

INFORME DE CONTESTACIÓN EN EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

1.- Sobre los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.

1.1. *La actualización de la ordenanza.*

Propuesta.

- *Sí. Estoy de acuerdo.*

Poner como zona ORA, la calle Julián Baena de Castro, ya he hecho varios escritos al ayuntamiento por este motivo, ya que es una calle que no está regulada e infinidad de vecinos de otras zonas vienen a aparcar aquí, convirtiendo la zona en un aparcamiento de furgonetas de empresas, y coches súper antiguos de gente que no vive en la zona y los utiliza para guardar sitios, o que no mueven en meses, y empresas de compra y venta de vehículos que los aparcan aquí, y talleres cercanos que no aparcan un vehículo, hay veces que tienen cuatro o cinco.

En relación con esta petición, hemos de indicar que en el nuevo texto se incluyen todas las calles de lo que denominamos la “Alcobendas central”, conjunto de calles incluidas en el perímetro de la Avda. de España, Paseo de la Chopera y Bulevar Salvador Allende. Dicho esto, la calle Julián Baena de Castro está incluida en dicho listado.

- *Me parece muy necesaria.*

Extender indiscriminadamente la ORA en el soto supone evitar la solución de la movilidad y complicar a los ciudadanos de la zona residencial su entorno en base a un mal análisis de las actuaciones. Intercambiadores y parkings disuasorios son soluciones. Por poner un símil ante una gotera la solución no es pintar la zona de la humedad ni pintar toda la casa, ni el edificio, la solución es reparar la filtración.

Consideramos que la extensión de la Zona ORA en el Soto es, además de una demanda vecinal, una medida lógica que pretende dar una mejor calidad de vida a sus vecinos.

Los motivos que provocan la utilización de los estacionamientos en superficie por terceros son el resultado de la concurrencia de intereses y derechos legítimos de todos los ciudadanos, La obligación del Ayuntamiento es buscar un equilibrio entre ellos, y en este caso viene dado por la regulación de los espacios y los estacionamientos.

En el Plan Integral de Movilidad de Alcobendas (PIMA) se hacen propuestas para la mejora de los intercambiadores –y en general de toda la red de transporte en autobús urbano-, y también se mencionan varios proyectos para la construcción de estacionamientos disuasorios.

1.2. Las mejoras y adaptación de la normativa a las necesidades de la ciudad.

Propuesta.

- *Reservar plazas de aparcamiento exclusivas para los vecinos.*

Me parece bien siempre y cuando el precio para no residentes disuada de abusar y lleve a utilizar estas plazas antes que las de los parkings existentes que son de pago. Y se debería presionar a las empresas para que aprovechen sus propios parkings en lugar de dejar plazas vacías porque solo tienen acceso los directivos.

Los estacionamientos para residentes (VERDES) no tienen el carácter de exclusividad, pero su gestión (oferta-demanda-precio) nos ha demostrado que son eficaces para obtener una posibilidad de estacionamiento muy alta para los vecinos en las calles en las que tal regulación se establece.

Los precios para las zonas de rotación han de tener un equilibrio con la oferta privada.

En cuanto a los estacionamientos de empresas, al entrar en el ámbito privado no podemos organizar directamente su gestión, si bien se seguirán manteniendo las reuniones con empresas y con AICA para optimizar dichos recursos.

- *Ante esto, propongo la ampliación de la zona verde (residentes) en la calle Capitán Francisco Sánchez mínimo hasta la calle de la Cruz, es decir, incluyendo el número 19. Lo planteo como una nueva necesidad que ha surgido desde que comenzamos a habitar el bloque de 44 viviendas situadas en el número 19. Se trata de una zona complicada para encontrar aparcamiento y nos vemos perjudicados al no poder acceder a la tarjeta de residentes para poder aparcar en las plazas verdes que hay en las cercanías de nuestro edificio. Tengan en cuenta que un lado de la finca está situada en la calle Empecinado, la cual sí es zona verde, al igual que los números anteriores al nuestro de la calle Capitán Francisco Sánchez.*

En relación con esta petición, hemos de indicar que en el nuevo texto se incluyen todas las calles de lo que denominamos la "Alcobendas central", conjunto de calles incluidas en el perímetro de la Avda. de España, Paseo de la Chopera y Bulevar Salvador Allende. Dicho esto, la calle la Cruz está incluida en dicho listado.

1.3. La creación de la Zona Naranja.

Propuesta.

- *Solo en el Arroyo de la Vega*

Bien mientras no se implante en Urbanizaciones.

No está contemplada su implantación ni en el Soto, ni en La Moraleja ni en el Encinar (El Arroyo de la Vega forma parte del Distrito Urbanizaciones).

1.4. Adecuar nuevos horarios a la actividad empresarial de zonas específicas.

Propuesta.

- *Sí. Pero solo en el Arroyo de la Vega.*

Perfecto.

2.- Sobre los objetivos de la norma

2.1. Objetivos de la norma.

Propuesta.

- *Que los residentes puedan aparcar en las calles donde vivan.*

Esa es la finalidad que persigue la zona regulada, en concreto las PLAZAS VERDES.

- *Facilitar a los no residentes aparcamiento en parking privados.*

Ya existe una buena oferta en Alcobendas, que será ampliada con la puesta en marcha del Plan PIMA, en el que se plantea la construcción de infraestructuras dedicadas al estacionamiento de vehículos, tanto para vecinos, como de trabajadores de empresas.

- *Devolver calidad de vida a los residentes, que nos hemos transformado en un parking gratuito para las empresas.*

La protección del residente en un objetivo en este tipo de regulaciones, en las que por un precio muy módico se puede adquirir la tarjeta de residente. Los precios para foráneos se encarecen respecto a los de alta rotación (plazas azules) precisamente para que sean una oferta poco atractiva.

3.- Sobre las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias

3.1. Posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

Propuesta.

- *Bonificación, o incluso gratuidad en zona ORA, para vehículos eco y eléctricos, conjugando promoción de menor contaminación atmosférica y acústica, tal y como ya se hace en Madrid capital.*

El vehículo eléctrico e híbrido ha estado exento de pago hasta ahora. Su extensión en el mercado era muy pequeña hace unos años, y la promoción y el apoyo a este tipo de energías no contaminantes motivaron la gratuidad del uso de las zonas reguladas para ellos.

Hoy día la implantación de los vehículos eléctricos e híbridos es tal, que ya empieza a ser elevada en ciertos puntos de la ciudad, lo cual requiere de un nuevo planteamiento. Es por ese motivo que se ha equilibrado el uso y los beneficios de este tipo de vehículos, permitiéndoles estacionar a un precio mucho más reducido que al resto de vehículos más contaminantes, pero no de forma gratuita como se venía haciendo hasta ahora.

- *Parkings disuasorios e intercambiadores.*

En el Plan Integral de Movilidad de Alcobendas (PIMA) se hacen propuestas para la mejora de los intercambiadores –y en general de toda la red de transporte en autobús urbano-, y también se mencionan varios proyectos para la construcción de estacionamientos disuasorios.

Alcobendas, a 29 de junio de 2020.

Fdo. Andreu Agutí Angelats.

Subdirección de Seguridad.