

El Grupo Municipal 'Cuenca, En Marcha!', al amparo de lo establecido en el art. 97.3 RD 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales y en correspondencia con el art. 52 del Reglamento Orgánico Municipal del Exmo. Ayuntamiento de Cuenca, presenta para que el Pleno en su convocatoria ordinaria de 28 de mayo de 2020 someta a su debate y aprobación la siguiente,

MOCIÓN PARA EMPRENDER MEDIDAS DE URGENCIA EN LA MOVILIDAD URBANA POR EL COVID19

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

PRIMERO. - Ningún conquinense, ni siquiera los ediles del Ayuntamiento de Cuenca, éramos conscientes de que tan sólo unas semanas después de aprobarse nuestra moción para la revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y las zonas de estacionamiento regulado de forma participativa, esta iba a ser tan necesaria como ahora. No sólo por los abusos del servicio de la ORA con los usuarios y trabajadores, sino también por el modo en que nos moveremos a partir de ahora.

La crisis social, económica y sanitaria que ha abierto el coronavirus también tiene su repercusión en la nueva movilidad urbana que nace tras la pandemia. No podemos negar que la crisis del COVID19 es una crisis urbana, que ha puesto en jaque la forma que teníamos de movernos y que, necesariamente, nos obliga a acometer profundas reformas en el sistema, dejando atrás los malos hábitos del pasado. La realidad es que, aunque la primera piedra se pusiera en el Pleno ordinario de enero, es un largo camino que se debe impulsar ya, pero mientras es de extrema necesidad y urgencia implementar medidas en el plano de la movilidad que aseguren la salud pública.

SEGUNDO. - Si algo hemos aprendido de esta crisis es que la salud ciudadana y la movilidad urbana medioambientalmente sostenible son un binomio inseparable. Y más en una ciudad como la nuestra. Cuenca tiene las características perfectas para impulsar una movilidad de carácter peatonal. De hecho, aunque el tráfico se ha intensificado en estos últimos días de desescalada, mayores son los flujos peatonales que en algunos casos colapsan determinadas vías públicas. Sin ir más lejos, a partir de las 20:00 horas, zonas como la Ronda Oeste están masificadas de paseantes y corredores. Otras vías, como la calle Colón, Ramón y Cajal, Jorge Torner, Hurtado Mendoza, Avenida República Argentina, Poeta Diego Jesús Jiménez o el camino Cañete, se colapsan fácilmente porque literalmente, sólo caben una o dos personas

a la vez. Estas circunstancias se traducen en una complejidad enorme para mantener la distancia social de dos metros, obligándonos a ampliar aceras y peatonalizar calles.

En suma, la movilidad peatonal debe ser prioritaria, el peatón debe ser la base de la pirámide de la nueva movilidad urbana. El coche, lejos de pensar que es un aliado en la lucha para evitar los contagios por el COVID19, es un verdadero peligro por el aumento de los niveles de contaminación del aire (en España bajó un 64 % de media las emisiones en dióxido de nitrógeno durante la primera semana de confinamiento, según el Centro de Tecnologías Físicas la Universidad Politécnica de Valencia (UPV)). Según ha publicado recientemente El País [[aquí puedes ver la noticia](#)], ahora mismo se están realizando estudios para comprobar la virulencia del COVID19 en zonas con altos niveles de contaminación atmosférica, que en un principio pudiera ser mayor; aunque ya todos sabíamos que la calidad del aire incide directamente en la salud pública. El uso del coche no puede ser un competidor contra la preferencia del caminar en la lucha contra el COVID19. Junto con la ampliación de aceras y peatonalización de calles, es trascendental redistribuir el tráfico.

TERCERO. – La prioridad peatonal frente al uso del vehículo privado a motor significa que, más allá de potenciar vías seguras y ampliar aceras como tácticas urgentes, se deben instruir nuevas medidas que calmen el tráfico a motor. Nadie puede dudar que el uso de la bicicleta debe intensificarse, la mayor parte de Cuenca permite la movilidad de esta forma si se salvan algunos obstáculos y desniveles.

La inclusión de Cuenca en la Red de Ciudades por la Bicicleta se tiene que demostrar más allá del pago de una cuota y la publicación de este hecho en prensa. Es urgente tomar medidas para fomentar el uso de la bicicleta como medio seguro y sostenible de transporte en la Cuenca postcovid. La bicicleta es un vehículo que permite el distanciamiento social y descongestiona el tráfico a motor. Pero para su intensificación es vital a corto plazo establecer espacios compartidos de convivencia coches-bicicletas o peatones-bicicletas, e instalar sistemas de alquiler de bicis eléctricas. A medio y largo plazo, se tendrán que mejorar los carriles bici existentes y crear otros nuevos a lo largo de la ciudad.

CUARTO. – Junto con la bicicleta, el transporte urbano es un gran aliado en la nueva movilidad urbana de Cuenca, con las preceptivas condiciones de seguridad no nos puede dar miedo su uso. Si bien, los conqueses en general sabemos que la actual distribución de las líneas precisa de un rediseño. La conclusión del actual contrato de concesión del servicio en los próximos meses nos obliga a repensar nuestro sistema de transporte colectivo de viajeros, así como analizar la gestión

realizada hasta ahora y la próxima que habrá. Este es un debate que momentáneamente puede quedar parado pero del que tampoco nos olvidamos.

Ahora, las medidas urgentes pasan por aumentar las frecuencias, reforzando las horas punta. La finalidad de estas decisiones es redistribuir el flujo de viajeros en varios autobuses, evitando concentrarlos a todos en el mismo vehículo. Debemos aprovechar que durante el estado de alarma las frecuencias se han reducido a un bus por hora y línea, generalmente. Lo que ha ocasionado que la empresa concesionaria tuviera que realizar un ERTE, a la vez que cobraba la totalidad del importe por sus servicios. La reducción de kilómetros, de horarios y frecuencias y el despido temporal de trabajadores tiene que ser compensado ahora, no sólo volviendo a las frecuencias normales, sino aumentándolas y recuperando antiguas líneas suprimidas así como creando otras, como los buses lanzadera al Casco Antiguo.

QUINTO. - En suma, la movilidad urbana sostenible busca propiciar un cambio en el modelo actual de movilidad, haciéndolo más eficiente y sostenible. Y esta cuestión se ha convertido en una condición indispensable para superar la crisis urbana provocada por el COVID19. Es vital acometer urgentemente un conjunto de actuaciones con el objetivo de implantar formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público), a la vez que preservamos la salud, defendemos el medio ambiente, cumplimos con las nuevas normas sociales y potenciemos el crecimiento económico local.

En base a lo expuesto,

ACORDAMOS:

PRIMERO. - Que debido a la urgencia de la crisis urbana por el COVID19, la Junta de Gobierno Local abra los expedientes pertinentes y comience los trámites con los que dar cumplimiento a la moción aprobada el 30 de enero de 2020, para la revisión del Plan de Movilidad Urbana sostenible y las zonas de estacionamiento regulado de forma participativa.

SEGUNDO. - Que dentro de las tácticas urgentes para la nueva movilidad urbana por el COVID19 y, tras el preceptivo diálogo con las asociaciones vecinales, de ecologistas, de madres y padres, de urbanismo y movilidad y otras interesadas, se acometan de manera urgente las siguientes medidas. La implantación de estas quedará vinculada a lo que dictaminen los técnicos municipales competentes, quienes determinarán el grado e informarán del tiempo de su implantación, que deberá ser el más breve posible.

Las decisiones en materia de nueva movilidad urbana a establecer son:

- Declarar la preferencia exclusiva peatonal del Casco Antiguo durante los fines de semana, limitando el tráfico rodado de vehículos privados a residentes y comerciantes. La medida se puede completar implantando un sistema de buses lanzaderas desde el centro urbano.
- Restringir la circulación de vehículos a motor desde las 20:00 horas en algunos tramos de la Ronda Oeste, a fin de aumentar el espacio para el amplio flujo de viandantes que hay los fines de semana. Alguno de estos tramos, por ejemplo, pueden ir desde la rotonda en honor de las víctimas del terrorismo hasta la rotonda de acceso al barrio Fuente del Oro.
- Aumentar la anchura de las aceras en calles céntricas, especialmente en aquellas con continua frecuencia de viandantes y donde el tramo peatonal sea estrecho. A modo de ejemplo, esta propuesta se puede implantar eliminando plazas de aparcamiento en calles tales como Colón, Ramón y Cajal, algunos tramos del Parque San Julián y Plaza de España, Hurtado Mendoza, Avenida República Argentina, Poeta Diego Jesús Jiménez, Julio Larrañaga, Jorge Torner, o el camino Cañete.
- Ampliación de los horarios y frecuencias del transporte urbano colectivo de viajeros, con el fin de dispersar la concentración de usuarios en un mismo vehículo.
- Estudiar las zonas donde se puedan impulsar espacios compartidos vehículos-peatón.
- Estudiar otras calles que pudieran ser objeto de peatonalización, como por ejemplo la calle Mateo Miguel Ayllón.
- Estudiar la redistribución del tráfico rodado y el sentido de los carriles en el centro urbano.
- Instalar un sistema de alquiler de bicicletas eléctrico con varios puntos de recogida distribuidos por la ciudad.
- Instalar nuevos aparcamientos de bicicletas y renovar los existentes que se encuentren deteriorados.
- Realizar una campaña de promoción institucional para incentivar el uso de la bicicleta y el biciregistro (que ya debería estar en marcha).

Firmado en Cuenca, a 21 de mayo de 2020.



Fdo.: María Ángeles García Jiménez.
Portavoz del Grupo Municipal 'Cuenca, En Marcha!'

FECHA DE FIRMA: 21/05/2020
HASH DEL CERTIFICADO: E98ECC414D86452AE35409ACD23F34A27BDBD28E

PUESTO DE TRABAJO:
Sello de Organo

NOMBRE:
Ayuntamiento de Cuenca