EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ZAMORA

AYUNTAMIENTO DE ZAMORA

En la Sala de Comisiones, sita en la Casa Consistorial de la Ciudad de Zamora, siendo las dieciocho horas del día veintidós de junio de dos mil dieciséis, bajo la PRESIDENCIA de D. Antidio Fagúndez Campo, y con la asistencia de los siguientes señores:

VICEPRESIDENTE: D. Miguel Ángel Viñas García.

VOCALES: D. Manuel Alesander Alonso Escribano, Dª. Mª. José González Torijano, D. Luis Javier Ratón Rodríguez, D. Armando González Fuentes, D. José Luis González Prada, Dª. Mª. Reyes Merchán González, Dª. Mª. Cruz Lucas Crespo.

Asistida por la Sra. Secretaria de la Comisión, Dª. Mercedes Lorenzo Riesco, se reunió la Comisión Informativa de Seguridad Ciudadana, para celebrar la sesión extraordinaria convocada para este día y emitió el siguiente

DICTAMEN

PROPUESTA DEL SR. CONCEJAL DELEGADO DE POLICÍA, BOMBEROS, PROTECCIÓN CIUDADANA, MOVILIDAD Y PROTECCIÓN CIVIL, DE RESOLUCIÓN DE ALEGACIONES Y APROBACIÓN DEFINITIVA DE UN PLAN DE MOVILIDAD URBNA SOSTENIBLE PARA EL MUNICIPIO DE ZAMORA.

Conocido el contenido del expediente y concluido el debate se somete a votación la propuesta de resolución, obteniéndose el siguiente resultado:

- VOTOS AFIRMATIVOS: 6 (IUCyL, PSOE, C´s Y CONCEJALA NO ADSCRITA)
- VOTOS NEGATIVOS: 3 (P.P.)
- ABSTENCIONES: 0

Y la Comisión, por mayoría absoluta de los señores asistentes con derecho a voto, que reviste mayoría absoluta de su composición legal dictamina someter al Pleno de este Excmo. Ayuntamiento la adopción del siguiente acuerdo:

1.- <u>ALEGACIONES FORMULADAS POR LA ASOCIACIÓN DE VECINOS DEL SIGLO XXI.</u>

Incrementar las frecuencias del autobús urbano línea 3 hacia el centro:

Actualmente el contrato con la concesionaria del servicio SEMURA BUS, S.L. se encuentra en vigor, por lo que se recomienda una modificación del mismo con la finalidad de incluir esta actuación, dado que a la luz de los datos recogidos, la

percepción de los usuarios de esta línea es mala, entre otras razones porque es una línea excesivamente larga y con frecuencias insuficientes.

En relación a la propuesta recogida en el Plan de actuación sectorial sobre el transporte público cabe reseñar que dicha propuesta, que no encarecería el coste del contrato, recoge incorporar el servicio a Carrascal en algunas de las frecuencias de las líneas 2 y 7, quedando libre el vehículo 8 para dar apoyo a otras líneas con frecuencias escasas (como puede ser la línea 3). En cualquier caso, esta propuesta tendría que valorarse igualmente en la modificación del contrato. No obstante, hay que tener en cuenta lo informado por el Sr. Jefe de la Policía Municipal en el documento de fecha 17 de junio de 2016 a este respecto.

Se recomienda que se tenga en cuenta esta alegación en una futura modificación del CONTRATO DE GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO MUNICIPAL DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO DE VIAJEROS EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE ZAMORA

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

Incluir el barrio del Siglo XXI en la red de carril bici de Zamora:

Se propone incluir el barrio Siglo XXI en la red de itinerarios ciclistas de la ciudad, con el trazado que se detalla en el informe de la empresa.

Por lo expuesto, SE PROPONE ESTIMAR LA ALEGACIÓN en los términos referidos.

Incluir la construcción de aceras y farolas desde la carretera de Villalpando hasta la Avda. Príncipe de Asturias, a través del paso elevado de Las Llamas:

Las actuaciones sobre el paso elevado de Las Llamas es competencia del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Sería recomendable que el Ayuntamiento solicitara a ADIF que adopte medidas en este sentido.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

2.- ALEGACIONES FORMULADAS POR EL GRUPO DE TRABAJO MUNICIPALISTA DEL CÍRCULO PODEMOS ZAMORA-CENTRO.

Durante el proceso de elaboración del Plan de Movilidad Urbana sostenible de la ciudad de Zamora, la participación ciudadana ha estado presente dando comienzo con la fase de diagnóstico, a través de entrevistas y reuniones con agentes sociales, instituciones y organizaciones, con el objetivo de informar sobre la puesta en marcha del proyecto, así como invitar a todos los asistentes a que formularan aportaciones

relacionadas con el Plan. En dichas reuniones, se debatió sobre los temas que afectan a la movilidad en la ciudad y se propusieron líneas de actuación.

Se ha contactado con distintos colectivos de diferentes modos (vía telefónica y a través del e-mail dispuesto por el Ayuntamiento para la elaboración de PMUS, pmusamora.es):

- A sugerencia del Servicio de Barrios del Excmo. Ayuntamiento de Zamora.
- Por iniciativa del equipo redactor del PMUS.
- Por iniciativa de los propios colectivos implicados (siendo ellos los que han contactado, bien con los representantes municipales o bien con el equipo redactor) para participar en las reuniones y hacer sus aportaciones.

Las diferentes reuniones informativas y de recogida de aportaciones mantenidas figuran en el informe elaborado por la empresa al respecto, así como copia de las aportaciones remitidas por cada uno de los colectivos.

Hasta aquí figura la relación detallada de las actuaciones realizadas al objeto de informar e incentivar la participación durante la elaboración del PMUS.

Pero es a partir del conocimiento del documento redactado del PMUS donde comienzan las actuaciones principales de participación ciudadana.

El organismo que realizará el Plan de Seguimiento del PMUS será la "Comisión de Seguimiento" propuesta en el apartado 3.7 del documento de propuestas del PMUS.

...

La Comisión Técnica de seguimiento del PMUS estaría compuesta por:

- *Representantes técnicos y políticos del Ayuntamiento*
- *Técnicos especialistas según necesidades*
- *Representantes de otras administraciones en materia de movilidad*

...las funciones de la Comisión de Seguimiento serán las siguientes:

- *Vigilar el desarrollo general del PMUS y proceder a la revisión y actualización del mismo tras los primeros dos años de ejecución.*
- *Realizar informes anuales sobre el desarrollo del PMUS, para validar las acciones emprendidas y proporcionar las bases que permitan adaptar el PMUS a lo largo del tiempo.*
- *Preparar las condiciones técnicas para los Pliegos de Bases de los concursos para contratación de proyectos.*
- *Asegurar el mantenimiento de las vías de comunicación y participación, tanto permanente como puntual.*

Es en este último punto donde se recoge que la participación ciudadana seguirá como parte inherente en el desarrollo del plan.

Se establecerán los mecanismos necesarios una vez constituida la Comisión, para lo cual se contará con la participación de técnicos expertos en la materia. La participación ciudadana se podrá canalizar a través del Servicio de Barrios o a través de Agentes de Desarrollo Local.

Es voluntad de este Ayuntamiento que se haga visible la participación directa de colectivos de personas con discapacidad, pues entiende que sin esta el desarrollo del plan no sería eficiente tanto en cuanto este plan se concibe como herramienta de planificación hacia una movilidad sostenible que beneficie a la totalidad de la ciudadanía, con especial atención a los colectivos más vulnerables.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

3.- ALEGACIONES FORMULADAS POR LA ASOCIACIÓN DE VECINOS DE LOS BLOQUES.

Apartado 3.3. Plan de actuación sectorial sobre el viario. Medidas a corto plazo

Como medida para mejorar la seguridad vial se propone la elevación del paso para peatones en la Avda. Príncipe de Asturias, cruce con C/ Alonso de Mercadillo.

Igualmente se recomienda el establecimiento de medidas de calmado de tráfico en las inmediaciones del cruce del Camino Las Llamas con la C/ Miguel de Unamuno (en la zona por debajo de las instalaciones de la Dirección General de Tráfico, en lugar de bandas reductoras de velocidad cuya tendencia es a ser eliminadas.

Estas medidas de calmado de tráfico contribuirían, además de al aumento de la seguridad vial anteriormente mencionado, a mejorar la accesibilidad para personas de movilidad reducida en el cruce de la Avda. Príncipe de Asturias con C/ Alonso de Mercadillo.

Matiza el Sr. Jefe de la Policía Municipal en su informe al respecto que la creación o configuración de pasos de peatones son actuaciones puntuales incardinadas dentro de la labor de ordenación y regulación que si bien siempre tienen su trascendencia, se entiende no constituye un aspecto trascendental que deba recogerse expresamente en el documento, y que está más en consonancia con los informes técnicos que, de forma cotidiana, se emiten desde los distintos servicios municipales competentes en la materia.

Por lo expuesto, SE PROPONE ESTIMAR LA ALEGACIÓN en los términos referidos.

AYUNTAMIENTO DE ZAMORA

Apartado 3.5. Plan de actuación sectorial sobre el aparcamiento. Acciones a medio plazo.

Esta alegación carece de entidad pues fue eliminado del apartado 3.4 del documento propuestas, debiendo remitirnos a la publicación del Boletín Oficial de la provincia de Zamora nº 51, publicado el día 6 de mayo de 2016 y al propio acuerdo aprobado en la sesión ordinaria celebrada el pasado día 28 de abril del Pleno de este Excmo. Ayuntamiento.

Al estar recogida ya esta propuesta en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible en su aprobación inicial, no procede pronunciamiento.

4.- ALEGACIONES FORMULADAS POR LA FEDERACIÓN DE LAS ASOCIACIONES DE VECINOS DE ZAMORA (FAVEZA).

Alegaciones formuladas en relación con las líneas de autobús

EI CONTRATO DE GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO MUNICIPAL DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO DE VIAJEROS EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE ZAMORA, cuya concesionaria es SEMURA BUS, S.L., debería modificarse en lo relativo a incluir cualquier propuesta en este sentido.

Sobre el hecho de que el PMUS proponga alargar las cabeceras de las líneas 2 y 7 de autobús hasta el barrio de Carrascal en determinados horarios el equipo redactor matiza: Es cierto que la línea 2 es de las más utilizadas, fundamentalmente entre semana, pero la propuesta del PMUS sólo implicaría una reducción en la frecuencia actual que estimamos en dos viajes diarios, manteniéndose los tiempos de espera en todos los servicios salvo en cinco. Además, se considera que no se congestionaría la línea debido a que en ningún momento los autobuses contemplan un lleno absoluto y el número de usuarios del barrio de Carrascal no son los suficientes para que se dé esta circunstancia.

Los actuales usuarios de la línea 7 no verían afectado ningún servicio al adelantar la salida del servicio diario 5 minutos.

No obstante, hay que tener en cuenta lo informado por el Sr. Jefe de la Policía Municipal en el documento de fecha 17 de junio de 2016 a este respecto, en relación al estudio de esta circunstancia a la hora de plantear una posible modificación del contrato, en cuanto a que incorporar al Barrio de Carrascal a la línea 2 sí tendría una incidencia importante en la operatividad de la mismas

En cuanto a la alegación relativa a la línea 3, como figura en la contestación a las alegaciones de la Asociación de Vecinos del Siglo XXI, debería considerarse valorar esta actuación en el momento de la modificación del contrato con la empresa adjudicataria. Se incide por la empresa 1A INGENIEROS, S.L.P. en que la propuesta de

reordenación del PMUS permitiría, sin coste, liberar el vehículo de la actual línea 8 para completar frecuencias en otras líneas.

Se recomienda que se tenga en cuenta esta alegación en una futura modificación del CONTRATO DE GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO MUNICIPAL DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO DE VIAJEROS EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE ZAMORA

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

Alegación en relación con el carril bici

En relación con la conexión ciclista con el barrio Siglo XXI como figura en la contestación a las alegaciones de la Asociación de Vecinos correspondiente se propone incluirla en la red de itinerarios ciclistas de la ciudad, en la forma que ya se ha detallado anteriormente.

Por lo expuesto, SE PROPONE ESTIMAR LA ALEGACIÓN en los términos referidos.

Alegación relativa a la construcción un puente en la zona de "Entre Puentes"

La construcción de un nuevo puente en esta zona es una actuación que recoge el PGOU, y tal como se recoge en el PMUS, como una actuación relacionada con la movilidad deberá ser valorada por los equipos de gobierno del Ayuntamiento, tanto el actual como los futuros. La alegación presentada parece indicar que debería abordase esta actuación a corto o medio plazo, pero en este sentido depende del desarrollo del PGOU.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

5.- ALEGACIONES PRESENTADAS POR LA ASOCIACIÓN DEPORTIVA "AMIGOS DE LA BICI - BICIZAMORA".

En este caso la Jefatura de la Policía Municipal entiende congruente la contestación que al respecto realiza el equipo redactor, aunque manifiesta que en las cuestiones relativas a la circulación de bicicletas en vías urbanas se hace necesaria una regulación adecuada recogida en la ordenanza municipal que posibilite la armonización del tráfico peatonal y ciclista, tomando como referente el objetivo prioritario de la seguridad vial, ya que si bien las labores pedagógicas y conciliadoras se presentan como convenientes y necesarias, la regulación normativa se considera indispensable.

Conservación y mejora del anillo verde

En relación a la construcción de la plataforma bajo el Puente de Piedra, aún siendo una solución que a priori sería la más lógica, no se puede ejecutar, por no estar permitido este tipo de actuaciones por Patrimonio.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

En cuanto al acceso a Cardenal Cisneros por el puente, el Ayuntamiento no tiene competencia sobre el mismo, además de no considerarse por parte del equipo redactor una actuación prioritaria. No obstante, la Comisión de Seguimiento del PMUS podrá valorar cualquier propuesta.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

Sobre la senda margen izquierda del Duero, según se recoge en el documento de propuesta "*se propone la señalización indicativa de la continuación del itinerario para conectar la senda con dos vías ciclables que ya están indicadas*". En este punto, y atendiendo a la consideración realizada, se propone también una revisión y adecuación completa de la señalización en todo este trazado.

Por lo expuesto, SE PROPONE ESTIMAR LA ALEGACIÓN en los términos referidos.

Sobre el Puente de los Poetas, la propuesta formulada fue considerada durante la fase de redacción del PMUS y no se recogió porque contravendría la legislación municipal de ancho mínimo de aceras (aunque el lateral afectado por la propuesta se utilice muy poco) y porque partimos de la base de mejorar lo existente a corto plazo, estableciendo otras prioridades en zonas de la ciudad en las que son más complicados los desplazamientos en bici. En cualquier caso, la Comisión de Seguimiento en el futuro podría plantearse alguna actuación en este sentido.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

Creación de itinerarios urbanos ciclistas:

En cuanto al eje norte-sur (Avda. Cardenal Cisneros), el PMUS estableció como solución de referencia una acera bici en ambos laterales, una por sentido, de 1.5 metros de ancho (reducibles puntualmente a 1 metro) diferenciadas con pintura y señalizadas. Existe en este tramo un punto singular donde se hacían dos propuestas posibles para el tramo entre la calle Libertad y la carretera de La Estación. Vista la alegación a este respecto se mantienen las dos alternativas, ya que por la que se inclina este colectivo sólo se podría acometer, siempre y cuando se asegure el cumplimiento de la dotación mínima de plazas de aparcamiento en la zona.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

En relación al eje este-oeste (desde el Alto de los Curas hasta la Catedral): esta propuesta también fue considerada durante la fase de redacción del PMUS y ha generado bastante controversia, La calle Santa Clara es el centro neurálgico de la ciudad, comercial y de ocio de los ciudadanos, encontrándose a ciertas hora y ciertos días con bastante masificación, por lo que no se considera eficiente tanto para peatones como para ciclistas la existencia de limitaciones horarias o diarias por considerar que pueden dar lugar a una situación confusa, teniendo en cuenta la existencia de otras alternativas no menos eficaces y que evitan el problema expuesto. Aun así el equipo redactor estima que esta actuación podía abordarse en el futuro, con una importante labor de concienciación ciudadana y la paulatina implantación de este modo de transporte.

Para el tramo Plaza Mayor-Catedral se efectúa la propuesta que consta en el informe de la empresa redactora.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

Cierre del anillo externo:

El tramo del Puente de Villagodio sobre el río Valderaduey, tal como figura en el documento de alegaciones, es de titularidad del Ministerio de Fomento, por lo que el Ayuntamiento no tiene competencia de actuación sobre el mismo. No obstante, sería recomendable que el Ayuntamiento se coordine con dicha Administración al respecto.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

En el tramo entre el Puente de Villagodio y la calle Villarina (de la N-122 a la CL), sucede lo mismo que en el punto anterior, ya que es titularidad de ADIF, por lo que la recomendación se reitera.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN

En cuanto al tramo entre la calle Villarina y la rotonda del Sancho y camino de la Lobata, se considera la propuesta realizada como un posible cierre del anillo exterior.

Por lo expuesto, SE PROPONE ESTIMAR LA ALEGACIÓN en los términos referidos.

Cierre del anillo interior:

La comunicación directa entre la Avda. Valladolid y la Avda. Príncipe de Asturias debería ejecutarse conforme se desarrollen los sectores urbanísticos (teniendo en cuenta los itinerarios ciclistas, tal como fija el PGOU). Es por ello que a corto plazo la solución más lógica parece la propuesta por las calles Ávila y Burgos, recomendándose de nuevo la colaboración entre las Administraciones correspondientes para una aún

posible planificación en toda la zona de Benedictinas y Alto de los Curas que incluya a la bicicleta como medio de transporte.

Por lo expuesto, SE PROPONE ESTIMAR LA ALEGACIÓN en los términos referidos.

En cuanto al tramo entre la Iglesia de San Lázaro y la Ctra. de Almaraz, la propuesta fue considerada durante la fase de redacción y no se recogió porque las calles Obispo Nieto y Doctor Fleming son especialmente conflictivas en cuanto a tráfico rodado, por lo que, por motivos de seguridad para el ciclista se optó por la otra opción.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

Conectividad interior y exterior:

En referencia a las observaciones hechas en cuanto al nudo Margen Izquierda-GR 14- Camino Villaralbo, el equipo redactor considera que todas ellas son correctas, siendo necesaria también la colaboración interinstitucional para poderlas llevar a cabo, debido a la falta de competencia del Ayuntamiento en todo el recorrido.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

Plazos de ejecución:

Los plazos de ejecución del PMUS son de carácter orientativo y podrán ser modificados según las necesidades y circunstancias, debiendo priorizar el Ayuntamiento las actuaciones. La Comisión de Seguimiento del PMUS deberá encargarse de desarrollar todas las líneas de trabajo.

No se plantea ninguna alegación concreta, por lo que se estima suficiente con esta aclaración.

Otras consideraciones sobre el plan peatonal y turístico

Estas propuestas se encuentran recogidas en el documentos del PMUS en los siguientes puntos:

3.1 Plan de actuación sectorial sobre la movilidad peatonal:

La Avda. Cardenal Cisneros (en la zona rotonda EROSKI) y la N-122 (en la zona Vistalegre) no disponen de pasos peatonales. En el primer caso la solución óptima pasaría por una pasarela peatonal elevada sobre la calzada, mientras que en el segundo sería suficiente con un paso de peatones compartido con ciclistas.

3.6 Plan de actuación sectorial sobre la movilidad turística:
Equipamiento

- *Instalación de mupis informativos, con un plano de la ciudad para orientar al visitante, con información que sea de su interés (casco histórico, zona comercial, oficina de turismo, oficina de movilidad, museos, iglesias, edificios históricos, Web del Ayuntamiento, Web de Movilidad, viario ciclista.....)*

59

Mejora de la señalización. Sistema de información

La instalación de señalización en toda la ciudad se hace necesaria para mejorar la movilidad de los visitantes.

Esta informa sobre:

- *Centro Ciudad*
- *Casco histórico*
- *Monumentos importantes*
- *Policía municipal*
- *Oficina de Turismo*
- *Estación de autobuses*
- *Estación de tren*
- *Hoteles*
- *Camino de Santiago-Albergue*

Además estas señales deben encontrarse en las salidas de la Estación de Autobuses y Estación de Trenes, puntos que actualmente están sin información al viajero, en las que se indique también:

- *Parada de autobús más cercano*
- *Punto de alquiler de bicis más cercano*

Al estar recogida ya esta propuesta en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, no procede pronunciamiento.

6.- ALEGACIONES PRESENTADAS POR EL GRUPO MUNICIPAL PARTIDO POPULAR DEL AYUNTAMIENTO DE ZAMORA.

1ª Participación pública y transparencia

1.1. En cuanto a la información e incentivación de la participación ciudadana durante la elaboración del PMUS, se remite el equipo redactor a la contestación efectuada a la

AYUNTAMIENTO DE ZAMORA
83

alegación presentada por el grupo de trabajo municipalista del CÍRCULO PODEMOS ZAMORA - CENTRO:

Durante el proceso de elaboración del Plan de Movilidad Urbana sostenible de la ciudad de Zamora, la participación ciudadana ha estado presente dando comienzo con la fase de diagnóstico, a través de entrevistas y reuniones con agentes sociales, instituciones y organizaciones, con el objetivo de informar sobre la puesta en marcha del proyecto, así como invitar a todos los asistentes a que formularan aportaciones relacionadas con el Plan. En dichas reuniones, se debatió sobre los temas que afectan a la movilidad en la ciudad y se propusieron líneas de actuación.

Se ha contactado con distintos colectivos de diferentes modos (vía telefónica y a través del e-mail dispuesto por el Ayuntamiento para la elaboración de PMUS, pmusamora.es):

- A sugerencia del Servicio de Barrios del Excmo. Ayuntamiento de Zamora.
- Por iniciativa del equipo redactor del PMUS.
- Por iniciativa de los propios colectivos implicados (siendo ellos los que han contactado, bien con los representantes municipales o bien con el equipo redactor) para participar en las reuniones y hacer sus aportaciones.

Las diferentes reuniones informativas y de recogida de aportaciones mantenidas figuran en el informe elaborado por la empresa al respecto, así como copia de las aportaciones remitidas por cada uno de los colectivos.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

1.2.- En lo relativo a la iniciativa en la promoción y elaboración del Plan, y a la intervención y participación de agentes ajenos a la ciudadanía, se aportan los siguientes datos:

Impulso PMUS	A propuesta del Sr. Concejal Delegado de Protección Ciudadana y Movilidad
Aprobación contrato redacción PMUS	Ilmo. Sr. Alcalde Presidente
Áreas municipales participantes	- Policía Municipal - Departamento de Urbanismo - Departamento de Obras - Departamentos de Padrón Municipal y Participación Ciudadana. - Departamento de Recaudación. - Concejalía de Atención al Ciudadano y Barrios.

- Concejalía de Urbanismo, Medio Ambiente, Obras y Salud Pública.
- Alcaldía.
- Departamento de Intervención.
- Secretaría General.
- Asesoría Jurídica.

Se han mantenido reuniones conjuntas con todas las áreas municipales participantes, en las dependencias municipales de la Calle Santa Ana, en las que se fijaron líneas de actuación para la redacción del PMUS.

Además, a lo largo de la redacción del PMUS, también se han mantenido reuniones puntuales y comunicaciones continuas con los técnicos municipales, en las que se ha intercambiado información y se ha acordado el documento base para su aprobación inicial.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

1.3.- En cuanto a las garantías sobre la viabilidad del Plan, como cita el art. 101 de la Ley 2/2011, de Economía Sostenible, un Plan de Movilidad Urbana Sostenible "... es un conjunto de propuestas que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenible en el ámbito geográfico que corresponda ...". Será decisión de los equipos de gobierno (actual y futuros), buscar los acuerdos con otras administraciones, así como posibles vías de financiación pública o privada. Igualmente, serán estos equipos de gobierno, los responsables de recoger normativamente las propuestas a desarrollar en ordenanzas, posibles modificaciones del PGOU, etc..., a partir de las recomendaciones de la Comisión de Seguimiento del PMUS.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

1.4. Tal como figura en la contestación a la alegación del grupo de trabajo municipalista CÍRCULO PODEMOS ZAMORA-CENTRO, es a partir del conocimiento del documento redactado del PMUS donde comienzan las actuaciones principales de participación ciudadana:

Durante el proceso de elaboración del Plan de Movilidad Urbana sostenible de la ciudad de Zamora, la participación ciudadana ha estado presente dando comienzo con la fase de diagnóstico, a través de entrevistas y reuniones con agentes sociales, instituciones y organizaciones, con el objetivo de informar sobre la puesta en marcha del proyecto, así como invitar a todos los asistentes a que formularan aportaciones relacionadas con el Plan. En dichas reuniones, se debatió sobre los temas que afectan a la movilidad en la ciudad y se propusieron líneas de actuación.

Se ha contactado con distintos colectivos de diferentes modos (vía telefónica y a través del e-mail dispuesto por el Ayuntamiento para la elaboración de PMUS, pmusamora.es):

AYUNTAMIENTO DE ZAMORA

84

- A sugerencia del Servicio de Barrios del Excmo. Ayuntamiento de Zamora.
- Por iniciativa del equipo redactor del PMUS.
- Por iniciativa de los propios colectivos implicados (siendo ellos los que han contactado, bien con los representantes municipales o bien con el equipo redactor) para participar en las reuniones y hacer sus aportaciones.

Las diferentes reuniones informativas y de recogida de aportaciones mantenidas figuran en el informe elaborado por la empresa al respecto, así como copia de las aportaciones remitidas por cada uno de los colectivos.

El organismo que realizará el Plan de Seguimiento del PMUS será la "Comisión de Seguimiento" propuesta en el apartado 3.7 del documento de propuestas del PMUS.

...

La Comisión Técnica de seguimiento del PMUS estaría compuesta por:

- *Representantes técnicos y políticos del Ayuntamiento*
- *Técnicos especialistas según necesidades*
- *Representantes de otras administraciones en materia de movilidad*

...las funciones de la Comisión de Seguimiento serán las siguientes:

- *Vigilar el desarrollo general del PMUS y proceder a la revisión y actualización del mismo tras los primeros dos años de ejecución.*
- *Realizar informes anuales sobre el desarrollo del PMUS, para validar las acciones emprendidas y proporcionar las bases que permitan adaptar el PMUS a lo largo del tiempo.*
- *Preparar las condiciones técnicas para los Pliegos de Bases de los concursos para contratación de proyectos.*
- *Asegurar el mantenimiento de las vías de comunicación y participación, tanto permanente como puntual.*

Es en este último punto donde se recoge que la participación ciudadana seguirá como parte inherente en el desarrollo del plan.

Se establecerán los mecanismos necesarios una vez constituida la Comisión, para lo cual se contará con la participación de técnicos expertos en la materia. La participación ciudadana se podrá canalizar a través del Servicio de Barrios o a través de Agentes de Desarrollo Local.

Es voluntad de este Ayuntamiento que se haga visible la participación directa de colectivos de personas con discapacidad, pues entiende que sin esta el desarrollo del plan no sería eficiente tanto en cuanto este plan se concibe como herramienta de planificación hacia una movilidad sostenible que beneficie a la totalidad de la ciudadanía, con especial atención a los colectivos más vulnerables.

En la Comisión Informativa de Seguridad Ciudadana celebrada el día 13 de enero de 2016, se informó por el Sr. Presidente al resto de los miembros de dicha Comisión de la contratación de la empresa para la elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, asistiendo incluso parte del equipo redactor de la empresa adjudicataria 1A INGENIEROS, S.L.P., que procedieron a explicar en qué consistía un documento de este tipo y cómo pensaban plantear los trabajos. En dicha sesión de la Comisión, el Sr. Concejal Delegado puso a disposición de los asistentes el correo electrónico que se había habilitado al respecto, pmus@zamora.es, invitándoles a remitir por este medio todas sus sugerencias al respecto.

Así mismo, la aprobación inicial y el período para efectuar aportaciones, al margen de la publicación en el Boletín Oficial de la provincia de Zamora, nº 51 de fecha 6 de mayo de 2016, ha estado expuesto en la página web del Ayuntamiento, en la página principal, en la que se informaba del período de exposición pública del documento, así como el documento íntegro que podía consultarse por este medio.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

2ª.- Metodología de análisis y propuestas

2.1.- El análisis DAFO que figura en el PMUS está redactado en clave de movilidad y es de carácter general. Será la "Comisión de Seguimiento" la que a futuro, durante la vigilancia del desarrollo del Plan, tendrá que realizar un análisis más exhaustivo con las propuestas que realmente se vayan a desarrollar.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

2.2.- En el apartado 2. OBJETIVOS Y ESCENARIOS DE MOVILIDAD FUTURA del Documento 2. Propuestas del PMUS, están recogidos los objetivos generales, cuantificados y cuantificables, que se marca el Plan:

SITUACIÓN ACTUAL

VOLUMEN TENDENCIAL DE VIAJES Y REPARTO MODAL					
	VIAJES INTERNOS				
	Vehículo privado	***Transporte público***	***Bicicleta***	***Peatón***	***Total***
Viajes/día	*80.230*	*6.015*	*707*	*85.401*	*172.353*
Reparto modal global	*46,55%*	*3,49%*	*0,41%*	*49,55%*	*100%*
Reparto modal motorizado	*93,03%*	*6,97%*			

VIAJES DE ACCESO					
	Vehículo privado	Transporte público	Bicicleta	Peatón	Total
Viajes/día	18.309	1.830			20.139
Reparto modal global	90,91%	9,09%			100%

OBJETIVO

VOLUMEN ACTUAL DE VIAJES Y REPARTO MODAL OBJETIVO (CON PMUS). AÑO HORIZONTE					
VIAJES INTERNOS					
	Vehículo privado	Transporte público	Bicicleta	Peatón	Total
Viajes/día	56.015	17.535	6.032	90.71	172.353
Reparto modal global	32,5%	10%	3,5%	54%	100%
Reparto modal motorizado	76,47%	23,53%			
VIAJES DE ACCESO					
	Vehículo privado	Transporte público	Bicicleta	Peatón	Total
Viajes/día	18.309	1.830			20.139
Reparto modal global	85%	15%			100%

Resulta evidente que los ejes fundamentales (objetivos generales) del Plan son potenciar los modos de desplazamiento blandos (a pie y en bicicleta) y el uso del transporte público.

A partir de ello se establecen unos planes de actuación sectorial, y en cada uno de ellos, se fijan unos objetivos específicos:

- Movilidad peatonal

... El objetivo es revertir el lento, pero paulatino, descenso de los viajes realizados a pie, ampliando las áreas de preferencia peatonal y revisando la permeabilidad transversal los ejes viarios de tráfico rodado...

- Movilidad ciclista

... El objetivo es crear una red conectiva y mallada soporte de la movilidad cotidiana que conecte con los puntos de mayor atractivo (casco central, campus, hospitales,...), en coordinación con las actuaciones propuestas en el PMUS que impliquen ganancia de espacio viario destinado a la bicicleta o bien generando espacios de convivencia compatibles con este modo...

- Viario

... El objetivo es reducir el impacto que produce el tráfico de vehículos privados en el centro de la ciudad. Por ello se propone una peatonalización progresiva del centro urbano y mejorar la conectividad entre ejes fundamentales de la ciudad con instrumentos de reordenación del viario en puntos críticos.
Así, las actuaciones irán encaminadas a mejorar la fluidez del tráfico por lo que se reducirá el nivel de ruido, el consumo de combustible y la emisión de gases contaminantes; y a ganar en seguridad vial...

- Aparcamiento

... El objetivo es dar respuesta a las necesidades de estacionamiento detectadas en el análisis (fundamentalmente déficit de rotacionalidad "real" en el estacionamiento regulado, escaso uso de los parkings subterráneos) minimizando el impacto que causan los recorridos en búsqueda de plaza de aparcamiento en las zonas centro y ensanche ...

- Transporte público

... Conseguir una mayor cuota de participación del transporte público en los desplazamientos urbanos, priorizando y garantizando la circulación del sistema de transporte en condiciones óptimas, adaptando los servicios a las necesidades de los ciudadanos y fomentando la intermodalidad entre todos los modos de transporte ...

Como se ha mencionado en anteriores respuestas los equipos de gobierno (actual y futuros), serán los responsables de las fórmulas para la puesta en marcha de las líneas a desarrollar, recogiendo normativamente las mismas en ordenanzas, en posibles modificaciones del PGOU, etc ..., a partir de las recomendaciones de la Comisión de Seguimiento del PMUS.

Las herramientas para cuantificar el punto de alcance de los objetivos planteados figuran en el *apartado 5.2. Evaluación funcional del Plan. Propuesta de indicadores de seguimiento, del Documento 2. Propuestas*, en el que se establecen unos sistemas de indicadores de movilidad y de seguimiento (Pág. 93 a 96 del *Documento 2. Propuestas*)

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

3ª.- La necesaria relación armónica entre el PGOU y el PMUS.

3.1. El PMUS es un documento vivo a revisar con el tiempo. El documento actual parte de un análisis del PGOU aprobado actualmente, y se irá modificando en función del futuro crecimiento de la ciudad de Zamora.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

4ª.- Ausencia de informes del servicio de urbanismo del Ayuntamiento.

Consta informe del Sr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Municipal adscrito al Servicio de Obras y Pavimentación de Vías Públicas de la Concejalía de Urbanismo, Medio Ambiente, Obras y Salud Pública, tanto en la aprobación inicial como en esta fase de resolución de alegaciones y aprobación definitiva del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Consta informe de la Técnico de Administración General, Jefe del Servicio Jurídico de Urbanismo, de fecha 17 de junio de 2016, que concluye que ambos Planes, el PGOU y el PMUS tienen objetos y naturaleza jurídica muy diferentes, siendo el PMUS sólo un conjunto de propuestas que no puede alterar las determinaciones urbanísticas vigentes sino, a lo sumo, incentivar la modificación del Planeamiento vigente para hacerlo más sostenible y, sobre todo, orientar el desarrollo de los futuros sectores urbanísticos.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

5ª.- La evaluación económico-financiera del Plan

El plan presentado contiene el mínimo obligatorio según se establece en la Ley 2/2011, de 4 de marzo de Economía Sostenible, incluida la evaluación económico-financiera. Como ya se manifestó por el Sr. Interventor General de este Excmo. Ayuntamiento en su informe de fiscalización nº 31/2016, de fecha 19 de abril de 2016 con motivo de la aprobación inicial del Plan, dada la casi inexistente regulación de este tipo de documentos, no puede afirmarse que el PMUS elaborado para el municipio de Zamora no cumpla la normativa que le sea de aplicación.

En todo caso, en el momento de abordarse por la Institución la puesta en marcha de cada una de las medidas propuestas, se detallará la financiación en función de las disponibilidades presupuestarias y las posibilidades en cada momento.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

6ª.- La improvisada eliminación de la ampliación de la zona O.R.A.

6.1.- Hoy por hoy, el PMUS no recoge la propuesta de futura ampliación de la zona O.R.A., eliminada del PMUS por motivos políticos.

El equipo redactor considera necesario que la "Comisión de Seguimiento del PMUS" realice un estudio a futuro, contemplando la posibilidad de ampliar las plazas de estacionamiento regulado, a fin de minimizar el tráfico rodado en toda la zona centro. Esta es una tendencia observada en todas las ciudades que llevan años desarrollando sus Planes de Movilidad.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

7ª.- La transversalidad del Plan y la interrelación de las diferentes actuaciones.

7.1 y 7.2.- Considera el equipo redactor que esa posible futura ampliación de la zona O.R.A., favorecería la implantación del uso de aparcamientos disuasorios, aumentaría el uso del transporte público y la bicicleta como medio de desplazamiento y facilitaría la ocupación del futuro parking en el actual Parque de Bomberos.

Aún así, todas las medidas, siendo transversales, son viables técnicamente y la eliminación de una línea de actuación no implicará la anulación de otras líneas distintas. Será tarea del equipo de gobierno (actual y futuros), potenciar la implantación de todas las propuestas a desarrollar.

Por lo expuesto, SE PROPONE DESESTIMAR LA ALEGACIÓN.

8ª.- Planes de actuación sectorial y ámbitos de actuación.

De forma general y en cuanto a los planes de actuación sectorial, el equipo redactor hace las siguientes consideraciones que no se han mencionado de forma específica en anteriores contestaciones:

Se considera necesario que la "Comisión de Seguimiento del Plan" estudie a futuro la paulatina peatonalización o conversión en vías de coexistencia de la zona comprendida entre Santa Clara y San Pablo, asegurando que se cumpla la dotación mínima de plazas de aparcamiento en la zona.

En cuanto al transporte público y a pesar de las propuestas recogidas en el Plan, detalladas anteriormente, se considera que, a la hora de la modificación del contrato propuesto en el informe, habría que consensuar al máximo posible con los usuarios las líneas a implantar, para dar respuesta a las quejas recurrentes de los vecinos de la margen izquierda (incluyendo el barrio de Carrascal) y de la Urbanización Siglo XXI.

87

Para favorecer la movilidad turística, integrándola en la ciudad desde un punto de vista sostenible, como figura en el apartado 3.6 *Plan de actuación sectorial sobre la movilidad turística del Documento 2. Propuestas*, se propone la ubicación de dos puntos de encuentro en las calles Vega y Santiago Alba Bonifaz (sitios empleados actualmente, y con conexión inmediata con recorridos peatonales). Igualmente se propone la mejora de la señalización y los sistemas de información para favorecer dicha movilidad turística y fomentar la intermodalidad. En este sentido resulta complicado prever cómo va a ser la afluencia de viajeros en AVE por su reciente implantación, pero es un punto que se ha tenido en cuenta a la hora de diseñar las propuestas (Ver apartado *3.4. Red de movilidad en transporte público. Transporte público interurbano e intermodalidad del documento 1. Análisis y diagnóstico*).

No se considera una alegación concreta, por lo que se consideran suficientes las aclaraciones manifestadas y no hay un pronunciamiento concreto.

Por lo expuesto, **SE PROPONE, que por el Excmo. Ayuntamiento Pleno se adopte el siguiente ACUERDO:**

PRIMERO.- Estimar o desestimar las alegaciones presentadas, según se ha manifestado en cada una de ellas e incluir las estimadas en el documento final, modificando, en su caso, los planos necesarios.

SEGUNDO.- Aprobar definitivamente el PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA EL MUNICIPIO DE ZAMORA, incluido en el expediente tramitado al efecto, con las modificaciones realizadas y que figuran en el informe presentado por la empresa 1A INGENIEROS, S.L.P. y **publicar su texto íntegro en el Boletín Oficial de la provincia de Zamora**, para su general conocimiento y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 70.2 de la ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las bases del Régimen local.

No obstante, V.D. resolverá.

Zamora, veintidós de junio de dos mil dieciséis.

EL PRESIDENTE

AYUNTAMIENTO DE ZAMORA

LA SECRETARIA