



ECF
European
Cyclists'
Federation



Comunidad de Madrid – Elecciones 2015

Presentamos el documento adjunto, “Subámonos a la bici en nuestra Comunidad” redactado por la Mesa Nacional de la Bicicleta en el que se dan unas recomendaciones para la iniciativa política a favor de la bicicleta a nivel autonómico.

Ampliando dicho documento y como particularidades de la Comunidad de Madrid, podríamos además apuntar:

MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD CICLISTA A LAS GRANDES CIUDADES Y DE LAS CONEXIONES INTERURBANAS

Las entradas y salidas de las grandes ciudades cuentan casi exclusivamente con vías de alta capacidad para vehículos a motor, disuasorias, cuando no directamente prohibidas, para el tráfico de bicicletas.

Las bicis deben contar con accesos directos, intuitivos y seguros, bien sea a base de infraestructura específica o de adecuación de la red existente.

La Comunidad de Madrid deberá tomar acción directa en las vías o proyectos de su competencia y promover y coordinar la acción municipal y, en su caso, estatal, en las vías y proyectos donde la competencia corresponda a dichos ámbitos. En este sentido sería necesario que se cree un convenio de la Comunidad de Madrid con las principales ciudades que permita coordinar la accesibilidad ciclista a estas ciudades desde el exterior (un buen ejemplo sería las entradas a Madrid hacia el Anillo Verde Ciclista y las calles de entrada a la ciudad), así como entre ellas a la hora de la planificación urbanística interciudades.

En el aspecto particular de las conexiones interurbanas, es notorio que, si bien numerosos municipios han dado pasos hacia la promoción de la movilidad ciclista, los municipios carecen de una visión de conjunto que debe aportar la Comunidad. Es frecuente el caso de municipios muy próximos entre sí cuya conexión en bici es prácticamente inexistente porque nadie ha pensado en ello. Es por ello que la Comunidad debe aportar la coordinación necesaria entre municipios para el establecimiento de dichas conexiones en condiciones como las descritas para los accesos.

INTERMODALIDAD ENTRE BICICLETA Y TRANSPORTE PÚBLICO

1. Consideración de espacios polivalentes para las bicicletas en los trenes de nueva adquisición, para así ofrecer a los ciclistas una opción adicional al pedaleo para la salida segura de las grandes ciudades de la Comunidad.

2. Posibilitar el transporte de la bicicleta en los autobuses interurbanos. Estudiar la viabilidad de



ECF
European
Cyclists'
Federation



instalación de portabicicletas en autobuses interurbanos que atienden líneas donde no llega el ferrocarril.

3. Adecuación del horario para llevar las bicicletas en Metro de Madrid. Este horario debería ser similar al de Cercanías, dejando la posibilidad de llevar siempre la bicicleta, siempre contando con la disponibilidad de espacio. Las bicicletas plegables, en sus condiciones particulares, se deberían poder llevar desplegadas por los andenes y pasillos, sólo plegándose, cuando ello sea necesario, al entrar a los vagones. Las condiciones propuestas son las que incluyen en sus reglamentos la práctica totalidad de Metros europeos, entre ellos el de Barcelona, sin que esto suponga perjuicio alguno para el resto de usuarios y sí un beneficio enorme para los ciclistas.

4. Estacionamientos para bicicletas, que sean seguros, accesibles y suficientes en los intercambiadores de transporte.

PROMOCIÓN DE LA COMUNIDAD DE MADRID COMO DESTINO DE VIAJES CICLOTURISTAS

- Creación y promoción de rutas turísticas en bicicleta, tanto urbanas como interurbanas
- Creación y promoción de rutas temáticas para cicloturistas
- Fomento de la creación de empresas que ofrezcan paquetes cicloturistas en la Comunidad
- Creación de la Guía del Cicloturista de la Comunidad de Madrid
- Promoción, tanto en España como en el extranjero, de las potencialidades de Madrid como destino cicloturista
- Recuperación y revitalización de la parte Madrileña del Camino de Santiago. Puede ser una magnífica oportunidad para conectar Madrid con la Red Eurovelo a través de la ruta Jacobea. Ello conllevaría la necesidad de elaborar un plan conjunto con la Comunidad de Castilla y León.

CONSIDERAR A LA BICICLETA EN TODA NUEVA OBRA DE CARRETERAS Y REFORMA DE LAS MISMAS

La bicicleta no va UNICAMENTE por vías ciclistas, siempre habrá necesidad de usar otras vías (somos muchos los ciclistas y mucha la necesidad de movilidad) Por ello es necesario que toda infraestructura se haga considerando también a los ciclistas, como potenciales usuarios de todas las vías.

En cuanto a la reforma de carreteras, con la ampliación de la sección de una carretera se pueden conseguir mejores condiciones de accesibilidad ciclista sin necesidad de obra nueva. Del mismo modo, se puede ampliar la superficie de arcén en muchas vías, reduciendo la velocidad máxima, sin necesidad de obra nueva, tan solo con una reforma de pintura o reasfaltado.

MAYOR LIMPIEZA DE ARCENES Y CUNETAS

Mayor frecuencia en la limpieza de arcenes y cunetas en las carreteras de la Comunidad de Madrid, atendiendo a las peculiaridades de algunas zonas - sobre todo, en el sureste - por tener mayor concentración de industria y/o graveras. Este punto de la limpieza de arcenes y cunetas es muy importante por la incidencia inmediata que tendría en una mayor seguridad para los ciclistas y por



ECF
European
Cyclists'
Federation



ser algo de lo que también se beneficiarían el resto de usuarios de las carreteras, no sólo los ciclistas.

INCORPORACIÓN DE LA CULTURA DE LA BICICLETA EN LAS EMPRESAS DE LA COMUNIDAD

- Impulsar la incorporación de la bicicleta en los planes de Responsabilidad Social Corporativa de las empresas
- Impulsar la creación de planes de movilidad de empresas en los que la bicicleta sea una parte integrante de ellas, con espacios para el aparcamiento y duchas para los ciclistas
- Impulsar los abonos o aporte en planes de pensiones para los trabajadores que vayan en bicicleta al trabajo, al ser personas más sanas, y por lo tanto faltar menos al trabajo por problemas de salud; asimismo, por ahorrar espacio de suelo a la empresa al ocupar mucho menos espacio de aparcamiento

ASIGNACIÓN DE UNA PARTE DE LA RED DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD COMO DE USO FRECUENTE POR PARTE DE BICICLETAS EN FINES DE SEMANA.

Se trata de explicitar, mediante señalización, la presencia frecuente de bicicletas en circulación, así como de limitar la velocidad máxima de los vehículos a motor a 50 ó 60 km/h. Adicionalmente, se puede incluir señalización informativa específica referente a las condiciones de circulación de las bicicletas en condiciones de seguridad:

- posibilidad de circular en paralelo
- obligación de mantener una distancia de seguridad mínima, tanto para adelantar bicicletas como para circular detrás de ellas
- posibilidad de atravesar la línea continua de separación de sentidos de circulación para adelantar bicicletas si las condiciones lo permiten (no se tarda lo mismo que en adelantar a vehículos a motor)

Aplicará a una parte de la red de carreteras que se deberá decidir tras estudio detallado con los siguientes criterios:

- tráfico frecuente de bicicletas actual o potencial
- líneas de deseo del tráfico ciclista recreativo
- red mallada e interconectada.

Y con los siguientes factores deseables (pero no excluyentes):

- carreteras de la red secundaria

Este sistema, ya implantado en lugares como Vizcaya, funciona muy bien, mejora la seguridad de los ciclistas y no impide a los automovilistas desplazarse por las carreteras en las que se implanta.

COMISIÓN CÍVICA

Creación de una Comisión Cívica para la Bicicleta en la Comunidad de Madrid, con participación de usuarios de la bicicleta, cicloturistas, ciclodeportistas y bicimontañeros, para que puedan dar sus opiniones como potenciales usuarios ciclistas.

PROGRAMA DE AYUDA “MI PRIMERA BICICLETA” A ESTUDIANTES, TRABAJADORES



ECF
European
Cyclists'
Federation



Y OTROS GRUPOS URBANOS Y RURALES.

En muchas ocasiones, el primer paso para la adquisición de una bicicleta nueva o de segunda mano tiene condicionantes económicos a los que se podría ayudar de modo similar a como se hace con la compra o renovación de automóviles en el ámbito estatal (Planes PIVE) con el condicionante de estar apoyando medios no contaminantes y sanos de transporte.

CAMPAÑAS POR EL USO DE LA BICICLETA

Dentro del enfoque de cambio cultural aplicable a la bicicleta, se ve necesaria la difusión de los beneficios que la bicicleta tiene para la salud. Son imprescindibles campañas en las que se dignifique el uso de este medio de transporte y ocio, viéndolo más allá de un mero juguete o un deporte; así como campañas de desmitificación de las razones por las que se excusa generalmente su uso (calor, frío o cuestas) Como herramienta didáctica, se debe mostrar una comparativa con otros medios de transporte en cuanto a emisiones a la atmósfera y eficiencia energética, tiempos empleados en los desplazamientos (en los que se incluya el aparcamiento) y gastos generados en unos y otros medios de transporte.

PROGRAMA DE RECOGIDA DE BICICLETAS EN DESUSO Y SU RECUPERACIÓN PARA PROGRAMAS SOCIALES

El enorme número de bicicletas que se depositan en los puntos limpios, se tiran a la basura o están acumuladas en distintas dependencias oficiales, muchas de ellas en bastantes buenas condiciones, se podrían recuperar en talleres específicos, con fines sociales o de cooperación con países en vías de desarrollo. Para ello, consideramos interesante llegar a acuerdos con Ayuntamientos y otras administraciones que tienen la competencia, a fin de recuperar el máximo número de bicicletas posible.

CARRIL BICI DE LA M-301

Necesidad de mejora de diseño y mantenimiento de la vía ciclista a San Martín de la Vega. Ampliación del inicio de esta vía hasta la estación de tren de Villaverde (a sólo un kilómetro y medio de distancia) y con el carril-bici del Parque Lineal del Manzanares (a sólo 500 metros lineales).

VÍA CICLISTA DE COLMENAR

1. Hay cuantiosas quejas sobre el diseño y la anchura de la vía (estrechamientos, curvas en túneles sin visibilidad, suciedad, fallos de drenaje).

2. En el tramo Colmenar-Soto del Real, se podría adecuar una zona peatonal aneja al de la vía ciclista, porque actualmente es muy utilizado por gente para pasear, correr, etc. al no tener una zona específica para esto. Así se podrían solucionar los conflictos que se dan entre peatones y ciclistas.

Estaremos encantados en ampliarles cualquier información al respecto.