

SUGERENCIAS DE IZQUIERDA UNIDA ALCALÁ DE HENARES AL PROYECTO DEL AYUNTAMIENTO DE ALCALÁ DE HENARES PARA LA CREACIÓN DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES EN NUESTRA CIUDAD

Izquierda Unida Alcalá de Henares considera imprescindible tomar medidas para reducir los índices de contaminación y mejora de la calidad del aire que respiramos, finalidad básica de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). Esto redundará en beneficio de la salud de la población, mejorando la calidad y esperanza de vida de los vecinos y vecinas, así como reducirá el calentamiento del propio planeta, si éstas son asumidas como iniciativa global, fundamentalmente en las áreas urbanas de los países más desarrollados.

Aunque el proyecto se refiere a la creación en espacios concretos de Zonas de Bajas Emisiones, para que éstas tengan un éxito que no se base en lo punitivo, es necesario mejorar la movilidad y accesibilidad en el conjunto de la ciudad, por lo que, lógicamente, las propuestas de mejora deben ir más allá de las ZBE. Finalmente, tenemos que tener presente los altos niveles de contaminación, especialmente en partículas PM10 y gases O₃ y NO₂, que solemos sufrir en Alcalá de Henares.

PARTICIPACIÓN

Para que este proceso de implantación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) sea realmente participativo, Izquierda Unida Alcalá de Henares propone que se recupere con fuerza la Mesa de Movilidad, como espacio de información, participación y elaboración colectiva de la institución municipal junto con el tejido asociativo de la ciudad; vecinal, estudiantil, social, sindical, político... y que dicho espacio tenga una frecuencia de reunión, como mínimo, trimestral. Difundir públicamente su convocatoria y asegurar que esta llegue a todo el tejido asociativo de la ciudad.

SUGERENCIAS

- 1.- El proyecto contempla medidas que afectan a todo el casco urbano de la ciudad, incluido el espacio fuera de la ZBE, que tienen una penalización económica para los vehículos según su catalogación. Concretamente, se habla



de que el estacionamiento regulado les salga más caro en cualquier punto de la ciudad. No somos favorables a este tipo de medidas punitivas en toda la ciudad, cuando las mismas pueden ser fácilmente sufragadas por aquellos con alta capacidad económica, y afectan cruelmente a los sectores más empobrecidos de las familias trabajadoras, que no cambian de vehículo pues no tienen capacidad económica para ello. **La mejor manera de reducir la contaminación producida por los vehículos de combustión es fomentar otros modos de transporte no contaminantes o menos contaminantes, fundamentalmente el transporte público.**

2.- Autobús Urbano

- a. **Autobús urbano público gratuito:** Para ofrecer alternativas eficientes, éstas tienen que ser atractivas para los y las ciudadanas. El autobús urbano público con carácter gratuito ya se encuentra en funcionamiento en numerosas ciudades europeas de tamaño medio y situaría a Alcalá a la vanguardia con respecto a gran parte de los municipios españoles.
- b. **Adaptación de paradas:** Es necesario dotar de plataforma a todas aquellas paradas de autobús que no cuentan con ella en la actualidad.
- c. **El aumento de la frecuencia de paso** de los autobuses en diferentes líneas y horarios es una demanda vecinal persistente.

3.- Autobús Interurbano

- a. **Aumento de la frecuencia:** El aumento de la frecuencia de paso, sobre todo en horas punta, es una necesidad demandada desde hace tiempo, fundamentalmente, en las conexiones con Madrid.
- b. **Estación de Autobuses e intercambiador:** Alcalá de Henares es una ciudad que precisa de una estación de autobuses interurbanos desde la que poder acceder al ferrocarril, taxi y autobuses urbanos. Más allá de los anuncios vacíos de contenido que se están produciendo, es necesario concretar ya el lugar en el que se instalará e instar a la Comunidad de Madrid a que la **dote de financiación**, algo que no está contemplado en los presupuestos regionales de 2024.
- c. **Carril bus VAO A-2.** Llevamos años oyendo hablar de esta propuesta. En su momento se anunció que contaba con un presupuesto del Ministerio de



Transportes de 12,5 millones de euros. En los últimos días, se ha hecho pública la formalización del contrato para hacer realidad las obras por casi 11 millones de euros. Sabemos que este es un proyecto en tres fases y que el carril no llegaría a Alcalá de Henares hasta su segunda fase. Entendemos que debemos **apremiar** el inicio de su construcción y estar vigilantes para que no sufra retrasos.

4.- Ferrocarril

Estaciones adaptadas. Las estaciones de ferrocarril denominadas “Alcalá de Henares” y “Alcalá Universidad”, siguen sin estar adaptadas a las necesidades de los vecinos con movilidad reducida. Esperamos que tras las obras de la estación de Alcalá de Henares esta carencia sea subsanada, pero seguiremos sin tener acceso peatonal norte a esta estación. Izquierda Unida, primera organización política local en solicitar este acceso norte, sigue exigiendo que esta obra contemple que sea cubierta esta necesidad. Proponemos, como hemos hecho muchas veces, que se realicen las necesarias **actuaciones en ambas estaciones para hacerlas accesibles a las personas con movilidad reducida.**

5.- Movilidad peatonal

- a. **Diversidad funcional:** Los problemas de movilidad para las personas con diversidad funcional no son específicos de un barrio concreto. Toda la ciudad presenta múltiples puntos en los que se vulnera la normativa y que representan barreras para las personas con diversidad funcional. Izquierda Unida propone que se elabore un **mapa de todos los puntos de la ciudad donde no se respeta la normativa** para asegurar la accesibilidad y la movilidad de las personas con diversidad funcional y acometer un plan integral para hacer las obras pertinentes para su subsanación, contando con el presupuesto necesario y un calendario de realización.
- b. **Anillo verde.** Izquierda Unida Alcalá propone la creación de un Anillo Verde, **peatonal y ciclista**, tomando como referencia los anillos verdes de ciudades como Madrid, Vitoria y Bilbao. De hecho, llevamos esta propuesta a Pleno en octubre de 2020 pero fue incomprensiblemente rechazada cuando puede ser muy útil y es muy demandada por los vecinos. En los



últimos meses ha surgido la propuesta vecinal denominada Plataforma 1 Millón de Árboles que, anteponiendo la plantación de árboles en nuestra ciudad, plantea un itinerario circular arbolado para peatones, ciclistas, paseos a caballo..., iniciativa que es totalmente compatible y tiene grandes similitudes con nuestra propuesta.

Este tipo de caminos pueden ser de uso compartido para peatones y ciclistas o estar claramente delimitada la separación para unos y otros. El itinerario puede estar pavimentado o ser de tierra. Asimismo, a lo largo del recorrido es común la instalación de espacios de descanso provistos de fuentes de agua, bancos, mesas, aparcabicis, así como paneles del itinerario y señalizaciones que hagan sencillo trazar la totalidad del anillo verde.

Los anillos verdes suelen interconectarse con **itinerarios radiales similares** que permiten desplazarse al centro de la localidad o a barrios que queden en el exterior del anillo verde, así como a polígonos industriales, universidades, hospitales u otros lugares de interés, convirtiéndose así en espacios no sólo destinados a realizar ejercicio físico sino en viales para la movilidad por medios no contaminantes.

Los anillos verdes representan un nuevo equipamiento para la ciudad en los que se ubican, otorgándola de una dotación de ocio saludable y de movilidad sostenible. El cambio climático y reducir la contaminación atmosférica son buenos motivos para optar por una movilidad no contaminante, además de aprovechar el tiempo que dedicamos a los desplazamientos para hacer ejercicio físico.

Para un proyecto de estas características es fundamental la participación vecinal y de los movimientos sociales, contando con el asesoramiento técnico municipal, partiendo siempre de la premisa de que este proyecto no puede ni debe pavimentar espacios naturales ni destruir arbolado para su realización.

- c. **Conexión peatonal y ciclista del barrio de El Olivar con el resto de la ciudad.** Este barrio se construyó sin atender a sus necesidades dotacionales y desconectado del resto de Alcalá de Henares, algo que sus vecinos y vecinas continúan sufriendo. Por ello, proponemos que se contemple la **conexión en condiciones óptimas para peatones y ciclistas**

del barrio de El Olivar con el de IVIASA, con el que limita al Sur, y con el barrio de Espartales, con el que limita al Este.

- d. **Acceso peatonal y ciclista al Parque de Los Cerros.** El acceso peatonal y ciclista al Parque de Los Cerros por su entrada en la carretera del Gurugú no está acondicionado y es peligroso. Esta circunstancia es un problema recurrente, cuya solución es ampliamente demandada y que ha pasado por el Pleno Municipal en diferentes ocasiones sin que en la realidad se haya hecho nada por darle solución. Izquierda Unida Alcalá ha presentado esta propuesta en repetidas ocasiones y en foros diversos, y todo sigue igual.
- e. **Puentes sobre las vías de ferrocarril y soterramiento de las vías.** La ciudad de Alcalá de Henares sufre la fractura física que representa la vía ferroviaria que cruza la ciudad de Oeste a Este. En la actualidad se cuenta con diferentes pasarelas y túneles que resultan **insuficientes para favorecer la movilidad**. Urge tomar medidas que hagan más permeable el tránsito de vecinos entre el Norte y el Sur de la ciudad.

Como medidas a tomar a corto plazo, proponemos aumentar el número de pasarelas, generando una nueva que enlace los barrios de La Garena y la Gal. Y mejorar las existentes, las cuales están viejas y deterioradas, especialmente las ubicadas a la altura del barrio de Forjas y carretera de Meco. A medio plazo, no descartamos el soterramiento de las vías. Esta medida se ha convertido en realidad en otras localidades y representaría una mejora cualitativa sustancial en la movilidad de nuestra ciudad.

- f. **Calles escolares e itinerarios seguros.** Es fundamental facilitar la movilidad peatonal segura en los entornos de los centros educativos. Por ello, Izquierda Unida Alcalá lleva años proponiendo que se limite la velocidad o peatonalizar los viales necesarios para asegurar estos desplazamientos que diariamente realizan miles de estudiantes.

6.- Movilidad en bicicleta y patinetes

En los últimos años se han eliminado carriles bici en Alcalá de Henares y se han generado carriles VPO Carriles 30.



- a. **Generar una red de carriles bici.** Los carriles bici son **compatibles** con los carriles 30. No es necesario elegir entre unos u otros, según sea la calle o el lugar concreto se puede optar por una u otra opción. La ciudad de Berlín es un buen ejemplo de ello.
- b. **Aparcamientos seguros para bicicletas.** En otras ciudades se han instalado aparcamientos seguros de bicicletas. Estas instalaciones ubicadas en centros de estudio, estaciones de ferrocarril y autobuses contribuyen a **fomentar el uso de la bicicleta.**
- c. **Patinetes eléctricos y VMP.** Todos los servicios de alquiler de VMP, ya sean patinetes o bicicletas, deben contar con un sistema de estacionamientos con anclaje del vehículo, que imposibiliten que estos vehículos acaben abandonados en cualquier lugar de la ciudad como ocurre hasta ahora.

7.- Vehículos eléctricos.

- a. **Puntos de recarga eléctrica:** Nos consta que el ayuntamiento contempla construir puntos de recarga de vehículos eléctricos. Entendemos que se deben hacer realidad lo antes posible, pues la normativa europea y la industria de la automoción han tomado un camino sin vuelta atrás y este tipo de vehículos pasarán a ser la mayoría en pocos años.
- b. **Aumentar la electrificación del parque de vehículos:** CRTM, parque de servicios, policía local, autobuses...

8.- Plan General de Ordenación Urbana

El Avance del Plan General de Ordenación Urbana, aprobado en Pleno el pasado mes de julio de 2020, y al que solo se opuso nuestro concejal, es totalmente incompatible con cualquier objetivo de reducción de emisiones. El plantear construir viales y urbanizar 260 hectáreas de suelo natural protegido ZEPA, que forma parte de la Red Natura 2000, es absolutamente incompatible con la defensa del territorio y de su equilibrio medioambiental. El Avance actual desoye las reivindicaciones vecinales, por lo que es necesario su retirada para iniciar un nuevo proceso basado en el consenso y el diálogo.