ACTA DE LA REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD

29 de Junio de 2016, 19:00

EDIFICIO ATRIO

Apellidos y Nombre	Entidad	Apellidos y Nombre	Entidad
Bosch, Paloma	Técnica Conc. M. Ambiente	Quesada, Miguel	Rivas Puede
Bravo, Juan	La Veloz	Rodríguez, Miguel	Concejalía Participación
Del Barrio, Fernando	Vecino Centro	Romea, Jorge	Jefe Servicio M. Ambiente
Espa, Teresa	Deloitte	Romero, Javier	CRA Chico Mendes
Flórez, Antonio	Rivas Puede	Rosuero, Óscar	Secretario Consejo Ciudad
García, Alicia	Deloitte	Sánchez Migallón, J.Luis	Radio Cigüeña
Hanbali, Marwan	Aspadir	Sánchez-Cañete, J Luis	Asamblea Barrio Centro
López, Olga	Consejo de Mayores	Tadeo, Rubén	Concejal de Participación
Otero, Ángel	Asamblea Barrio Oeste		
Posadas, Mª José	Aspadir/Observatorio Disc.		

Rubén Tadeo, Concejal delegado de Participación y Gobierno Abierto, Medio Ambiente, Mantenimiento de la Ciudad, Seguridad Ciudadana y Barrio Este, abre la última reunión de la Comisión de Movilidad del curso presentando el objetivo principal de la misma, que no es otro que compartir a grandes rasgos el PMUS que se ha elaborado a partir de las diferentes reuniones mantenidas en estos meses. Agradece por tanto el aporte de todas las personas involucradas en este proceso a través de comisiones y grupos de trabajo, destacando la calidad del resultado. Su agradecimiento también es para los/as técnicos/as y especialistas de la concejalía de Medio Ambiente que han guiado el proceso. Aclara que lo que se presenta a continuación es un primer borrador en el que se puede observar el reflejo de las aportaciones vertidas, pero que sigue abierto a matices y puntualizaciones. También recuerda que las iniciativas propuestas en este documento marco serán desarrolladas a lo largo de los próximos años, por lo que anima a los/as presentes a realizar un seguimiento de su cumplimiento.

Teresa Espa, Técnica de Deloitte, comienza a explicar el PMUS a través del Power Point que se adjunta al Acta y Jorge Romea, Jefe de Servicio de Medio Ambiente y Movilidad, también toma la palabra en diferentes ocasiones para puntualizar datos, y ahondar en explicaciones más específicas que demandan los vecinos/as al hilo de la exposición.

Antes de comenzar se aclara que el PMUS es, ante todo, una herramienta de planificación del Ayuntamiento por y para la movilidad sostenible. Esta propuesta nace a la par que se trabaja en alcanzar un Pacto Municipal por la Movilidad Sostenible que todos los grupos políticos van a valorar en el próximo Pleno. De este modo se intentará buscar el compromiso estable del Ayuntamiento en el cumplimiento del plan, más allá del signo político que lo ocupe en cada legislatura. En otras palabras, el Pacto sería el compromiso político y el PMUS el documento técnico, que va más allá de una opinión política.

Se recuerdan las 4 fases de las que consta la elaboración del plan: un análisis de la información disponible y un trabajo de campo en un inicio (a través de un gran número de encuestas telefónicas y presenciales), la redacción de un diagnóstico y objetivos en una segunda fase, la elaboración del plan de acción a través de propuestas desde el punto de vista técnico y vecinal en un tercer momento y por último, la aprobación del plan, puesta en marcha, seguimiento (y aplicación de las medidas correctoras correspondientes en caso necesario) que se desarrollará a partir de ahora. Se destaca el protagonismo de la participación ciudadana en el proceso.

Aunque se adjunta al Acta el Power Point de la exposición con los datos más específicos, a continuación se destacarán algunas ideas generales.

Síntesis de las cuestiones detectadas

Se identifica un reparto modal favorable al vehículo privado, que, pese a haber mejorado respecto al año 2009, sigue teniendo un gran peso (aproximadamente, un 55% de los trayectos se hacen en dicho medio). También se observa una gran dependencia funcional de Madrid, así como un urbanismo sectorizado que trae consigo desplazamientos largos. Se llama la atención respecto a las nuevas viviendas planificadas, que supondrán un considerable aumento de viajes. Este incremento previsto en relación a los desplazamientos se intentará encauzar hacia una movilidad sostenible para que no todo dependa del vehículo privado.

En relación a la movilidad peatonal, y al ser una ciudad muy extensa, se registra dificultad para llegar caminando a los lugares de destino en muchas ocasiones. Por otro lado existen barreras infraestructurales, como el trazado del metro, la A3, o la existencia de aceras estrechas, por debajo de la normativa.

En cuanto a la movilidad ciclista, ha crecido pero sigue siendo baja respecto a la movilidad global. No hay continuidad de la red ni está unida con los municipios externos. Los aparcamientos de bicicletas son poco funcionales.

En relación a la movilidad accesible, se registra dificultad debido a puntos conflictivos concretos, el arbolado, la discontinuidad en los itinerarios o los problemas de accesibilidad en el transporte público.

Sobre el transporte público, se registra la doble utilidad de los autobuses, ya que prestan servicios interurbanos y urbanos. Aún así, la línea urbana es poco funcional y tiene una demanda muy baja. Por otra parte, al hacer un recorrido largo dentro de la ciudad, se incrementa el tiempo de viaje en las conexiones con Madrid. También se observa una escasa conexión con otros municipios cercanos. Los mayores problemas identificados en el metro han tenido que ver con los horarios y las frecuencias, y en cuanto al servicio de Bicinrivas, sistema que se puso en marcha en 2011, se registra una disminución de su demanda.

En relación a la ordenación del tráfico se observa una alta participación del vehículo privado en el interior de la ciudad, favorecido por las amplias avenidas. Se observan fuertes congestiones en entradas y salidas a la A3, así como dobles filas en colegios y zonas de actividad económica. En relación al aparcamiento, hay sobreoferta y escasez según las zonas de la ciudad. En resumen, se observa una sobreutilización del vehículo privado, y aunque se han tomado algunas medidas en torno a la movilidad escolar, sigue siendo un punto neurálgico de congestión en las horas punta.

Por último, se ha registrado también la necesidad de formación en cuanto a la convivencia y la seguridad vial.

Objetivos del plan

Una vez realizado este análisis, sin olvidar haber evaluado previamente el nivel de cumplimiento del PMUS anterior, se marcan los siguientes objetivos:

-Reforzar los modos no motorizados
-Optimizar el transporte colectivo (bus, metro)
-Mejorar las condiciones de accesibilidad
-Conseguir un reparto modal más eficiente (para reducir emisiones)

Para intentar solventar los problemas expuestos, se ha marcado un plan estructurado en 9 ejes y 51 medidas, que están priorizadas en tres fases (corto, medio y largo plazo) según la importancia y necesidad de la medida. Para cada uno de los ejes se ha hecho una ficha con la síntesis de la situación actual, previsiones, beneficios, prejuicios e indicadores de análisis y evaluación, de manera que se pueda ver cómo van funcionando. Para cada medida también se ha realizado una ficha a través de la que se puedan identificar los agentes implicados, los recursos necesarios, la prioridad, la necesidad o no de estudio de viabilidad técnica y las cuestiones presupuestarias, entre otras. Se remite al Power Point adjunto para extraer la información concreta de los ejes y medidas expuestas con mayor detalle.

Se recuerda que Rivas ya tiene 6 años de andadura en planes de movilidad, por lo que ha conseguido ya corregir defectos e impactos previstos según las tendencias estimadas. Las medidas que se aplican ahora van encaminadas a continuar esta senda y mejorar la situación, sin olvidar por tanto este camino recorrido y sin obviar tampoco las estimaciones de crecimiento futuro de la población.

En cuanto a la participación ciudadana en la redacción del actual plan, se recuerda que ha habido diversas convocatorias a los/as vecinos/as desde el inicio del proceso, a través de las cuales se han recogido aportaciones y se ha podido elaborar conjuntamente el diagnóstico. A estas reuniones han asistido en torno a la veintena de personas, pasando después a una segunda fase de grupos más pequeños y operativos (por temática: motorizados, no motorizados y gestión de la movilidad). Las propuestas se han recogido y se han trasladado al plan en función de su viabilidad: ha podido incluirse en torno a un 85 o 90% del aporte ciudadano. A este proceso presencial hay que agregarle la participación de 29 personas a través de la web, así como un proceso continuo de recogida de quejas y sugerencias a través del buzón. Se puede decir, por tanto, que el plan es el resultado de un porcentaje alto de participación. Rubén Tadeo destaca este punto, ya que el proceso participativo se ha hecho desde mucho antes de lo que se suele hacer en otros lugares, que únicamente dejan el espacio al aporte ciudadano en la fase de exposición pública de los proyectos, una vez aprobados por el Pleno correspondiente. Por el contrario, haber elaborado el PMUS de manera colectiva desde un primer momento, garantiza un mayor consenso vecinal, además de su inestimable colaboración a la hora de redactarlo. Aún así, recuerda que aún hay unos días para realizar sugerencias y aportes, además del proceso natural de exposición pública que se llevará a cabo una vez aprobado por el Pleno.

Por otro lado, más allá de las buenas ideas e intenciones, no hay que olvidar la necesidad de dotar económicamente el Plan, por ello hay que implementar estas medidas paulatinamiente, según las posibilidades presupuestarias de cada momento. En estos días se está terminando de ultimar la memoria económica del Plan para poder hacer estos datos públicos en las próximas semanas y de este modo dimensionar mejor las cantidades previstas. Una vez aprobado el PMUS, y ya en Septiembre, se hará un proceso comunicativo para informar de él a toda la población.

Al hilo de la exposición, un asistente manifiesta dudas respecto a la credibilidad de las encuestas, se le aclara de nuevo la metodología empleada que es común a la empleada para la obtención de datos por todos los Estudios de Movilidad europeos. Se debate sobre la valoración del impacto contaminante de los vehículos según las nuevas tecnologías que se esperan, así como la definición de vehículo menos contaminante.

Jorge Romea comenta que se utilizarán los Distintivos ambientales regulados por la DGT para clasificar los vehículos en función de su contaminación. Además, subraya que el objetivo principal del PMUS es situar al peatón en el primer escalón en la jerarquía en la

movilidad, después la bicicleta, después el transporte público y por último el vehículo privado (y dentro de ellos, los más eficientes y ecológicos).

Por último, uno de los asistentes sugiere, como medida de seguridad vial, que se ponga en todos los pasos de cebra la frase "para, mira y cruza", algo que está ya previsto por el Ayuntamiento según informa Rubén Tadeo. El mismo asistente sugiere también la posibilidad de estudiar sancionar a la gente que cruce una calle usando el móvil debido al peligro que supone. Por último solicita que se arregle el semáforo de la Avenida de los Almendros, pues su ritmo de funcionamiento no es del todo acertado.

Siendo las 22:00 hs, se agradece la presencia de todos/as los/as asistentes y se da por finalizada la reunión.

EL SECRETARIO DEL CONSEJO DE CIUDAD

Óscar Rosuero García