



Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de la ciudad de Madrid

Jornada de participación. ESTRATEGIAS
6 de mayo de 2019

Resultados mesa 3: Vehículo privado, aparcamiento y seguridad Vial.

1 Aspectos generales

ENUNCIADO DE LOS TEMAS DE DISCUSIÓN

1. Reducción de la capacidad de las principales vías metropolitanas y urbanas
2. Ralentización del tráfico en las vías de acceso a Madrid
3. Reducción de la velocidad en las vías distritales y locales
4. Implantación de ZAV y efecto frontera del aparcamiento regulado

DESCRIPCIÓN DEL DESARROLLO DE LA MESA

Número de participantes y sexo

14 participantes: 2 mujeres y 12 hombres.

Mesa conformada por especialistas en temas de seguridad vial, jerarquía viaria, y de aparcamientos Participaron representantes de asociaciones [Stop Accidentes, Ecologistas en Acción, de motoristas, de ciclistas, entre otras], la Fundación FESVIAL, empresa de motos compartidas, además de otras entidades. Por parte del ayuntamiento, entre otros: el Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, y el Jefe de Unidad Técnica Contrato Integral.

Edad media:

La edad media de las personas participantes, ronda los 45/50 años.

Desarrollo metodológico:

Inicio de la mesa ligeramente trabado por temas diversos: dudas sobre criterios que se habían tenido a la hora de distribuir a las personas participantes; breve discusión sobre la necesidad de mantener la secuencia de trabajo diseñada; y cambio del lugar de trabajo debido al ruido que generaba la sala

A pesar de las que personas participantes trabajan bajo las pautas marcadas por la facilitadora sin interrupciones y con buena disposición, los tiempos se alargan sobre todo en el debate por lo que se decide unir dos de los cuatro temas y no priorizar los temas, centrándose en la recogida de análisis y propuestas. Las valoraciones que se hicieron no siempre estaban relacionadas directamente con las propuestas.

APORTACIONES COMPLEMENTARIAS

No se han recibido aportaciones tras el desarrollo de la sesión.

2 Temas de discusión

TEMA DE DISCUSIÓN 1:
Reducción de la capacidad de las principales vías metropolitanas y urbanas
ENUNCIADO Y PREGUNTAS DE PREGUNTAS PARA DINAMIZAR:
Reducción de la capacidad de las principales vías metropolitanas y urbanas
Objetivo:
Redistribuir el espacio hacia los modos más sostenibles
Discusión:
<ul style="list-style-type: none"> • El establecimiento de la reducción de la capacidad modifica la distribución del espacio público disponible para la movilidad, ¿qué tipo de medidas deberían de acompañar a ésta para no colapsar el modelo de transporte de la ciudad? • El Plan A define un rediseño de vías de distribución de tráfico y conexión periferia-centro, ello supondría una modificación de la actual jerarquía viaria: ¿es necesaria esta revisión? • Los viarios en que se pretende aplicar esta medida son los que a continuación de describen. ¿Se incorporan?, ¿se definen otras nuevas?, ¿Cómo se priorizan?

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTAS	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
Equilibrio entre los diferentes modos de movilidad	Crear accesos metropolitanos urbanos – travesía. [Favorable a la redistribución modal y no la reducción].	
Evitar heterogeneidad entre los modos de movilidad.	Propuesta que tiene que acompañarse de permeabilidad transversal para evitar efectos frontera.	
Influencia sobre accesos a vías en zonas metropolitanas.	Cambio de tonalidad cromática del carril o líneas de señalización horizontal [por ej. Madrid Central].	
Eficacia en la reducción de la velocidad.		
Se valora positiva la disminución del vehículo privado.	Hablar de movilidad y capacidad de personas, no de vehículos: centrarnos en el ciudadano/a y la capacidad general.	
Necesidad de dar visibilidad al ciclista sin confinarlo en un espacio o carril determinado. El modo ciclista como un modo más.	Recuperación de la política de ciclocarriles 30 antes que establecer carriles específicos para ciclistas.	
Se valora positivo el aumento de espacio peatonal y del transporte público.	Aumento claro de transporte público colectivo.	

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTAS	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
Favorable a la idea de redistribuir modalidades Vs reducción.	Diseño vial más sencillo con el foco en la seguridad vial.	
No queda claro si se refiere a la capacidad de vehículo privado, del vehículo en general, de las personas.	Asignación de espacio vial a modos sostenibles.	
La reducción de la capacidad lleva consigo atascos al reducir las vías.	Crear antes una infraestructura de aparcamientos disuasorios y fomentar el transporte público.	
	Dar más prioridad a vehículos que ocupan menos volumen en las vías [1 coches=4 motos]	
	Los nuevos espacios peatonales serán cómodos [bancos, árboles, fuentes].	
	Continuidad de itinerarios peatonales.	
	Hay que repensar el urbanismo y modelo de ciudad descentralizando usos, empleos, grandes atractores para descongestionar la ciudad*	
	Agudizar por precio vivienda*	
	Desvincular la opinión ciudadana con política y debate vehículo privado vs público. Como buena experiencia y práctica los debates llevados a cabo en las mesas de movilidad y Foros Locales*	Sacar del debate partidista la movilidad que lleva a un enfrentamiento

CONCLUSIONES DE LA DISCUSIÓN 1

La propuesta de **reducir la capacidad de vehículos privados** en las vías se ve positiva, y se hace hincapié en que tiene que ir acompañada de otras medidas y asignación de recursos: más transporte público, señalización, más espacio para peatones. Se valora que, para desarrollar esta discusión, hay que tener en cuenta otros aspectos como los tipos de vehículos, el efecto frontera de las propias vías, o la necesidad de reducir la intensidad del tráfico a través de la distribución de usos en el territorio y los aparcamientos disuasorios.

En aquellas valoraciones positivas sobre la reducción de la capacidad de las vías se señalan que no se trata sólo de la disuasión de uso del transporte privado, sino también del reequilibrio entre las áreas de circulación peatonales o ciclistas y las destinadas al vehículo motorizado privado, además del espacio para el transporte público. También implica una mejora de la calidad ambiental para el peatón, debida a la reducción de velocidad de manera paulatina para el ingreso a la ciudad.

Otra aproximación, plantea que es fundamental el **cambio de la jerarquía de las vías** y no tanto la reducción de la capacidad o el aumento de transporte público: en autovías el vehículo motorizado tiene preferencia, si la calle sigue siendo una autovía no se evitarán la mayor parte de los efectos negativos. Como ejemplo se utiliza la llegada de la A5 a la Plaza de España y el impacto de los pasos subterráneos y aéreos.

También se plantea la alternativa de **redistribuir los distintos modos de transporte** sin afectar a la capacidad como forma de conseguir una movilidad más sostenible. Este enfoque enfatiza la seguridad vial y la asignación de espacio a modos más sostenibles

TEMAS DE DISCUSIÓN 2 y 3:

Ralentización del tráfico en las vías de acceso a Madrid

Reducción de la velocidad en las vías distritales y locales

ENUNCIADO Y PREGUNTAS DE PREGUNTAS PARA DINAMIZAR:

Unificación de los temas 2 y 3 en un mismo debate:

Tema 1:

Ralentización del tráfico en las vías de acceso a Madrid

Objetivo:

Reducir los accidentes de tráfico interurbanos

Discusión:

El Plan A propone limitar la velocidad máxima a 70 km/h en las vías de acceso a la ciudad desde su intersección con la M-40. Así como, en toda la M-30.

- ¿Es asumible esta propuesta para la M-30 y los distintos accesos a la ciudad?
- ¿Qué medidas serían necesarias para la ralentización del tráfico en los accesos a Madrid?
- Si no se considera necesaria, ¿qué otras estrategias podrían ponerse en marcha para reducir los accidentes de tráfico?

Tema 2:

Reducción de la velocidad en las vías distritales y locales

Objetivo:

Reducir los accidentes de tráfico urbano

Discusión:

- ¿Es necesaria esta propuesta?
- ¿Qué medidas se ponen en marcha para hacerla efectiva?
- Si no se considera necesaria, ¿qué otras estrategias podrían ponerse en marcha para reducir los accidentes de tráfico?

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTAS	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
Ralentización es positiva en ambos tipos de vías.	[tema de discusión 2] Acompañar los tramos de reducción de la velocidad en red viaria de elementos que intuitivamente indiquen al conductor que se aproxima a una zona urbana.	
Entendemos que es positiva la propuesta y fácil de implantar.	[tema de discusión 2] Señalización horizontal cromática.	
De acuerdo con la propuesta, si bien los medios de pacificación del tráfico deben ser más basados en diseño y control [radares] y menos en obstáculos, badenes, etc.	[tema de discusión 2] Medidas de control disuasorias.	
La ralentización será progresiva, con mucha señalización. [tema de discusión 2]	[tema de discusión 2] Se propone diseñar una regulación variable de velocidad en los accesos.	
Aumentará la seguridad vial, tanto entre vehículos, como con el peatón, que es el más indefenso.	[tema de discusión 2] Sí a la ralentización, pero siempre acompañada de un buen efecto visual.	
La propuesta se valora positiva siempre que se consiga que el flujo sea constante y se respete el límite de velocidad.	[tema de discusión 2] Aprovechar las oportunidades de desarrollo urbano para transformar los accesos: <ul style="list-style-type: none"> - A1- Nuevo norte - A2- Bus VAO - A3- Intercambiador Conde de Casal - A4- Remodelación - A5- Nueva Avenida - A6-Remodelación Universidad-Moncloa 	
La reducción de la velocidad es positiva porque se reduce la gravedad del atropello. Es necesario la concienciación del ciudadano. [tema de discusión 3]	[tema de discusión 3] Calzada única [=acera a la misma altura que la calzada] + concienciación	
La velocidad ya se ha reducido [tema de discusión 3]	Señalización vertical y si no se respeta la velocidad, no se ven sus contenidos, lo que pone.	

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTAS	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
Es positiva la reducción [tema de discusión 3] siempre que esté acompañada de una buena campaña publicitaria de sensibilización.	[tema de discusión 3] Aumentar el número de pasos de peatones.	
	[tema de discusión 3] Vías distritales: diseño viario renovado para bajar la velocidad [carriles más estrechos, trazado, etc.]	
	[tema de discusión 3] La reducción de la velocidad debería en función de las vías, para no invitar a mayor velocidad [por ej. la Castellana "invita a correr"]	
	La bicicleta como parte fundamental en el proceso de calmada del tráfico. La bicicleta que circula por el centro del carril, ralentiza a los vehículos de detrás.	
	Incorporación de arbolado y mejora del paisaje urbano.	
	Acompañar estas medidas de otras medidas que reduzcan el ruido ambiental.	
	Reducción de carriles.	
	Cambiar el concepto "accidente" [sugiere que no podemos hacer nada] por "siniestro".	
	[tema de discusión 2] No sólo colocar radares y reducir la sección, sino incluir semáforos para favorecer movimientos transversales de los peatones/as.	

CONCLUSIONES DE LAS DISCUSIONES 2 Y 3

Se valora por parte de todas las personas participantes que la **ralentización es positiva** en ambos tipos de vías.

Hay un acuerdo en la mesa en que hace falta que esta ralentización, sobre todo en los accesos a las zonas urbanas, esté bien señalizada. Hay una carencia de semáforos, controles, señalización y reducción de carriles para que la ralentización sea positiva. También se destacó que hace falta una **concientización por todas las partes**, los vehículos, peatones, ciclistas y patinetes. Para que se haga la reducción de velocidad en tramos y en cruces. Se deberá intentar también que la **circulación sea constante** para la seguridad vial, ya que se evitan frenadas.

Otro tema que fue unánime entre los grupos es el **buen diseño** de las calles para tratar la velocidad. Se tomó como ejemplo la Avenida de la Ilustración por su diseño, el tratamiento de la calle no invita a los vehículos a ir rápido.

Debatendo sobre esta medida y otras propuestas, se concluye que existe un problema social en relación a la percepción del riesgo de la velocidad: no se percibe arriesgada la velocidad al volante. Se concluye que es importante reducir la velocidad para concienciar a las personas, a los y las conductoras, y peatones

TEMA DE DISCUSIÓN 4:

Implantación de ZAV y efecto frontera del aparcamiento regulado

ENUNCIADO Y PREGUNTAS DE PREGUNTAS PARA DINAMIZAR:

Implantación de ZAV y efecto frontera del aparcamiento regulado

Objetivo:

Mejorar el aparcamiento para el residente y reducir el aparcamiento en destino

Discusión:

• **Aparcamiento regulado:**

o Efecto frontera del SER: ¿Qué impactos genera el efecto frontera del SER?, ¿Cómo podría solucionarse?

o Regulación horaria del SER: ¿Es necesaria una revisión de los periodos horarios de estacionamiento?

• **Criterios para la implantación de las ZAV (análisis de las necesidades de residentes, comerciantes, existencia de centros atractores, etc.):**

• **Gestión de las ZAV:**

o ¿Cómo se gestionan?, ¿es necesaria una regulación previa a la implantación?

¿vamos hacia un modelo homogéneo o heterogéneo según necesidades vecinos?

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTA	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
Estamos de acuerdo en la medida, aunque las condiciones puedan ser modificadas con el tiempo.	Penalizar, con tasas, el estacionamiento en la ZAV. El vecino/a no paga.	Se aclara que las ZAV son gratuitas para los residentes.
Es positivo, si siempre que su precio esté en acuerdo a la jornada que estará aparcado.	Mejorar el transporte público en origen para no tener que usar vehículos privados.	
Es negativo si es una ampliación del SER.	Estandarizar las reglas de las ZAV [horarios, asignación de espacios a residentes, comerciantes, y otros usos, etc.]	
Provocará un segundo efecto frontera, favorece al residente en una zona.	Acompañarlo de medidas que eviten que el efecto frontera se traslade a otros barrios: lanzaderas, transporte público, aparcamientos disuasorios...	Participante que señala que desde su organización están totalmente en contra de los aparcamientos disuasorios que no estén en origen.
De acuerdo con el concepto ZAV.	Promover políticas car-sharing [compensación para el/la visitante]	
Positiva: protege al vecino de la invasión de vehículos de fuera.	Continuidad en la intermodalidad del transporte público.	
ZAV como concepto no tiene buena solución, por no decir ninguna... Requiere que cada caso se estudie de manera concreta, no se puede identificar una solución única para todos los casos y zonas.	Crear la posibilidad de aparcamiento con arreglo a la jornada laboral con 2 horas más.	
	Crear aparcamientos disuasorios antes de estas zonas para no perjudicar a los vecinos/as.	
	Estudiar nuevos modelos de aparcamiento para residentes, asequibles para los vecinos/as.	Se aclara que las ZAV son gratuitas para los residentes.
	Hacer ensayos de urbanismo táctico para afrontar la nueva problemática.	

CONCLUSIONES DE LA DISCUSIÓN 4

De los tres debates, éste se caracterizó por desarrollarse con menos consenso y menos concreción en las propuestas de mejora. El debate se centró en el contenido de las ZAV ya que no todas las personas participantes conocían esta medida.

Se interpreta que con esta propuesta se abordaba un problema más complejo de resolver para las personas participantes, relacionado con qué hacer con los coches. Algunos equipos plantearon una valoración positiva de la propuesta de la ZAV, pero otros estaban completamente en desacuerdo con esta solución.

Una de las conclusiones fue que en **donde hay un bien escaso debe haber alguna regulación**, si hay un problema de estacionamiento tiene que haber una regulación entendible. Se tomó como ejemplo de visitantes en zonas reguladas, las medidas de Madrid Central en donde a veces no se entienden.

Se propusieron **medidas de señalización** para dirigir a los coches a los aparcamientos. También se propusieron medidas alternativas para contrarrestar el impacto, como por ejemplo car sharing.

Algunos equipos argumentaron que la medida de la ZAV da **mayor favorecimiento el uso de las motos**, a nivel de ocupación de vía es parte de la solución. En donde hay un coche entran 3 motos, esto crea problemas de espacialidad y ocupación.