

La planificación de la movilidad urbana sostenible: un instrumento para Torrelaguna (Comunidad de Madrid)

[PRIMERA PARTE]

I. INTRODUCCIÓN

El incremento anual de la movilidad en las ciudades, las villas y los pueblos es un hecho evidente en España. Los problemas asociados al uso excesivo del vehículo particular, tales como la ocupación de espacio, el costoso mantenimiento de los viales, la contaminación del aire, el ruido o los elevados costes de movilidad exigen soluciones que ofrezcan alternativas eficientes y beneficiosas para el conjunto de la sociedad.

La movilidad sostenible es una manera de desplazarse, de viajar, que guarda un profundo respeto por la vecindad. Este respeto se dirige a residentes, a viandantes, a ciclistas, a la comunidad que utiliza el transporte público, y se manifiesta igualmente entre quienes conducen vehículos. Debe tenerse en cuenta que la sostenibilidad no solo es ambiental sino también social y económica; se deben valorar las consecuencias que el modelo de movilidad tiene sobre los vecinos (accesibilidad, salud, convivencia, entre otras).

En Torrelaguna, en el noreste de la Comunidad de Madrid, al igual que sucede en la mayoría de municipios del entorno, los itinerarios de vehículos motorizados particulares depen-

den casi en su totalidad de los aparcamientos en superficie. Lo que hace que el coche gane posiciones respecto de otras formas de movilidad más sostenible: peatonal, ciclista o transporte público. Es por ello que Torrelaguna ve incrementado su conflicto entre calidad de vida y movilidad, con un excesivo uso de vehículos privados en sus principales núcleos urbanos que podrían ser sustituidos por otros medios de transporte. Esto repercute en deterioro ambiental y social, así como en falta de eficacia en los desplazamientos de los automóviles. Además, el aumento del uso del vehículo privado tiene un efecto negativo sobre los medios de transporte público, pues aumentan la congestión en las vías y los tiempos de viaje, que afectan igualmente a los costes asociados al sistema de transporte, por ejemplo, el aumento de las emisiones contaminantes y el efecto negativo que tiene sobre la calidad de vida de los ciudadanos.

Para combatir estos problemas, el objetivo de este estudio es promover y potenciar medios alternativos al vehículo privado para los desplazamientos en el municipio, tanto de habitantes como de visitantes, lo que ha de proporcionar beneficios económicos, en materia de salud y medioambientales.



FIG. 1. Las características del emplazamiento de un núcleo resultan fundamentales para comprender los rasgos físicos que condicionan los desplazamientos. Vista de Torrelaguna desde la falda del pico Dehesa Vieja con el valle del Jarama de fondo. Fotografía de Ziegler175.

II. LA FINALIDAD DEL INSTRUMENTO

El objetivo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es la definición de una herramienta de gestión en materia de movilidad para las entidades públicas, que impulse las medidas necesarias en la estructuración del tráfico, garantice la seguridad vial de la ciudadanía e integre todos los modos de transporte dentro de un modelo de movilidad sostenible, desde un punto de vista ambiental, social y económico.

A continuación, se exponen los objetivos generales del PMUS desarrollado para Torrelaguna:

- Alcanzar un transporte colectivo de calidad, competitivo e integrado frente al

vehículo privado motorizado, a partir de los datos recogidos y las distintas encuestas llevadas a cabo en las estaciones y a bordo de los medios de transporte público.

- Fomentar la movilidad peatonal mediante la creación de itinerarios y espacios seguros, cómodos, funcionales y accesibles.
- Gestionar la oferta de estacionamiento como herramienta de intercambio hacia otros modos de transporte más sostenibles, combinando el estacionamiento regulado en superficie y bajo rasante junto con aparcamientos disuasorios en las entradas a los núcleos urbanos del mu-



FIG. 2. Vista parcial de la calle Malacuera, una de las vías de mayor actividad por la concentración de servicios y la articulación de desplazamientos en el interior de la localidad como los que facilita el autobús urbano. Fotografía de Zarateman.

nicio, y aplicar medidas que aseguren la dotación mínima de plazas de carga y descarga, plazas de movilidad reducida y plazas de carga eléctrica.

- Informar, formar y educar en los principios y objetivos que se formulan en el plan a través de un proceso de participación ciudadana estructurado y permeable, que involucra a todos los actores de la movilidad.
- Adaptar la normativa municipal a los nuevos criterios de movilidad, siguiendo las directrices resultantes del Plan de Movilidad Sostenible.
- Promover el uso racional del vehículo motorizado privado, fomentándolo úni-

camente para los viajes en los que, tras la mejora y la optimización del transporte público urbano e interurbano, no se disponga de una opción de conexión competitiva en tiempo y frecuencia.

- Fomentar el uso de la bicicleta como modo habitual de transporte de forma compatible con el tránsito peatonal y motorizado, y asegurar la convivencia entre los distintos medios.
- Conseguir una distribución urbana de mercancías y productos ágil y ordenada. Los viajes generados por este tipo de movilidad no deben afectar a la fluidez del tráfico de circulación del centro urbano y los centros residenciales.

- Impulsar la intermodalidad para equilibrar la tendencia creciente del uso del automóvil y compensar las grandes diferencias en el reparto modal, generando un modelo de funcionamiento equilibrado y eficiente que responda a las necesidades de transporte de la ciudadanía.
- Integrar las líneas estratégicas de movilidad a largo plazo en la configuración del territorio público urbano, evaluando la conexión a la red viaria, de transporte público, peatonal y ciclista en todos los desarrollos previstos por el Ayuntamiento de Torrelaguna.

III. LOS PROCEDIMIENTOS DE TRABAJO

El trabajo se alinea con las principales normativas y planeamientos europeos, articulando, a partir de un diagnóstico inicial, un Plan de Movilidad Urbana Sostenible asimismo en consonancia con las políticas locales y definiendo así un marco común de actuación.

El PMUS de Torrelaguna presenta una metodología de trabajo organizada en tres fases, donde el proceso dinámico y de retroalimentación entre las mismas enriquece y refuerza las estrategias del plan de acción.

La Fase 1 recoge toda la información disponible de estudios anteriores, en especial de los relativos a mejoras del viario, complementándose con información de las estaciones de aforo del Ministerio de Fomento y de la Comunidad de Madrid. La recopilación de información se complementa con la toma de datos por parte del equipo consultor.

Además, se llevan a cabo importantes trabajos de campo sobre el tráfico y la movilidad:

- Campaña de aforos troncales y matrices de giros de intersecciones (aforadores auto-

máticos de tecnología radar y cámaras de visión artificial).

- Vídeos de recorrido con cámara embarcada georreferenciada.
- Campaña de encuestas de movilidad de preferencia revelada (vía web), tanto a residentes como a escolares.
- Inventariado de todo elemento que determine el modelo de movilidad existente; aparcamientos, plazas de carga y descarga, señalización relevante, secciones transversales, etcétera, de las principales vías de Torrelaguna.

Los trabajos de campo están enfocados a dar a conocer con precisión, tanto a la dirección del proyecto como a los consultores, la situación actual de los núcleos y sus infraestructuras de transporte.

En la Fase 2 se lleva a cabo el análisis y el diagnóstico de la movilidad en la situación actual, en función de la información recopilada y la toma de datos realizada en la fase previa. El análisis de las distintas variables que afectan al modelo de movilidad se fundamenta en la experiencia del equipo consultor, empleando técnicas de simulación que permiten evaluar la configuración del viario de Torrelaguna, su capacidad y señalización.

El software Aimsun, especializado en simulaciones de tráfico, permite crear un modelo a escala micro, herramienta que facilita:

- El diagnóstico de la situación actual, la identificación de puntos conflictivos y el análisis de soluciones.
- El estudio de posibles impactos de peatonalizaciones, reordenamientos viarios, de tráfico vehicular de los nuevos usos urbanísticos sobre el total de la red viaria y configuraciones futuras del viario de Torrelaguna.



FIG. 3. La movilidad sostenible se encuentra entre los desafíos de núcleos de población con áreas reconocidas institucionalmente debido a su valor patrimonial. En Torrelaguna es clave el tratamiento de su casco histórico, declarado Monumento Histórico-Artístico Nacional en 1974. Fuente: Ayuntamiento de Torrelaguna.

- La interpretación visual y rápida de resultados (colas, congestión, tiempos de semáforos o bajo nivel de servicio).

La Fase 3 define los objetivos específicos a seguir por el plan de acción, así como las soluciones a futuro establecidas en tres períodos, en función del escenario horizonte establecido. Con el fin de comparar el escenario anterior a la implantación de las propuestas establecidas y la situación futura resultante, se establece un modelo de evaluación y seguimiento a partir de una serie de indicadores económicos, sociales y ambientales.

Por último, con el objeto de dar a conocer los resultados alcanzados en el estudio y el plan de actuaciones propuesto para lograr una movilidad sostenible y viable, el documento

final recoge los siguientes apartados desde un punto de vista técnico, económico y social: diagnóstico, objetivos y medidas de actuación propuestas.

IV. EL AVAL INSTITUCIONAL

Tanto en el panorama europeo, como en el nacional y en el municipal, se observa un cambio de rumbo en lo que a técnicas de planificación se refiere. Se está tendiendo a un modelo de planificación más sostenible e integrado. Cada vez son más las recomendaciones y normativas, así como las ayudas gubernamentales que aparecen en torno a los planes de movilidad, lo que da una idea de la creciente importancia que están adquiriendo. A continuación, se presenta

una síntesis de las principales normativas y recomendaciones que atañen y son de aplicación en el PMUS de Torrelaguna.

nes a superar estos problemas en la implementación de medidas sostenibles.

B) Plan de Acción de Movilidad Urbana

1. MARCO EUROPEO

Se recogen en este apartado las distintas normativas y las principales recomendaciones publicadas en el marco europeo:

A) Libro Verde.

Hacia una nueva cultura de movilidad urbana

El Libro Verde de la Unión Europea busca un cambio en la cultura de la movilidad urbana.

Basándose en una amplia consulta pública, compuesta por público general y profesionales del sector, se definen unos ejes principales en torno a los que actuar, buscando aportar un valor añadido a las medidas ya acondicionadas localmente. Para que estas medidas sean eficaces han de adoptar un enfoque integrador teniendo en cuenta las innovaciones tecnológicas y la promoción de transportes limpios, seguros e inteligentes.

En base a lo ya expuesto, el documento expone las dificultades que se encuentran en la movilidad urbana europea y cómo hacer frente a las mismas mediante distintas alternativas; entre estas dificultades se encuentran, por ejemplo, desde la consecución de una circulación fluida hasta el modo de fomentar un transporte urbano seguro y protegido.

Además, las consultas evidenciaron que era necesario un mayor conocimiento y un aumento en la recogida de datos para alcanzar una nueva cultura de la movilidad urbana. El documento no desatiende uno de los grandes problemas que afrontan las municipalidades, la financiación, definiendo distintos instrumentos que pueden ayudar a las diferentes Administracio-

El Plan de Acción de Movilidad Urbana de la Unión Europea propone un total de veinte medidas agrupadas en torno a seis temas que responden a los resultados más importantes de la consulta del Libro Verde. Se busca que estas medidas se complementen entre sí y con otras iniciativas de la UE ya existentes. Las seis líneas temáticas se refieren a:

- promover políticas integradas,
- responder a las necesidades de los ciudadanos,
- ecologizar el transporte urbano,
- intensificar la financiación,
- compartir experiencias y conocimientos,
- optimizar la movilidad urbana.

Las medidas que propone este documento tienen el objetivo de garantizar la eficacia del sistema europeo de transporte mediante una integración eficaz, la interoperabilidad y la interconexión.

C) Libro Blanco del transporte

El Libro Blanco del transporte constituye una hoja de ruta hacia un espacio único europeo en términos de medios de transporte, define los objetivos estratégicos europeos hasta 2020 y se centra en el uso eficiente de recursos.

El documento está organizado en diez objetivos que responden a las necesidades actuales del sistema de transporte. Entre estos, encontramos una reducción de vehículos de propulsión convencional para 2050, y un cambio a otros modos de transporte de un 50% en los trayectos de media distancia en pasajeros y de

larga distancia en mercancías para ese mismo año.

En lo que concierne a la movilidad urbana, se centra en la ya citada reducción de los vehículos de propulsión convencional para reducir emisiones contaminantes y niveles de ruido, así como mejorar la seguridad vial. De igual manera, también promueve una densificación del sistema de transporte colectivo, y aborda el proceso de planificación en cuanto a los desplazamientos a pie y en bicicleta; aparte, concibe una tarificación de las infraestructuras de carreteras y la supresión de las distorsiones en la imposición, que pueden ayudar también a fomentar el uso del transporte público.

Por último, en lo relativo al transporte de mercancías en el entorno urbano, promueve una reorganización del “último kilómetro” para aumentar la eficiencia del sistema.

D) Nuevo marco de movilidad urbana

Este nuevo marco de movilidad, presentado por la UE el 14 de diciembre de 2021, se ha establecido con la finalidad de reducir las emisiones y mejorar la movilidad en las ciudades para beneficiar a la comunidad usuaria del transporte que habita en entornos urbanos (más de un 70% de la población de la Unión).

Este nuevo escenario presta especial atención al transporte público y a desplazamientos a pie y en bicicleta, priorizando soluciones que generen cero emisiones para las flotas de transporte urbano como los taxis y otros servicios de transporte conducidos por profesionales. Además, otorga mayor peso a la figura de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), con especial hincapié en los nodos urbanos incluidos en la RTE-T (Red Transeuropea de Transporte). Igualmente, se propone una recomendación a los Estados miembros de la UE para elaborar planes nacionales que

ayuden a sus ciudades en la redacción de sus planes de movilidad urbana sostenible. Asimismo, se adjunta a un documento de síntesis del estado actual de la movilidad urbana en las ciudades europeas, documento que recoge datos relevantes, identifica los vectores principales del cambio y describe los principales retos de la movilidad.

Los ámbitos fundamentales de actuación de este nuevo marco son los nueve siguientes:

- Reforzar el papel de las ciudades y sus áreas de influencia en la RTE-T.
- Reforzar el papel de los PMUS y planes de gestión de la movilidad.
- Monitorizar el avance y progreso de los planes mediante indicadores de movilidad urbana.
- Aumentar el atractivo del transporte colectivo mediante la digitalización y la multimodalidad.
- Desarrollar el potencial de la movilidad activa.
- Logística urbana y reparto de última milla de nulas emisiones.
- Digitalización, innovación y nuevos servicios de movilidad.
- Hacia ciudades climáticamente neutras.
- Sensibilización y desarrollo de capacidades.

E) Efficient&Green Mobility (UE)

El nuevo marco forma parte de la aprobación por parte de la Comisión de una propuesta para apoyar la transición hacia una de movilidad urbana más limpia, ecológica e inteligente, en consonancia con el Pacto Verde Europeo. Este paquete contiene cuatro propuestas: nuevo reglamento sobre los requisitos para el desarrollo de la RTE-T; plan de acción sobre el ferrocarril transfronterizo y de larga distancia; actualiza-

ción de la Directiva ITS de 2010; nuevo marco de movilidad urbana (descrito en el subapartado anterior).

2. MARCO NACIONAL

En este apartado se recogen las distintas normativas y recomendaciones publicadas en el contexto institucional del Estado:

A) *Ley de Economía Sostenible*

Del panorama legislativo nacional cabe destacar la Ley de Economía Sostenible, la cual establece principios y objetivos de las políticas de movilidad sostenible. Las Administraciones públicas promoverán políticas de movilidad sostenible que respeten los siguientes principios:

- El derecho de la ciudadanía al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible.
- La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.
- El cumplimiento de los tratados internacionales vigentes en España relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental, en lo que concierne a la movilidad y la adecuación a las políticas comunitarias en esta materia.
- El establecimiento de nuevos servicios de transporte supeditado a la existencia de un volumen de demanda acorde a los costes de inversión y mantenimiento, teniendo en cuenta, en todo caso, la existencia de modos alternativos con la debida calidad, precio, seguridad y los resultados de su evaluación ambiental.

La presente normativa establece objetivos para los planes de movilidad sostenible en consonancia con los definidos anteriormente. Por último, la ley condiciona la concesión de ayudas o subvenciones destinadas al transporte público urbano o metropolitano a la disposición de un Plan de Movilidad Sostenible y su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

B) *Ley de Tráfico de 2015*

El Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y las modificaciones a dicha ley, donde se introducen determinaciones en materia de ciclismo, aprovechando para cubrir aspectos desatendidos, especialmente en los ámbitos sancionadores y en lo referente a los modos de movilidad ciclista o en patinete.

Esta ley de tráfico sirve para dar carta de naturaleza a las infraestructuras ciclables, ya que con la entrada en vigor de la referida ley gozan de expreso reconocimiento jurídico. En concreto, articula explícitamente qué debe entenderse por vía ciclista, carril bici protegido, acera bici, pista bici y senda ciclable.

C) *Reglamento General de Circulación*

El Reglamento General de Circulación (Real Decreto 1428/2003) establece en su articulado normas de convivencia en la circulación que se basan en los siguientes importantes principios:

- No molestar: está terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario; los usuarios de la vía se deben comportar de forma correcta para no entorpecer indebidamente la circulación;

los vehículos no pueden circular por las vías con niveles de emisión de ruidos superiores a los reglamentariamente establecidos; está prohibido arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, etcétera.

- No sorprender: se deben señalizar las maniobras con la suficiente antelación.
- Advertir: se debe señalizar de forma apropiada y con claridad; no es suficiente con pretender realizar una maniobra y advertirla, sino que es necesario poder realizarla con seguridad, y si no es así, desistir de ella.
- Comprender y ser tolerantes: se deben disculpar los posibles errores de los demás, facilitar su conducción y ser respetuoso con los restantes usuarios.

D) Estrategia Española de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030

Esta nueva estrategia de movilidad, aprobada en diciembre de 2021, quiere afrontar nuevos retos tales como descarbonizar la economía y dar respuesta al cambio climático, a la irrupción de las nuevas tecnologías o a la concentración cada vez mayor de población en las grandes ciudades, siempre considerando el contexto nacional en cuanto a infraestructuras, para priorizar inversiones que optimicen su uso y persigan el óptimo social. Además, esta nueva estrategia entiende la movilidad como un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico para dar soluciones factibles a problemas reales y perseguir un sistema de transportes y logística que sea eficiente, sostenible y resiliente.

Esta nueva política se estructura en nueve ejes a través de líneas de actuación y medidas concretas. Estos ejes son:

- movilidad para toda la comunidad,
- nuevas políticas inversoras,
- movilidad segura,
- movilidad de bajas emisiones,
- movilidad inteligente,
- cadenas logísticas intermodales,
- conectando Europa y con el mundo,
- aspectos sociales y laborales,
- evolución y transformación del MITMA.

E) Libro Verde de sostenibilidad urbana y local en la era de la información

El Libro Verde de sostenibilidad urbana y local en la era de la información tiene el objetivo de ser el documento de referencia de las políticas ambientales relacionadas con el proceso de cambio de los sistemas urbanos en nuestro país. También busca ser la herramienta técnica y educativa para los equipos profesionales y técnicos que se encargan de realizar la transición de las ciudades españolas hacia un modelo más sostenible. El documento se estructura en tres partes: la Parte I aborda los grandes ámbitos en materia de medio ambiente urbano: urbanismo, movilidad, edificación, biodiversidad y gestión urbana; la Parte II se centra en el estudio del metabolismo urbano y en las relaciones campo-ciudad; la Parte III se preocupa por la sostenibilidad social, específicamente por la relación entre el hábitat urbano y la inclusión social en un contexto de desarrollo sostenible. Por lo tanto, el Libro Verde ofrece directrices para abordar los retos de la sostenibilidad en la era de la información, y que han de desembocar en las ciudades inteligentes.

3. MARCO AUTONÓMICO Y MUNICIPAL

Además de las recomendaciones, obligaciones o compromisos expuestos en los contextos

europeo y nacional, este estudio también tiene en cuenta procesos de planificación de carácter regional y local desarrollados por la Comunidad de Madrid y por el Ayuntamiento de Torrelaguna. El PMUS se ha redactado acorde al conjunto de estrategias en materia de movilidad con la finalidad de establecer una línea coherente de actuación y que construya un marco coordinado que otorgue coherencia al conjunto y asegure su éxito. Se recogen a continuación las distintas normativas y recomendaciones publicadas en el marco autonómico y municipal:

A) Ley 5/2009 de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera de la Comunidad de Madrid

La Ley 5/2009, de 20 de octubre, de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera de la Comunidad de Madrid, aprobada en el año 2009 por la Comunidad de Madrid. La consideración de la especial relevancia del transporte por carretera para el desarrollo económico y social de la Comunidad de Madrid y la voluntad de garantizar un sistema de movilidad sostenible, justifican la promulgación de dicha norma. El capítulo II de la citada ley se basa en el Transporte Urbano, donde se incluyen los siguientes artículos:

Artículo 10. Normas aplicables a las distintas clases de servicios.

1. Los servicios urbanos de transporte regular permanente de uso general se regirán, sin perjuicio de la aplicación de la normativa básica estatal que les afecte, por la presente ley, por la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, por la normativa de desarrollo de estas y por las correspondientes Ordenanzas Municipales.

2. El transporte de viajeros en vehículos de turismo se regulará por la citada Ley 20/1998, de 27 de noviembre y su normativa de desarrollo,

así como por las disposiciones específicas dictadas por las entidades locales competentes.

Artículo 11. Coordinación de servicios urbanos e interurbanos.

1. Los transportes urbanos e interurbanos por carretera, especialmente los que constituyan transportes públicos regulares permanentes de uso general, se coordinarán de acuerdo con las reglas establecidas al efecto por la Comunidad de Madrid, respetando las competencias que corresponden a los municipios, los acuerdos y convenios que con los mismos se celebren y las competencias del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.

2. Con el fin de garantizar la movilidad supramunicipal, los planes, actos y resoluciones de los Ayuntamientos relativos a movilidad o transporte, que trasciendan del ámbito estricto de sus municipios, o distorsionen gravemente los desplazamientos de otros municipios requerirán, siempre que medie denuncia de alguno de ellos, informe previo vinculante de la consejería competente en materia de transportes.

3. Los municipios de la Comunidad de Madrid velarán para que los servicios de transporte público discrecional de viajeros tengan la mayor accesibilidad posible.

B) Ley 11/2023, de 12 de abril, por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid

La ley se promulga con el objetivo de evitar el vacío normativo que podía producirse a raíz de la sentencia 118/1996, de 27 de junio, del Tribunal Constitucional. En el transporte urbano de viajeros, se hace necesario adoptar las oportunas medidas legislativas, evitando, asimismo, un estado de inseguridad jurídica en las empresas de transporte, ya que la gran mayoría de las radicadas en la comunidad necesitan realizar, porque la propia naturaleza del transporte y la demanda así lo imponen, tráficos



FIG. 4. Ordenar el entorno de algunas piezas fundamentales en el casco histórico, como la iglesia catedralicia de Santa María Magdalena en Torrelaguna, requiere una visión interdisciplinar integrada que permita compatibilizar la afluencia de visitantes y de población local usuaria con los principios de protección y conservación de los bienes patrimoniales. Fotografía de David Daguerro.

tanto urbanos como interurbanos. La realidad nos muestra una región con un entramado de infraestructuras y servicios interconectados que no puede ser jurídicamente disgregado. Con esta finalidad se promulga la presente ley, que regula el transporte urbano de viajeros y establece su coordinación con la regulación existente en el interurbano.

C) Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Torrelaguna 1994

Las últimas modificaciones de las Normas Subsidiarias del Planeamiento Municipal se aprobaron definitivamente el 14 de noviembre de 1994. El texto modifica el documento de normas publicado en septiembre de 1994. Sustituyen a las Normas Subsidiarias de 1987. Aunque este periodo en términos de planeamiento fue escaso, resulta suficiente para tener la experiencia de su falta de adecuación a los intereses actuales del desarrollo urbano en los aspectos residenciales e industriales. El Ayuntamiento de Torrelaguna había solicitado una revisión de las Normas Subsidiarias el 24 de agosto de 1989. Posteriormente, la Dirección

General de Urbanismo de la Consejería de Política Territorial de la Comunidad Autónoma de Madrid estimó necesario realizar dichas modificaciones. Este planeamiento municipal tiene como objetivo principal potenciar la posición de Torrelaguna dentro del contexto comarcal.

El territorio ocupado por el término municipal se dividió en tres clases de suelo según las Normas Subsidiarias de 1994: *suelo urbano*, *suelo apto para urbanizar* y *suelo no urbanizable*. El suelo no urbanizable queda dividido en las categorías *suelo no urbanizable común*, *suelo no urbanizable reserva* y *suelo no urbanizable especialmente protegido*. Este último se subdivide en: especialmente protegido por razones ambientales, forestales, cauces y riberas; especialmente protegido por su valor agrícola; y se crea un área de tratamiento singular en la zona de Los Tomillares.

D) Otros documentos de referencia

Por último, se tienen en cuenta otros documentos para la redacción del presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible:

- Avance del Plan de Carreteras 2025-2032 de la Comunidad de Madrid.
- Conservación y mejora del tramo este del recinto amurallado de Torrelaguna y creación de parque arqueológico.
- Plan integral de embellecimiento 2024-2026.
- Plano de arbolado y equipamiento municipal.
- Proyecto de repavimentación del casco de Torrelaguna.
- Proyecto básico y de ejecución 4.3. Accesibilidad a los recursos “plan de sostenibilidad turística en destino: Torrelaguna, cruce de caminos entre ayer y hoy”.
- Proyecto básico y de ejecución 4.1. Actuaciones de mejora en el centro urbano, “plan de sostenibilidad turística en destino: Torrelaguna, cruce de caminos entre ayer y hoy”.

[Continúa en número siguiente]