

Crece, Madrid Central





SUS ORÍGENES

Madrid siempre ha incumplido los niveles de contaminación y es la ciudad con más muertes por dióxido de nitrógeno (NO₂) de Europa, con más de 2.300 muertes evitables al año solo por este gas. Durante años, el PP negó el problema, pero con nuestra llegada al Gobierno empezamos a abordar lo que para la ciudadanía era uno de los principales problemas de la ciudad y se convirtió en una prioridad del Gobierno municipal.

En 2017 se aprobó el **Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático**, con 30 medidas para toda la ciudad, muchas de las cuáles se pusieron en marcha y otras están pendientes de concluir. Entre esas medidas estaba **Madrid Central** y también la renovación de la flota de autobuses y taxis con modelos limpios, la reducción de capacidad de las calles principales, la introducción de criterios ambientales en el SER...

Un plan ambicioso que consiguió una moratoria en el procedimiento europeo para sancionar a España por superar la contaminación permitida, y que dejaba atrás las ciudades de los años 60, en la que todo gira en torno al vehículo privado, para ir a un modelo en el que se pone en el centro a las personas. En Madrid, un 80% del espacio público se destina al coche cuando no supone ni un 30% de los desplazamientos que se hacen en la ciudad.

Una ciudad con movilidad sostenible, inclusiva, universal y feminista, que apuesta por el transporte público, por dar un impulso definitivo a la bicicleta y por la movilidad peatonal y de cercanía, con más espacio para el encuentro y con más árboles y biodiversidad.



MADRID CENTRAL

Madrid Central es la medida más conocida y el eje sobre el que giraba el resto del PlanA. Además, se convirtió en la zona de bajas emisiones más eficaz de Europa, según el **estudio de Transport and Environment** y en el modelo de otras, como ahora sucede con la anunciada París Respira.

Madrid Central entró en vigor el 30 de noviembre de 2018 y desde el primer día se convirtió en un éxito, con una acogida sorprendente de la ciudadanía, que manifestaba la importancia de cuidar la salud. En su primer año, los niveles de contaminación por NO₂ habían bajado un 22% en el distrito centro, con una reducción del 10% en el conjunto de la ciudad, según el **informe de seguimiento de Ecologistas en Acción**.

Madrid Central supuso un aumento del uso de la EMT en torno al 5% y una reducción del tráfico cuyo máximo exponente fue la Gran Vía, con una reducción de hasta el 25%. No solo no generó efecto frontera, sino que produjo un efecto contagio y se redujo la circulación también en el perímetro (-2,6) y en los distritos limítrofes. También supuso un importante cambio de mentalidad a la hora de moverse por la ciudad y una mayor concienciación sobre la contaminación y el cambio climático.

Sin embargo, Madrid Central también fue una medida ambiciosa que sufrió ataques, como los diversos recursos interpuestos por el PP y la Comunidad de Madrid. El actual alcalde, José Martínez Almeida, interpuso un recurso contra Madrid Central cuando estaba en la oposición y convirtió esta medida en el centro de su campaña. Una vez en el Ayuntamiento intentó suspender Madrid Central y nunca la defendió en los tribunales. Finalmente, han pasado dos años sin que Almeida haya hecho nada por resolver el problema formal que comprometía a Madrid Central o haya buscado una solución, mientras que se convierte en el primer alcalde en acabar con una zona de bajas emisiones.

Madrid Central como punto de partida para transformar la ciudad, y poco a poco ir extendiéndose. Esa era la idea. Sin embargo, el gobierno de Almeida no solo ha parado en seco esa transformación, sino que ahora mismo Madrid ha perdido su zona de bajas emisiones, una eficaz herramienta para proteger la salud de los madrileños y mejorar su calidad de vida. Tenemos una multa pendiente, que puede acelerarse con este retroceso incomprensible, así como un futuro incierto en los próximos meses que nos llevarán de vuelta al pasado antes de que se empezaran a tomar medidas en el centro, como las antiguas áreas de prioridad residencial.

Cuando la Comisión Europea está pidiendo más medidas contra la contaminación, la Ley de Cambio Climático empieza a obligar a las ciudad a implantar zonas de bajas emisiones, con una pandemia que sabemos que se agrava por causa de la contaminación, Madrid pierde Madrid Central. En Madrid retrocedemos. A la vez estamos conociendo que París creará una de zonas de bajas emisiones en el centro, inspirada en Madrid Central, o que Londres va a multiplicar por 18 su zona de ultra bajas emisiones.



Madrid Central tiene que volver cuanto antes, es una medida que vino para quedarse y que hay que ampliar y llevar a otros distritos para conseguir transformar Madrid en esa ciudad respirable y amable que queremos. Por este motivo, llevamos una proposición al Pleno de Cibeles y presentamos nuestro proyecto para una ciudad habitable, que cuide la salud y donde se pueda respirar, a modo de revisión que el Plan A tenía que pasar en 2020.

PROPOSICIÓN A PLENO

Más Madrid presenta una proposición para el Pleno de mayo consistente en:

- 1.** Restablecer Madrid Central a la mayor brevedad posible en las mismas condiciones que actualmente hay definidas.
- 2.** Ampliar Madrid Central a todo el interior de la M-30 tras los estudios y tramitaciones pertinentes.
- 3.** Abrir un plazo de consultas y análisis para llevar zonas de bajas emisiones a todos los distritos de Madrid en 2023, en concordancia con la nueva Ley de Cambio Climático.

CRECE, MADRID CENTRAL: multiplica x12

La ampliación de Madrid Central se haría a los 8 distritos de Madrid situados dentro de la M-30: Centro, Arganzuela, Retiro, Salamanca Chamartín, Tetuán, Chamberí y parte de Moncloa-Aravaca.

Supondría multiplicar por 12 la superficie de Madrid Central, pasando de 472 a 5.890 hectáreas, y extender su modelo a todo el interior de la M-30.

Los ejes principales de Madrid Central son:

- ☼ Se elimina el tráfico de paso, evitando viajes innecesarios.
- ☼ Se mantienen los viajes de residentes, reparto, servicios, taxis, accesos a aparcamientos y todo lo necesario para la vida diaria de la almendra central.
- ☼ Es un modelo que tiene en cuenta la tecnología del vehículo: los vehículos A no tienen permitido el acceso, excepto residentes y personas con movilidad reducida (desde el 1 de enero de 2020 no podían aparcar en el SER siguiendo lo establecido en el Plan A y la OMS, y su uso en Madrid Central también estaba sujeto a un calendario).

- Los vehículos B y C solo pueden acceder si van a un parking (o forman parte de la alguna de las excepciones)
- Los vehículos ECO y CERO tienen especial trato y pueden acceder y aparcar en el SER. Los ECO dos horas y los CERO sin limitación horaria.



BENEFICIOS DE LA AMPLIACIÓN

Madrid Central se multiplicaría por 12 y sus beneficios todavía más, ya que al ser más grande el ámbito se reducirán más los vehículos recorridos que en Madrid Central y se provocaría un mayor cambio modal. En concreto, la ampliación de Madrid Central supondrá:

- Una reducción estimada del 25% de los coches y alrededor del 40% de los km recorrido en la almendra central.
- Reducción en los niveles de contaminación que pueden rondar el 30% en la ampliación de Madrid Central, superando las reducciones alcanzadas en el primer año de funcionamiento de Madrid Central, que alcanzaron el 22%, beneficiando además al conjunto de la ciudad.
- Reducción de las toneladas emitidas de NO₂ en torno a 2.150 toneladas al año desde su implantación, lo que supone más del doble que el modelo de zona de bajas emisiones planteado por el actual Gobierno municipal con un horizonte gradual a 2025.



- ☀ Es una medida centrada en el modelo de ciudad y no solamente en la tecnología de los vehículos que circulan. Podrá destinarse más espacio a la movilidad sostenible e impulsarla de forma definitiva en Madrid.

UNA CIUDAD DEL SIGLO XXI

La ampliación de Madrid Central al interior de la M-30 no se queda solo dentro de la almendra central sino que tendrá beneficios más allá de sus límites, pues se eliminará un foco de atracción de viajes y se producirá un importante cambio modal del vehículo privado al transporte público, con una reducción de la contaminación en toda la ciudad.

No obstante, nuestra propuesta incluye medidas concretas que incidirán en los distritos exteriores de la M-30 y que también contribuirán a reducir las toneladas de gases contaminantes emitidos.

- ☀ Creación de un anillo de zonas de aparcamiento vecinal, a solicitud de los barrios, para reducir el efecto frontera que ya sufren principalmente en cuanto al aparcamiento. Las ZAV son zonas de aparcamiento gratuitas para residentes y comerciales, que disuaden de la presencia de vehículos exteriores que solo buscan aparcamiento.
- ☀ Creación de zonas de bajas emisiones en todos los distritos, recuperando las calles la vida y la movilidad sostenible, siguiendo la estela de la recién aprobada Ley de Cambio Climático que establece su creación en las ciudades de más de 50.000 habitantes. En los centros históricos, comerciales o neurálgicos en función de las necesidades que se detecten.
- ☀ Transformación del **triángulo Santa María de la Cabeza-Delicias** para transformar estas calles en corredores verdes, con mejor transporte público, carriles bici y más espacio peatonal y arbolado.
- ☀ **Conecta Vallecas.** Dentro de una movilidad orientada a la movilidad sostenible, Conecta Vallecas sería uno de los proyectos más ambiciosos en el exterior de la M-30. Demoler el puente de la M-30 a su paso por Vallecas (ya hay una M-30 subterránea que atraviesa la zona), y aprovechar el espacio para dotar de movilidad sostenible y zonas verdes a los barrios de Entrevías, San Diego y Adelfas.
- ☀ Transformación del eje Atocha-Castellana en un corredor verde. Con la ampliación de Madrid Central y la eliminación del tráfico de paso, los 14 carriles de la Castellana darán lugar a un nuevo reparto en el que se incluirán también plataformas reservadas de autobuses, carril bici, más espacio para el peatón y arbolado, en definitiva, un corredor verde y ecológico en lugar de una enorme autopista en pleno centro de la ciudad.

ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD

Apostamos ya no solo por un refuerzo del transporte público, sino por una revolución de la red madrileña y el impulso definitivo de la red de carriles bici:

- ☀ Una M-35 de autobuses exprés de alta capacidad que recorra por vías reservadas los distritos exteriores a la M-30 uniéndolos entre sí y dando alternativa al sistema de transporte excesivamente radial y centralizado que tenemos en Madrid. Esta M-35 de autobuses se completará con otros ejes principales en sentido norte-sur como Santa María de la Cabeza o el Eje Atocha-Castellana.
- ☀ Desarrollo del Plan Director de Movilidad Ciclista, empezando por los **167 kilómetros de carriles bici** considerados prioritarios.
- ☀ Por parte de la Comunidad deben agilizarse proyectos de creación de nuevas estaciones y líneas de Metro que no pueden seguir esperando, como la ampliación de la Línea 11 uniendo Leganés y Latina-Plaza Elíptica-Avenida de la Ilustración.



