



A LA MESA DE LA ASAMBLEA DE MADRID

Dña María Acín, Diputada del Grupo Parlamentario de Más Madrid en la Asamblea de Madrid, al amparo de lo dispuesto en los artículos 205 y concordantes del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar la siguiente **PROPOSICIÓN NO DE LEY para su debate ante la Comisión de Transportes e Infraestructuras.**

Madrid, 13 de julio de 2021



Dña. Mónica García
La Portavoz Adjunta



Dña. María Acín Carrera
La diputada

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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, cuyo nuevo mapa concesional es urgente y está pendiente, y cuenta con algunos proyectos pilotos aún de cortísimo alcance como taxis y autobuses a demanda.

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, brindados en Colmenar, etc.).

Tanto desde el gobierno regional como nacional, desde hace años se viene anunciando la construcción del desdoblamiento de la A1, como fórmula para abordar los problemas de congestión de la zona norte de la Comunidad de Madrid. Propuesta 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 todos. 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. Simplemente, su propósito parece ser el de alimentar con algún viajero más una infraestructura de peaje fallida como es la M-12.

Hay diversas medidas que, dentro de sus competencias, podría desarrollar la Comunidad de Madrid, facilitando así el uso del transporte público y fomentando la intermodalidad en una zona crítica para la Región. Desde el establecimiento de una buena red de vías ciclistas, a estacionamientos de parking disuasorios en origen y de vías de uso prioritario para el transporte público. Algunas justificaciones se muestran a continuación:

- Intercambiadores comarcales, reconocidos 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). El Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid presentó el Plan Aparca-T 2018 y, con una duración programada de 10 años, proponía tres fases en las que se incluirían un total de 91 aparcamiento, de los cuales 25 serían en la primera fase y 66 en las otras dos, lo que sumarían un total de 46.140 plazas al final del plan, en 2029.

- 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 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. Esta red debería verse completada con un mayor desarrollo del Plan REB (Red de Estacionamientos para Bicicletas).

Por lo anteriormente expuesto, se presenta la siguiente:

PROPOSICIÓN NO DE LEY

La Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a:

1. Aprobar un Proyecto Integral para abordar la problemática de movilidad del eje M-607, A-1 y M-103, contando con la participación de los consistorios de los municipios implicados, incluyendo el Ayuntamiento de Madrid.
2. Aumentar en la presente legislatura las plazas ofertadas en aparcamientos disuasorios, construyendo nuevas plazas situadas en los corredores de la A-1 y M-607 de acceso a Madrid, cuya ubicación sea determinada mediante Estudios Específicos de Viabilidad y sean integrados en el Plan Aparca-T.
3. 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.
4. Construir o adecuar una plataforma reservada para autobuses de acceso a Madrid por la M-607
3. A través del Consorcio Regional de Transportes de Madrid y en coordinación con los municipios implicados, reestructurar 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.