



AYUNTAMIENTO DE
MAJADAHONDA
(MADRID)

**M^a CELIA ALCALÁ GÓMEZ, SECRETARIA GENERAL DEL
AYUNTAMIENTO DE MAJADAHONDA (MADRID)**

CERTIFICO: Que el Pleno de la Corporación, en sesión ordinaria celebrada el 24 de abril de 2018, adoptó entre otros, el siguiente acuerdo, en extracto:

“14. Propositiones no urgentes o mociones ordinarias:

14.7(084/18) Moción presentada por el Grupo Municipal Somos Majadahonda para que se realice un nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible. (4.1.7)

Se da cuenta de la moción presentada por el Portavoz Adjunto del Grupo Municipal Somos Majadahonda, Sr. Mackey, que ha tenido entrada en el Registro General el 17 de abril de 2018, nº 7766, cuyo texto es el siguiente:

“Exposición de motivos

La ciudad de Majadahonda tiene un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del año 2010, es decir de casi una década desde la toma de datos, y que coincide con un periodo marcado por una importante crisis económica. Por lo cual, la actualización del mismo supone una prioridad para Majadahonda si se quieren dinamizar las políticas de planificación de transporte y determinar nuevos objetivos en movilidad.

En este sentido, es recomendable que Majadahonda desarrolle un Plan de Movilidad Urbana Sostenible integral que permita la definición de los siguientes Planes Sectoriales tomando como ámbito las grandes áreas de participación del PMUS.

- 1. Plan de Circulación y estructura de la red viaria.*
- 2. Plan de Estacionamiento.*
- 3. Plan de Potenciación del Transporte Público.*
- 4. Plan de Potenciación de la Movilidad Peatonal y Ciclista.*
- 5. Plan de Mejoras de Accesibilidad.*
- 6. Plan de Mejoras de la Distribución Urbana de Mercancías.*
- 7. Plan de Mejoras de Integración de la Movilidad en las Políticas Urbanísticas.*
- 8. Plan de Mejoras de la calidad Ambiental y Ahorro Energético.*



AYUNTAMIENTO DE
MAJADAHONDA
(MADRID)

Cada Plan debiera englobar, a su vez, medidas concretas para ser desarrolladas en el marco de cada uno.

En base a los planes sectoriales, se deben definir los Programas de Actuación Integrados, suma de medidas de varios planes sectoriales que constituyan acciones concretas dirigidas a la consecución de los objetivos del PMUS. Los Programas de Actuación Integrados permiten al municipio programar sus actuaciones sobre el espacio urbano y proponer a otras administraciones la intervención en el ámbito.

Se debe incorporar un sistema de evaluación anual basado en indicadores que permita evaluar el cumplimiento de los objetivos del Plan en las acciones que se considere.

Todo PMUS para conseguir su viabilidad, aparte de una buena base técnica, debe contar con el máximo apoyo social, lo cual exige la participación de la ciudadanía y sus asociaciones en todas las fases de la elaboración del mismo.

El plan debe ser “sostenible”, ello implica que debe satisfacer las necesidades actuales sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer las suyas, garantizando el equilibrio entre crecimiento económico, cuidado del medio ambiente y bienestar social. O sea el desarrollo sostenible, que es el modo de progreso que mantiene ese delicado equilibrio hoy, sin poner en peligro los recursos del mañana.

La sostenibilidad ambiental es aquella que pone el acento en preservar la biodiversidad sin tener que renunciar al progreso económico y social; la sostenibilidad económica se encarga de que las actividades que buscan la sostenibilidad ambiental y social sean rentables, y la sostenibilidad social busca la cohesión de la población y una estabilidad de la misma.

Por tanto, la sostenibilidad y el desarrollo sostenible siguen el principio de que no se pueden agotar los recursos disponibles de forma indiscriminada, hay que proteger los medios naturales y todas las personas deben tener acceso a las mismas oportunidades.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible debe ser una herramienta básica para la revisión del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU). Para ello, las propuestas del PMUS deben ser viables y verdaderamente sostenibles a fin de poder ser incorporadas al PGOU.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del año 2010 indica que “Para preservar el casco urbano de la ciudad y las zonas peatonales, y evitar el



AYUNTAMIENTO DE
MAJADAHONDA
(MADRID)

excesivo tráfico rodado en estas zonas, hay que adoptar medidas de reordenación de la jerarquía viaria existente en la actualidad, de manera que se penalice el tráfico en el casco urbano y se potencie el uso de los viarios exteriores para la circulación de largo recorrido”. Asimismo, a fin de orientar todas las actuaciones hacia la “sostenibilidad” es imprescindible potenciar el uso del transporte público y de la bicicleta.

La estructura urbana de Majadahonda está concebida de tal manera que actualmente no facilita itinerarios alternativos en las horas de mayor tráfico. Por tanto, es prioritario jerarquizar la red viaria y actuar sobre la misma a fin de permitir los mencionados itinerarios alternativos.

Como ejemplo de lo mencionado, podemos destacar el tramo de la Carretera del Plantío entre la glorieta ubicada frente al Burger King y la glorieta de Cercanías que tiene algo más de 1.000 m. de longitud sin ningún cruce intermedio. Lo que implica que para ir desde las instalaciones del “punto limpio” hasta la estación hay que recorrer más de 2 km. a pesar de su cercanía o para ir hacia el sur del municipio el primer cruce es la citada glorieta situada frente al Burger King. En la imagen puesta a continuación se puede observar lo comentado.

(Consta imagen)

Otro ejemplo, que en este caso afecta a la propuesta PMUS del año 2010, de “Un segundo eje de circunvalación en la zona sur del municipio, por la Avenida Juan Carlos I y Avenida Príncipe de Asturias que tendría que ser completado creando un nuevo viario hasta Arco de Poniente” es el tramo de la Avenida Juan Carlos I entre la carretera de Boadilla (M-516) y la carretera de Pozuelo (M-515) que tiene solo un carril por sentido sin posibilidades de ampliación mientras que el resto del vial propuesto como “segundo eje de circunvalación” cuenta con dos carriles por sentido. Tal como queda reflejado en la fotografía siguiente.

(Consta imagen)

Como se menciona anteriormente, el nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Majadahonda debe plantear actuaciones viables, por lo cual entendemos oportuno hacer las siguientes consideraciones de las propuestas de nuevas infraestructuras del PMUS de 2010.

- *La propuesta de “completar el enlace de la glorieta de Cercanías con los movimientos en sentido La Coruña, de manera que el municipio cuente con un enlace completo para sus accesos a la autovía A-6”*



AYUNTAMIENTO DE
MAJADAHONDA
(MADRID)

tiene el inconveniente que los ramales faltantes afectan al Monte del Pardo lo que implica una afección ambiental que difícilmente sería aceptada.

- *La “construcción de un paso subterráneo en la rotonda de Cercanías que estructure los movimientos a dos niveles” debe dar prioridad al transporte público y a los considerados vehículos de alta ocupación (dos o más pasajeros) y la propuesta presentada en un Pleno por uno de los grupos políticos no cumple esa premisa, además de ser cuestionable desde el punto de vista técnico-económico, ya que existen soluciones que minimizan las infraestructuras a construir y, por tanto, su coste, cumpliendo los objetivos señalados.*
- *Respecto a los enlaces con la M-50 propuestos, de acuerdo con la normativa del Ministerio de Fomento, la cercanía entre los enlaces existentes impediría construir unos nuevos, por tanto, las soluciones pasarían por acceder a través de vías de servicio.*

En síntesis, Majadahonda necesita un Plan de Movilidad Urbana Sostenible Integral que permita la definición de los citados Planes Sectoriales con soluciones viables técnica y económicamente en coherencia con el nuevo Plan General de Ordenación Urbana potenciando el transporte público y el uso de la bicicleta.

ACUERDOS

Que el Ayuntamiento de Majadahonda realice un nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible.”

- **Consta dictamen de la Comisión Informativa de Urbanismo, Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad, de 17 de abril de 2018, favorable.**
- **ENMIENDA presentada por la Portavoz del Grupo Municipal Centrista**, que ha tenido entrada en el Registro General el 23 de abril de 2018, nº 8204, cuyo texto es el siguiente:

“Que lo contemplado en dicha moción forme parte de las actuaciones de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana que se llevará a cabo



AYUNTAMIENTO DE
MAJADAHONDA
(MADRID)

próximamente para aglutinar todas las actuaciones que afecten a la misma.” “

.../...

“Someteda a votación con la enmienda presentada por el Grupo Municipal Centrista y aceptada por el grupo proponente, la Corporación, por trece (13) votos a favor correspondientes a los Grupos Municipales Ciudadanos, Socialista, Somos Majadahonda, Izquierda Unida y Centrista y once (11) votos en contra correspondientes al Grupo Municipal Popular, **ACUERDA** realizar un nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible y que las distintas actuaciones que figuran en esta moción sean tenidas en cuenta en la revisión del Plan General de Ordenación Urbana que se llevará a cabo próximamente para aglutinar todas las actuaciones que afecten a la misma. ”

Esta certificación se expide a la vista del Avance de Borrador de Acta, de conformidad con lo previsto en el artículo 206 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales, a reserva de la aprobación de dicha Acta.

Y para que conste y surta los debidos efectos, expido la presente, de orden y con el visto bueno, por delegación de firma de la Alcaldía mediante Decreto de 18 de junio de 2015, del Sr. Concejale Delegado de Recursos Humanos, Régimen Interior, Servicios Jurídicos, Seguridad y Nuevas Tecnologías, en Majadahonda a la fecha de su firma.

Vº Bº
EL CONCEJAL DELEGADO DE
RECURSOS HUMANOS, RÉGIMEN
INTERIOR, SERVICIOS JURÍDICOS,
SEGURIDAD Y NUEVAS TECNOLOGÍAS

(Firmado electrónicamente)