

Olga M^a Jiménez Velado, portavoz del Grupo Municipal PODEMOS TORREJÓN, al amparo de lo dispuesto en el artículo 10.1 del Reglamento Orgánico Municipal del Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz en concordancia con lo previsto en el artículo 97.3 del Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, y el artículo 46 e) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, presentan las siguientes:

ALEGACIONES AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) EN EL MUNICIPIO DE TORREJÓN DE ARDOZ

1. Sobre el proceso de elaboración del PMUS y la participación ciudadana

Sobre la base de la "Guía práctica para la implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible" del IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, dependiente del Ministerio de Transición Ecológica) que señala la necesidad de incluir la participación en la elaboración del plan de movilidad, en todas las etapas a través de un proceso participativo que evite la desafección entre los agentes implicados y animen a la participación de este proceso, desde Podemos Torrejón manifestamos que el PMUS del municipio no cumple con un mínimo exigido en cualquier proceso participativo ya que además carece desde el principio de los instrumentos mínimos necesarios:

1. Mesa de Movilidad: Foro de participación ciudadana que debería contar con representantes del ayuntamiento y otros niveles de la administración, asociaciones de personas con discapacidades, AMPAS, asociaciones ciclistas, entidades sociales, políticas y económicas, etc. La mesa de movilidad es una herramienta imprescindible para marcar las pautas y lograr la implementación de un PMUS de forma consensuada.

2. Pacto de la Movilidad: Es un acuerdo ratificado entre los mismos integrantes de la Mesa de la Movilidad que asegura la permanencia y los objetivos fijados con profundidad y a largo plazo. Un ejemplo de ello, es la ciudad de Rivas Vaciamadrid que ha logrado el consenso entre los diferentes agentes sociales a través de una reflexión colectiva.

3. Observatorio de la Movilidad Sostenible: Es un órgano dependiente del ayuntamiento que debe realizar el seguimiento de los indicadores de movilidad y accesibilidad, durante la vigencia del PMUS.

Criticamos también, el momento en el que se lleva a cabo esta publicación, en pleno periodo vacacional, durante el mes de agosto y sin previo aviso, por acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 9 de Agosto de 2021.

El PMUS presentado por el Ayuntamiento de Torrejón ha sido elaborado sin el necesario consenso y participación ciudadana y en pleno período estival. En nuestra opinión es un grave error.

PROPUESTA:

Que una vez finalizada la actual fase de alegaciones y antes de que el PMUS sea aprobado de forma definitiva por el Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz, se inicie una nueva fase de participación real, en la que se cumpla el protocolo para que sea un proceso participativo donde se incorporen nuevas propuestas. Creando una Mesa de Movilidad de la ciudad y bajo el marco de un Pacto y un Observatorio de la Movilidad Sostenible.

2. Sobre el análisis y diagnóstico:

2.1 En cuánto al análisis, hemos detectado que existe disparidad entre las fuentes de datos obtenidas y la realidad. Lo que posiblemente adultere en muchos casos la fiabilidad del estudio.

- Hay varias rupturas de continuidad del anillo ciclista que no se recogen en el PMUS, con espacios que han "desaparecido" en el actual carril bici: Avda Constitución a su paso por el Colegio Buen Gobernador, Avda. De las Fronteras cerca de los juzgados, entre el Instituto "León Felipe" y los campos de fútbol del Barrio de las "Fronteras". Incluir esos puntos en los mapas no cumple con los estándares necesarios para este estudio, y deja en muy mal lugar el proceso de toma de datos para la realización de este PMUS.

- Existen en la actualidad tramos de carril-bici o acera-bici de planes anteriores recogidos en el PGOU, por ejemplo en la calle Cañada y Avda. Unión Europea y en este caso, no vienen siquiera recogidos en el actual trazado de carril bici del PMUS.
- Disparidad en los criterios estadísticos de la muestra: mientras en Torrejón de Ardoz hay 50'82% de mujeres (datos de 2020), la encuesta se realizó al 52'6% de las mujeres.

Este PMUS tampoco ha recogido la singularidad que supone que Torrejón de Ardoz se encuentre dividido longitudinalmente por las vías del tren. Los diferentes pasos que unen ambas zonas de Torrejón son nudos importantes de movilidad que este Plan debería haber tenido en consideración, tanto los ahora existentes como los que se consideren necesarios en el futuro para mejorar la movilidad interna.

Los actos masivos y multitudinarios de la Navidad y las Fiestas Populares en Torrejón de Ardoz tampoco se recogen en el PMUS. Unos picos de movilidad de vehículos privados a motor que colapsan muchas calles de nuestra ciudad y son grandes generadores de contaminación y de problemas de movilidad durante varias semanas al año (en condiciones normales).

2.2 En cuánto al diagnóstico:

- Sorprende que este Plan prevea un aumento de 15.000 vehículos privados (de 69.510 en el año 2020, se pasaría a 85.113 en el 2030) y no dedique medida alguna para conseguir un descenso en el número de vehículos a motor, al ser este el principal emisor de partículas contaminantes y consumidor de espacio público. El principal objetivo de cualquier PMUS debería ser afrontar seriamente las maneras de conseguir reducir esos efectos en lugar de asumir sin atisbo de crítica sus previsiones de aumento.
- Este PMUS carece de enfoque de género, lo que consideramos que es un grave error. No realiza evaluación de género alguna sobre los diferentes usos en el transporte y movilidad. De hecho y por poner un ejemplo, este PMUS no ha recogido las paradas de autobuses urbanos e interurbanos que a demanda pueden solicitar las mujeres y menores en horario nocturno y que ya está aprobado por el pleno de este ayuntamiento, y en uso.

- En cuanto a la red vertebral, las teóricas calles de cuatro carriles, que en algunos casos ponemos en duda, como el la calle Cañada que recoge cuatro carriles en el PMUS cuando realmente son dos carriles. En estos casos, este plan debería proponer tener un carril con prioridad para vehículos de movilidad blanda (bicicletas y VMP (vehículos de movilidad personal)).
- Cuando hablan de red viaria están hablando exclusivamente de vías para el transporte de vehículos a motor, excluyendo claramente el uso peatonal y movilidad blanda. (tamaño de las aceras, n.º de obstáculos en ellas, etc.)
- El PMUS de Torrejón de Ardoz no tiene estudios sobre la situación de la movilidad ciclista, ni sobre el uso del actual carril bici, por lo que difícilmente se pueden elaborar propuestas de mejora para este sector.
- El PMUS carece de un documento estratégico y de control con indicadores que contengan propuestas específicas que dibujen un escenario que reduzca los impactos de la movilidad en relación a la partida inicial, a corto, medio y largo plazo. Estos indicadores deben ser tendenciales y sirven para poner en marcha medidas que reconduzcan los diferentes escenarios de movilidad.

3. Sobre los ejes peatonales y la peatonalización residencial

Uno de los pilares fundamentales donde se debe sustentar el PMUS es en la sostenibilidad y las actuaciones a realizar que deben consumir el menor material y energía posible. Se contraponen a los megaproyectos de consumo, siendo posible en muchos casos la regulación de los propios recursos a través de un reajuste de los usos en los espacios.

Sorprende que el PMUS de Torrejón de Ardoz no proponga mejorar la peatonalización creando nuevos ejes peatonalizados, cuando el propio estudio destaca que 4 de cada 10 desplazamientos en nuestra ciudad se realizan a pie y su aumento es uno de los objetivos principales.

Las actuales calles dedicadas exclusivamente al uso peatonal son escasas: Calle Enmedio, calle Hospital y Plaza Mayor. Son muchos los beneficios de priorizar el uso peatonal y obligatorio trabajar en potenciar estos espacios que permiten reducir la contaminación atmosférica y acústica, creando espacios amables y de convivencia vecinal sostenible.

Además echamos en falta propuestas en este PMUS que restrinjan el uso de vehículos privados a motor en algunas calles y barrios. No ofrece ninguna posibilidad de un modelo de barrios o manzanas exclusivamente peatonalizados como ya están trabajando en otras ciudades españolas como Barcelona, sin tránsito de tráfico excepto de las personas residentes o servicios necesarios, que sirven para pacificar las calles, creando verdaderos espacios que reducen la contaminación ambiental y acústica a favor de una mayor sociabilización y sostenibilidad.

La nueva orden TMA/851/2021 de 23 de julio que desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados y que entrará en vigor el próximo 2 de enero de 2022, recoge claramente que la anchura de las aceras de las vías urbanas deben disponer de 1'80 m, sin distinción alguna. Si no hay anchura suficiente para disponer de 1'80 m. libres de paso por cada sentido de la vía, más el necesario para la calzada y los servicios, no se podrán reproducir el esquema acera-calzada-acera y se tendrá que optar por la plataforma única. En el espacio libre de paso no puede incluir farolas, papeleras, bancos, etc. ya que tienen que tener completa accesibilidad, y los alcorques del arbolado ha de contar con pavimento drenante. Esta normativa permitirá zonas de uso mixto, con prioridad peatonal.

Las nuevas propuestas de movilidad peatonal promueven la accesibilidad universal y el derecho de igualdad de oportunidades y de trato para todas las personas en los espacios públicos de los que disfrutan como ciudadanos y ciudadanas.

Este PMUS no ha diagnosticado la particularidad que supone que Torrejón de Ardoz se encuentre dividido en dos por las vías del tren en sentido longitudinal de este a oeste. Actualmente hay graves carencias de paso que comuniquen ambas zonas de la ciudad y los existentes no cumplen con la accesibilidad adecuada. Consideramos que es importante e imprescindible mejorar y ampliar los pasos peatonales entre ambas zonas de la ciudad.

PROPUESTAS:

Crear manzanas peatonalizadas en el Barrio Zona Centro, Barrio Santiago, Barrio del INTA, Barrio del Rosario, Barrio San José y Barrio Cobos.

Peatonalizar las calles Pesquera y Mármol.

Ampliar las aceras en todos aquellos tramos que midan menos de 1'80 m, sin excepción alguna como indica la nueva normativa de accesibilidad impulsada por el MITMA y que permite ganar espacio para movilidad peatonal.

Proponer e implementar medidas concretas para favorecer los accesos peatonales a los Polígonos industriales.

Proponemos construir un paso subterráneo que una la calle Hierro con la Avda. Constitución hacia la calle Budapest.

Proponemos mejorar todos los pasos peatonales que cruzan la vía del tren, especialmente el situado entre la calle Cañada y avda. Constitución.

4. Sobre las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)

Una Zona de Bajas Emisiones es un área delimitada por una administración pública que restringe el acceso, el aparcamiento y la circulación del tráfico a motor, para reducir la contaminación y mejorar la calidad del aire.

La nueva Ley de Cambio Climático obliga a todas las ciudades españolas de más de 50.000 habitantes a establecer zonas de bajas emisiones urbanas como medida esencial para la mejora de la calidad del aire y, en consecuencia, para conseguir un ambiente más saludable para la ciudadanía de estos 149 grandes centros urbanos de más de 50.000 habitantes.

Los municipios de más de 50.000 habitantes deben adoptar **antes de 2023** planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan el establecimiento de zonas de bajas emisiones. Las ZBE representan una mayor calidad de vida y salud de la población que vive en las grandes ciudades y respira aire contaminado.

El PMUS de Torrejón de Ardoz carece de una planificación objetiva ante esta importante medida y plantea como única actuación, el realizar un estudio sobre la valoración de la zona centro como posible zona de bajas emisiones entre el 2025 y 2030. Es evidente que no han planificado ninguna medida para que una ciudad de 132.000 habitantes como Torrejón de Ardoz cuente con una zona de bajas emisiones en el 2023, sin asumir el importante reto que supone la creación de las ZBE en Torrejón de Ardoz antes del 2030.

En la actualidad, Torrejón de Ardoz es una zona que sufre varios picos altos de contaminación atmosférica al año. Este PMUS no desarrolla ninguna actuación para frenar la contaminación en el aire ni para atajar los graves problemas de salud que suponen. Nos preguntamos qué hace y qué piensa hacer el Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz cuándo salten las alarmas de contaminación atmosférica, ya que parece más preocupado en las grandes infraestructuras viarias que en la reducción de la contaminación.

5. Sobre los caminos escolares seguros.

Los municipios de más de 50.000 habitantes deben adoptar medidas para mejorar la calidad del aire alrededor de los centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, según normativa vigente en materia de calidad del aire.

Vuelve a sorprender la falta de previsión y la nula sensibilidad hacia los caminos escolares, en el PMUS de Torrejón de Ardoz, sin ninguna medida ni actuación concreta. El propio Plan de movilidad de nuestra ciudad reconoce que la movilidad de los menores es *"un aspecto de fundamental importancia para entender ciertas dinámicas en la movilidad de una población. De hecho a ella está asociado un número importante de desplazamientos de movilidad sobre todo acompañamiento a colegios y actividades extra escolares, que si debidamente identificados podrían realizarse con otros medios de transporte."* También reconoce que en Torrejón de Ardoz el fenómeno de acompañar en

vehículos a motor a los y las menores, está muy arraigado y *“que esta situación podría mejorarse con un adecuado Plan de accesos a los colegios y fomentando entre los escolares la “costumbre” de ir andando al colegio o en otros medios como la bicicleta”*. Por lo tanto, si el PMUS reconoce la importancia de los trayectos escolares es imprescindible realizar un plan de actuación con medidas concretas que reduzcan el tráfico a motor alrededor de los centros educativos.

Además, la infancia es especialmente vulnerable a la contaminación del aire. Hay evidencia científica que la exposición diaria al dióxido de nitrógeno y hollín afectan al desarrollo cognitivo infantil. La contaminación acústica es otro problema ambiental especialmente en lugares afectados por la cercanía a aeropuertos, como es nuestro caso, motivo que también afecta a la concentración y al desarrollo cognitivo infantil.

Hay que activar todas las medidas que protejan los entornos escolares. Por ello proponemos hay que diseñar ya una red de caminos seguros para que los menores asistan caminando o en bicicleta a su centro escolar.

PROPUESTAS:

Que se realice un Plan de Movilidad a Centros Escolares, priorizando la movilidad ciclista y peatonal y la independencia de los menores.

Que este plan se incluya dentro del PMUS y se desarrolle de manera prioritaria contando con las AMPAS de nuestra ciudad.

6. Sobre los carriles a 30 km/h y la pacificación del tráfico.

El RD 970/2020 de 10 de noviembre y vigente desde el 11 de mayo de 2021 modifica los límites de velocidad en vías urbanas:

20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.

30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.

50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

Es uno de los objetivos de la Agenda 2030 que además, reduce el riesgo de sufrir un accidente y la gravedad del mismo.

Permite pacificar el tráfico de vehículos a motor, disminuir la contaminación y la circulación de otros medios de movilidad no contaminantes como son la bicicleta y el patinete eléctrico.

La modificación de la velocidad en las vías urbanas va a condicionar la movilidad y los usos prioritarios de las vías. Es incomprensible que el actual PMUS no recoja ninguna actuación concreta ni inversión económica ante la nueva legislación que remodela el modelo de ciudad.

PROPUESTAS:

Poner en marcha actuaciones de un modelo de “Ciudad 30” para Torrejón de Ardoz, lo que permitirá una circulación más segura a peatones, bicicletas y VMP.

Llevar a la práctica y cumplir la legalidad vigente en materia de velocidad de manera inmediata.

7. Sobre la integración de la movilidad ciclista.

Echamos en falta un plan de movilidad en el que bicicleta sea tratada como un medio de movilidad a tener mucho más en cuenta. Atendiendo a la orografía y superficie del territorio, Torrejón de Ardoz es un municipio óptimo para promocionar la movilidad en bicicleta.

El actual carril bici o acera bici, en el que peatones y bicicleta comparten trazado es un error y esta desaconsejada por cualquier persona experta. Genera problemas y conflictos ante posibles accidentes entre peatones y bicicletas, resultando un espacio inseguro para ambas modalidades de movilidad y desmotiva a la utilización diaria. Es un carril bici que circunvala la ciudad sin llevarte a ninguna parte, sin que sea una infraestructura útil para la movilidad diaria.

El PMUS de Torrejón valora ampliar el anillo ciclista, incrementando el número de kilómetros a 3 km por 700.000€. Esta posible ampliación debería realizarse bajo el prisma de un estudio objetivo previo sobre el uso de esta infraestructura que avale la ampliación del anillo ciclista como mejor opción de movilidad ciclista. La ampliación del actual carril bici no asegura *per se* un mayor uso de la bicicleta.

Si aplicamos la legislación vigente en materia de velocidad en nuestra ciudad, pensamos que lo más factible y seguro sería integrar la circulación de la bicicleta y VMP por la calzada de las vías a 30 y 20 Km/h.

Por lo tanto, la movilidad ciclista se incentiva al usar las propias calzadas sin necesidad de acometer ninguna ampliación del actual carril bici o acera bici poniendo como excusa la movilidad.

Sin embargo, consideramos que sí se deberían recuperar caminos ciclables que permitan la comunicación entre los municipios cercanos de Alcalá de Henares y San Fernando de Henares.

PROPUESTAS:

Integrar el tráfico ciclista y VMP en las vías de circulación de 30 km/h o menos, en los denominados ciclocarriles, compartiendo calzada con los vehículos motorizados. Esta medida favorece los desplazamientos en bicicleta.

Realizar o recuperar un camino o vía de conexión ciclable con los municipios vecinos de Alcalá de Henares y San Fernando de Henares.

Aumentar el número de aparcamientos seguros, vigilados y techados para las bicicletas en todos los espacios públicos de nuestra ciudad, especialmente en los centros culturales, teatro, centros deportivos, bibliotecas, centros educativos, etc.

8. Sobre la implementación del servicio público de alquiler de bicicletas.

Torrejón de Ardoz es una ciudad perfecta para el desplazamiento en bicicleta. Muchos municipios de nuestro país disponen desde hace años de un servicio público de alquiler de bicicletas. En nuestra ciudad todavía no contamos con este servicio y consideramos que antes de ponerlo en marcha habría que realizar estudios objetivos que pongan de manifiesto la necesidad de implementar este servicio en nuestro municipio.

También habría que realizar otro estudio sobre el número de bicicletas en domicilios, su uso actual y sus perspectivas, etc.

El servicio de alquiler de bicicletas nunca podría ir en detrimento de la peatonalidad, ni para la ubicación de posibles bases de aparcamiento y recarga, ni por su uso en zonas peatonales.

9. Sobre la red de autobuses públicos urbanos.

El PMUS de Torrejón de Ardoz propone establecer nuevas líneas de autobuses urbanos en la Calle Londres y Casablanca.

Sorprende la falta de valoración sobre el funcionamiento de las actuales líneas de autobuses urbanos, siendo precisamente el transporte público más utilizado de nuestra ciudad y un servicio altamente feminizado. Igualmente si se hubiese realizado un proceso participativo previo, no nos cabe duda que se hubieran recogido y atendido las continuas demandas que desde asociaciones de personas con discapacidad como "Mírame Torrejón" traen a cada Pleno del Ayuntamiento con problemas de accesibilidad en los autobuses urbanos.

En la actualidad la frecuencia de paso de todas las líneas interurbanas es demasiado alta. Siendo una tónica general las largas esperas y retrasos en este transporte público, que en muchos casos llega a los 60 minutos, como en el caso de la L3 Los Almendros-Pza España-Fresnos o como en la L5B Circular Parque Europa, con frecuencias habituales de 45 minutos. No afrontar la mejora de las actuales líneas es un claro motivo que desincentiva el uso de este transporte público. Este PMUS no aborda mejorar el transporte urbano más popular de manera mucho más profunda, cuando precisamente debería cumplir esta finalidad como uno de sus objetivos principales.

La alta demanda de este medio de transporte tan sólo se truncó por la pandemia. Indudablemente que hay que seguir mejorando e implementando medidas de mejora hacia este transporte urbano, promoviendo un nuevo transporte público limpio, digital y accesible.

PROPUESTAS: Que aumente la frecuencia de paso de los autobuses urbanos, incentivando el uso de este transporte público (no contaminante), lo que permitiría reducir los tiempos de espera a los usuarios y usuarias.

Que todas las paradas de autobús de Torrejón de Ardoz sean accesibles, realizando las obras de adaptación necesarias en un plazo concreto y determinado. Facilitando la movilidad a todas las personas

10. Sobre la red de autobuses públicos interurbanos.

En el estudio de los autobuses interurbanos que recoge el PMUS no se tiene en cuenta que el único destino de éstos es la parada de Avda. de América, pese a que evidentemente los usuarios y usuarias de estos autobuses tienen unos destinos más diversos. Desde nuestro grupo municipal consideramos que es imprescindible profundizar en estos datos: ¿Dónde va la gente? ¿Cuál es el recorrido más óptimo que necesitarían? ¿Es posible establecer nuevos destinos evitando transbordo?

Por ejemplo, según los datos del PMUS existe en nuestra ciudad una población de 15'2% de jóvenes, por lo que tal vez habría que estudiar la creación de líneas de autobuses directas que fueran a destinos cercanos a las universidades para facilitar de esta manera, el transporte público a este sector de la población.

11. Sobre la red de Cercanías

Una de las mayores demandas ciudadanas respecto a la red de Cercanías, es la necesidad de aumentar las frecuencias de los trenes CIVIS, que desde Torrejón de Ardoz une la estación de Renfe-Centro con Chamartín. Esta propuesta utiliza los recursos ya existentes y mejoraría sustancialmente el desplazamiento en transporte público hacia Madrid.

Aparte de los análisis de la oferta y la demanda por el modo de transporte, también falta un análisis de uso del cercanías.

Habría que tener en cuenta que para los desplazamientos "intercorona" de la red de cercanías el billete sencillo mínimo es de 1'70 € (vale para una o dos coronas). En los casos como Torrejón de Ardoz que tiene dos estaciones de cercanías dentro de la misma corona habría que facilitar una tarifa reducida.

Referente al transporte público no hemos encontrado en el PMUS ni una sola encuesta de lo que quiere y necesita la gente.

PROPUESTAS:

Una tarifa reducida cuando los desplazamientos en tren sean dentro de una sola corona.

Implementar un abono único para toda la Comunidad de Madrid cuya tarifa sea la de la corona "A"

Aumentar la frecuencia de los trenes CIVIS hacia la estación de Chamartín.

12. Sobre la tarifa del transporte público y las tarifas sociales.

Actualmente los jóvenes hasta los 26 años y los mayores tienen una bonificación en el abono transporte. Este PMUS valora en futuro una tasa reducida para la población menor de 30 años. Creemos que también se debería incentivar el transporte público a aquellas personas que están recibiendo ayudas sociales como el RMI o el IMV a través de bonos transporte a precios reducidos como el que reciben las personas mayores de 65 años.

13. Sobre los aparcamientos

Los aparcamientos disuasorios se ubican en el extraradio de las ciudades, cercanos a un nodo de transporte público. Sin embargo, diferentes estudios ponen en duda que sea una medida medioambiental y económicamente sostenible, ya que no se trata de una medida disuasoria y siguen incentivando la utilización del automóvil. Los entornos alrededor de los aparcamientos no son espacios pacíficos para peatones, sino que se ven rodeados de coches entrando y saliendo, rompiendo la trayectoria de los itinerarios peatonales.

Además de la construcción de nuevos emplazamientos con un coste aproximado de 15.000 €/plaza. En Torrejón de Ardoz sufrimos el ejemplo de tener cientos de plaza públicas de aparcamientos subterráneos por toda la ciudad que todavía están a la venta o alquiler y cuyos gastos seguimos sufragando con los impuestos municipales.

Otra característica de nuestro municipio es que permite el aparcamiento en la propia vía de circulación para vehículos a motor, como sucede en la Avda. Constitución desde Avda Virgen de Loreto hasta Calle Pesquera.

La orografía y superficie de Torrejón de Ardoz hacen de nuestro territorio un espacio óptimo para una movilidad que no dependa del vehículo privado. El propio espíritu de este PMUS debería encaminarnos hacia la movilidad sostenible y menos contaminante, desincentivando en todo lo posible la utilización del coche.

La propuesta del PMUS plantea nuevos aparcamientos disuasorios en nuestra ciudad, además del obsoleto modelo de aparcamiento en altura, ya inaugurado en el Soto del Henares. En cuanto a la futura infraestructura de la calle Londres, se pretende situar en la zona centro de Torrejón de Ardoz, encontrándose alejado de las estaciones de tren y autobús. Una iniciativa que pretende introducir más vehículos a motor en la almendra central de la ciudad cuando precisamente debería ser una zona con restricciones de tráfico motorizado, con un alto valor económico inicialmente de 5'7 millones de euros a cargo del presupuesto municipal. Uno de los valores del PMUS es que tiene que ser sostenible, mejorar la habitabilidad urbana y gastar los menos recursos posibles, evidentemente el aparcamiento de la calle Londres no cumple con los estándares necesarios de sostenibilidad.

La propuesta del aparcamiento en la calle Londres ofrece un resultado contrario al que debería buscar el PMUS, ya que incentiva claramente la utilización del automóvil privado en detrimento de una movilidad sostenible. Carece de sentido entorpecer el propio tráfico de vehículos en el centro de la ciudad, una zona altamente congestionada, que además producirá un claro aumento en la contaminación atmosférica. No va a ser un aparcamiento disuasorio, sino de rotación.

14. Sobre el taxi

Mejorar todas las paradas de taxi al igual que se ha hecho con la situada en la calle Cáncana.

15. Sobre los fondos europeos destinados para la crisis de la covid-19.

El nuevo Fondo de Recuperación procedente de la Unión Europea, permitirá a España movilizar un volumen económico y de inversión sin precedentes. Estos fondos económicos persiguen los objetivos y están en consonancia con Ley de Cambio Climático y de Transición Energética que fija como objetivo establecer Zonas de Bajas Emisiones en todas las ciudades de más de 50.000 habitantes antes del 2023.

Esta ayuda destinada a los municipios debe implementar medidas para:

- Impulsar el uso de la bicicleta
- Peatonalizar calles
- Transformar el transporte público a limpio, digital y accesible.
- Conseguir que el reparto de paquetería eficiente y sostenibles

Como requisitos de las actuaciones:

- Concluir antes del 31 de diciembre de 2024.
- Ayudar a reducir las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.
- Impulsar la cohesión social y la igualdad de género.

Es indudable que el municipio de Torrejón de Ardoz debe solicitar la ayuda para transformar la movilidad y mejorar la calidad del aire de nuestra ciudad, a través del Plan de Recuperación que finaliza el próximo 30 de septiembre y reconducir el PMUS hacia estas propuestas.

CONCLUSIÓN

Frenar el cambio climático y detener la contaminación deben ser un reto prioritario para las administraciones.

El PMUS de Torrejón de Ardoz prioriza la utilización de los vehículos a motor y enfoca toda la política de movilidad a la creación de grandes infraestructuras: aparcamientos y carreteras. En nuestra opinión de manera equivocada. En este PMUS no hay ni una sola propuesta de movilidad sostenible dirigida a la disminución del tráfico a motor.

Nuestras propuestas ponen de relieve la necesidad de cambiar el paradigma de movilidad, de una manera responsable y sostenible, dar prioridad a los espacios peatonalizados y a otras formas de transporte no contaminantes: bicicletas y patinetes eléctricos. La contaminación y la mala calidad del aire que respiramos son cuestiones lo suficientemente graves como para ponernos en alerta y trabajar por otro modelo de ciudad cuya movilidad sea menos dependiente de los combustibles fósiles y más sostenible.

Nos preguntamos para qué sirve un PMUS si la mayoría de actuaciones peatonales y ciclistas se proponen a estudio y las actuaciones claramente definidas son aquellas dedicadas al tráfico de vehículos a motor, con un reparto económico desproporcionado. Cómo se puede aspirar a transformar la movilidad de nuestra ciudad si se anteponen los coches a peatones y a la movilidad blanda.

Echamos en falta en este PMUS, una proyección de medidas educativas y formativas:

- Incremento de la educación vial en los centros escolares.
- Campañas de concienciación de buenas prácticas, con medidas promocionales, para evitar conflictos de bicicletas y VMP's ante peatones.
- Campañas de concienciación para reducir el uso del coche en beneficio de alternativas más eficientes.
- Acompañamientos en itinerarios peatonales y ciclistas prefijados de entrada y salida a los colegios de la Policía Municipal y Protección Civil, contando con la participación voluntaria de las familias y las AMPAS.

El PMUS debería recoger propuestas fiscales que incentiven el uso de una movilidad más responsable y sostenible:

- Bonificar a través de subvenciones un cambio de hábitos en la movilidad (bonificar bajas definitivas de coches sin que se adquiriera otro con subvenciones en este caso para la compra de bicicletas y VMP o la adquisición del abono transporte).
- Medidas fiscales que promocionen aquellos domicilios que mantengan o disminuyan el número de coches por habitantes y penalizar a aquellos que lo incrementen.

Torrejón de Ardoz a 30 de Agosto de 2021.