EL PAIS (EDICION NACIONAL)
MADRID
09/05/14
Prensa: Diaria
Tirada: 400.212 Ejemplares
Difusión: 324.814 Ejemplares
Cod: 81644244
Página: 20
Sección: MADRID Valor: 29.815,00 € Área (cm2): 876,4 Ocupación: 87,1 % Documento: 1/1 Autor: BRUNO GARCÍA GALLO Madrid Núm. Lectores: 2035000

Madrid expulsa el coche del centro

El Ayuntamiento igualará el precio de los parquímetros a los 'parkings', aumentará la superficie peatonal, impedirá estacionar más de dos horas y potenciará la grúa

BRUNO GARCÍA GALLO
Madrid

El Ayuntamiento de Madrid, gobernado por Ana Botella (PP), ha diseñado un Plan de Movilidad con el que quiere desterrar progresivamente el uso del coche del centro. "Madrid es para las personas, no para los vehículos", asegura el documento, al que ha tenido acceso EL PAÍS. Pretende "restringir la capacidad de circulación y aparcamiento", aplicando medidas de "discriminación positiva" desde este mismo año hasta 2020 para favorecer así el transporte público, la bicicleta y al peatón.

Entre otras actuaciones, planea elevar el precio de los parquímetros hasta que cuesten lo mismo que los aparcamientos públicos y limitar el estacionamiento a un máximo de dos horas; aumentar un 25% las áreas peatonales; prohibir la circulación de grandes camiones durante el día; potenciar la grúa fuera de la M-30 y los vehículos con cámaras para multar en el centro; multiplicar los carriles bus y dar prioridad a los autobuses en los semáforos; así como delimitar tres nuevas zonas en las que sólo los vecinos accedan en vehículo privado.

El plan, elaborado en colaboración con oposición, agentes sociales, empresas y organizaciones del sector, busca reducir hasta un 8% el tráfico, bajar a la mitad las víctimas mortales (33 en 2010) y cumplir los límites legales de contaminación de la Unión Europea.

El 29% de los desplazamientos se realizan ahora en vehículo privado. El plan quiere reducir en cinco años ese porcentaje al 22%, elevando el uso de transporte público (del 42% al 46%), la bici y los peatones (del 29% al 32%).

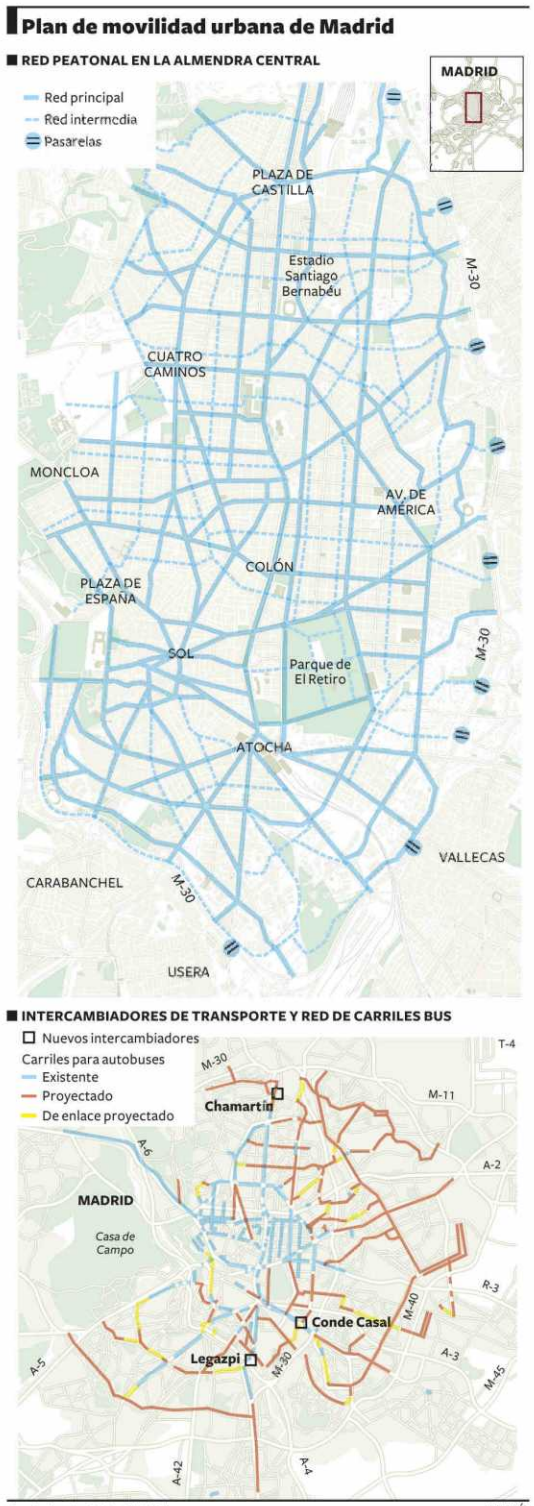
SITUACIÓN ACTUAL

Vías saturadas y atascos

En Madrid hay 1,7 millones de vehículos, de los que el 80% son turismos. El parque móvil apenas crece desde 2005 debido no solo a la crisis, sino también al envejecimiento de la población. Los jóvenes y la actividad económica se están desplazando a la periferia, lo que ha contribuido a que se calme el tráfico en la almendra central pero crezcan los atascos fuera del radio de la M-30.

En un día laborable se producen más de 2,5 millones de desplazamientos en vehículo privado; siete de cada diez tienen su origen o destino en la periferia. Aunque el tráfico se redujo un 15% entre 2004 y 2012, apenas se notó en esos trayectos externos.

El 6% de los desplazamientos diarios implican un atasco, pero ese porcentaje se dispara precisamente en las vías de la periferia y en algunas muy congestionadas del interior de la M-30 (los bulevares, el nudo de Atocha, O'Donnell, etcétera). Madrid tiene 3.000 kilómetros de calles, pero el 85% del tráfico se concentra en sólo un tercio, que constituyen verdaderas "carreteras urbanas".



Fuente: Ayuntamiento de Madrid. EL PAÍS

APARCAMIENTO

Más caro, menos tiempo

Pese a que hasta 2012 se han creado 95.000 plazas de párking público y a que la oferta privada también ha crecido notablemente, más de medio millón de coches siguen aparcando en la calle. El Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) tiene 165.000 plazas y 350.000 usos diarios. Hallar hueco en el centro "es prácticamente imposible durante todo el día", lo que conlleva una congestión de coches dando vueltas para aparcar. El Plan de Movilidad prevé la creación de 15.000 plazas adicionales en las entradas de Madrid, pero requiere para ello de la colaboración del Consorcio Regional de Transporte.

Dentro de la ciudad, el SER "muestra signos de agotamiento". Para reactivar su eficacia, se prevé elevar gradualmente las tarifas hasta que cueste lo mismo que los aparcamientos públicos. Es decir, doblar su precio: de 2,75 euros por dos horas en plaza azul a 4,85 euros. No se podrá aparcar más de dos horas poniendo otro tique, pues la matrícula quedará registrada. Para reducir la doble fila, se usarán vehículos de denuncia automatizada con cámara.

PEATONALIZACIONES

Aceras más anchas

El exalcalde Alberto Ruiz-Gallardón (PP) expulsó los coches de calles del centro como Arenal o Fuencarral en 2006, duplicando así el número de viandantes. Entre 2004 y 2012, la movilidad a pie subió del 29% al 31% del total de desplazamientos. En los últimos años se ha estancado por la paralización de nuevas peatonalizaciones debido, fundamentalmente, a la falta de dinero. El plan prevé pasar del 42% al 50% de superficie peatonal en la red viaria, no tanto mediante la peatonalización total de calles (se hará con algunas del centro) sino, sobre todo, con la ampliación de aceras y la reducción de carriles. Para ello, se ha definido una red peatonal en la almendra central. Además, se creará un recorrido específico entre el Retiro y la Casa de Campo a través del barrio de Lavapiés. Y se blindarán los pasos cebra, adecuando el tiempo en verde a la velocidad de los viandantes (0,5 metros por segundo).

PRIORIDAD RESIDENCIAL

Tres más, más baratas

Existen tres áreas de prioridad residencial, donde sólo los vecinos pueden acceder en vehículo privado: en los barrios de Las Letras (desde 2004), Cortes (2005) y Embajadores (2006). En ellas, el tráfico ha caído un 32%. Pero "el sistema de regulación de accesos es complejo y con un coste notable", por lo que es "difícilmente exportable a otras zonas". Así, se prevé crear tres más con "soluciones de menor coste" que las cámaras de vigilancia, en los barrios de Ópera, Justicia y Universidad.

MOTOS Y BICICLETAS

Más aparcamientos

El número de motos y ciclomotores ha subido un 30% desde 2005, y aunque las plazas de aparcamiento se han triplicado, siguen siendo "totalmente insuficientes" (hay 5.937 para 144.500 vehículos). El plan prevé incrementarlas para liberar así las aceras, donde ahora pueden estacionar; también aumentarán los carriles-bus por los que podrán circular.

Respecto al uso de bicicleta, se ha multiplicado casi por tres en la almendra central desde 2008, pero sigue sin suponer siquiera el 1% de desplazamientos en vehículo. Además de extender la red de carriles-bici y las calles donde conviven con coches a menos de 30 kilómetros por hora, el plan prevé elevar el servicio público de alquiler de 1.580 a 3.300 bicicletas eléctricas.

TRANSPORTE PÚBLICO

Carril bus y semáforos

El transporte público mueve tres millones de viajeros al día, el 40% en autobús. Desde 2004, sin embargo, los usuarios han caído un 9%, fundamentalmente por la crisis. El Plan de Movilidad da por imposible el eje ferroviario estesureste (San Fernando-Leganés), y propone una línea circular que cree una M-45 en tren. Esta actuación depende sin embargo del Ministerio de Fomento. Respecto al metro (bajo control de la Comunidad), sólo contempla la ampliación de la línea 9 hasta la zona de la calle de Costa Brava.

En cuanto a los autobuses urbanos, el plan propone una línea de gran capacidad que se disponga como M-35 radial en los distritos periféricos. Ante la "caída sostenida" de la velocidad de circulación (el 25% del tiempo de trayecto se pasa en atascos o semáforos en rojo), se quiere incrementar en 90 kilómetros la red de carriles bus, sobre todo en la periferia, donde algunos se habilitarán también para vehículos de alta ocupación en las horas punta.

Respecto a los semáforos, se pretende dar "máxima prioridad" a los autobuses en cruces con poco tráfico. El plan de movilidad prevé además crear tres intercambiadores, en Chamartín, Conde de Casal y Legazpi.

TAXIS Y 'CAR SHARING'

Menos vehículos vacíos

En Madrid hay 15.646 licencias de taxi, prácticamente tres por cada mil habitantes. El 60% de vehículos circula vacío. El plan "contempla la posibilidad" de restringir la circulación de esos taxis vacíos en determinadas horas en las zonas congestionadas donde haya un número significativo.

Compartir coche (*car-sharing*) es aún una práctica minoritaria (en 2012 había 61 vehículos y 5.000 usuarios) que se busca incentivar con "facilidades" en el SER. El Ayuntamiento ve "fundamental" además la "integración de imagen" de esos vehículos y, "a más largo plazo", su "integración con el transporte público" mediante tarifas reguladas.

CARGA Y DESCARGA

Más restricciones

En la almendra central se producen 33.000 operaciones diarias de carga y descarga, pese a la caída del 15% sufrida desde 2008 debido a la crisis. La distribución de mercancías es responsable del 14% de la contaminación y de una cuarta parte de los estacionamientos ilegales. Para reconducir esta situación, el plan prevé colocar parquímetros en esas zonas, no para cobrar sino para imponer un tiempo máximo de aparcamiento. Además, restringirá la circulación de camiones de gran tamaño durante el día, concentrando sus operaciones en horario nocturno.