

El grupo municipal de Somos Vecinos de El Molar presenta al Ayuntamiento Pleno la siguiente PROPOSICIÓN, por vía regular, con sus correspondientes Propuestas de Resolución para su discusión y, si procede, aprobación en Pleno.

ALTERNATIVAS PARA LA MOVILIDAD DE LA ZONA NORTE DE LA COMUNIDAD DE MADRID Y EL MOLAR

Situación general de la zona norte

A comienzos de mayo del pasado 2015, la actual presidenta de la Comunidad de Madrid Cristina Cifuentes, entonces candidata, anunció la construcción de una vía paralela a la autovía A-1 para, según ella, acabar con los atascos que dicha vía sufre a diario. El pasado mes de noviembre, el Ministerio de Fomento firmó la encomienda de gestión, es decir la orden de redacción del Estudio Informativo: "Variante de la autovía A-1. Tramo: Enlace autopista eje aeropuerto (M-12) y autopista R-2 –Variante de El Molar". Según esta encomienda, estaríamos ante un tramo de nueva autovía de 24 kilómetros de longitud y una inversión prevista de 220 millones de euros. La autovía tendría una velocidad máxima de 120 km/h, dos calzadas de dos carriles de 3,5 metros cada una, arcenes exteriores de 2,5 m, arcenes interiores de 1 a 1,5 metros y una mediana que permita una futura ampliación a tres carriles. Los estudios previos y las obras tendrían una duración de entre dos años y medio y tres años.

El hipotético trazado paralelo a la A-1 afectaría a la Zona de Especial Conservación (Red Natura) de las Cuencas de los ríos Jarama y Henares. La carretera afectaría a los ríos Jarama y Guadalix, fragmentándolos y aislando a las especies animales que los habitan. Esta obra supondría, como mínimo, una afectación de hábitats catalogados en la directiva 92/43/CEE.

Es innegable que la zona norte de la Comunidad de Madrid tiene un problema de movilidad, pero esto no sólo se manifiesta en forma de atascos de entrada y salida a la ciudad de Madrid. El corredor comprendido entre la M-607, la A-1 y la M-103 no dispone de dos elementos básicos para la movilidad colectiva como son una buena red de Cercanías y plataformas exclusivas para buses. Como consecuencia, el uso privado en esta vía es masivo, alcanzando un tráfico de 142.000 vehículos al día en el punto kilométrico 18, a la altura de Alcobendas, y reduciéndose hasta 49.000 a la altura de El Molar. Además, la movilidad colectiva en este área, se sustenta en autobuses interurbanos de concesión privada, a cargo de las empresas Alsa, Interbús S.A. y Transportes Santo Domingo, S.A.

A una insuficiente red de infraestructuras y servicios públicos, hay que sumarle dos elementos: los grandes desarrollos empresariales que se han establecido en el cinturón metropolitano de Madrid, a una distancia de 10 km del centro de la capital, como son los centros laborales de BBVA, Telefónica y Caser Seguros, y que movilizan a miles de trabajadores diariamente; y la dependencia de muchos municipios de este corredor de servicios dispersados por la zona (por ejemplo, el Hospital Infanta Sofía, que da servicio a 52 municipios de la zona norte de la Comunidad; los servicios de juzgados, que se prestan en Colmenar, etc.).

Consideramos la propuesta hecha por la presidenta Cifuentes un error, que no aliviará los problemas de tráfico de la A-1 ya que, sin ser acompañado por medidas de fomento del transporte público, atraerá más tráfico privado, produciendo más atascos y embotellamiento en la entrada y salida de la ciudad, complicando la movilidad de todas las personas. Es más, esta solución discurre entre la variante de El Molar y la M-12,

autopista de peaje y actualmente en quiebra. Es decir, el trazado de esta solución no pasa por las principales zonas de captación de viajes, ni llega a las zonas donde se concentran las llegadas de los viajes

La solución del atasco pasa, en primer lugar, por realizar un estudio de movilidad en condiciones. La Encuesta Domiciliaria de Movilidad más reciente es de 2004 y el Atlas de la Movilidad, del 2010. Ninguno de estos documentos contempla los nuevos desarrollos urbanos, ni los nuevos destinos empresariales del norte de Madrid. Por ello, destinar 220 millones de euros para la construcción de infraestructuras, sin conocer las necesidades reales y demandas actuales de servicios, no parece el camino más acertado para que la Comunidad de Madrid pueda dotarse de un sistema sostenible de Movilidad en esta zona, basado en criterios de equidad y justicia social y que reconozca la movilidad como un derecho fundamental de todos los madrileños.

La presente moción propone destinar parte del dinero previsto para la construcción de esta vía a infraestructuras que favorezcan la movilidad colectiva. Es necesario, asimismo, un trabajo de planificación conjunto entre la Comunidad de Madrid, los municipios implicados, el Consorcio Regional de Transportes y la Administración Estatal, para rediseñar las rutas y horarios de los autobuses interurbanos y dar el necesario impulso a las infraestructuras ferroviarias de competencia estatal. Todo ello, daría como resultado un modelo de movilidad e infraestructuras funcional, eficiente e intermodal que daría solución a la movilidad de esta zona. Este modelo permitiría incorporar al sistema de movilidad de esta parte de la región toda una serie de elementos que podrían ser perfectamente financiados con los fondos presupuestados para esa nueva vía que se pretende construir paralela a la A1, en particular los siguientes:

- Intercambiadores comarcales, cuya viabilidad y necesidad son reconocidas formalmente en el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid (2013-2025). Estas infraestructuras nodales atenderían a las diferentes necesidades de usuarios y operadores, ligados a estacionamientos disuasorios, autobuses interurbanos, a nodos ferroviarios de las redes de Cercanías y Metro y a las plataformas reservadas para autobuses.

- Aparcamientos disuasorios en origen. Una buena red de aparcamientos disuasorios debería contribuir a reducir el volumen de la movilidad radial (especialmente, la que tiene como origen/destino la ciudad de Madrid). Como recoge el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid (2013-2025), “la puesta en marcha de un plan de estacionamientos de transferencia ha de concitar el acuerdo entre el Ayuntamiento de Madrid y los restantes ayuntamientos de la zona, el Consorcio Regional de Transportes y los respectivos operadores del transporte colectivo”.

- Plataforma Bus-VAO como elemento básico para fomento del uso del transporte colectivo. Como referencia se dispone de la experiencia de Bus-VAO de la A6, en funcionamiento desde 1991. Desde entonces, y hasta 2005 que disponemos de datos, se ha incrementado el uso de buses en hora punta en un 67%. Al respecto, en 2006, el Ministerio de Fomento presentó proyectos de plataformas reservadas para todas las autovías radiales de Madrid. Respecto a la A1, se proyectaron 7 kilómetros, entre la M40 y San Sebastián de los Reyes. Estos proyectos quedaron paralizados en 2009.

- El Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para Madrid 2009-2015 marcaba dos prolongaciones en esta zona:

- La prolongación de la línea C4, de Colmenar Viejo a Soto del Real, que incorporaría dos nuevas estaciones

- La prolongación de la C4 desde Alcobendas/San Sebastián de los Reyes a San Agustín de Guadalix y Algete, con 5 nuevas estaciones.

- En este corredor existen infraestructuras viarias ya construidas, pero infrautilizadas como son la M-12 y a M110, también conocida como Calle Alto. Estas, discurren de forma bastante paralela a la A1 y se podría considerar su uso de forma prioritaria para la circulación de vehículos colectivos.

- El establecimiento de una buena red de vías ciclistas, acorde con la normativa vigente, que interconecte municipios de la zona norte de la Comunidad, sirviendo además como un elemento de estructuración de la actividad cultural y turística de la zona. Al respecto, en este Pleno, nos gustaría hacernos eco de la reciente propuesta realizada por el Gobierno de Cristina Cifuentes, de crear "CiclaMadrid", una ruta ciclista circular de más de 400 kilómetros de longitud. Esta iniciativa, cuyas actuaciones previstas este año y el que viene están presupuestadas en 800.000 euros, incluye la señalización de la ruta principal, que se podría llevar el 60 por ciento de los recursos, y que en esta moción se considera que debería ser replanteado para que desde este primer momento todos los recursos disponibles en esta materia se destinaran principalmente a dar continuidad a las pistas ciclistas existentes priorizando aquellos itinerarios que puedan resolver los problemas de movilidad más perentorios que existen en nuestra región.

Situación específica de El Molar

En primer lugar habría que tener en cuenta los datos referentes a movilidad no escogida (laboral y de estudios) en El Molar y según los cuales, de un total de residentes en viviendas principales de 7.935 personas había 3.660 ocupadas mayores de 16 años y 1.690 personas cursando algún tipo de estudio sin trabajar, lo que supondría que un 67% de la población previsiblemente va a realizar desplazamientos diarios a su lugar de trabajo o estudios (datos censo 2011, INE).

Según el Censo 2011 (INE, 2011) en el municipio de El Molar el 70% de las personas ocupadas mayores de 16 años trabaja en otro municipio, por lo que se puede considerar que el número de desplazamientos diarios por motivos laborales va a ser muy elevados.

Este dato está en consonancia con el Atlas de la Movilidad (CRTM, 2010), según el cual el ratio empleo / trabajadores de El Molar indica que el municipio tiene un fuerte dominio residencial (mucho mayor que municipios colindantes tales como San Agustín de Guadalix, Fuente el Saz de Jarama o Algete). En El Molar actualmente hay menos puestos de trabajo que trabajadores por cuenta ajena residentes en el mismo.

Así mismo nos encontramos que de aquellos que cursan algún tipo de estudio y no trabajan, casi un 37% tienen que desplazarse a otro municipio diferente, suponiendo esto (teniendo en cuenta las características socioeconómicas de la población estudiante) un elevado porcentaje. Cabe reseñar, sin embargo, que la mayoría de este grupo (54%) estudia en el mismo municipio. Ambas movilidades, laboral y de estudios, nos indican una elevada necesidad de transporte para las personas que habitan en el municipio. A dichas necesidades, hay que añadir la movilidad relacionada con servicios básicos como la sanidad, ya que el hospital de referencia, el Infanta Sofía, se encuentra fuera del término municipal.

En El Molar el reparto modal está claramente inclinado hacia el coche como medio de transporte, siendo el escogido por el 55% de las personas que tienen que hacer desplazamientos laborales o de estudios. Este porcentaje se eleva hasta el 65% en los casos en los que se refiere solamente a la movilidad laboral. El porcentaje de transporte público es muy bajo, suponiendo el autobús tan sólo un 11% de la movilidad por estudios y un 6% de la movilidad laboral.

- Servicio de transporte público

Por el municipio pasan las siguientes líneas: 191, 193, 193A, 194, 195, 196, 197D y 199, teniendo todas ellas como origen o destino Madrid y llegando al intercambiador de Plaza de Castilla. Pese a que pueda parecer que hay un gran número de líneas, la presencia de muchas de ellas es meramente testimonial al tener sólo uno o dos autobuses diarios y en otras ocasiones pasar a la vez autobuses de diferentes líneas.

El primer autobús con destino a Madrid sale de El Molar a las 5.50 de la mañana, llegando a las 6.45 a Madrid. El último autobús sale a las 23.00 de Madrid con destino a El Molar.

La mayoría de los autobuses tardan, como término medio, unos 55 minutos en llegar al intercambiador de Plaza de Castilla (puede ser más en situaciones de atasco). Aquellos que no hacen parada en San Sebastián de los Reyes ni en Alcobendas tardan aproximadamente 40 minutos en condiciones de tráfico fluido (de éstos últimos solamente hay cuatro que lleguen al Intercambiador de Plaza de Castilla antes de las 9 de la mañana).

Los tiempos de espera oscilan entre los cinco minutos y una hora, aunque dependiendo del destino los tiempos pueden llegar a incrementarse a una media de unos 35-40 minutos en hora punta (por ejemplo, en el caso de San Sebastián de los Reyes o Alcobendas).

Con respecto al coste que para los usuarios tiene el uso del transporte público, El Molar se encuentra situado en zona C1, por lo que sus costes son los siguientes:

- Abono transporte: 89,50 €
- Bono de 10 viajes: 27,90 €
- Viaje sencillo: 4,20 €

Teniendo en cuenta todo lo anterior, con respecto a la movilidad en el municipio, se han detectado las siguientes carencias y/o problemas con respecto al transporte público:

- Teniendo en cuenta que uno de los destinos principales es el municipio de Madrid, se detecta una carencia clara de los llamados “autobuses directos” (aquellos que no paran ni en San Sebastián de los Reyes ni en Alcobendas). Por ejemplo, en hora punta, solamente hay cuatro directos que lleguen a Madrid antes de las 9 de la mañana.
- La distribución de los autobuses directos no es buena durante las horas punta: pasan primero separados 15 minutos, 45 minutos de espera, otro tras otros 15 minutos y otros 45 minutos de espera. Podría realizarse una mayor racionalización, distribuyéndolos de manera homogénea.
- La distribución irregular y la escasez de autobuses en horas punta puede provocar la situación de que para llegar a San Sebastián de los Reyes a las

8.30 de la mañana el único autobús posible sea el de las 7.25 de la mañana (cuando para llegar a Plaza de Castilla a la misma hora se puede coger un autobús que pasa a las 7.40).

- Las personas que tengan horarios laborales que les obliguen a llegar a Plaza de Castilla antes de las 6.45 o que salgan de trabajar después de las 23.00 horas están, ineludiblemente, abocadas al uso del transporte privado.
- No figuran los horarios actualizados ni en las dársenas ni tampoco se facilitan con normalidad a los usuarios.
- En numerosas ocasiones los usuarios tienen que ir de pie en el autobús en trayectos que discurren por la A1, siendo esto una irregularidad.
- Uno de los mayores problemas en las líneas 191 y 193 es el trayecto que estas líneas realizan en el interior del casco urbano del municipio. La vía por la que discurren no tiene el ancho suficiente para permitir que un autobús interurbano circule con la fluidez suficiente, ya que en muchas zonas hay estrechamientos, bien sea por coches aparcados o por otros elementos, que hace imposible que se cruce un autobús con otro coche.
- Esto supone problemas tanto para los conductores de los autobuses (que se han quejado en numerosas ocasiones de lo complicado que resulta atravesar El Molar), como para los pasajeros (se incrementa el tiempo de los trayectos, ya de por sí elevado).
- Ausencia de una buena conexión de los autobuses interurbanos que pasan por el municipio con estaciones de cercanías de otros municipios (como por ejemplo San Sebastián de los Reyes). Esto dificulta la posibilidad de una mejora en la intermodalidad.
- Falta de opciones de transporte público diferentes al movimiento pendular El Molar- Madrid – El Molar. Es muy deficitaria la conexión con municipios que están relativamente cerca.

Otros factores que perjudican negativamente en cuestión de transporte, accesibilidad y movilidad a los habitantes de El Molar son:

- La existencia, sistemáticamente los domingos a las 17 horas, de carril adicional en dirección acceso a Madrid, siendo éste uno de los pocos carriles de ese tipo que se pone todos los fines de semana. Es un riesgo añadido además teniendo en cuenta que su uso es muy poco intenso, encontrándose vacío en muchas ocasiones.
- La barrera urbana, ya mencionada con anterioridad, que supone la antigua autovía A1, es un obstáculo insalvable para conseguir un tejido urbano conectado, accesible y que permita una movilidad peatonal fluida. La imposibilidad económica del municipio para afrontar las transformaciones que serían necesarias y una dejadez por parte del Ministerio de Fomento hacen de éste un elemento muy problemático y de difícil solución.

La ausencia de alternativas de transporte público viables, económicas y con una amplitud horaria suficiente hace que muchas personas acaben teniendo prácticamente como única alternativa el vehículo privado. Esto sucede para personas cuyo destino no está incluido en los cubiertos por las líneas existentes, cuando los horarios laborales no son compatibles con los horarios de las líneas, etc.

Las tarifas a día de hoy son totalmente desproporcionadas teniendo en cuenta los salarios existentes. La renta personal media en El Molar es 10.211,13 euros anuales, por lo que pagar mensualmente un abono de 89.50 euros supone más del 10% de la

renta. Además, hay muchas circunstancias en las que el abono no sale rentable y, simplemente ir al médico a Madrid, puede suponer en torno a 12 euros. Estas circunstancias, unidas a una total falta de adecuación de los vehículos, generan situaciones de desigualdad y exclusión para las personas más desfavorecidas (rentas más bajas, ancianos, personas dependientes y con diversidad funcional, etc.).

Por todo ello, presentamos a este Ayuntamiento en pleno la siguiente propuesta de resolución:

Con respecto a las cuestiones generales que afectan a toda la zona norte:

1. Instar al gobierno de la Comunidad de Madrid a aprobar un Proyecto integral para abordar la problemática de los municipios de la zona norte de la Comunidad de Madrid a que se refiere esta moción, contando con la participación de los consistorios de los municipios implicados, incluyendo el Ayuntamiento de Madrid.

2. Instar al gobierno de la Comunidad de Madrid a:

a. Aumentar las plazas ofertadas en aparcamientos disuasorios, construyendo nuevas plazas situadas en los corredores de la A-1 y M-607 de acceso a Madrid. Su ubicación será determinada mediante Estudios Específicos de Viabilidad.

b. Establecer en este corredor un Intercambiador Comarcal, que atienda a las necesidades intermodales de los vecinos de la zona norte de la Comunidad de Madrid.

c. La construcción efectiva de una plataforma reservada para autobuses de acceso a Madrid por la A1 y la mejora de las infraestructuras en la M-607 para la circulación de autobuses, en la parte competencial que a la Comunidad le corresponde (tramo entre la M40 y la ciudad de Madrid).

3. Instar al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que, a través del Consorcio Regional de Transportes de Madrid y en coordinación con los municipios implicados, reestructure el servicio de autobuses interurbanos en lo referente a horarios, frecuencia y rutas, en concordancia con las necesidades reales de los vecinos de la zona norte de la Comunidad de Madrid.

4. Instar al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que el desarrollo del proyecto "CiclaMadrid" cuente con la participación efectiva de los municipios implicados. En el caso de la zona Norte de la Comunidad de Madrid, que éste cumpla no sólo un objetivo de atracción turística y cultural, sino de movilidad segura entre municipios.

5. Instar al gobierno de la Comunidad para que Inste al Ministerio de Fomento a:

a. Desarrollar las prolongaciones de Cercanías recogidas en el Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para Madrid 2009-2015:

- Línea C-4 de Colmenar Viejo a Soto del Real

- Línea C-4 desde Alcobendas/San Sebastián de los Reyes a San Agustín de Guadalix y Algete desarrollar los Estudios Específicos de Viabilidad para recuperar la línea ferroviaria Madrid-Burgos, para uso en servicio de Cercanías entre Madrid y Bustarviejo.

b. Que, en coordinación con el Gobierno Autonómico, efectúe los Estudios Específicos de Viabilidad correspondientes a habilitar infraestructuras ya construidas como son la M-110 y la M-12 como alternativas para el transporte colectivo de pasajeros de la zona norte de la Comunidad de Madrid.

c. La construcción efectiva de una plataforma reservada para autobuses de acceso a Madrid por la A1 y la mejora de las infraestructuras en la M-607 para la circulación de autobuses, en la parte competencial que le corresponda a Estado (a partir de la M 40).

d. Evitar la colocación sistemática del carril adicional los domingos por la tarde salvo en aquellas situaciones en las que se prevea que va a ser imprescindible.

Con respecto a las cuestiones propias de El Molar

6. Que se inste a la Comunidad de Madrid a que, dentro de la reestructuración explicada en el punto 3 de esta moción, se tengan en cuenta las necesidades específicas que se detallan a continuación:

a. Creación de un nuevo tipo de autobús directo, cuyo recorrido sea El Vellón y/o Pedrezuela – El Molar – San Agustín – Madrid, en base a que muchos de los autobuses ya van llenos al llegar a San Agustín de Guadalix.

b. Incremento de la frecuencia de autobuses tanto directos como los que realizan paradas en Alcobendas y San Sebastián de los Reyes y ampliación de la horquilla horaria para abarcar todas las realidades laborales.

c. Realizar las modificaciones oportunas tanto en el trazado de las líneas que atraviesan el casco urbano, como en la zona del casco por la que dichos autobuses transitan así como en la antigua A1 para conseguir que haya una mejora en la accesibilidad interior y menos impedimentos en la movilidad que atraviesa el municipio.

d. Incrementar la información en dárseas y paradas con respecto a los horarios y que ésta esté actualizada.

e. Ampliación de los trayectos existentes para que se pueda comunicar El Molar con otros municipios no sólo en forma radial sino también con municipios que están actualmente no conectados por transporte público.

En El Molar, a veinte de marzo de 2016