

1 RESULTADOS DE LAS JORNADAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA (FASE DE PROPUESTAS)

1.1 *Objetivos y metodología*

El pasado 12 de marzo de 2011, dentro de las actividades de participación pública del Plan de Movilidad Urbana de la ciudad de Parla, se llevaron a cabo las terceras jornadas de información y participación ciudadana.

El objetivo de estas jornadas fue la exposición de los resultados de la Fase de Diagnóstico y la propuesta de soluciones a los problemas detectados en relación a la movilidad en ciudad de Parla. Además de recoger la percepción de los participantes sobre las soluciones propuestas por el PMUS a los problemas de movilidad, se recopilaron otras propuestas adicionales expuestas por los participantes.

Con el fin de facilitar un debate ordenado y productivo, se dividió a los asistentes en tres mesas de trabajo, en función de sus preferencias e intentando una distribución equitativa del número de asistentes por mesa. Los temas a tratar en cada mesa fueron los siguientes:

- Mesa 1, transporte público.
- Mesa 2, transporte en vehículo privado.
- Mesa 3, movilidad no motorizada.

La dinámica seguida en esta jornada fue la misma para todas las mesas de trabajo. Se comenzó por una breve presentación de la dinámica que iba a seguirse para, a continuación, hacer una breve exposición de los resultados de la fase de diagnóstico y la presentación de las estrategias y propuestas de actuación que se están considerando en el PMUS, explicando de manera muy sintética en que consisten éstas y cuáles pueden ser sus posibles implicaciones.

A continuación se abrió un turno de reflexión entre los participantes divididos en grupos equitativos acerca de las propuestas planteadas. Seguidamente se hizo un debate y puesta en común opinado sobre las propuestas planteadas por el equipo redactor del PMUS y de nuevas propuestas adicionales que plantearon los participantes. Las propuestas tratadas fueron recogidas en un listado en la pizarra.

Por último, cada uno de los participantes realizó una jerarquización de las propuestas y valoró la idoneidad de las propuestas mediante votación en un papel. Este escrutinio de las valoraciones de los participantes permite establecer su grado de aceptación.

1.2 Asistentes

En las jornadas participaron 35 personas, la mayoría de ellas pertenecientes a diferentes colectivos articulados en torno al “Foro Cívico” de Parla, órgano que actúa como dinamizador del proceso. Entre los colectivos están asociaciones de vecinos de distintos barrios, asociaciones del Consejo Sociosanitario, de mujeres, deportivos, culturales y otras asociaciones relacionadas con actividades vecinales. Además participan ciudadanos interesados en la movilidad pero que no pertenecían a ninguna entidad.

En la siguiente tabla se pueden ver las asociaciones que participaron en las diferentes mesas de trabajo.

Tabla 1 Relación de asistentes

ASOCIACIONES PARTICIPANTES
A.VV. Aire Nuevo
A.VV. Barrio 2001
A.VV. La Laguna
A.VV. Nuevo Centro
A.VV. Parla Este
ACRÓPOLIS 96
Alcohólicos Anónimos
Asociación Parlense de Alcohólicos
Aula Cultural
C.C. Roselín
Canto Coral
Casa de Andalucía
Casa de Extremadura
CO.AS.PA
Colectivo Fotográfico de Parla
Federación Regional Sociedades Musicales
FibroParla
Hermandad de la Macarena
Juventudes Socialistas de Parla
Mundos del Teatro
Peña Sociocultural Los Castores
Precomar
Promoción de la Mujer La Paz

1.3 Mesa 1, transporte público

En la mesa de transporte público, tras la exposición de la fase de diagnóstico y la explicación de las estrategias definidas en el PMUS de Parla, el consultor realizó una breve descripción de las propuestas en relación con el transporte público.

En esta mesa se comentaron aspectos de diferentes temas en relación con el transporte público, entre los que destacan los siguientes:

- La importancia de la concienciación, ya que se tiende a usar el coche para todo.
- Problemas de saturación y olores en el transporte público
- Viajar al centro en transporte público es complicado.
- Existen problemas de saturación en el transporte público.
- Existen problemas de circulación de autobuses y caos circulatorio en la calle Leganés
- El transporte público es caro, especialmente si lo usas un día aislado y tienes que cambiar de autobús o medio varias veces
- No se pueden llevar bicis en el transporte público
- Sólo existe un ascensor en la RENFE. Dificultades para los minusválidos.
- Vendría muy bien un aparcamiento en leguario u hospital y un servicio rápido de autobuses al centro (Renfe), para los usuarios de cercanías de fuera de Parla.
- Que los itinerarios de los autobuses no sean únicamente de tipo circunvalación, sino que puedan ser p.ej N-S (radiales)
- Hay un problema de velocidad de autobuses. Los servicios interurbanos no deberían hacer recorridos urbanos dentro de Parla, sino moverse con rapidez entre intercambiadores de los distintos municipios.
- En el interior de la ciudad, muchos recorridos/líneas podrían prestarse por autobuses pequeños, que no causaran tanto caos.
- Hace falta un aparcamiento en la estación
- Hacen falta políticas para los centros de trabajo, por ejemplo planes de movilidad para grandes empresas
- Es necesario un intercambiador por el norte y otro por el sur
- El principal problema, para coche y autobús, es la saturación de la A42

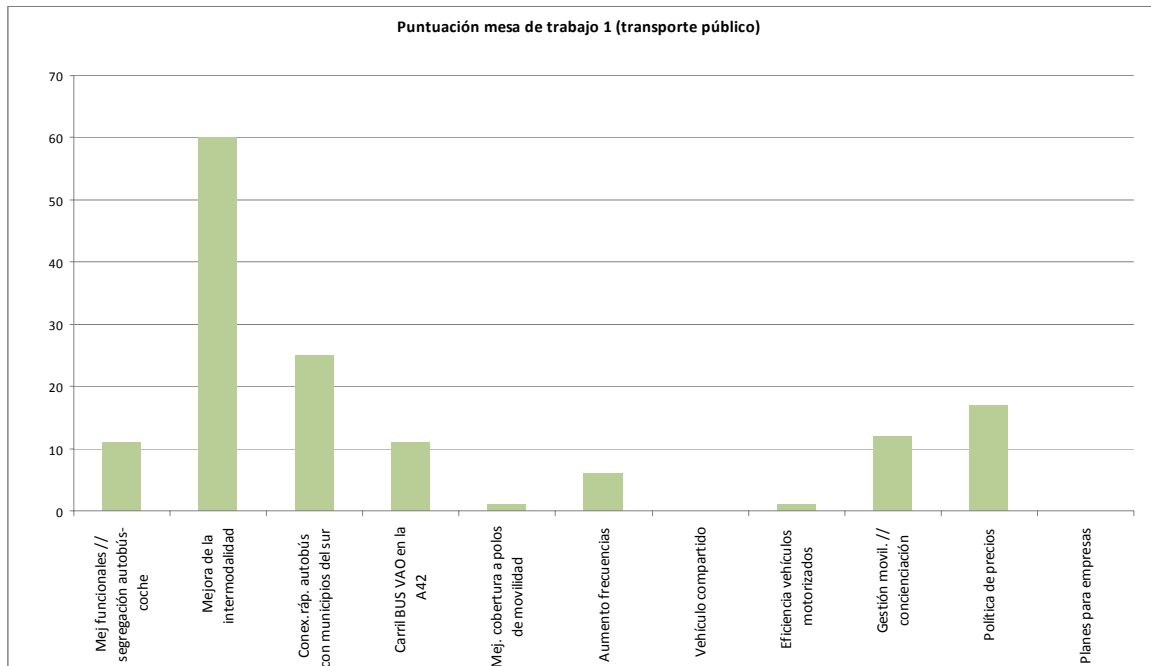
- Muchas medidas plantean muchas dudas sobre su viabilidad, como los BUS-VAO de la A42. En su día el intercambiador se planteaba en el PAU5 por estos motivos.
- La R4 está infrautilizada. Se propuso un uso llegando a un acuerdo con la concesionaria.

Tras el debate se realizó una votación de las propuestas que cada participante consideraba más importantes para la movilidad en transporte público. Las propuestas recogidas fueron las siguientes, que incluyen tanto las definidas por el equipo redactor del PMUS como las nuevas propuestas que salieron de la mesa:

- Mejoras funcionales y segregación en zonas del transporte en autobús y el coche
- Mejora de la intermodalidad
- Mejora de la oferta de conexiones (rápidas) en autobús con otros municipios del sur
- Carril BUS VAO en la A42
- Mejora de cobertura de red a polos de movilidad (colegios, compras..)
- Aumento de frecuencia de la red existente y ajustes para los nuevos crecimientos
- Apoyo del vehículo compartido
- Mejora de eficiencia de vehículos motorizados
- Gestión de la movilidad y concienciación
- Acciones en política de precios del transporte público (propuesta recogida en la mesa)
- Planes de movilidad para empresas (propuesta recogida en la mesa)

Se votó la importancia de estas propuestas, seleccionando cada participante las más importantes y dándoles 10, 5 o 1 punto en orden decreciente de importancia. El resultado del sufragio es el que aparece en la siguiente gráfica:

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PARLA
Informe II jornadas de participación pública



Resultados de la mesa 1, transporte público

Dentro de las propuestas, se añadieron las referentes a la Política de precios del transporte público y sobre los Planes de movilidad para empresas.

Los resultados indican que la mejora de la intermodalidad es uno de los aspectos que más importan a los participantes con diferencia, seguido de la mejora de la oferta de conexiones rápidas en autobús con otros municipios.

Otros aspectos como la política de precios, la gestión de la movilidad y concienciación, los carriles BUS VAO de la A42, el aumento de frecuencia de la red existente y los ajustes para los nuevos crecimientos y las mejoras funcionales y segregación en zonas del transporte en autobús y el coche, presenta una importancia media entre los participantes.

1.4 Mesa 2, transporte en vehículo privado

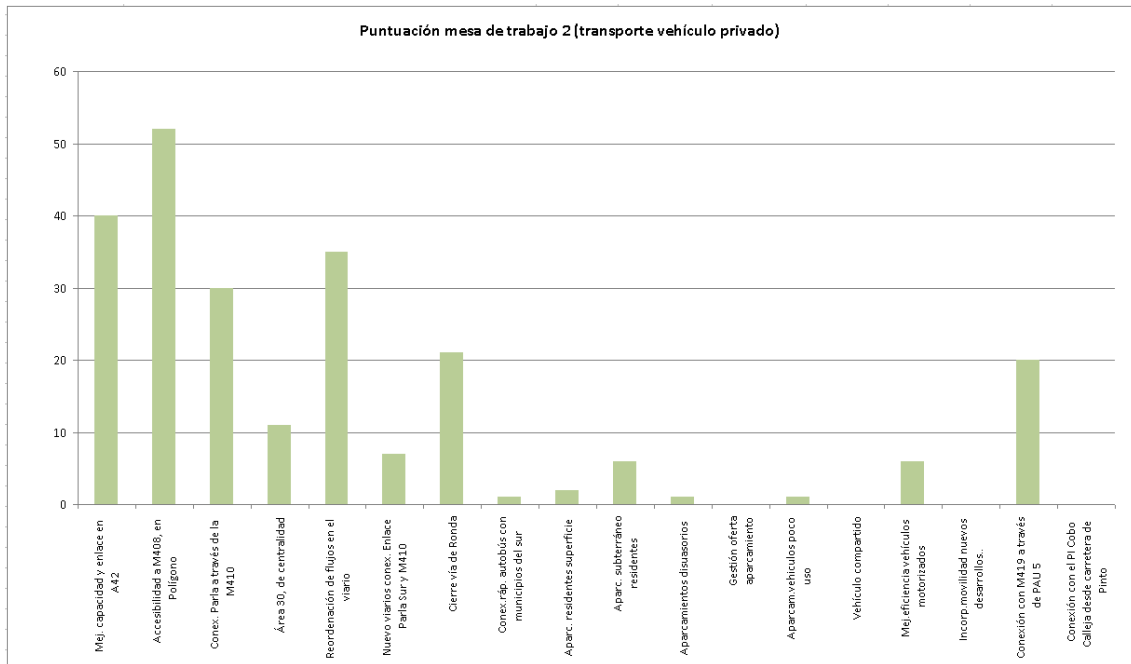
Una vez realizada la exposición por parte del equipo redactor del PMUS, se procedió a debatir los aspectos planteados en las propuestas. Los aspectos tenidos en cuenta en el debate fueron los siguientes:

- Mejora de capacidad y enlace de movimientos en A42. (Actuación sólo en parte municipal)
- Mejora de accesibilidad a M408, especialmente en Polígono. (Actuación sólo en parte municipal)
- Conexión de Parla a las redes de carreteras por el sur, a través de la M410 y su prolongación
- Creación de un área 30/20, de centralidad de la ciudad, y de recorridos prioritarios para disminuir el paso en vehículo privado
- Mejoras funcionales, de reordenación del flujo optimizando el viario
- Nuevos viarios urbanos para mejora de la conexión con el acceso Sur y M410
- Cierre de la vía de Ronda
- Mejora de la oferta de conexiones (rápidas) en autobús con otros municipios del sur
- Aparcamiento para residentes en superficie
- Aparcamiento subterráneo para residentes
- Aparcamientos disuasorios
- Gestión de la oferta de aparcamiento
- Oferta de aparcamientos para vehículos de uso poco frecuente
- Apoyo del vehículo compartido
- Mejora de eficiencia de vehículos motorizados
- Incorporación de la movilidad en nuevos desarrollos o modificaciones de uso
- Conexión con la M419 a través del PAU 5
- Conexión con el Polígono Industrial Cobo Calleja desde la carretera de Pinto

Se votó la importancia de estas propuestas, jerarquizando por cada uno de los participantes las propuestas consideradas más importantes. Las propuestas de Conexión con la M419 a través del PAU 5 y la Conexión con el Polígono Industrial Cobo Calleja desde la carretera de Pinto,

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PARLA
Informe II jornadas de participación pública

surgieron del desarrollo de la mesa de trabajo. El resultado del sufragio es el que aparece en la siguiente gráfica:



Resultados de la mesa 2, vehículo privado

De los resultados obtenidos puede extraerse que los aspectos más importantes para los participantes son la mejora de capacidad y enlace de movimientos en A-42; la mejora de accesibilidad a la M-408, especialmente en Polígono; la conexión de Parla a las redes de carreteras por el sur a través de la M-410 y su prolongación; y las mejoras funcionales de reordenación del flujo optimizando el viario. Se considera también de importancia el cierre de la vía de ronda, la conexión con la M-419 a través del PAU 5 y la creación de un área 30/20, de centralidad de la ciudad.

1.5 Mesa 3, movilidad no motorizada y calidad ambiental

Tras exponer las principales conclusiones recogidas en la fase de diagnóstico y las principales estrategias de actuación que plantea el PMUS de Parla, se introdujeron las propuestas en relación a la movilidad no motorizada y la calidad ambiental. Asimismo, a lo largo de la sesión se comentaron otros aspectos correspondientes al vehículo privado, que se encuentran bastante relacionados con la movilidad no motorizada.

Se comentaron propuestas relacionados con los siguientes aspectos:

- Carriles bici: en relación a la buena aceptación que tendría la implantación de una red de carriles radiales y el cierre del propio carril de circunvalación.
- La implantación de aparcamientos para bicicletas en los colegios, zona de la estación de RENFE, Parque Natura,...
- Eliminación de las barreras arquitectónicas para mejorar la funcionalidad de los itinerarios, especialmente para personas con movilidad reducida.
- Conexión ciclista hasta el polígono de Cobo Calleja a través de un recorrido que se dirija hacia el cerro de la Cantueña
- Otros carriles ciclistas desde el hospital de Parla hacia el parque de las Comunidades de España., y posible conexión con los municipios aledaños, siempre y cuando el municipio de destino establezca continuidad del itinerario.
- Creación de ejes peatonales o con prioridad peatonal, donde estén jerarquizados los usos. En relación con este aspecto se comentaron los problemas que había con las terrazas de verano en los ejes que presentan aceras más amplias (como la calle Pinto), que dejan poco espacio al peatón.
- Uso multimodal de los viarios
- La implantación de un sistema público de alquiler de bicicletas.
- Posible utilización del trazado del tranvía por los ciclistas.
- Subsanación de deficiencias comentadas en las mesas de trabajo del 15 de enero en relación con los itinerarios peatonales y ciclistas.
- Fomento de la participación pública en la planificación de infraestructuras previstas por el PMUS. Se valoró la creación de una oficina de la movilidad y la promoción de la participación vecinal.
- Se debatió la necesidad de prever aparcamientos de motorizados disuasorios para reducir los desplazamientos en coche. Se debatió en relación a los aparcamientos

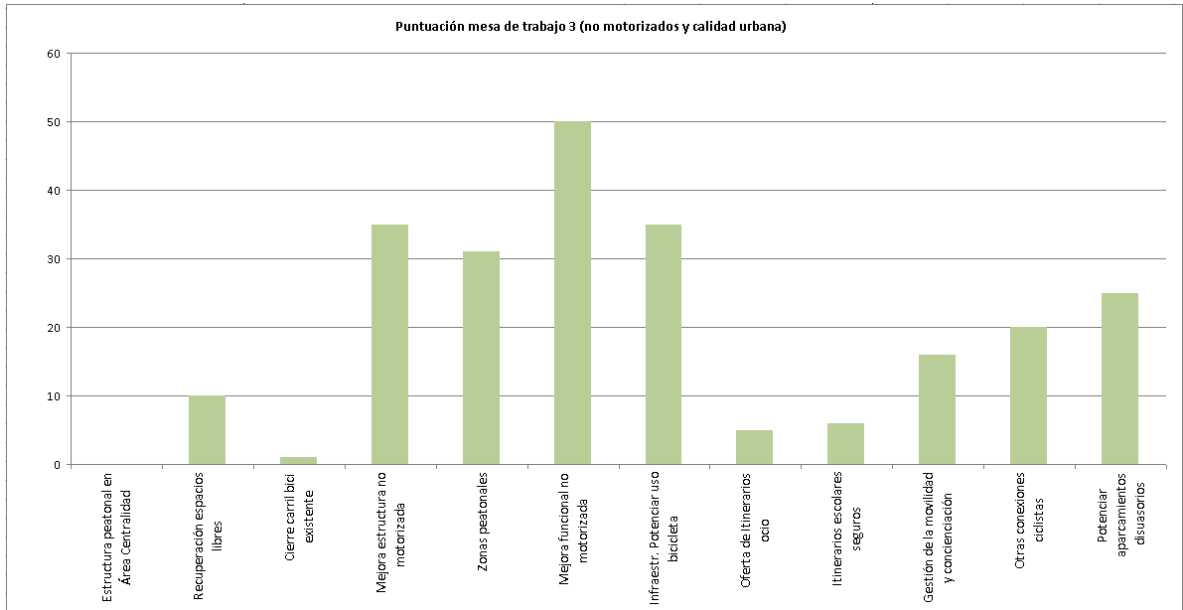
disuasorios alrededor del casco antiguo y la posibilidad de ubicarlos en la zona sur (cerca del hospital) dando acceso hacia el centro con transporte público.

Tras el debate se realizó una votación de las propuestas que cada participante consideró más importantes para la movilidad no motorizada. La votación incluyó las propuestas que salieron del debate en la mesa. Las propuestas recogidas fueron las siguientes:

- Generación de una estructura peatonal y de calidad en el área de centralidad
- Recuperación de espacios libres públicos en zonas de ensanche antiguo
- Cierre del carril bici actual
- Mejora funcional de la estructura de la ciudad para la movilidad no motorizada
- Generación de pequeños ejes comerciales para los peatones
- Mejoras funcionales y de la calidad y transitabilidad de los itinerarios no motorizados
- Infraestructuras para potenciar el uso de la bicicleta
- Mejora de la oferta de itinerarios no motorizados para ocio
- Itinerarios escolares seguros
- Gestión de la movilidad y concienciación
- Otras conexiones ciclistas (propuesta recogida en la mesa)
- Gestión de la oferta de aparcamiento (aunque pertenece a la mesa de vehículo privado tomo cierta importancia en esta mesa)

El resultado de las votaciones es el que aparece en la siguiente gráfica:

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PARLA
Informe II jornadas de participación pública



Resultados de la mesa 3, movilidad no motorizada

Como puede observarse en la gráfica, la mejora funcional de los itinerarios es el aspecto más importante para los participantes de la mesa. También se consideraron importantes las propuestas de mejora de la estructura de itinerarios no motorizados, las medidas de fomento del uso de la bicicleta y las zonas peatonales (donde puede incluirse el establecimiento de la Plataforma única de prioridad peatonal en el casco antiguo). Como se ha comentado anteriormente, la red de aparcamientos disuasorios fue un punto importante a pesar de pertenecer a otra mesa de trabajo. La gestión de la movilidad y la concienciación, a pesar de no ser de las propuestas más votadas, también fue importante en la mesa.

2 INCORPORACIÓN DE LAS PROPUESTAS AL PMUS

Todas las propuestas planteadas en las mesas de trabajo, así como las nuevas propuestas recogidas en estas jornadas, han sido incorporadas en la redacción del PMUS de Parla.

Todas ellas han sido recogidas en la estructura de estrategias planteadas en el PMUS. Las Estrategias son las siguientes:

- I. Disminución de las externalidades causadas por el tráfico privado
- II. Fomentar los viajes no motorizados inter e intradistritos
- III. Fomentar la utilización del transporte colectivo
- IV. Mejorar e impulsar la movilidad sostenible en centros de actividad
- V. Planeamiento sostenible
- VI. Incrementar la comunicación y sensibilización ciudadana en materia de movilidad sostenible