

1 AUTOR/A

Concejal/a: JOSÉ MANUEL CALVO DEL OLMO

Grupo Político: Grupo Mixto

2 ASUNTO

Escrito dirigido a la Secretaría General del Pleno y a la Presidencia de la Comisión Permanente Ordinaria de Medioambiente y Movilidad:

Estimados/as señores/as,

En relación a la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, aprobada inicialmente por la Junta de Gobierno el 20 de agosto de 2021, adjunto remito las enmiendas a dicho texto presentadas por el Grupo Mixto del Ayuntamiento de Madrid. Dado que hoy finaliza el plazo para la presentación de enmiendas por parte de los grupos políticos y dada la suspensión cautelar de este grupo, registro el texto con la condición "ad cautelam", a la espera de conocer la resolución judicial que debe determinar si se levanta o se mantiene la suspensión cautelar.

Agradeciendo de antemano su atención,
Reciban un afectuoso saludo,

3 DOCUMENTACIÓN QUE SE ADJUNTA

Texto de enmiendas firmado mediante certificado electrónico por Dña. Marta Higuera Garrobo (portavoz del GRupo Mixto) y por D. José Manuel Calvo del Olmo (portavoz adjunto del Grupo Mixto).

4 ADJUNTOS DEL FORMULARIO

Nombre	Descripción
210903_enmiendas_texto_DEF_firmado_JMC_MH.pdf	

5 FIRMANTE

En Madrid, a 03 de Septiembre de 2021

Firmado y Recibido por

madrid.es

 **MADRID**

Impreso presentado por CALVO DEL OLMO JOSÉ MANUEL con número de identificación 

PROYECTO DEFINITIVO DE ORDENANZA POR EL QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE 5 DE OCTUBRE DE 2018

Enmiendas del Grupo Mixto del Ayuntamiento de Madrid

Tipo: De modificación

Se propone modificar el nombre “Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro” en todo el articulado de la Ordenanza de Movilidad Sostenible por el de Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección “Madrid Central”.

Tipo: De modificación

Pág. 3:

Modificar en el título IV, el apartado b)

Texto propuesto:

“b) Incrementar la seguridad vial y la necesaria, ordenada y respetuosa convivencia entre los distintos modos de transporte, otorgando una especial atención a la mejora de la seguridad vial en las aceras y zonas peatonales en las que se prohíbe la circulación de vehículos para otorgar una mayor protección a los peatones, especialmente a las personas con movilidad reducida, a las personas con discapacidades o problemas para el desplazamiento funcional, a las personas mayores y a los menores de edad. Se propone también la mejora de la seguridad vial de la movilidad ciclista mediante el desarrollo del Plan Director de Movilidad Ciclista vigente, así como el adecuado mantenimiento y preservación de la infraestructura ciclista existente (carriles bici) construida hasta la fecha por el Ayuntamiento siguiendo las directrices del mencionado Plan. Del mismo modo, se fija como objetivo la seguridad en Vehículos de movilidad personal (VMP) mediante la exigencia del uso de casco por personas menores de dieciocho años en aplicación de los artículos 7.b) y 47 in fine de la LTSV y 39.1 de la LCREM, tal y como ya recogía el texto que aquí se modifica. Todo ello con el objeto de lograr la reducción de la siniestralidad vial, centrándose en los colectivos más vulnerables como los peatones y usuarios de los vehículos citados.

Tipo: De adición

Pág. 4:

Modificar en el título IV, apartado d)

Texto propuesto:

“b) La introducción de medidas regulatorias para favorecer el uso del transporte público colectivo regular de viajeros y su intermodalidad con la movilidad peatonal, ciclista y en VMP, ofreciendo una adecuada variedad de medios de transporte alternativos al vehículo privado que disuadan de su utilización para así reducir progresivamente su peso en el sistema de movilidad de la ciudad de Madrid.

Tipo: Otras (arts. 85.4 R.O.P., según justificación)

Pág. 4:

Corregir en el título IV, apartado a). A continuación del párrafo “En segundo lugar, la modificación tiene por objetivo profundizar en la sostenibilidad medioambiental y energética de la movilidad urbana mediante:” – Falta especificar el año de aprobación del Acuerdo Plenario al que hace referencia.

Tipo: De modificación

Pág. 7:

Modificar y añadir en el título V, apartado b).

Texto propuesto:

“la aprobación de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano en la zona centro de la ciudad mediante la creación de la ZBEDEP “Madrid Central”, que mantenga los principios y objetivos de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, cumpliendo el principio de “no regresividad” recogido en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética;”

Tipo: De adición

Pág. 7:

Añadir en el título V, apartado d).

Texto propuesto:

“d) crear el marco normativo de las futuras ZBEDEP que se crearían, si fuera necesario, mediante modificación de la OMS, para asegurar la protección de la salud y el medio ambiente urbano; estableciendo como prioridad la puesta en funcionamiento de una ordenación permanente de tráfico que permita salvaguardar la protección de la salud pública y del medio ambiente urbano a la mayor brevedad posible en la zona de la ciudad con niveles más elevados de dióxido de nitrógeno, mediante la creación de la ZBEDEP Anillo interior M30, que entraría en vigor en una futura revisión de la Ordenanza de Movilidad Sostenible.

Tipo: de modificación

Págs. 7 y 8

Modificar el título V, el párrafo que comienza con “Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada (...)”

Texto propuesto:

“Partiendo de la base y de la experiencia previa acumulada durante la vigencia de la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central, anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid como consecuencia de determinados defectos formales en su tramitación, y partiendo del principio de “no regresividad” recogido en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, la presente ordenanza crea una nueva ordenación permanente de tráfico orientada igualmente a proteger la salud de las personas y la mejora de la calidad del aire, bajo la forma de ZBEDEP con la denominación Distrito Centro, en la que se satisfacen las necesidades tanto medioambientales como de ordenación del uso del espacio a través de una regulación que conjuga ambos criterios. La ZBEDEP Madrid Central se regula en el artículo 23, la disposición transitoria tercera y el anexo III”

Tipo: De adición

Págs. 8 y 9:

Añadir en el título VI, en el párrafo que comienza con “De esta forma, la reforma adapta el contenido (...)”

Texto propuesto:

“De esta forma, la reforma adapta el contenido de la OMS a la normativa sectorial estatal aprobada desde su entrada en vigor el 24 de octubre de 2018, concretamente al Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (en adelante, RGC) y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (en adelante, RGV), en materia de medidas urbanas de tráfico, así como al Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, y la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética”

Tipo: De modificación

Pág. 15:

Modificar en el Artículo 17. Velocidad, los apartados a) y b)

Texto propuesto:

“Artículo 17. Velocidad. 1. Con carácter general, el límite máximo de velocidad a que podrán circular los vehículos por vías urbanas será el establecido en el Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC). 2. Salvo regulación específica, u ordenación de un determinado límite de velocidad en la vía o tramo de la misma mediante señalización instalada al efecto, el límite máximo de velocidad será:

a) De veinte kilómetros por hora en vías urbanas que dispongan de plataforma única de calzada y acera siempre y cuando existan elementos separadores entre la calzada y la acera. En caso de que no existan, la velocidad será de quince kilómetros por hora.

b) De treinta kilómetros por hora en el carril de la derecha de las vías urbanas de hasta dos carriles por sentido de circulación, sin incluir a efectos del cómputo de carriles aquellos reservados para el uso de transporte público colectivo, bici o VMP. No obstante, cuando estas vías formen parte de la Red Básica de Transportes, se podrá aumentar este límite hasta los cincuenta kilómetros por hora mediante señalización específica, en aplicación de artículo 50.3 del RGC, para fomentar el uso del transporte público colectivo urbano regular de uso general facilitando su mayor velocidad de servicio. Esta limitación se garantizará mediante la adopción de medidas adecuadas de templado de tráfico a través de la modificación de la regulación semafórica, cuando exista, y otras que resulten adecuadas por las características específicas de la vía.

Tipo: De modificación

Pág. 20:

Modificar el título del Artículo 23 y trasladar dicha modificación a toda la Ordenanza

Texto propuesto:

“Artículo 23. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Madrid Central.”

Tipo: De modificación

Pág. 23:

Modificar el Artículo 23, punto 3, e), apdo. 8º

Texto propuesto:

“8.º Las motocicletas, los ciclomotores, y los vehículos de tres ruedas asimilables a ciclomotores o a motocicletas con clasificación ambiental B o C en horario de siete a veintidós horas.”

Tipo: De adición

Pág. 27:

Añadir en el Artículo 25, punto 5, apartado f)

Texto propuesto:

“f) De transporte público colectivo y asistencia al mismo, así como al servicio público del taxi.”

Tipo: De modificación

Pág. 31:

Modificar en el apartado Diecinueve, Artículo 35, puntos 1 y 2

Texto propuesto:

1. Dando cumplimiento a las condiciones de publicidad y de información previstas en este artículo, el órgano municipal competente deberá adoptar, con base en los artículos 7.g), 18 y 21 de la LTSV y los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, medidas extraordinarias y temporales de ordenación del tráfico para proteger la salud pública y el medio ambiente urbano, cuando exista riesgo o se haya producido la superación de los umbrales de alerta o los valores límite establecidos por la LCA y el anexo I del RCA, en cumplimiento de la normativa europea, estatal y autonómica de calidad del aire y de los artículos 39 y 40.4 de la OCAS.

2. Las medidas extraordinarias y temporales de tráfico que deberán adoptarse en los supuestos previstos en el apartado 1, ya sea aisladamente o de forma conjunta y, cuando proceda, coordinadamente con las Administraciones titulares de las vías de acceso a la ciudad, son:"

Tipo: De modificación

Pág. 32:

Modificar el Artículo 35, punto 5, apartados f) y m)

Texto propuesto:

"f) Vehículos de transporte público colectivo y asistencia al mismo, así como el servicio público del taxi."

m) Bicicletas, triciclos, VMP, así como cualquier otro vehículo no motorizado."

Justificación:

En el apartado m) suprimimos los vehículos a motor de ese apartado porque ya estarían recogidos en el apartado k, que dice así: "k) Los vehículos menos contaminantes en función de su categoría de clasificación ambiental."

Tipo: De adición

Págs. 36 y 37, epígrafe Veintiuno, apartado 1., párrafo 2º

Texto propuesto:

"Sin perjuicio de ello, la Junta de Gobierno u órgano en que delegue deberá, durante el horario nocturno, y en su caso diurno, autorizar en determinadas líneas de autobuses que transiten por zonas de baja densidad de población o alejadas de las edificaciones o con una configuración que así lo recomiende por seguridad de los usuarios la parada extraordinaria para la bajada, y en su caso subida, de las personas que así lo soliciten en las condiciones que se determinen en la autorización. Dichas condiciones habrán de fundamentarse en motivos técnicos de seguridad vial y de eficiencia del servicio claramente definidos que limiten la arbitrariedad en la toma de decisiones sobre la conveniencia de estas paradas extraordinarias y que generen un marco de garantías a los usuarios. Estas autorizaciones serán objeto de publicación oficial, de publicación digital en el portal web municipal y de exposición en los autobuses autorizados."

Tipo: De adición

Pág. 39

Añadir en el Artículo 48, 1., el párrafo que comienza diciendo “Con carácter excepcional, los referidos vehículos (...)”

Texto propuesto:

“Con carácter excepcional, los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón, ni en aquellas de elevada intensidad de tránsito peatonal por su carácter estructurante, comercial, de ocio, turístico, histórico, cultural, de acceso a equipamientos o al transporte público colectivo, cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

- a) Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.
- b) Se prohíbe su estacionamiento en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público colectivo y de las reservas para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida
- c) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.
- d) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC.”

Tipo: De modificación

Pág. 39:

Modificar en el Artículo 48, 2., apartados b, epígrafes 1.º, 2.º y 6.º

Texto propuesto:

“2. Los ciclomotores, las motocicletas y los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas se estacionarán dando cumplimiento a las siguientes reglas:

- a) Con carácter preferente, estacionarán en las reservas exclusivas para este tipo de vehículos situadas en banda de estacionamiento y, en su defecto, en el espacio no reservado de la banda de estacionamiento en forma oblicua a la línea de acera y ocupando un máximo de dos metros, de forma que no se impida el acceso a otros vehículos o el paso desde la acera a la calzada.
- b) Excepcionalmente, cuando no sea posible aparcar en la banda de estacionamiento podrán hacerlo sobre aceras si se cumplen todos estos requisitos:

1.º Se trate de calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón, ni en itinerarios peatonales principales, ni en calles de elevada intensidad de tránsito peatonal por su carácter estructurante, comercial, de ocio, turístico, histórico, cultural, de acceso a equipamientos o al transporte público colectivo.

2.º No exista banda de estacionamiento.

3.º No exista señalización específica que lo prohíba.

4.º Se respete, en todo caso, un ancho libre de paso de tres metros. Cuando exista acera-bici el ancho de acera libre de paso se contará desde el límite interior de la acera-bici a la fachada.

5.º Se respete, en todo caso, una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

6.º El estacionamiento se realice, con la siguiente disposición:

1.ª Paralelamente al bordillo coincidiendo con la línea de los soportes para la iluminación del viario y los semáforos que se sitúan entre 0,8 y 1,0 m de la calzada en aceras de ~~menos~~ más de seis metros de ancho.

2.ª Se prohíbe el aparcamiento en semibatería o en ángulo.

c) Se prohíbe el estacionamiento de estos vehículos en los siguientes espacios:

1.º En el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad.

2.º En el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario.

3.º En el ámbito peatonal de las reservas para el estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida.

4.º En el ámbito peatonal de las paradas de taxi.

5.º Sobre tapas de registro o de servicios.

6.º Sobre ampliaciones provisionales de acera.

7.º Zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la señalización.

8.º En el ámbito peatonal de los contenedores de residuos.

d) El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2 y en ningún caso el acceso a la acera se hará sobre la moto y con el motor encendido, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones.”

Tipo: De adición

Pág. 40:

Añadir al final del Artículo 48, el siguiente apartado:

Texto propuesto:

“3. Los ciclomotores, las motocicletas y los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas de alquiler solo podrán estacionar en calzada en las reservas previstas al efecto y debidamente señalizadas. Queda prohibido su estacionamiento en acera y cualquier tipo de espacio peatonal.

Tipo: De supresión

Pág. 52:

Suprimir en el Artículo 75, párrafo 1º

Texto propuesto:

“Artículo 75. Disposiciones técnicas.

En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, ~~bicicletas~~ y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:”

Justificación: Consideramos que este régimen no se aplica a las bicicletas porque son vehículos que necesitan asegurarse y estas reservas no son aptas.

Tipo: De modificación

Modificar el Artículo 87, punto 2

Pág. 54:

Texto propuesto:

“2. El establecimiento de estas reservas se efectuará en función de la demanda, dotación y uso potencial, así como de los objetivos de uso de la bicicleta marcados por el Ayuntamiento en base al Plan Director de Movilidad Ciclista vigente en el momento de la implantación de estos elementos.”

Tipo: De adición

Pág. 73

Añadir en Artículo 201. Reserva de carga y descarga, apdo. 3, a continuación del apartado d), el siguiente apartado:

Texto propuesto:

“e) Se situarán puntos de carga y descarga de mercancías en todos los aparcamientos de titularidad municipal para facilitar así las operaciones de distribución urbana de mercancías “de última milla” mediante vehículos ligeros no contaminantes;”

Tipo: de supresión

Pág. 91:

Suprimir en el apartado Ochenta y nueve, Libro IV, Título I, Capítulo I. Artículo 237, punto 3 el apartado a)

Justificación:

No parece que ese supuesto tenga por qué causar daño al patrimonio público

Tipo: de modificación

Pág. 108,

Modificar la Disposición Transitoria Tercera, punto 3

3. Podrán acceder a la ZBEDEP Madrid Central los vehículos a motor con al menos cuatro ruedas y con MMA superior a tres mil quinientos kilogramos en los casos referidos en el artículo 23.3.d). 6º y en los apartados 1º, 2º, 3º, 6º, 7º, 12º, 13º, 14º del artículo 23.3.e), en los siguientes términos:

a) Los vehículos con clasificación ambiental A: hasta el 31 de diciembre de 2021.

Tipo: De adición

Pág. 110:

Añadir en la Disposición transitoria quinta, párrafo 1º

El Ayuntamiento de Madrid implantará de forma efectiva el SER antes de 31 de diciembre de 2025 en las siguientes zonas, barrios o distritos del AER del anexo I. Para dicha implantación será imprescindible contar con informe previo favorable de la Junta de Distrito correspondiente, así como haber consultado a los vecinos y asociaciones vecinales afectados por cualquiera de los mecanismos recogidos a tal efecto en el Reglamento de Participación del Ayuntamiento de Madrid.

Tipo: De supresión

Pág. 114:

Eliminar la disposición transitoria sexta

Justificación: No le encontramos sentido a que sea la Junta de Gobierno quien apruebe para cada distrito que ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas no puedan aparcar en acera allí donde exista banda de estacionamiento. Tendría que establecerse como norma general y, en todo caso, condicionar las posibles excepciones a la norma en función de criterios técnicos objetivos.

Tipo: De modificación

Págs. 132-133:

Modificar en Anexo III, punto 3, apartado b)

Texto propuesto:

"b) Alta de los vehículos. Una vez se encuentren datos de alta en el sistema de gestión de accesos a ~~DC~~ ZBEEP Madrid Central, las empresas y autónomos podrán dar de alta hasta ~~tres matrículas~~ un máximo de tres matrículas, siempre que estas correspondan a vehículos turismo que cumplan los requisitos ambientales establecidos en el artículo 23 y la disposición transitoria tercera y cuyo acceso a ZBEEP Madrid Central resulte imprescindible para el adecuado desarrollo de su actividad así como que estén dados de alta como vehículos de empresa en el registro correspondiente. La gestión de los permisos deberá realizarse a través de la sede electrónica municipal <https://sede.madrid.es>."

Tipo: De modificación

Pág. 157:

Modificar en Anexo IV, punto 2, apartado b)

Texto propuesto:

"Alta de los vehículos. Una vez se encuentren datos de alta en el sistema de gestión de accesos a Plaza Elíptica, las empresas y autónomos podrán dar de alta la matrícula de un único vehículo turismo con clasificación ambiental A que esté dado de alta como vehículo de empresa en el registro correspondiente cuyo acceso a Plaza Elíptica resulte imprescindible para el adecuado desarrollo de su actividad, y cuya autorización se somete al cumplimiento de los requisitos y obligaciones medioambientales generales, tanto permanentes, del artículo 21 y la disposición transitoria primera como temporales, del artículo 35. La gestión de los permisos deberá realizarse a través de la sede electrónica municipal <https://sede.madrid.es>"

Tipo: de adición

Pág. 187:

Añadir a continuación de la Disposición adicional segunda, una Disposición adicional tercera.

Texto propuesto:

"Disposición adicional tercera. *Movilidad aérea urbana.*

En el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta ordenanza, el Alcalde creará el Consejo de Movilidad Sostenible de Madrid, un órgano de seguimiento, control y evaluación de la Ordenanza así como de las políticas de movilidad que se implementen en la ciudad de Madrid. La composición de dicho órgano estaría integrada por un representante de cada uno de los grupos políticos con representación en el Pleno así como de un comité permanente de expertos, seleccionados a propuesta de los representantes de los grupos. Asimismo, a propuesta de cualquiera de los miembros de este órgano, el Consejo podría invitar a especialistas en una materia concreta para que aportaran su visión al respecto de cualquier cuestión vinculada a las políticas de movilidad. Este órgano se

dotaría también de todos los medios técnicos de análisis que estime convenientes para la evaluación de las medidas y se ocuparía tanto de la gestión de datos como de la elaboración de informes relativos a la eficacia de las medidas adoptadas y, en su caso, de proponer la revisión de la Ordenanza para mejorar su eficacia. Tras su constitución, el Consejo se dotará de un reglamento de funcionamiento que tomaría como referencia el de las mesas temáticas constituidas para la consecución de los Acuerdos de la Villa y, más concretamente, la de Movilidad y Medioambiente.”

Justificación:

Para la obtención de los fondos europeos, los denominados “Next generation funds”, es imprescindible disponer de herramientas de evaluación de la eficacia de las políticas adoptadas en una materia concreta y de medición del impacto en la calidad de vida de las poblaciones a las que van dirigidas. De ahí, que se proponga que Madrid cuente con un organismo que se ocupe específicamente de ello en materia de movilidad sostenible y que facilite la evaluación para profundizar, corregir y mejorar las políticas de movilidad, que tienen tanto impacto en la vida y la salud de la ciudadanía, tal y como se señala expresamente en el preámbulo de esta ordenanza.

Fdo. Marta Higuera Garrobo
Portavoz del Grupo Mixto

Fdo. José Manuel Calvo del Olmo
Portavoz adjunto del Grupo Mixto