



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

AL AYUNTAMIENTO DE LEGANÉS

Delegación de Sostenibilidad

Ordenanza de movilidad

La **FEDERACIÓN LOCAL DE ASOCIACIONES VECINALES DE LEGANÉS** con el CIF nº G 80003072, y con domicilio a efectos de notificación en Avda. del Mar Mediterráneo 14 (posterior), comparece y **DICE:**

Que estando en consulta pública previa al proceso de elaboración normativa de la ordenanza de movilidad sostenible, realiza las siguientes aportaciones.

Introducción.

Abordar lo relativo a la movilidad en Leganés no es contestar a un cuestionario o elaborar una ordenanza. Requiere tener un diagnóstico, una política definida, unos programas en marcha y unos presupuestos municipales para llevarlo a cabo.

Se trata primero de hablar del modelo de ciudad y definir el tipo de movilidad por el que se apuesta.

Para la realización de este trabajo hemos recogido ideas y propuestas de diferentes asociaciones como la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAVM)¹, Ecologistas en Acción² y PEDALIBRE³, fundamentalmente de sus alegaciones efectuadas a la Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid. Igualmente del taller sobre movilidad que tiene esta Federación y de cuantas propuestas vienen haciendo las asociaciones vecinales de Leganés.

¹ <https://aavvmadrid.org/>

² <https://www.ecologistasenaccion.org/>

³ <https://pedalibre.org/>

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

Lo adecuado antes de abordar la elaboración de una **Ordenanza Municipal de Movilidad** sería tener un diagnóstico o planes sobre:

1. El tráfico en el casco urbano y en las vías de entrada y salida del casco urbano hacia otros municipios limítrofes.
2. Las intensidades de tráfico en el casco urbano.
3. La accidentabilidad y puntos negros del tráfico de la ciudad.
4. El transporte público colectivo. Usos, itinerarios, distancias a paradas...
5. Un mapa de los anchos de calles que recoja los espacios destinados a los peatones y a los vehículos.
6. Un estudio de ruidos para conocer los que son consecuencia del tráfico.
7. Un plan municipal de calidad del aire.
8. Encuesta municipal de movilidad en los barrios y en la ciudad. Con detalle del uso de la bici y de los VMPs.

Igualmente el Ayuntamiento de Leganés carece de:

- Un Plan de Movilidad Urbana que oriente las acciones y políticas a llevar en materia de movilidad y, como parte de éste, la Ordenanza de Movilidad.
- Una Mesa de la Movilidad Sostenible como espacio de debate y propuestas con la ciudadanía.
- Un Plan Director de Movilidad Ciclista.

Sin la existencia de estos documentos o tareas es difícil abordar con pleno conocimiento la elaboración de una ordenanza de movilidad, a no ser que lo que se pretenda es hacer una ordenanza para salir al paso de las indicaciones que ya se establecen en las normativas vigentes.

Hay que partir de la premisa de que el primer instrumento o normativa que abordará todo lo relacionado con la movilidad en Leganés, parece ser que será la ordenanza. Se comienza por dotar de una normativa antes que analizar todos y cada uno de los aspectos que tienen que ver con la movilidad en la ciudad.

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

Se aborda la elaboración de esta ordenanza sin antes analizar y sin tener los instrumentos necesarios y mucho menos presupuestos para abordar cuestiones que deben implementarse antes de la entrada en vigor de dicha ordenanza. ¿Qué es lo que se busca, un mecanismo sancionador? ¿Poder salir al paso para dar algunas autorizaciones? ¿Dar la imagen de que se cumple con lo establecido por la norma en cuanto a las Zonas Básicas de Emisión (ZBE)?

Movilidad y perspectiva de género.

La pregunta que deberíamos hacernos es si hay alguna/s mujer/es en las tareas municipales en todo lo que tiene que ver con la movilidad. ¿Hay alguna mujer que participe en la elaboración de esta ordenanza?

Abordar todo lo que tiene que ver con la ciudad y en concreto con la movilidad ya no puede realizarse sin tener en cuenta diferentes miradas y en concreto la feminista.

La movilidad desde una perspectiva de género implica analizar cómo los roles de género influyen en el uso y disfrute de nuestras ciudades. Y cómo el género y su intersección con otras características, como la edad, el origen, el nivel de ingresos, las capacidades, el tipo de unidad de convivencia, barrio o población donde se vive, condiciona y determina las opciones de movilidad de las personas.

Incluir una perspectiva de género en la movilidad significa avanzar en tres ámbitos: primero, garantizar una visión completa e integral de la movilidad cotidiana; segundo, ampliar el concepto de la seguridad en la movilidad atendiendo a las violencias contra las mujeres y las percepciones de seguridad diferenciadas; y tercero, avanzar hacia la equidad de género y el incremento de mujeres en la planificación, diseño y gestión de la movilidad. Esto implica, necesariamente, pensar en términos de promover las tres autonomías de género propuestas por la CEPAL: autonomía física, autonomía económica, y autonomía en la toma de decisiones, que implica que las mujeres cuenten con

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

la capacidad y las condiciones concretas para decidir libremente sobre cuestiones que afectan sus trayectorias de vida⁴.

Otras miradas a la hora de planificar y definir instrumentos sobre la movilidad.

Igualmente se deben incorporar al debate sobre movilidad la infancia, las personas mayores y con dificultad en su movilidad, personas todas ellas que deben ver protegidos sus derechos en dicha ordenanza.

Los objetivos que debe perseguir la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

1º.- La calidad del aire.

Según la OMS, la contaminación del aire es el principal riesgo ambiental de las grandes ciudades, ya que aumenta la mortalidad prematura y acorta la esperanza de vida, y afecta especialmente a niños, a personas mayores, a mujeres embarazadas y a personas con problemas de salud. La mejora de la calidad del aire a raíz de los cambios realizados en la ciudad ha permitido reducir en torno a 125 muertes anuales (el 0,8% del total de muertes) con respecto a los valores del 2017, el 5% de los nuevos casos de asma infantil (110 casos anuales) y el 1% de los nuevos casos de cáncer de pulmón (15 casos anuales).

Por ello es fundamental la reducción del uso del coche y fomentar otros medios de movilidad que protejan el medio ambiente. La ordenanza a elaborar tiene que tener como objetivo prioritario la reducción del uso del coche.

2º.- Favorecer los desplazamientos con medios sostenibles.

2º.1- El fomento del uso de la bicicleta.

Este debe ser uno de los objetivos prioritarios de la política local en materia, no solo de movilidad, sino en el modelo de ciudad. La apuesta por el uso de la bicicleta definirá un modelo de ciudad y de relación de ésta con la ciudadanía.

⁴ Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1725>



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

2º.2- Potenciar la movilidad a pie.

El peatón debe ser el eje fundamental de la movilidad en la ciudad.

Ir a pie es la manera más natural y saludable de desplazarnos. Todos somos peatones en algún momento. Es imprescindible tener **espacios pacificados** al tráfico, por donde las personas puedan desplazarse con seguridad, con menos contaminación. Espacios donde reencontrarse, conversar, jugar o pasear. Espacios para **disfrutar** la ciudad.

3º.- Reducir la emisión de ruidos como consecuencia del tráfico rodado.

La emisión de ruidos en la ciudad, fundamentalmente, vienen como consecuencia del ferrocarril (cercanías) y el tráfico rodado.

Hay calles con una importante contaminación de ruido debido al tránsito de vehículos y que no se constata oficialmente debido a la falta de estudios e informes.

Recientemente hemos asistido a actuaciones municipales que han generado más ruido e incomodidades a la ciudadanía como han sido las bandas sonoras implantadas tras la operación asfalto.

4º.- Mejorar la calidad de vida de la ciudadanía y hacer una ciudad más amable.

Todos estos objetivos tienen que ver con mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, de la mejora de los barrios y entornos y por lo tanto de la ciudad.

Espacios para el peatón.

Aceras.

Los espacios para el peatón deben reunir varios criterios:

- Anchura mínima de 2 m libres. Las calles que no cumplan con dicha anchura se procederá a su adaptación, reduciendo espacio de calzada o transformando la calle en peatonal.
- Iluminación: no basta con la iluminación a calzadas, deben tener iluminación propia. Eso los hará más seguros.

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

- Libres de obstáculos. La señalética, mobiliario urbano, etc., deben estar ubicados de tal manera que quede un espacio libre de tránsito de 2 m de estos a fachada o calzada.
- Bancos de descanso cada 100 m.
- Aceras amplias y accesibles.

Se deben implantar medidas tendentes para evitar que el vehículo estacionado invada parte de la acera cuando está estacionado.

Se debe prohibir el estacionamiento y circulación de motos y ciclomotores en las aceras de una manera clara y sin excepciones, pues atenta contra la seguridad del espacio peatonal y va contra el objetivo de recuperar espacio público para los y las peatones.



Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés



Plazas públicas.

Asistimos a una permanente privatización del espacio público que se manifiesta en la ocupación de espacios públicos en plazas y aceras mediante terrazas de bares, mobiliario urbano desordenado, contenedores de residuos...

Todo esto impide el normal disfrute por parte de la ciudadanía de estos espacios de tránsito, encuentro, socialización y disfrute.

La anchura mínima de paso será de 3m libres para el tránsito dentro de la propia plaza.

La instalación de veladores (terrazas) no podrá significar la ocupación de más de un 30% de la superficie de la plaza y nunca entorpecerán el tránsito de los peatones ni generarán itinerarios largos o dificultosos en los trayectos de la propia plaza.

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

Uso de la bicicleta.

La ordenanza regulará medidas específicas de la promoción del uso de la bici contemplando: condiciones particulares de circulación en bicicleta, medidas de seguridad, prioridad, tránsito por aceras...

El Ayuntamiento de Leganés no puede seguir estando pasivo en el fomento del uso de la bici como elemento alternativo de movilidad: creando las condiciones necesarias en la ciudad para un uso de la bici con seguridad, impulsando la creación de carriles bici, mejorando y ampliando el sistema de préstamo municipal, facilitando ayudas a la compra de bicicletas, facilitando la formación y aprendizaje en centros educativos, prestando especial interés a las mujeres que es el sector de población que hasta ahora hace menos uso de la bicicleta como elemento de movilidad.

Uso para actividades económicas. Las empresas dedicadas al arrendamiento de bicicletas, sin conductor, para trayectos de corta duración; bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP tendrán que realizar reservas de plazas a ser posible de aparcamiento para instalar bases fijas.

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés



Carriles bici.

Es fundamental en la potenciación de otros medios alternativos de movilidad el uso de la bicicleta. Para ello se debe dotar de una red de carriles bici por calzadas, separados y protegidos por todos los barrios y la ciudad y que nos conecte con los municipios limítrofes.

La calidad de los carriles bici debe garantizar niveles adecuados de seguridad, protección, visibilidad según los estándares establecidos por las organizaciones del sector, la evidencia científica y la experiencia internacional, de manera que tenga un impacto efectivo en la incentivación del uso de la bicicleta como medio de transporte habitual en la ciudad para los diferentes perfiles poblacionales (edad, género, movilidad reducida, etc.). Se tomara como referencias las indicaciones de las organizaciones ciclistas de referencia en Madrid, España y Europa.

La instalación de **aparcabicis** en todos y cada uno de los edificios institucionales, centros educativos, sociales, deportivos, de salud, etc.

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

Aparca-bicis seguros que permitan el amarre por el usuario o usuaria y la creación de parking junto a estaciones de transporte colectivos (metro, cercanías, cabeceras de autobuses...) seguros. Estos aparcamientos serán en forma de U invertida.

Aparcamientos de proximidad. Estacionamientos específicos alrededor (no más de 50 m – 30 segundos andando),

Según el Manual de Aparcamientos editado por el IDEA, del Ministerio de Industria: *“para no perder una de las mayores ventajas de utilizar la bicicleta, el desplazamiento puerta a puerta, el aparcamiento se debe construir en un radio máximo de 50 m (30 segundos andando) alrededor de los puntos de interés. En caso contrario los usuarios recurren al aparcamiento espontáneo, atando las bicicletas a los árboles, papeleras, mobiliario urbano o señales de tráfico que se encuentren en las inmediaciones del lugar de destino. Será más apreciado un aparcamiento que se encuentre justo antes del destino, que justo después”* Es una obviedad el escaso número de aparca bicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos.

Se instalarán elementos de segregación y protección respecto de otros espacios de aparcamiento.

Estos aparca-bicis estarán protegidos y vigilados. Utilizando estructuras que permitan la seguridad de las bicicletas y su cierre.

Se señalizaran los pasos de bicicletas junto a los pasos de peatones.

Peatonalización de calles.

La elaboración de esta ordenanza debe ir acompañada de un plan de peatonalización de calles en los diferentes barrios de la ciudad. Con el objetivo de facilitar la movilidad a pie y la recuperación de espacios públicos para la ciudadanía a costa del espacio que actualmente ocupa el coche.

Ganancia de espacio público para los peatones y zonas verdes: buscando invertir el reparto del 70% para los coches y el 30% para los peatones, al 30% y 70%, respectivamente.

¿Cuántos kilómetros de calles peatonales se marca como objetivo la posible ordenanza?

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

Progresiva eliminación de plazas de aparcamiento.

Búsqueda del consenso ciudadano, lo que exige promover la consulta y la participación ciudadanas. Es esencial que no se produzca un amplio rechazo de la opinión pública, ya que acabaría por sembrar la duda y la deslegitimación sobre una estrategia correcta.

Aplicación, en las primeras fases, del “urbanismo táctico”. Frente al convencional, es menos costoso, más ágil y rápido, flexible, permite la reversibilidad de las actuaciones y, sobre todo, se asienta en un modelo de intervención participativo, comunitario y horizontal. El urbanismo táctico conlleva, lógicamente, la adopción de medidas de seguimiento y evaluación que permitan determinar los ajustes necesarios y la toma de decisiones basadas en evidencias.

Entornos escolares.

Movilidad escolar

Los centros públicos y privados de educación infantil, primaria y secundaria obligatoria, en solitario o coordinados con otros centros de su ámbito, debieran dotarse de planes integrales, regulados por la Ordenanza, en el sentido que propone el Manifiesto Unitario #Revuelta Escolar⁵. Así:

- Convertir los accesos a los centros escolares en “áreas estanciales”, ya sea incorporando a las aceras las plazas de aparcamiento para tener un mínimo de 6 metros de ancho, o peatonalizando las calles de los accesos escolares. Eliminar aparcamiento de motos en acera y añadir en estos espacios recuperados arbolado y vegetación. (...).
- Reducción del tráfico en entornos escolares: 1) restricción de circulación de vehículos motorizados durante los horarios de entrada y salida y 2) limitando, en la medida de lo posible, a un único carril de circulación para estos mismos vehículos alrededor de cada centro educativo con carácter general, favoreciendo y nunca en detrimento de la circulación del transporte público y bicicletas (u otros no motorizados).
- Limitación de velocidad a 20 km/h. Limitar la velocidad en los entornos de los colegios mediante la debida señalización, y velar por su cumplimiento con la instalación de radares de velocidad en los entornos escolares, tanto pedagógicos como sancionadores, además de otras medidas físicas de reducción de la velocidad como pasos de peatones

⁵ <https://www.revueltaescolar.es/>

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

sobre-elevados a la cota de la acera y/o adoquinar la calzada del entorno escolar.

- Limitación de niveles de contaminación y ruido, instalando medidores para el control de estos niveles en cada centro escolar para que se adopten medidas urgentes de restricciones al tráfico en las calles adyacentes cuando la media supere el valor límite establecido por la normativa europea en cuanto a dióxido de nitrógeno (Directiva 2008 /50 / CE) de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, PM 2.5 (recomendación OMS) de 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ de concentración media anual, así como los límites máximos de niveles sonoros.
- Dotación e infraestructura necesaria en cada uno de los centros escolares para facilitar la movilidad activa (camino seguros al cole, carril bici protegido, aparcamiento de bicis en U, etc.). Dotándose el Ayuntamiento de Leganés de un Plan Director de movilidad ciclista, atendiendo a las especiales necesidades y a la urgencia de los centros escolares y los posibles espacios de referencia para niños/niñas y adolescentes de cada barrio.
- Garantizar medios de transporte público para acudir a los centros escolares, tanto familias como personal docente y no docente: transporte público con accesos cercanos, accesibles y seguros y estaciones del servicio municipal de préstamo de bicis en la propia manzana del centro escolar o la contigua.
- Eliminación, control y vigilancia del estacionamiento. Las administraciones locales deberán tomar las medidas necesarias para la vigilancia, control y sanción de infracciones “Se protegerá especialmente a las personas menores de edad (...) y se adoptarán en particular medidas de protección en cuanto al diseño viario, la señalización y el control de la disciplina viaria en los espacios y vías que estas utilicen en torno a escuelas infantiles, colegios, centros de mayores, hospitales, centros de salud y otros servicios utilizados especialmente por las mismas.”
- Escuchar y atender a las necesidades de los niños y las niñas. De acuerdo con los principios del “interés superior del niño” y el “derecho a ser escuchado” establecidos en la Convención sobre los Derechos del Niño de Naciones Unidas (1990) deberán establecerse mecanismos necesarios para que niños y niñas sean adecuadamente escuchados por las autoridades respecto a sus intereses y necesidades de desplazarse con libertad y confianza en la ciudad.

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

Calles de doble sentido.

Hay calles en diferentes barrios que permanecen aún con una vía en ambos sentidos. La transformación de estas calles en un único sentido mejorará el confort de la ciudadanía que en ella habita, así como la recuperación de espacios públicos para el uso y disfrute de la ciudadanía. Es caminar hacia otro modelo de ciudad.

Se realizará en un plazo de 3 meses y con el acuerdo de las asociaciones vecinales un programa de transformación de calles de doble sentido, en sentido único, ganando así espacios públicos para la ciudadanía.

La red de transportes públicos.

Urge la revisión de los trayectos de las diferentes líneas de autobuses. Implementar las líneas urbanas, en la actualidad tan sólo existe una.

Abordar las cabeceras de líneas de autobús y dotarlas de medios adecuados.

Es urgente redefinir la red de paradas de bus en cada uno de los barrios, buscando mayor operatividad y servicio a los usuarios y usuarias. Mejora de las paradas.

Planificar y mejorar el transporte nocturno colectivo, asegurando la vinculación a zonas de trabajo, ocio o cuidados (hospitales) donde no llegue la red de transporte público o colectivo.

Potenciar los programas de parada a demanda, que permitan reducir los trayectos a pie entre paradas de transporte y destino final, sobretodo vinculado al transporte en colectivo. Servicio de parada a demanda de todas las líneas de bus nocturnas.

Abordar con el colectivo del taxi la definición de paradas y todo lo relativo al impulso y mejora del servicio a la ciudadanía. Fomentar las líneas de colaboración con el sector.

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

Supermanzanas⁶

El Ayuntamiento de Leganés se debe comprometer al estudio y puesta en marcha del concepto de supermanzanas con el objeto de limitar el tráfico, mejorando, así, la calidad de vida en los barrios, recuperando espacios para la ciudadanía y la reducción del uso del coche.

Señalética. Semáforos. Pasos peatonales.

Se debe proceder a su reordenación en toda la ciudad.

Esta debe ser clara y útil para todos los sectores de la población.

Su iconografía no puede ser sexista.

La señalética no puede estar exclusivamente al servicio del coche, ésta debe cumplir, también, el objetivo de orientar e informar al peatón.

Semáforos que indiquen el tiempo y con duración suficiente que permita cruzar en un único intento a personas con diferentes tipos de movilidad. Y con activación auditiva para personas ciegas.

Cruces con pasos (peatonales) de cebrá a nivel de las aceras e iluminación enfocada hacia las aceras.

La carga y descarga.

⁶ La Supermanzana es una nueva célula urbana forma de organización urbana que, con su implantación, aporta soluciones a las principales disfunciones ligadas a la movilidad, a la vez que mejora la disponibilidad y calidad del espacio público para el peatón. Estos objetivos se logran con la introducción de dos cambios fundamentales: la jerarquización de la red viaria y el establecimiento de una red diferenciada para cada modo de transporte.

Las Supermanzanas son células urbanas de unos 400 por 400 metros, en cuyo interior se reduce al mínimo el tráfico motorizado y el aparcamiento de vehículos en superficie, y se da la máxima preferencia a los peatones en el espacio público. El tráfico motorizado circula por las vías perimetrales, mientras las calles interiores se reservan al peatón y, en condiciones especiales, a cierto tipo de tráfico como vehículos de residentes, servicios, emergencias, carga y descarga. <http://www.bcnecologia.net/es/modelo-conceptual/supermanzana>

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

La actividad de carga y descarga debe tener en cuenta el descanso de los vecinos, por lo tanto debe ser clara la regulación del horario de esta actividad. Se deben definir zonas, horarios y características con el diálogo y acuerdo con las asociaciones vecinales.

Acceso y circulación por las zonas establecidas como ZBE⁷.

Esta Federación no tiene dudas de la necesidad de establecer una zona/s de bajas emisiones.

Pero para que sea realidad la ZBE en Leganés se precisan medidas relativas a la disuasión del uso de los vehículos a motor, promoción del transporte público colectivo e impulso de los modos activos (a pie, bici, VMP...).

Algunos de los objetivos establecidos por la norma son:

- ✓ La mejora de la calidad del aire y la salud de los ciudadanos. Reduciendo las emisiones de contaminantes atmosféricos, así como el ruido generado por los vehículos.
- ✓ La contribución a la mitigación del cambio climático. Reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero.
- ✓ El cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles. Promoción de la movilidad activa y recuperación de espacio público

La pregunta es qué se está haciendo por parte del Ayuntamiento de Leganés hasta ahora y como va a llevar a cabo medidas y programas para su cumplimiento. La respuesta es que hasta ahora no se ha realizado nada.

¿Hay diagnóstico de partida? La respuesta es, igualmente, no.

⁷ De acuerdo con el artículo 14.3 de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, “se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente”.

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

¿Se reducirá, solamente, a que no puedan circular los vehículos que no dispongan de distintivo ambiental de la DGT? ¿Por qué zonas o barrios? ¿Qué zonas serán definidas? Es evidente que primero habrá que dar respuesta a estas preguntas.

Pero la realidad nos dice que el Ayuntamiento de Leganés no está cumpliendo con lo establecido en las normas ya que según la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética las ZBE deben estar implantadas antes del 2023. No hay calendario de implantación, ni hay trabajos previos, ni tampoco estudios para poder trabajar en el cumplimiento de estos objetivos y de la propia norma.

Evitar la penetración de vehículos en la ciudad que la utilizan como vía de escape.

El Ayuntamiento de Leganés debe diseñar un plan para evitar la entrada de vehículos en la ciudad que no tengan destino en esta. Actualmente tenemos vías que soportan tráfico ajeno a la ciudad.

Procesos participativos

Además del proceso de consulta, es necesario acometer procesos participativos amplios y abiertos de debate, análisis y propuestas con la ciudadanía. Ya no es que lo demande esta Federación sino que así lo recomienda la FEMP en su documento de guía técnica para la implementación de zonas de bajas emisiones.

En estos procesos participativos es fundamental contar con la voz de las mujeres, niños y niñas y personas con movilidad reducida.

Por otro lado se debe dar voz a las asociaciones que promueven el uso de la bicicleta, ecologistas y asociaciones vecinales.

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

Información a la ciudadanía.

Ya hemos indicado en la introducción la falta de una documentación necesaria para abordar un trabajo adecuado en la elaboración de esta ordenanza.

La movilidad es un tema extraordinariamente sensible para la opinión pública, suscita debate y polémica. El contraste es positivo en tanto que sirve para acercar posturas, propicia consensos ciudadanos, permite el intercambio de conocimientos, provoca el surgimiento de soluciones innovadoras... En un momento en el que las administraciones públicas (en este caso el ayuntamiento) deben tomar medidas trascendentes sobre la movilidad para combatir la contaminación atmosférica y las consecuencias negativas del cambio climático y para cumplir con los requerimientos, entre otros, provenientes de la Unión Europea, es necesario contar con una opinión pública informada y abierta a incorporar decisiones que afectan al modo de vida y a la cotidianidad.

El Ayuntamiento de Leganés debe establecer mecanismo de información directa y en momento real de todos aquellos aspectos que tengan que ver con la movilidad y la calidad del aire en la ciudad. Esa información es fundamental para mejorar la calidad de vida de la ciudadanía y para su movilidad.

Definiciones.

Acera-bici.

“Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera“

Esta tipología debería suprimirse paulatinamente y ser sustituida por carriles-bici al nivel de la calzada y segregados físicamente del tráfico motorizado.

Ciclocalle.

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento).

De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta. Por lo tanto, la definición debería ser:

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

“Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos.

*Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes** y se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas”.*

Zona de prioridad peatonal.

Sabemos que la definición coincide con la que aparece en la Ley de Tráfico de ámbito estatal y reconocemos la dificultad en matizar su aplicación desde una ordenanza local.

*“**Zona Peatonal:** parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación y estancia de peatones. Existe una prohibición general de acceso, circulación y estacionamiento de todo tipo de vehículos. Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada. Las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal”.*

*“**Zona Peatonal Autorizada (ZPA):** espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas (definición dada en el Manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid) y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal”.*

Zona o calle residencial

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal.

Todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal.

Conclusiones.

Finalmente, nos parece fundamental tener en cuenta la aportación de la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid para abordar todo lo relativo a la movilidad.

Propuestas:

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

- Instar la aprobación de una ley regional de movilidad que, entre otros aspectos, regule la obligación de que las empresas y centros de trabajo de más de X trabajadores/as cuenten con planes propios de movilidad.
- Animar la elaboración de planes de movilidad, tanto los específicos de empresa/centro como los formulados por varias empresas/centros que coinciden en un mismo polígono de actividad.
- Fomentar la participación de las organizaciones sindicales, comités de empresa y representantes de los/as trabajadores/as.
- Impulsar la inclusión en los planes de medidas tales como (a modo de ejemplo):
 - Apoyo al uso del transporte público:
 - Subvención (plus extra salarial) por la empresa de la compra del abono transporte y otros títulos similares.
 - Convenios con el Consorcio Regional de Transporte de Madrid para hacer un descuento en el precio de los títulos si la empresa (o un conjunto de ellas pertenecientes a un mismo ámbito) adquiere mensualmente una cantidad superior a X.
 - Restricción del acceso gratuito a las plazas de aparcamiento de la empresa a personas con movilidad reducida, coches compartidos y algunos otros casos debidamente justificados.
 - Recuperación o implantación de rutas de empresa.
 - Incentivación del uso de la bici:
 - Aparcamiento dentro del recinto de la empresa.
 - Puntos de recarga para bicis eléctricas.
 - Instalación de duchas y servicios para el aseo y cambiarse de ropa.
 - Creación de servicios de préstamo de bici por la propia empresa a su personal.
 - Plus por desplazarse en bici al trabajo.
 - Apoyo al desplazamiento a pie desde casa o desde la estación de metro/tren/autobús.
 - Promoción del coche compartido:
 - Facilitar los emparejamientos (página web, intranet, tablón de anuncios, reuniones...).
 - Derecho preferente a acceder gratuitamente a los aparcamientos de la empresa.
 - Ofrecer coches/furgonetas de la empresa.
 - Fomento de la flexibilidad horaria de entrada/salida, las jornadas continuas y los horarios comprimidos.
 - Animar el teletrabajo, sea en el domicilio, sea en telecentros.

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

- Impulso de la sustitución de viajes por razones de trabajo por un mayor uso de la teleconferencia, la videoconferencia y la web conferencia.

Uno de los aspectos que se ha de primar en este apartado es el llamado “aplanamiento de la curva”, esto es, el escalado de las horas de entrada/salida a los lugares de trabajo, de modo que se impidan las grandes aglomeraciones de viajeros/as en las horas punta. Esta cuestión ha resaltado especialmente en este momento, cuando miles de personas coinciden en los vagones del metro y de cercanías, contraviniendo las recomendaciones sanitarias acerca de la distancia física.

Bibliografía:

Urbanismo Feminista. Col·lectiu Punt 6.Barcelona 2019. Virus Editorial.

Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica.
<http://scioteca.caf.com/handle//123456789/1725>

Aportaciones de colectivos y entidades consultadas:

- Alegaciones de Ecologistas en Acción al proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018 del Ayuntamiento de Madrid. 28 de junio 2021.
- Alegaciones de PEDALIBRE al proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible, de 5 de octubre de 2018 del Ayuntamiento de Madrid. Junio 2021.
- Alegación de la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAVM) al proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la ordenanza de movilidad sostenible del 05/10/2018 del Ayuntamiento de Madrid. Madrid, 28 de junio de 2021
- Alegaciones a la Ordenanza de Movilidad Sostenible de la Asociación de Viandantes A Pie⁸. Junio 2021

Normativa consultada:

⁸ <https://asociacionapie.org/>

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

- ✓ Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética⁹.
- ✓ Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo¹⁰.

Ordenanzas municipales de movilidad consultadas:

- Ayuntamiento de Barcelona.
- Ayuntamiento de Madrid.
- Ayuntamiento de Vitoria.
- Ayuntamiento de Pontevedra.
- Ayuntamiento de Logroño.

Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.
https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/transicion-ecologica/Paginas/2021/090921-bajas_emisiones.aspx

Guía técnica para la implementación de zonas de bajas emisiones. Área Metropolitana de Barcelona. Federación Española de Municipios.
<http://www.femp.es/comunicacion/noticias/el-amb-la-femp-y-la-dgt-presentan-la-primera-guia-para-la-implementacion-de>

Los peatones. Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.
https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwit8er_msj4AhUK8LsIHYZCyUQFnoEAgQAQ&url=https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-

⁹ https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2021-8447

¹⁰ <https://www.boe.es/buscar/pdf/2003/BOE-A-2003-23514-consolidado.pdf>

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com



Federación Local de Asociaciones Vecinales de Leganés

[hacemos%2Feducacion-vial%2Fadultos%2Fno-formal%2Fpeatones.pdf&usq=AOvVaw2mW7p34N9yPDS4SYZYUKPI](#)

Leganés, 30 de junio 2022

Avda. del Mediterráneo, 14 (posterior) C.P. 28918 Leganés (MADRID).

Correo Federación: federacionlocalfga@gmail.com