San Damián, código postal 28012,

EXPONE:

Que habiéndose sometido al trámite de Consulta Pública previa el “Anteproyecto de Ley de movilidad de la Comunidad de Madrid, según decisión del Consejo de Gobierno, en su sesión de quince de enero de dos mil veinticinco, formula ante la Oficina de la Secretaría General del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid las siguientes:

OPINIONES Y SUGERENCIAS

La transformación del modelo de movilidad es urgente e imprescindible en el actual contexto de crisis ecológica y de recursos. La ciudad y la región de Madrid arrastran un modelo de movilidad particularmente insostenible. El desequilibrio socioeconómico entre partes de la región obliga a millones de personas trabajadoras a recorrer diariamente largas distancias, mientras los modos de movilidad sostenible (a pie, en bicicleta, en transporte público) sufren una dejadez crónica por parte de las administraciones. El contexto actual hace aún más urgente orientar las políticas públicas madrileñas hacia un nuevo modelo de movilidad, con los siguientes objetivos:

- **Reducir** la movilidad motorizada, desarrollando a medio plazo actuaciones de reequilibrio territorial que permitan a la población desarrollar su vida y su trabajo en un entorno próximo.
- Favorecer de forma inequívoca los modos **sostenibles** de movilidad (a pie, en bicicleta, en transporte público) frente al vehículo motorizado privado.
- Concebir la accesibilidad y el derecho a la movilidad como una **política pública prioritaria**, asegurando recursos públicos suficientes para un servicio público de calidad.

Exponemos a continuación propuestas concretas agrupadas por modalidades de transporte

Transporte público

- Adopción de un sistema tarifario integrado (STI). Integración de todos los modos de transporte, incluyendo los sistemas de préstamo de bicis bajo la tarjeta de transporte. Avanzar hacia un modelo de MaaS a través del uso de tarjetas monedero con la posibilidad de post-pago. Revisión de la tarificación por coronas.
- Puesta en marcha del billete solidario. Creación de un abono social de transporte a precio reducido dirigido a personas desempleadas o con escasos recursos y el establecimiento de un abono social de transporte gratuito para las personas pertenecientes a sectores de la población en riesgo de exclusión social y en situación de pobreza extrema.
- Dimensionar la red actual de acuerdo a las necesidades de movilidad de la población, aumentando significativamente la oferta de líneas y frecuencias.

- Prestar especial atención a las necesidades de comunicación transversales y entre municipios/barrios próximos, obviando la estructura radial de buena parte de las líneas e invirtiendo en infraestructuras que permitan la conexión de los municipios periféricos sin necesidad de paso por Madrid capital. Creación de nodos e intercambiadores en los nudos de conexión.
- Extender la red de carril bus-taxi a todas las autovías de acceso a la capital y de circunvalación (M-40, M-45, M-50), utilizando un carril de circulación de los automóviles.
- Mejorar la información en tiempo real sobre opciones de transporte.
- Aumentar los kilómetros de carriles bus-taxi urbanos y dotarlos de prioridad semafórica.
- Ampliar la conexión entre los intercambiadores de transporte y los espacios productivos (polígonos industriales y empresariales) mediante autobuses lanzaderas de gran capacidad que circulen por carriles reservados.
- Potenciación de la red de metro:
 - Incremento de la frecuencia, en particular, en las horas punta.
 - Creación de la segunda circular de metro con el trazado de una nueva L-13 que una los distritos de Latina Carabanchel-Usera-Puente de Vallecas-Moratalaz-San Blas-Ciudad Lineal.
 - Ejecución de la prolongación de la L-11, llevándola al barrio de Doña Carlota en Puente de Vallecas.
 - Prolongación de la L-3 hasta El Casar.
 - Unión de la L-2 y la L-7 en Estadio Metropolitano y posterior prolongación de la L-2 al barrio de Rejas y al nuevo barrio de El Cañaveral.
 - Estudio de la prolongación de la L-8 de Nuevos Ministerios a Moncloa, con estación intermedia en Ríos Rosas-Canal, de la L-5 a las T-1, T-2 y T-3 de Barajas y de la unión de las L-5 y L-8 en San Severo o Los Coronales.
 - En el supuesto de que se lleguen a desarrollar los crecimientos urbanísticos del Sureste de Madrid (Berrocales, Ahijones...) habría que concretar un plan integral para todo el ámbito.
 - Supresión de barreras arquitectónicas: dotación de ascensor en todas las estaciones de la red.
 - Mejora de la información a los usuarios/as en los vestíbulos, andenes y vagones.
 - Plan de reparación de las graves deficiencias estructurales de los túneles en la L-12 y la L-7b, incluyendo la rehabilitación de las viviendas afectadas y las indemnizaciones justas en el caso de los derribos ya ejecutados o por ejecutar.
 - Realización de sendas auditorías sobre la mala ejecución de las obras de ambas líneas, determinando las responsabilidades pertinentes.
- Potenciación del cercanías:
 - Corrección de las deficiencias del servicio que suponen numerosos cortes.
 - Creación de la transversal este-suroeste.
 - Llegar a todos (o casi) los municipios de tamaño medio de la región (más de 15.000 o 20.000 habitantes): Mejorada, San Agustín de Guadalix, Villanueva de la Cañada, Villanueva del Pardillo, Paracuellos, Arroyomolinos...
 - Reanudación de los trabajos del enlace con Navalcarnero.
 - La conexión del corredor del Henares con la zona norte mediante una línea que comunique el cercanías de Alcalá de Henares con Chamartín a través de la estación de O'Donnell, con un apeadero que de accesibilidad al estadio

Metropolitano.

- La apertura de nuevas estaciones/apaderos en varias de las líneas existentes: en la c/ Sepúlveda, c/ Valmojado Seseña, Avda del Planetario...
 - La supresión de barreras arquitectónicas y la apuesta por la accesibilidad universal a todas las estaciones de la red.
 - Integración en el Consorcio Regional de Transportes.
 - Adaptación progresiva de las estaciones, accesos y trenes a la bicicleta a fin de ir promoviendo la intermodalidad bici-tren en sus dos modalidades: Bike on Board y Bike and Ride.
 - Creación de aparcamientos seguros vigilados para bicicletas en todas las estaciones y de carriles bici protegidos que conecten a las mismas con las redes de carril bici de las áreas de influencia en cada estación
- Mejoras en los servicios de autobús (EMT):
 - Aumento de la frecuencia.
 - Incremento de los itinerarios transversales fuera de la M 30.
 - Creación de la M-35 del autobús, una especie de circular que vaya de la estación de Latina a Ciudad Lineal por la Avda. de los Poblados, la avda. de Pablo Neruda, Fuente Carrantona, Institución Libre de Enseñanza y Arturo Soria.
 - Evaluación de las numerosas propuestas de reordenación y creación de nuevas líneas que las asociaciones vecinales y otras organizaciones vienen presentando, con pocos resultados, en el CRTM. La mayoría de ellas se refieren a:
 - Las conexiones con los equipamientos sanitarios, especialmente los centros de especialidades y los hospitales.
 - Las circulares distritales.
 - Conexiones dentro del distrito Centro mediante microbuses eléctricos.
 - Duplicar e incluso triplicar, en los próximos años, la longitud de la red de carriles bus (y, en su caso, de plataformas reservadas).
 - Consolidar y ampliar la infraestructura existente dentro de la almendra central.
 - Aumentar la dotación fuera de la M-30.
 - Reforzar la disciplina viaria con el objetivo de erradicar la circulación y el estacionamiento en el carril bus.
 - Mejoras del servicio de autobuses interurbanos:
 - Aumento de la frecuencia.
 - Adaptación de todos los vehículos a usuarios/as de movilidad reducida.
 - Mejora de la información a los/as usuarios/as en las paradas y en los coches.
 - Creación de carriles bus (y, en su caso, de plataformas reservadas) en las radiales de entrada/salida a Madrid.
 - Concretar las condiciones de acceso de las bicicletas a los autobuses interurbanos según el derecho reconocido en el decreto 54/2017, que modifica el decreto 79/1997 (Reglamento de Viajeros del transporte interurbano de la Comunidad de Madrid).

- Asegurar que se pueda acceder con maletas y bultos.
 - Avanzar en la intermodalidad. Incrementar la red de grandes intercambiadores, especialmente con la creación del de Conde de Casal.
 - Ampliar y, sobre todo, mejorar la red de áreas intermodales. En particular, buena parte de las existentes son susceptibles de mejora en materia de accesibilidad universal, ampliación de la superficie, reordenación de líneas de bus, transbordos entre modos, aparcamiento y acceso de bicis...
 - Creación de aparcamientos seguros vigilados para bicicletas en cada intercambiador y de carriles bici protegidos que conecten los mismos con las redes de carril bici de las áreas de influencia.
 - Subrayar el carácter estratégico que han de tener las áreas intermodales de los municipios metropolitanos.
- Garantizar la financiación adecuada para mantener un transporte público accesible y de calidad:
 - Reducir las millonarias inversiones previstas para el transporte privado motorizado, reasignándolas en mejorar los servicios e infraestructuras del transporte público.
 - Mejorar las condiciones laborales de las personas trabajadoras del transporte público. Apoyo al sector del taxi frente a los modelos precarizados y desregulados.

Disuasión del uso del coche particular

- Elaboración de un plan de calmado del tráfico, desarrollo consecuente de la estrategia de las supermanzanas:
 - Supresión del tráfico de paso y agitación.
 - Acceso restringido a los vehículos de residentes, carga y descarga y emergencias.
 - Reducción de la velocidad.
 - Ganancia de espacio público para los peatones y zonas verdes: idealmente invertir el reparto del 70% para los coches y el 30% para los peatones, al 30% y 70%, respectivamente.
 - Progresiva eliminación de plazas de aparcamiento.
 - Paulatina extensión en el territorio hasta alcanzar la totalidad del término municipal: no células aisladas, sino un tejido de células interconectadas.
 - Búsqueda del consenso ciudadano, lo que exige promover la consulta y la participación ciudadanas. Es esencial que no se produzca un amplio rechazo de la opinión pública, ya que acabaría por sembrar la duda y la deslegitimación sobre una estrategia correcta.
 - Aplicación, en las primeras fases, del “urbanismo táctico”. Frente al convencional, es menos costoso, más ágil y rápido, flexible, permite la reversibilidad de las actuaciones y, sobre todo, se asienta en un modelo de intervención participativo, comunitario y horizontal. El urbanismo táctico conlleva, lógicamente, la adopción de medidas de seguimiento y evaluación que permitan determinar los ajustes necesarios y la toma de decisiones basadas en evidencias.

- Gestión de la política de aparcamiento
 - Restricción del estacionamiento de los no residentes en las almendras centrales de los municipios
 - Supresión y, cuando no sea posible, reducción del aforo de los parking reservados de los edificios de las administraciones públicas. Esta medida, además, permitiría obtener suelos para ampliar la muy deficitaria dotación de zonas verdes y estanciales.
 - Establecimiento de un canon a los parking reservados (para los trabajadores/as y/o los clientes/as) de las empresas, de forma que paguen en función del aforo.
 - Conversión, total o parcial, de los parking municipales existentes en el distrito de Centro en aparcamientos para residentes según vayan venciendo las concesiones.
 - Veto a la creación de nuevos aparcamientos rotatorios y a la ampliación de los existentes.
 - En cuanto a la creación de parking de residentes se habrá de medir y controlar el eventual efecto positivo sobre la tenencia de vehículo particular.
 - Desistir de los dos macroaparcamientos previstos en Padre Damián, Paseo de la Habana, hospital del Niño Jesús o ejemplos similares.
 - Corrección del efecto borde en los ámbitos colindantes a la M-30, a grandes polígonos industriales, a las grandes instalaciones atractoras de público, recuperación de las zonas de aparcamiento vecinal (ZAV) eliminadas por la actual Ordenanza de Madrid.
 - Consulta y apertura de procesos de participación ciudadana.
 - Mejora de la dotación de transporte público: itinerarios de bus, ampliación de la cobertura de metro (apertura de estaciones en líneas existentes, creación de nuevos accesos...).
 - Exigencia de planes de movilidad sostenible a empresas y centros de trabajo de más de, por ejemplo, 10 trabajadoras y trabajadores.
 - Buscar la implicación de las organizaciones sindicales y empresariales.
 - Desarrollo del camino escolar.
 - Promover la implicación de la comunidad escolar.
 - Medidas efectivas de eliminación de las plazas no legales de aparcamiento.
 - Calmado del tráfico: estrechamiento del viario, calles de sección única, áreas de 20 Km/h, incluso 10 Km/h.
 - Declaración de ZAV (zonas de aparcamiento vecinal), gratuitas para los/as residentes, tal como estaban previstas en la anterior Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid, ahora suprimidas.
 - Evitar las medidas que tengan consecuencias negativas sobre los/as residentes.
 - Creación de una potente red de aparcamientos disuasorios en la corona metropolitana y en las afueras de la M-40.

Finalización de la red viaria existente

- No a la construcción de la R-1.
- Ejecución de la Gran Vía del Sureste en función de la evolución de los desarrollos urbanos a los que daría servicio, de modo que, si éstos no se llevan a cabo, aquélla no se termina.
- Estudio y ampliación de las conexiones (entradas y/o salidas) con la M-40, muy demandadas en los distritos de Vicálvaro, San Blas, Usera, Villaverde y Carabanchel.
- Enlaces de la M-40 con el estadio Metropolitano, pendientes de ejecutar por el club Atlético de Madrid.
- Accesos a la red de gran capacidad de los nuevos barrios: Sanchinarro, Butarque, Montecarmelo, Ensanche de Vallecas...
- Mejoras/remodelaciones de algunas arterias importantes como la Gran Vía de Villaverde...
- Los accesos al hospital de Vallecas desde la A-3 y conexión con Santa Eugenia mediante un túnel con la c/ Enrique Álvarez.
- Conexiones transversales que salven heridas urbanas muy pronunciadas: conexión sur de San Cristóbal de los Ángeles, conexiones este-oeste sobre la playa de vías de la estación de Chamartín...
- Desmantelamiento del paso elevado de Puente de Vallecas.
- Para combatir la contaminación acústica, estudio e implementación de soluciones a los ruidos en puntos negros como el tramo colindante de la M-30 con el barrio Virgen de Begoña y de la M-40 en varios tramos comprendidos entre la A-1 y la A-5 en el sentido de las agujas del reloj, especialmente el tramo colindante con el barrio de San Luciano.
- Ensanchamiento de los túneles de la c/ Embajadores y Hormigueras.
- Remodelación de las grandes avenidas de los nuevos barrios (los PAUS), algunas con hasta 10 carriles, en las que los coches alcanzan altísimas velocidades.
- Conversión en calle de Santa María de la Cabeza.
- Buscar una solución definitiva a los impactos de la A-5 en el tramo entre la M-30 y la M-40, tanto más urgente si se empieza a mover la operación Campamento.

Promover la movilidad activa

- Plan Director o Estrategia de Movilidad Peatonal.
 - Favorecer un modelo urbano y productivo de proximidad, que evite la dependencia del coche para la realización de actividades laborales, académicas, comerciales, de ocio o el acceso a servicios básicos.
 - Rediseñar el espacio urbano: Equilibrar el uso del espacio público, reduciendo la presencia del vehículo privado motorizado y optimizando los desplazamientos peatonales mediante la ampliación de aceras y espacios públicos.
 - Ampliación de las aceras en los barrios en los que la anchura es mínima.
 - Supresión/desplazamiento de obstáculos que dificultan el tránsito, sean fijos (mobiliario, terrazas, farolas...) y móviles (aparcamiento de motos, patinetes, bicis...).
 - Incremento del número de calles peatonalizadas los fines de semana y festivos.
 - Pacificación de los entornos escolares, mediante la reducción del tráfico motorizado y el aparcamiento, la ampliación de aceras y mejora de cruces, la

adecuación a la movilidad peatonal y ciclista y la creación de zonas verdes.

- Supresión de carriles excesivos y peatonalización en los PAUS. Conversión en bulevares.
- Supresión de barreras arquitectónicas.
- Cumplir la normativa de accesibilidad universal en todos los espacio públicos para facilitar los desplazamientos de las personas con movilidad reducida y demás población vulnerable, promoviendo una ciudad inclusiva.
- Fomento de la movilidad en bici, no solo como actividad de ocio, sino también como medio de transporte.
 - Plan Regional de Movilidad Ciclista que diseñe una estrategia con el objetivo de alcanzar, al menos, el 10% de los desplazamientos para 2030.
 - Creación de una Red Ciclista de carriles bici entre nodos de actividad, que garantice condiciones óptimas de ciclabilidad.
 - Fomentar la multimodalidad entre la bicicleta y el transporte público, con buena accesibilidad y aparcabicis seguros y cerrados en intercambiadores y estaciones.
 - Impulso de redes ciclistas locales coordinadas con la regional.
 - Integración de la perspectiva ciclista en la planificación regional del transporte.
 - Desarrollo de normativa que establezca un espacio mínimo para bicicletas (5%-10%) en los aparcamientos de centros educativos, comerciales, laborales, de ocio y residenciales.

Promoción de los planes de movilidad de las empresas, centros de trabajo y polígonos de actividad económica

- Regular la obligación de que las empresas y centros de trabajo de más de X trabajadores/as cuenten con planes propios de movilidad.
- Animar la elaboración de planes de movilidad, tanto los específicos de empresa/centro como los formulados por varias empresas/centros que coinciden en un mismo polígono de actividad.
- Fomentar la participación de las organizaciones sindicales, comités de empresa y representantes de las personas trabajadoras.
- Impulsar la inclusión en los planes de medidas tales como (a modo de ejemplo):
 - Apoyo al uso del transporte público:
 - Subvención (plus extrasalarial) por la empresa de la compra del abono transporte y otros títulos similares.
 - Convenios con el CRTM para hacer un descuento en el precio de los títulos si la empresa (o un conjunto de ellas pertenecientes a un mismo ámbito) adquiere mensualmente una cantidad superior a X.
 - Restricción del acceso gratuito a las plazas de aparcamiento de la empresa a personas con movilidad reducida, coches compartidos y algunos otros casos debidamente justificados.
 - Recuperación o implantación de rutas de empresa.
 - Incentivación del uso de la bici:
 - Aparcamiento dentro del recinto de la empresa.

- Puntos de recarga para bicis eléctricas.
- Instalación de duchas y servicios para el aseo y cambiarse de ropa.
- Creación de servicios de préstamo de bici por la propia empresa a su personal.
- Plus por desplazarse en bici al trabajo.
- Apoyo al desplazamiento a pie desde casa o desde la estación de metro/tren/autobús.
- Promoción del coche compartido:
 - Facilitar los emparejamientos (página web, intranet, tablón de anuncios, reuniones...).
 - Derecho preferente a acceder gratuitamente a los aparcamientos de la empresa.
 - Ofrecer coches/furgonetas de la empresa.
- Fomento de la flexibilidad horaria de entrada/salida, las jornadas continuas y los horarios comprimidos.
- Animar el teletrabajo, sea en el domicilio, sea en telecentros.
- Impulso de la sustitución de viajes por razones de trabajo por un mayor uso de la teleconferencia, la videoconferencia y la webconferencia. Uno de los aspectos que se ha de primar en este apartado es el llamado “aplanamiento de la curva”, esto es, el escalado de las horas de entrada/salida a los lugares de trabajo, de modo que se impidan las grandes aglomeraciones de viajeros/as en las horas punta.

Por todo lo expuesto en las alegaciones SOLICITA:

Se tenga presentado este escrito en tiempo y forma, y con él por hechas las anteriores sugerencias al “Anteproyecto de Ley de movilidad de la Comunidad de Madrid.

Todo lo cual somete a la consideración de la Oficina de la Secretaria General del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid

En Madrid a 13 de febrero de 2025

Fdo. Jorge Nacarino