

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara el **Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea**, presenta las siguientes preguntas relativas a los BUS-VAO dirigidas al Gobierno para las que se solicita respuesta escrita.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El objetivo último de una buena planificación de la movilidad es aumentar el bienestar de la ciudadanía, su salud y su calidad de vida. En España, hay cifras que no podemos obviar: 105 son las horas que se estiman se pierden en atascos, 188 millones el coste empresarial derivado de ello y son 31.520 las muertes anuales directamente relacionadas con los problemas de contaminación, según la Agencia Europea del Medioambiente. Se hace, por tanto, urgente en este país y concretamente en la Comunidad de Madrid, abordar esta situación aumentando la eficiencia y eficacia del sistema en términos sociales.

Para abordar este problema es clave la reducción de la congestión en grandes vías, entradas y circunvalaciones. En una región como Madrid, con un gran área metropolitana y fuerte un tráfico diario de entrada y salida de la capital, se hace clave la implementación de medidas que combinen la reducción de la carga de las vías, así como el fomento del transporte público colectivo. Para la reducción de estas cargas, una herramienta clave es el establecimiento, en las mismas y sin aumentar el número de carriles, de plataformas reservadas para el transporte público o el privado de alta ocupación (carriles Bus-VAO).

Al respecto, en 2006, el Ministerio de Fomento presentó proyectos de plataformas reservadas para todas las autovías radiales de Madrid. Proyectos que quedaron paralizados en 2009, hasta que el año pasado se presentó el Proyecto de apertura del Carril Bus-VAO de la A2, que contemplaba la actuación sobre algo más de 19 kilómetros, con un carril de uso flexible tanto de entrada como de salida de Madrid y se estimaba supondría una discriminación positiva para los usuarios de transporte público de cerca de 25 minutos de ahorro en el tiempo del viaje.

Por todo esto, se pregunta:

- ¿Qué planes tiene el Ministerio de Fomento para establecer un carril Bus-VAO (en los tramos de su competencia) en los accesos a la ciudad de Madrid por la carretera A1, fomentando así un modelo de movilidad mucho más sostenible para la zona Norte de la Región?
- ¿Por qué motivos se está retrasando la apertura del del Carril Bus-VAO de la A2 (previsto para este verano), que contemplaba la actuación sobre algo más de 19 kilómetros y se

estimaba supondría una discriminación positiva para los usuarios de transporte público de cerca de 25 minutos de ahorro en el tiempo del viaje?

- ¿Qué planes tiene el Ministerio de Fomento para establecer un carril Bus-VAO (en los tramos de su competencia) en los accesos a la ciudad de Madrid por la carretera A3, fomentando así un modelo de movilidad mucho más sostenible para la zona Norte de la Región?
- ¿Qué planes tiene el Ministerio de Fomento para establecer un carril Bus-VAO (en los tramos de su competencia) en los accesos a la ciudad de Madrid por la carretera A4, fomentando así un modelo de movilidad mucho más sostenible para la zona Norte de la Región?
- ¿Qué planes tiene el Ministerio de Fomento para establecer un carril Bus-VAO (en los tramos de su competencia) en los accesos a la ciudad de Madrid por la carretera A-42, fomentando así un modelo de movilidad mucho más sostenible para la zona Norte de la Región?
- ¿Qué planes tiene el Ministerio de Fomento para establecer un carril Bus-VAO (en los tramos de su competencia) en los accesos a la ciudad de Madrid por la carretera A5, fomentando así un modelo de movilidad mucho más sostenible para la zona Norte de la Región?

Madrid, Congreso de los Diputados, a 11 de Julio de 2018.



Diputado Iñigo Errejón Galván.