



AL ALCALDE Y A LA JUNTA DE GOBIERNO DEL AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES

D. JUAN TORRES GARCÍA, mayor de edad, con DNI nº 33920403A, en representación del Grupo Municipal de Izquierda Independiente-Iniciativa por San Sebastián de los Reyes, en el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes; con domicilio a efectos de notificaciones en Plaza Constitución nº1, 1ª planta de San Sebastián de los Reyes comparece ante el Excelentísimo Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes y como mejor proceda

DICE:

Que dentro del plazo establecido al efecto por el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de 27 de diciembre de 2021, **presenta alegaciones** al acuerdo de la Junta de Gobierno del 14 de diciembre de 2021 de **aprobación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Sebastián de los Reyes**.

HECHOS:

1. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible ha sido elaborado por la empresa “Desarrollo Organización movilidad DOYMO” por encargo del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes. Consta de tres volúmenes de documentos (Resumen ejecutivo, Diagnóstico y Propuestas).
2. Para la elaboración del Plan de Movilidad se ha utilizado, tal como indica la empresa redactora, el análisis de datos propios y secundarios de carácter estadístico, entrevistas y encuesta ciudadana y escolar.
3. La Ley de Cambio Climático y Transición Energética establece que los municipios españoles de más de 50.000 habitantes deberán adoptar, antes de 2023, planes de movilidad urbana sostenible para introducir medidas de mitigación y reducción de las emisiones de la movilidad, incluyendo, entre otras, el establecimiento de zonas de bajas emisiones. La creación de estas zonas de bajas emisiones viene también prevista en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima y en el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica. Por tanto, San Sebastián de los Reyes está obligada a elaborar el un Plan de Movilidad Sostenible y a contar con una Zona de Bajas Emisiones antes de 2023.



4. La propuesta de Plan de Movilidad Sostenible fue aprobada por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes el pasado 14 de diciembre de 2021 sin ninguna modificación.

CONSIDERACIONES PREVIAS.

Sorprende ver que la propuesta del Plan de Movilidad Sostenible fuese aprobada por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes sin ninguna modificación.

Hace un correcto análisis social, económico, urbanístico e histórico de nuestro municipio y da algunas ideas de mejora del entorno urbano y de la movilidad. Sin embargo, **la propuesta adolece de objetivos claros y de conjunto** para promover una movilidad urbana sostenible de cara a la obligación de implantar una Zona Baja de Emisiones para 2023 y de las necesidades futuras de San Sebastián de los Reyes.

Tampoco se han incorporado a esta propuesta de PMUS **las mociones sobre movilidad y sostenibilidad que se han aprobado** en el Pleno municipal.

Por otro lado, **no se dan datos del número de las muestras recogidas** tanto en la encuesta en línea como en la realizada en los centros educativos. Debido a ello, no sabemos si los datos extraídos son representativos del conjunto de la ciudadanía municipal.

También choca que en un tema tan trascendental para el futuro de nuestra ciudad, haya habido tan **poca participación de asociaciones o entidades sociales y políticas**.

Y como es habitual, nadie de la empresa ni de la Concejalía de Movilidad se ha dirigido a este grupo municipal para tener entrevista o recabar propuesta alguna. Tampoco parecen haberlo hecho con ninguno de los demás partidos de la oposición por lo que se aprecia en el documento. Creemos que es un error de base, pues los partidos políticos tenemos un conocimiento del municipio y de sus necesidades que merece ser escuchado, más allá de las alegaciones.

Es extraño que el grueso de las reuniones haya sido con el propio personal municipal y solo se haya entrevistado a cuatro colectivos sociales: Comunidad Vecinos Fuente Fresno, Comunidad Vecinos Rosa Luxemburgo, ACENOMA y Megapark. **Se han “olvidado” o no aparecen reflejadas de todas las asociaciones de mayores** de la localidad como Mayorsan, AMAPACI y ACOM, **de la propia Asociación de Vecinos de San Sebastián de los Reyes** y de las **asociaciones sociales y culturales** como la Federación de



Asociaciones de Padres y Madres de alumnos **FAPA Fco. Giner de los Ríos o BiciNorte**, que es uno de los colectivos directamente afectados e interesados en la implantación de medidas de movilidad sostenible.

Y por si fuera poco, tampoco se recoge las reuniones o aportaciones de los **centros educativos** que han participado como es el caso del CEIP San Sebastián.

ALEGACIONES:

1. Es sorprendente que en el Vol. III (Documento de Propuestas) se proponga *“...completar la red ciclista mediante el desarrollo de un carril bici segregado sobre el eje de Castellana, que vertebrará todos los desplazamientos norte-sur en bicicleta. Este eje está incluido en los **Acuerdos de la Villa**, que, en lo referente a movilidad, son parte fundamental del contenido del presente PMUS.”* Tenemos que aclarar que en San Sebastián de los Reyes no existe ningún *eje Castellana* ni tampoco *Acuerdos de la Villa*. Por lo tanto, entendemos que este informe en parte se ha confeccionado con la técnica del copia-pegar de otros planes elaborados por la misma empresa. Sin duda, una falta de seriedad y de diligencia de la Junta de Gobierno que demuestra que ni siquiera se lo han leído. Solicitamos su corrección.

El transporte público, abierto a todos, constituye el otro modo prioritario de este Plan. Conformar la columna vertebral del sistema y es el modo indispensable para garantizar la movilidad universal de toda la ciudadanía. Se plantea, en primer lugar, mejorar la comunicación en los espacios urbanos insuficientemente conectados y apoyar, en su caso, la transferencia modal entre coche, bici, patinete y el transporte público. La oferta de transporte público estará especialmente atenta a cubrir los deseos de movilidad por motivos de desplazamiento laborales, en orden, a **no discriminar** a los trabajadores por la tenencia o no de coche. Una parte de los usuarios de coche no tiene alternativa razonable en otro modo más sostenible.

La bicicleta, VMP y otros modos de micromovilidad se configuran como un nuevo actor en la movilidad de San Sebastián de los Reyes que el Plan quiere fomentar por su escaso o nulo impacto medioambiental o energético, y su versatilidad para completar un viaje multimodal puerta a puerta. Así, el Plan propone, completar la red ciclista mediante el desarrollo de un carril bici segregado sobre el eje de Castellana, que vertebrará todos los desplazamientos norte-sur en bicicleta. Este eje está incluido en los **Acuerdos de la Villa**, que, en lo referente a movilidad, son parte fundamental del contenido del presente PMUS.

También, el Plan da respuesta a la demanda de movilidad de desplazamientos, denominados **esenciales en vehículo privado motorizado**. Estos desplazamientos esenciales son aquellos que sólo pueden realizarse en ese modo. Es decir: la **Distribución Urbana de Mercancías, servicios públicos**,

2. Sí nos parece interesante la creación de un carril bici en la Avda de Valencia, pero añadiríamos el “crear itinerarios que crucen el parque Gabriel Celaya para enganchar Avda. Valencia con Avda. Euskadi y Aragón”.
3. Observamos que se propone la creación de un carril bici unidireccional en la Avda. de la Sierra dirección ascendente hacia Plaza Andrés Caballero. Sin embargo, no se plantea la creación de un carril bici descendente hacia la Avda. España. El hecho de que la normativa vigente ya establezca que ese tramo es de velocidad máxima de 30 km/h por tener un solo carril no parece muy seguro para el ciclista por tener que compartir la misma vía con coches,



motos, camiones o autobuses. Solicitamos que se incluya en este tramo descendente un carril bici.

5. En relación a la Avda. de la Sierra, no se hace referencia al problema de tráfico y aparcamiento en doble y triple fila que se produce en las horas de entrada y salida del CEIP Ntra. Sra. de Valvanera. Problema que también se produce en la glorieta y en la Avda. de Guadarrama agravado además por existir también el IES Juan de Mairena. Se hace necesario dar solución a estos puntos problemáticos.
6. Hay otras zonas de peligro que no han sido analizadas en este informe como el paso de peatones de la avenida Manuel de Falla, a la altura de la avda. Valdela Fuentes, y el situado en la Calle Benasque con Avda. Guadarrama. Ambos tienen una gran afluencia de menores provenientes del CEIP Buero Vallejo y del IES Juan de Mairena respectivamente. Por ello sería conveniente instalar semáforos con pulsador de peatones. Además, en el caso de la calle Benasque, también es utilizado por muchas personas mayores que van al Centro Gloria Fuertes. Son peticiones que nos consta han realizado históricamente las comunidades escolares de ambos centros. Hay que reseñar que en otros centros también existe peligro al pasar por los pasos de peatones, pero en estos otros puntos suele haber agentes de Policía Local. Sería interesante aplicar lo propuesto por algún colegio en lo relativo a la distancia entre paso de peatones y aparcamientos próximos.
7. En relación a la situación de movilidad que se generará a raíz del desarrollo de Cerro del Baile:
 - Nos sorprende el análisis y las conclusiones que plantea el informe, donde se puede leer: *“El desarrollo urbanístico de Cerro del Baile no supone una afección negativa sobre la circulación...”*, a pesar de que tal y como reconoce el informe en otro apartado se prevé que ese futuro barrio acoja unas 10.000 personas. Un nuevo desarrollo urbanístico que atraerá principalmente a un sector de renta medio-alto que trabaja fuera de Sanse y que suele desplazarse en vehículo privado y posee más de un vehículo en el hogar.
 - A diferencia de lo que manifiesta la propuesta de PMUS, desde Izquierda Independiente creemos que, sin duda, este nuevo desarrollo agravará los problemas de movilidad en horas punta que ya tiene la zona de Dehesa Vieja. No solo en dirección a la A1, sino también en la entrada y salida de las glorietas que dan acceso desde la avda. Portugal y la avda. Quiñones, la zona de Manuel de Falla de Alcobendas, etc.
 - Otro de los aspectos a tener en cuenta en el desarrollo de Cerro del Baile es su diseño con aceras estrechas, sin espacios públicos, sin plazas ni paseos para disfrutar al aire libre y sin carriles bici en todas sus calles. Esto, sumado a que las parcelas dotacionales están en los



extremos del barrio, provocará aún más desplazamientos en coche. Sin duda este el diseño urbanístico de esta zona contradice la petición de promover zonas peatonales que se hace desde el informe PMUS y que por supuesto la empresa redactora no ha querido contradecir al equipo de gobierno.

8. Precisamente este es uno de los problemas y temores mencionados por la Comunidad de Propietarios de Rosa Luxemburgo. Temen que se incremente aún más el tránsito de vehículos por la calle Miguel Hernández. Es verdad que la propuesta que se hace de cortar a la altura de C/ Lope de Vega solucionará en parte el problema actual y el futuro, pero el aumento de vehículos procedentes de Cerro del Baile y Dehesa Vieja provocará también el aumento del tráfico en Avda. Rosa Luxemburgo y Euskadi y posiblemente el de las calles adyacentes.
9. En relación a las grandes avenidas que bordean la urbanización Rosa Luxemburgo (Avda. Aragón, Rosa Luxemburgo, Avda. Euskadi y Lomas del Rey) en el informe de PMUS se propone la construcción de unas mini rotondas para regular el tráfico. Creemos que estas medidas, por si solas, no solucionarían el problema de la alta velocidad de circulación. Proponemos instalar medidas disuasorias como semáforos de control de velocidad y/o con botón de pulsación para paso de peatones.

Creación de zona bajas emisiones en la almendra central

10. De las posibilidades existentes de intervención en la almendra central, que será la ZBE, como son las restricciones de acceso, circulación y aparcamiento, la propuesta que realiza la empresa redactora del PMUS se basa exclusivamente en actuar sobre el aparcamiento, además de cambiar el sentido de circulación de algunas vías. NO aborda la peatonalización de ninguna calle pese a que, en las pocas reuniones mantenidas tanto con los departamentos municipales como las entidades, se planteó de manera mayoritaria la necesidad de peatonalizar algunas calles. Posiblemente el miedo del gobierno municipal a las posibles críticas de un sector de la población haya influido en que esta medida fundamental en la constitución de una ZBE no se haya planteado. Solicitamos que se revise y sea incluida.
11. Desde Izquierda Independiente defendemos que es necesaria la peatonalización de algunas calles. También instalar sistemas de control de acceso exclusivo para vecinos para regenerar la vida del barrio y potenciar el espacio público para el peatón. El documento plantea como uno de los objetivos prioritarios que *"...el peatón es el modo universal y prioritario por naturaleza... Por ello, es necesario incrementar la calidad urbana de los desplazamientos en San Sebastián de los Reyes, a través de la mejora de los itinerarios principales y la ordenación del espacio público"*, pero en la práctica no se aborda al no proponer la peatonalización de ninguna de las calles.



Todas las experiencias en las ciudades donde se han realizado peatonalizaciones han demostrado que el vecindario ha apoyado la medida.

12. En la propuesta del PMUS se establece aumentar el número de plazas estacionamiento regulado de pago (zona azul) hasta las 680, lo que supone incentivar el desplazamiento al centro en vehículo privado. Se potencia el principio de que quien tiene dinero puede contaminar sin ningún problema ni restricción. Esta propuesta se hace sin proporcionar datos de ocupación de la actual zona azul que pudiera justificar la ampliación. Hay que recordar que hay varios aparcamientos públicos con poco uso como el de la Plaza del Tejar y el del Paseo Europa.
13. También se plantea la instalación en la zona de 3307 plazas de estacionamiento para residentes (zona verde). Es decir, toda la zona se convertirá forzosamente en un parking de pago con la excusa de que así se ahuyentará el desplazamiento al centro en vehículo privado. Sin embargo, los aparcamientos de esta zona son utilizados prácticamente en exclusiva por los vecinos y vecinas de la zona ya que no hay industria ni empresas generadoras de puestos de trabajo y el comercio es mayoritariamente de barrio. Sin duda, la implantación de la zona verde significará que obligatoriamente los vecinos tendrán que pagar la tasa anual por aparcar en sus calles, tasa que puede ir desde los 24 euros que tiene Madrid, los 52 de Barcelona o los 135 de Huesca.
 - Esta propuesta no viene amparada por ningún estudio serio del número de “foráneos” que aparcan en la zona ni de las franjas horarias en que lo hacen. Incluso el propio informe se contradice ya que manifiesta que en la zona centro hay un déficit crónico de aparcamiento, lo que supone que hace que realmente esa sea una razón que desincentiva el venir en vehículo privado al centro y que en ningún caso garantizará el aparcamiento a los vecinos y vecinas de la zona. Esta propuesta perjudica a los vecinos y vecinas de la zona centro y obliga a pagar una nueva tasa en la zona más desfavorecida y con menos recursos del municipio. Por tanto, se ha de descartar esta opción por el coste económico que supone para los vecinos y vecinas de la zona, siendo más factible el control de acceso al ámbito a través de cámaras de lectura de matrículas y la peatonalización, con uso exclusivo para entrada y salida de garajes, de parte del viario de esta zona.
14. Hay que reseñar también que la falta de aparcamiento en algunas zonas del municipio se debe, en parte, a la proliferación en los últimos tiempos de terrazas de hostelería en zonas de aparcamiento y a las decenas de coches abandonados que no se retiran pese a llevar meses e incluso años aparcados.
15. Otra realidad de esta zona es la poca rotación en los aparcamientos. Muchos vecinos de esta zona cogen en muy pocas ocasiones al año el coche, por lo



que la mayoría del tiempo permanecen parados en el mismo lugar. En muchas ocasiones son coches muy antiguos.

- Una política efectiva de ampliación del transporte público, principalmente del autobús con mayores frecuencias e itinerarios, posibilitaría que algunos vecinos no vieran la necesidad de mantener el vehículo.
- También la potenciación del coche de alquiler urbano con acuerdos entre el Ayuntamiento y empresas alquiler para abaratar el coste junto a una campaña de información podría hacer disminuir el número de vehículos en la zona.

16. El transporte público es muy deficiente en esta zona. Tanto la estación de cercanías como la de metro de Reyes Católicos están en los extremos de la zona, lo que hace complicado acceder a ellas, más alejada se encuentra la estación de metro de Baunatal. También existe un problema grave por falta de autobuses, agravado por la decisión del equipo de gobierno de trasladar las paradas fuera de la zona, lo que hace que muchos vecinos opten por no utilizar el transporte público.

- Es prioritaria y urgente la puesta en marcha de líneas de autobús por la almendra central. Debido a las dimensiones y anchura de las calles se deberían utilizar autobuses pequeños. Ya existen en otras ciudades, con un recorrido circular que conecte la zona central no solo con las estaciones de tren y metro, sino también con el hospital, zonas comerciales y deportivas. Al mantenerse abierto uno de los carriles de la Calle Real no hay razón para que este autobús no vuelva a circular por esta calle.
- Por otra parte, es obligado recordar que el metro que parte de nuestra localidad es un tramo muy lento y que el viaje se alarga al tener que realizar un trasbordo absurdo en Tres Olivos. Es necesario presionar a la Comunidad para la eliminación de este trasbordo si queremos aumentar el uso del metro norte.

17. En la propuesta de PMUS se plantea la clasificación de la zona a través de las llamadas “supermanzanas” en la Almendra central (Red calles 30 y zonas 20) y la propuesta de limitar la velocidad a 20 o 30 kilómetros. Hay que reseñar que ya por ley el límite de velocidad en estas calles está limitada a 30 km/h. puesto que la mayoría son calles de un único carril, y en las calles con acera con mismo nivel de rasante que la calzada la velocidad debe de ser 20 km/h. El problema de estas calles reside en que no existe por parte de la administración local ningún control ni penalización sobre los incumplimientos tanto de velocidad como de aparcamiento en aceras. Casos fragantes podemos ver todos los días en Calle Mayor, Postas o San Roque. De nuevo, se hace referencia a la necesidad de mejora del espacio público y la movilidad peatonal a través de Zonas estanciales/peatonales pero luego no hay propuestas concretas de creación de estas zonas peatonales. La única referencia y ejemplo es la Plaza de la Constitución, que ya está peatonalizada.



18. En lo que se refiere a la Calle Real, hay que señalar que desgraciadamente las modificaciones planteadas solo pretenden afianzar las polémicas actuaciones llevadas a cabo por el gobierno municipal afianzando las terrazas de hostelería que hay en la actualidad. Solo de esta manera se entiende que se pretenda ampliar la acera sur a 5,19 metros y en cambio la acera norte solo a 3,20m. Una reforma de una calle tan importante como la Calle Real no se puede reformar pensando en la situación actual de determinados negocios, sino en el futuro. Tampoco es razonable no acometer la peatonalización total de la Calle Real a partir de la C/ María Santos Colmenar. Esta peatonalización posibilitaría, junto a otras intervenciones municipales de carácter económico, comercial, cultural, etc., revitalizar esta importante vía de nuestra ciudad.
- Creemos que la peatonalización no impediría la entrada y salida de los vehículos de los garajes ni tampoco el paso exclusivo de un autobús urbano circular no contaminante y de pequeñas dimensiones. Este conectaría la zona central del municipio (habitada por mucha gente mayor) con el resto del transporte público y con centros sanitarios, culturales o deportivos de nuestra ciudad. Este tránsito de autobús también se menciona en la propuesta de PMUS pero no se aclara si debe pasar a lo largo de toda la Calle Real o solo por una parte.
19. Es interesante la referencia a la necesidad de ampliación de aceras como forma de recuperar para el peatón parte del espacio público. Sin embargo, el informe tampoco hace ninguna referencia a la situación que se está produciendo de ocupación de este espacio por parte de numerosas terrazas o de coches, motos y furgonetas con total impunidad. Hay que recordar que en muchas ocasiones se han ampliado aceras y al final el espacio disponible que queda es menor al que inicialmente había ya que se han instalado veladores o terrazas de hostelería.
20. Por otro lado, se propone permitir la carga y descarga nocturna de mercancías en el casco urbano. Esto, dada la tipología estrecha de la mayoría de las calles, provocaría graves problemas de ruido e impediría el descanso nocturno a la ciudadanía. Precisamente ya tenemos en San Sebastián de los Reyes el precedente del problema de ruido ocasionado por el supermercado de la C/ Cervantes al hacer la descarga de mercancías en horas muy tempranas y que ha provocado numerosas quejas del vecindario.

Trasporte público, aparcamiento y nuevas formas de movilidad sostenible

21. La falta de transporte público en muchas zonas de San Sebastián de los Reyes, así como la conexión entre ellas, es una realidad. Se necesita la urgente puesta en marcha líneas de autobús que pasen tanto en el barrio de Tempranales como en el de Dehesa Vieja, con una amplia frecuencia y que



conecten estos barrios con las estaciones de metro y cercanías y con el centro del municipio. También es importante que pase por los institutos de secundaria en las horas de entrada y salida escolar para garantizar el transporte a los estudiantes de secundaria. Con esta medida ahorraríamos el estacionamiento en doble fila y las paradas que se producen en las inmediaciones de los institutos. Si bien la propuesta de PMUS menciona la necesidad de aumentar el autobús urbano, no define las necesidades reales ni hace referencia a zonas tan afectadas como Tempranales, por lo que la sola mención de la necesidad no nos soluciona el problema ni da ideas de mejor solución.

22. Es verdad que es el Consorcio Regional el que puede implantar nuevas líneas de autobús o aumentar las frecuencias y recorridos de las existentes, pero también es verdad que desde el Ayuntamiento se puede potenciar el refuerzo de autobús a través de la inversión municipal. Hay que recordar que en los últimos años ha desaparecido la partida destinada a transporte público del presupuesto municipal. Quizás sea esta una de las razones de la mala interconexión por autobús entre la vecina Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.

23. Es necesario y urgente ampliar las frecuencias e itinerarios de los autobuses, especialmente necesario el de los nocturnos, entre Plaza Castilla y Sanse. También la mejora de los accesos con transporte público a las urbanizaciones. De ahí la importancia de una línea que conecte rápida y directamente las urbanizaciones con el Hospital y metro, el centro urbano y el intercambiador de Plaza Castilla. Poca gente cogerá el transporte público si tarda más de una hora en ir a Plaza Castilla. De igual manera se necesita un servicio lanzadera entre el tren de cercanías y el metro con el polígono industrial y los grandes centros comerciales, algo que se menciona en el informe PMUS pero que tampoco acaba de definirse ni concretarse. Se necesita una actuación activa e inversión económica del ayuntamiento con el Consorcio para llevarlo a cabo.

Hay que recordar el efecto que ha tenido eliminar el paso de los autobuses por el centro urbano, por ejemplo Avda. Reyes Católicos. Esto sin duda produce que los vecinos y vecinas decidan coger el vehículo privado para sus desplazamientos.

24. En el informe propuesta PMUS se hace referencia a dos grandes zonas de aparcamientos existentes a los que se les da funciones futuras también de aparcamientos como son la zona de Avda. Reyes Católicos con Calle Real y la zona de Avda. Navarrodan con Calle Baleares. Sin embargo, estas parcelas tienen calificación urbanística de espacio dotacional y es de entender que en algún momento desde el Ayuntamiento se crearán espacios dotacionales que tanta falta hacen al municipio. Es decir, no se pueden dar soluciones futuras contando con que estas parcelas sean eternamente



utilizadas como aparcamiento. Es previsible que el futuro proyecto de Parque de la Marina tenga una zona de aparcamiento, pero eso hoy por hoy son especulaciones.

25. En relación a la implantación de carriles bici en calles con pendientes pronunciadas y ciclo carriles para el uso de la bicicleta y los VMP, si bien se habla en bastantes ocasiones de ellos, vemos poca concreción en las propuestas. Y algunas de ellas, como la de la zona de Dr. Fleming con Paseo Europa, son poco seguras.

- Aunque hay referencias a la necesidad de reservar aparcamientos para bicicletas y VMP en los polígonos industriales y comerciales del municipio, no consta en el informe la intención de llevar carriles bici a estas zonas del municipio. Solicitamos la inclusión de vías ciclistas para que los trabajadores puedan desplazarse en bicicleta a estas áreas empresariales.
- Teniendo en cuenta que se pretende convertir calzadas en ciclo carriles en los que se compartirá la circulación de vehículos con bicicletas será fundamental realizar campañas de concienciación y sensibilización a los conductores. Es común ver agresividad hacia los ciclistas cuando se comparte la vía.
- Para potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual también es necesario reparar asfaltado y eliminar baches.

26. La implantación de un sistema de alquiler de bicis motos, VMP o Car-Sharing puede ser positivo y facilitaría la disminución de coches particulares, pero hay que tener en cuenta la necesidad de control y regulación. Ya se están produciendo problemas de aparcamiento, principalmente motos y patinetes, en zonas no aptas para ello como son aceras o pasos de peatones sin que ni las empresas ni el Ayuntamiento haga nada por solucionar las molestias a los vecinos.

Control de velocidad vehículos y reordenación tráfico

27. En lo relativo a las propuestas al entorno del IES Gonzalo Torrente Ballester, hay que destacar que la propuesta que se realiza de crear pasos elevados para reducir la velocidad y mejorar la seguridad vial contradice la política del gobierno municipal actual que está eliminando los resaltos que hay en determinadas zonas del municipio. Teniendo en cuenta que es necesario



disminuir la velocidad en este entorno educativo, quizás es más factible la implantación de sistema de semáforos limitadores de velocidad.

28. La recomendación de implantar pasos elevados más contundentes para evitar que los vehículos circulen a una velocidad elevada también se hace en la propuesta de PMUS para la zona de la Avda. de Sierra Nevada. De nuevo recordar que esta recomendación contradice la política del gobierno municipal actual de eliminación de los pasos elevados que había en esa misma vía y en otras.

29. En relación a la velocidad de circulación, y teniendo en cuenta que la normativa estatal ya ha limitado las velocidades máximas en determinadas zonas, sería conveniente aprovechar la elaboración del PMUS e implantar la limitación de la velocidad máxima en todo el municipio a 30 km/h, máxime cuando se está planteando la creación de ciclo carriles en muchas vías con el objetivo de que sean compartido por la bici y el vehículo privado.

La reducción de velocidad en las calles de San Sebastián de los Reyes no solo mejoraría la seguridad del peatón, ciclista y conductor, sino también la contaminación ambiental, tal y como señalan numerosos estudios y organizaciones como la Red de Ciudades que caminan.

30. Se hace referencia en el apartado 5.4.2. la posibilidad de intervención en el viario urbano. Nos sorprende que se llame la atención sobre lo estrecho de las aceras de la calle Valladolid y no se mencione al resto de las calles de La Zaporra que tienen el mismo problema. No existiendo prácticamente ninguna actuación más en este barrio si exceptuamos la recomendación en relación al fondo de saco de la calle Vizcaya para garantizar la seguridad de los alumnos y alumnas del CEIP A. Buero Vallejo.

31. También se hace referencia en el informe a los problemas de acceso a la A1. Es cierto que se necesita la apertura de una nueva entrada a la A1 a la altura del Barrio de Dehesa Vieja, pero no podemos estar de acuerdo en que parte de la solución al tráfico en San Sebastián de los Reyes se solucionaría con la ampliación de una carril en esta vía. La ciudad de Madrid también tiene una capacidad limitada de recepción de vehículos privados y por tanto, por mucho que ampliemos la A1 el tapón o el efecto embudo se seguirá produciendo y con él los atascos.

Para evitar atascos en la A1 sería necesario tomar medidas, que no están mencionadas en el informe de PMUS, como son la creación de un BUS VAO y la liberación de los peajes en la autopistas radiales. Tampoco se hace referencia el impacto que sobre el tráfico en San Sebastián de los Reyes tienen las carreteras de competencia autonómica como la M59.



Por todo lo anterior al Excmo. Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes.

SOLICITA: se tengan por presentadas estas alegaciones en relación al Plan de Movilidad Urbana Sostenible aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, se admitan y en su virtud y previos los trámites legales y reglamentarios correspondientes se acepten.

En San Sebastián de los Reyes, 27 de enero de 2022

Fdo:

Juan Torres García

Portavoz Izquierda Independiente Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes.