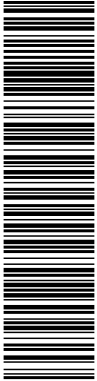


DOCUMENTO DA-Acuerdo de JGL: 06.- CERTIFICACION ACUERDO PLENO 28-5-2026 PUNTO 9.3 PLAN INTEGRAL MOV URBANA	IDENTIFICADORES	
OTROS DATOS Código para validación: NIYT7-C55VV-JLJAL Fecha de emisión: 11 de Junio de 2026 a las 12:30:35 Página 1 de 6	FIRMAS 1.- Secretaria del AYUNTAMIENTO DE MAJADAHONDA. Firmado 09/06/2026 10:20 2.- Concejald de Régimen Jurídico del AYUNTAMIENTO DE MAJADAHONDA. Firmado 09/06/2026 15:51	ESTADO FIRMADO 10/06/2026 08:52



Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 4141954 NIYT7-C55VV-JLJAL 86FB2026A432C91352E49FFD98E844D070A8687B) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: https://sede.majadahonda.org/portal/verifica/Documentos.do?



M^a CELIA ALCALÁ GÓMEZ, SECRETARIA GENERAL DEL AYUNTAMIENTO DE MAJADAHONDA (MADRID)

CERTIFICO: Que el Pleno de la Corporación, en sesión ordinaria celebrada el 28 de mayo de 2026, adoptó entre otros, el siguiente acuerdo, en extracto:

“9. Proposiciones no urgentes o mociones ordinarias:

9.3(087/26) Moción presentada por el Grupo Municipal Socialista sobre la puesta en marcha de un Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible para que acabe con los atascos permanentes.

Se da cuenta de la moción presentada por el Portavoz Grupo Municipal Socialista, Sr. Rodríguez Cabrera, que ha tenido entrada en el Registro General el 15 de mayo de 2026, nº de anotación 13953, cuyo texto es el siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad urbana sostenible constituye uno de los grandes retos de las sociedades contemporáneas y, muy especialmente, de los municipios como Majadahonda, que han crecido bajo el paradigma de la dependencia del vehículo privado.

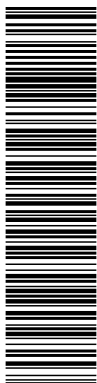
La movilidad no puede abordarse únicamente como una cuestión de tráfico: es, ante todo, una cuestión de salud pública, bienestar y tiempo y calidad de vida. En una ciudad como Majadahonda de 73.625 habitantes, cada retención diaria implica más exposición a emisiones, más ruido, más estrés, más riesgo vial y menos tiempo para las familias.

El diagnóstico del PMUS de Majadahonda, que no se ha puesto en marcha, ya estimaba en 2010 un nivel medio de ruido en carreteras en hora punta de de 67 dBA y un consumo de casi 75.000 litros de combustible diarios, cifras que han crecido exponencialmente en 2026 por el incremento del parque de vehículos privados. Cifras que son incompatibles con una ciudad saludable y sostenible.

A escala estatal, la Agencia Europea de Medio Ambiente estima en más de 20.000 las muertes prematuras anuales en España atribuibles a la mala calidad del aire, y los impactos nocivos de la movilidad urbana -congestión, contaminación y siniestralidad- suponen entre 15.100 y 23.800 millones de euros al año, cerca del 2% del PIB.

No se trata, por tanto, de una cuestión ideológica, sino de una realidad relacionada con la salud y la economía que exige de una respuesta adecuada por parte de las administraciones públicas. Así lo entiende la ciudadanía: el 66% de los españoles declara que mejorar la movilidad urbana es una prioridad para ellos, y siete de cada diez consideran esencial la inversión pública en transportes ecológicos ya que los atascos y la contaminación afectan directamente a la salud.

DOCUMENTO DA-Acuerdo de JGL: 06.- CERTIFICACION ACUERDO PLENO 28-5-2026 PUNTO 9.3 PLAN INTEGRAL MOV URBANA	IDENTIFICADORES	
OTROS DATOS Código para validación: NIYT7-C55VV-JLJAL Fecha de emisión: 11 de Junio de 2026 a las 12:30:35 Página 2 de 6	FIRMAS 1.- Secretaria del AYUNTAMIENTO DE MAJADAHONDA. Firmado 09/06/2026 10:20 2.- Concejald de Régimen Jurídico del AYUNTAMIENTO DE MAJADAHONDA. Firmado 09/06/2026 15:51	ESTADO FIRMADO 10/06/2026 08:52



Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 4141954 NIYT7-C55VV-JLJAL 86FB2026A432C91352E49FFD08E844D070A8687B) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: <https://sede.majadahonda.org/portal/verificarDocumentos.do?>



En ese contexto y a nivel normativo la Ley de Cambio Climático y Transición Energética obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a disponer de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), y la nueva Ley de Movilidad Sostenible extiende esa obligación a los municipios de más de 20.000 habitantes, vinculándola a financiación europea y a los compromisos del Pacto Verde Europeo. Cumplir con la normativa es, además de una obligación legal, una oportunidad de acceder a fondos públicos que otros municipios ya están aprovechando para transformar y modernizar sus ciudades.

Majadahonda:

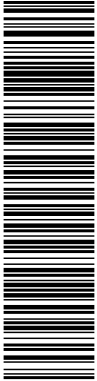
Majadahonda cuenta con una Ordenanza Municipal de Movilidad aprobada en septiembre de 2019 y con una Ordenanza Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones aprobada en marzo de 2025 Sin embargo, el instrumento esencial que debería articular y dar coherencia a ambas, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, tiene su único diagnóstico técnico anclado en mayo de 2010.

Aquel estudio no era una declaración genérica: proponía actuaciones concretas como distribuir mejor los tráficos y fomentar viales de circunvalación, potenciar modos alternativos al coche, mejorar la cobertura y calidad del transporte público, acondicionar paradas con información en tiempo real, calmar el tráfico en el centro, mejorar itinerarios peatonales continuos y crear redes ciclistas bien diseñadas con aparcamientos estratégicos. Dieciséis años después, ese documento sigue siendo la única radiografía formal de la movilidad en el municipio, lo que convierte cualquier actuación en materia de tráfico y transporte en una intervención aislada, sin planificación en su conjunto, ni posibilidad efectiva de financiación estructurada.

Lo más revelador no es solo la antigüedad de aquel diagnóstico, sino su vigencia. El documento de 2010 alertaba de que el 70% de los viajes motorizados de los residentes se realizaban en vehículo privado, frente a un 30% en transporte público, y señalaba que la movilidad peatonal apenas representaba el 19% de los desplazamientos, por debajo de la media de ciudades españolas de tamaño similar. Identificaba como puntos críticos de congestión, en hora punta de mañana, la Carretera del Plantío hacia la estación de Cercanías y la A-6, la carretera de Majadahonda a Las Rozas y la M-515 hacia Pozuelo; añadía problemas en fines de semana en el entorno del mercadillo de los sábados y en el centro comercial Equinoccio, y señalaba como puntos negros de accidentalidad la Avenida de España, la Avenida de las Moreras y las carreteras de Boadilla y El Plantío.

16 años después, todos estos puntos siguen siendo hoy cuellos de botella reconocibles, a los que se han sumado nuevos focos como la rotonda de Roza Martín, Dr. Calero, la zona de TUTI y los accesos a los centros escolares en las horas de entrada y salida de alumnos.

DOCUMENTO DA-Acuerdo de JGL: 06.- CERTIFICACION ACUERDO PLENO 28-5-2026 PUNTO 9.3 PLAN INTEGRAL MOV URBANA	IDENTIFICADORES	
OTROS DATOS Código para validación: NIYT7-C55VV-JLJAL Fecha de emisión: 11 de Junio de 2026 a las 12:30:35 Página 3 de 6	FIRMAS 1.- Secretaria del AYUNTAMIENTO DE MAJADAHONDA. Firmado 09/06/2026 10:20 2.- Concejald de Régimen Jurídico del AYUNTAMIENTO DE MAJADAHONDA. Firmado 09/06/2026 15:51	ESTADO FIRMADO 10/06/2026 08:52



Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 4141954 NIYT7-C55VV-JLJAL 86FB2026A432C91352E48FFD8BE844D070A8687B) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: <https://sede.majadahonda.org/portal/verificarDocumentos.do?>



Grave colapso de la rotonda de Roza Martín:

Mención especial merece la rotonda conocida como Roza Martín, situada en la intersección de las carreteras M-503 y M-516 a su paso por el oeste de Majadahonda, constituye hoy el punto negro de movilidad más grave del municipio. La M-503 soporta más de 100.000 vehículos/día y la M-50, que cruza en viaducto sobre la zona, supera los 120.000 vehículos/día. Esta glorieta es la única salida de las urbanizaciones Los Satélites y Roza Martín hacia el casco urbano y hacia Madrid, convirtiéndola en un embudo crítico en horas punta con atascos kilométricos de carácter diario.

Pese a ser la solución más factible y adecuada según los expertos, no se planificó su soterramiento y además se instaló el pilar maestro de una pasarela infrutilizada que ha costado cerca de 4 millones de euros y no solo no soluciona los problemas de tráfico, sino que impide el futuro soterramiento de la infraestructura.

El pasado 6 de mayo se reunió la junta de vecinos de la urbanización Los Satélites, donde residen cerca de 700 majariegos y majariegas y la principal reivindicación que nos transmiten es la necesidad de que el Ayuntamiento aporte una solución definitiva a los graves problemas de movilidad que afectan al barrio y también a Roza Martín.

Las soluciones pasan por soterrar la rotonda y hacer un acceso directo al barrio, como por ejemplo se ha hecho en la misma carretera m-503 a la altura de Pozuelo, con una inversión de 10 millones de €, incluso ya en el año 2010, el alcalde Narciso de Foxá ya lo dijo en una entrevista en El País, donde afirmaba que en un futuro se construiría una vía bajo la rotonda para solucionar los graves atascos que se producen a diario.

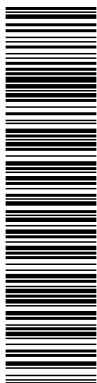
Soluciones: Gran Anillo Verde de Majadahonda

Otra gran solución que avanza en la movilidad sostenible es el Gran Anillo Verde propuesto por el Grupo Municipal Socialista debe entenderse como una infraestructura estratégica de salud, movilidad y conexión urbana, no como una actuación ornamental.

La moción socialista incluida en el orden del día del Pleno ordinario del 29 de abril de 2026 planteaba conectar las zonas verdes de la ciudad mediante carril bici, zonas recreativas y deportivas al aire libre e itinerarios saludables; una red continua que enlace parques, arroyos, instalaciones deportivas, equipamientos culturales, centros educativos, zonas comerciales y barrios, y que ofrezca una alternativa real para desplazamientos cotidianos sin coche.

En materia ciclista, el contraste entre las conclusiones de 2010 y la realidad de 2026 es particularmente elocuente. Aquel diagnóstico concluía que Majadahonda reunía condiciones excepcionales para el uso cotidiano de la bicicleta: toda la población a

<p>DOCUMENTO</p> <p>DA-Acuerdo de JGL: 06.- CERTIFICACION ACUERDO PLENO 28-5-2026 PUNTO 9.3 PLAN INTEGRAL MOV URBANA</p>	<p>IDENTIFICADORES</p>	
<p>OTROS DATOS</p> <p>Código para validación: NIYT7-C55VV-JLJAL Fecha de emisión: 11 de Junio de 2026 a las 12:30:35 Página 4 de 6</p>	<p>FIRMAS</p> <p>1.- Secretaria del AYUNTAMIENTO DE MAJADAHONDA. Firmado 09/06/2026 10:20 2.- Concejald de Régimen Jurídico del AYUNTAMIENTO DE MAJADAHONDA. Firmado 09/06/2026 15:51</p>	<p>ESTADO</p> <p>FIRMADO 10/06/2026 08:52</p>



Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 4141954 NIYT7-C55VV-JLJAL 86FB2026A432C91352E48FFD8BE844D070A8687B) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: <https://sede.majadahonda.org/portal/verificarDocumentos.do?>



menos de 3 km del centro, pendientes moderadas y clima favorable. Proponía expresamente una red de carriles bici mucho más completa e integrada que la existente entonces, compuesta por apenas dos tramos operativos. Hoy, dieciséis años después, el municipio cuenta con exactamente los mismos 11 kilómetros de carril bici, sin que se haya añadido ni uno solo desde entonces.

Ni la moción aprobada por unanimidad en el Pleno de marzo de 2024 ni la posterior de abril de 2026 sobre el Gran Anillo Verde han logrado que el Equipo de Gobierno ejecute un solo metro de nueva infraestructura ciclista.

El balance es contundente: el diagnóstico de 2010 fue un ejercicio técnico serio, elaborado con rigor y financiado con dinero público, que el Partido Popular archivó sin cumplir y el resultado es el previsible, Majadahonda sigue atrapada en el círculo vicioso que aquel informe describía con precisión hace tres lustros, la dependencia del coche genera congestión, la congestión penaliza el transporte público y la penalización del transporte público refuerza la dependencia del vehículo privado.

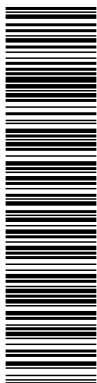
El colapso circulatorio de Majadahonda en 2026

Al colapso permanente de las principales vía de acceso y salida a la ciudad tenemos que sumar la escasa presencia de agentes de la Policía Local regulando la circulación en los puntos más conflictivos resulta especialmente grave porque el artículo 7 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico atribuye a los municipios la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en vías urbanas por medio de agentes propios, y la Ley Orgánica 2/1986 encomienda a la Policía Local ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano. No hablamos, por tanto, de una facultad secundaria, sino de una competencia municipal directa que exige planificación operativa, refuerzos en horas punta y protocolos estables en colegios, rotondas, accesos a la estación y grandes centros de atracción.

Sistemas inteligentes de regulación de tráfico

Majadahonda llega tarde también a los sistemas inteligentes de regulación del tráfico y medición de la calidad del aire. Mientras municipios del entorno han avanzado hacia herramientas de gestión mediante cámaras, lectura de matrículas, analítica de tráfico, información en tiempo real y control de accesos, el Ayuntamiento ha encadenado retrasos en un proyecto clave para seguridad, tráfico, movilidad y Zona de Bajas Emisiones. La Junta de Gobierno aprobó en agosto de 2024 un contrato para la instalación de un sistema inteligente de vídeo y 133 puntos de cámaras, con un valor estimado de 5.136.507,05 euros y un plazo de 16 meses, sin embargo, fue desestimado, y es ya en marzo del presente año, cuando se adjudica un nuevo el 27 de marzo de 2026, por 3.499.782,56 euros y 16 meses de duración, de modo que la ciudad ha perdido casi dos años para desplegar una herramienta que otros municipios ya utilizan para mejorar la seguridad vial, ordenar el tráfico y gestionar la movilidad de forma más eficiente. Esta demora evidencia falta de planificación: Majadahonda no solo sufre atascos,

<p>DOCUMENTO</p> <p>DA-Acuerdo de JGL: 06.- CERTIFICACION ACUERDO PLENO 28-5-2026 PUNTO 9.3 PLAN INTEGRAL MOV URBANA</p>	<p>IDENTIFICADORES</p>	
<p>OTROS DATOS</p> <p>Código para validación: NIYT7-C55VV-JLJAL Fecha de emisión: 11 de Junio de 2026 a las 12:30:35 Página 5 de 6</p>	<p>FIRMAS</p> <p>1.- Secretaria del AYUNTAMIENTO DE MAJADAHONDA. Firmado 09/06/2026 10:20 2.- Concejald de Régimen Jurídico del AYUNTAMIENTO DE MAJADAHONDA. Firmado 09/06/2026 15:51</p>	<p>ESTADO</p> <p>FIRMADO 10/06/2026 08:52</p>



Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 4141954 NIYT7-C55VV-JLJAL_06FB2026A432C91352E49FFD98E844D070AB867B) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: https://sede.majadahonda.org/portal/verificadocumentos.do?



sino que carece de los instrumentos tecnológicos necesarios para medirlos, anticiparlos y corregirlos.

Situación en la zona Centro:

Especial atención merece el casco antiguo, donde se acumulan problemas de accesibilidad y seguridad peatonal ya documentados en los estudios y mociones municipales. El PMUS de 2010 recomendaba calmar el tráfico en el centro y mejorar itinerarios peatonales, y el expediente de accesibilidad peatonal del casco urbano encargado a Alomón en 2019 tuvo un coste de 37.732 euros, dentro de un conjunto de estudios de movilidad y accesibilidad que superó los 198.000 euros.

La realidad, sin embargo, sigue siendo la misma: aceras estrechas o que no cumplen anchos mínimos, ausencia de rebajes o rebajes sin cota cero, pavimentos en mal estado, mobiliario urbano que invade itinerarios peatonales, pasos de peatones y vados frecuentemente ocupados, rampas con pendientes excesivas y plazas que carecen de bancos, sombra o dotaciones básicas.

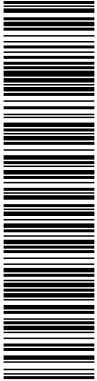
Todo ello convierte el centro en un espacio hostil para quienes circulan a pie, particularmente para las personas mayores, familias con carritos y vecinos con movilidad reducida. A ello se añade la congestión recurrente y perfectamente previsible que generan los días de mercadillo, martes y sábados, para la que el Equipo de Gobierno no ha articulado ningún protocolo específico de gestión del tráfico, pese a que el propio diagnóstico de 2010 ya identificaba esa zona como punto de saturación.

Lo último en aprobarse, la Zona de Bajas Emisiones, ilustra con precisión este patrón de gestión. Aprobada por Ordenanza Municipal en marzo de 2025, permanece inoperante más de un año después por la parálisis en la implantación de los sistemas de control. La adjudicación en marzo de 2026 del contrato de cámaras para seguridad y tráfico no corrige la pérdida de tiempo acumulada: con 16 meses de duración, la implantación efectiva queda desplazada en el tiempo y la ZBE continúa sin funcionar.

Por todo lo anteriormente expuesto, formulamos la siguiente propuesta De ACUERDO:

PRIMERO.- Que el Ayuntamiento de Majadahonda actualice y traiga al pleno para su aprobación un Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), que aporte soluciones a los graves problemas de tráfico de Majadahonda y alternativas de transporte no contaminante.

DOCUMENTO DA-Acuerdo de JGL: 06.- CERTIFICACION ACUERDO PLENO 28-5-2026 PUNTO 9.3 PLAN INTEGRAL MOV URBANA	IDENTIFICADORES	
OTROS DATOS Código para validación: NIYT7-C55VV-JLJAL Fecha de emisión: 11 de Junio de 2026 a las 12:30:35 Página 6 de 6	FIRMAS 1.- Secretaria del AYUNTAMIENTO DE MAJADAHONDA. Firmado 09/06/2026 10:20 2.- Concejald de Régimen Jurídico del AYUNTAMIENTO DE MAJADAHONDA. Firmado 09/06/2026 15:51	ESTADO FIRMADO 10/06/2026 08:52



Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 4141954 NIYT7-C55VV-JLJAL 86FB2026A432C91352E48FFD8BE844D070A8687B) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: https://sede.majadahonda.org/portal/verificadocumentos.do?



SEGUNDO.- *Que el Ayuntamiento de Majadahonda elabore y apruebe un **Plan de Seguridad Vial específico** para las zonas de tráfico intenso y ponga en marcha los entornos seguros comprometidos con protocolos concretos de ordenación del tráfico y presencia policial preventiva y efectiva.*

TERCERO.- *Que el Ayuntamiento de Majadahonda cumpla con los acuerdos de pleno y ponga en marcha la remodelación, ampliación y cierre en anillo del carril bici.”*

- Se ha dado cuenta de esta moción en la **Comisión Informativa de Desarrollo Urbano**, de 21 de mayo de 2026.

.../...

Sometida esta moción a votación, **QUEDA RECHAZADA** al resultar diez (10) votos a favor correspondientes a los Grupos Municipales Vox Majadahonda, Socialista, Vecinos por Majadahonda y Más Madrid-Izquierda Unida, quince (15) votos en contra correspondientes al Grupo Municipal Popular.”

Esta certificación se expide a la vista del Avance de Borrador de Acta, de conformidad con lo previsto en el artículo 206 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales, a reserva de la aprobación de dicha Acta.

Y para que conste y surta los debidos efectos, expido la presente, de orden y con el visto bueno, por delegación de firma de la Alcaldía mediante Decreto nº 4160/2025, de 31 de octubre, del Concejald Delegado de Seguridad, Régimen Interior, Atención al Ciudadano, Movilidad y Festejos, en Majadahonda a la fecha de su firma electrónica.

Vº Bº
EL CONCEJAL DELEGADO
DE SEGURIDAD, RÉGIMEN INTERIOR,
ATENCIÓN AL CIUDADANO,
MOVILIDAD Y FESTEJOS