

## LOS CICLOCARRILES

*o sobre el modelo propuesto por nuestro Ayuntamiento para circular en bici por Madrid*

Este documento no pretende ser un inventario de puntos negros de los ciclocarriles, construidos hasta ahora en la ciudad de Madrid.

Nuestra intención no es otra sino la de poner de manifiesto actuaciones, cuanto menos discutibles, en la ejecución de estas vías ciclistas, a fin de propiciar una mejor adecuación de la vía a su entorno y asegurarnos aciertos futuros.

Este informe se ha hecho con la colaboración de numerosos socios de Pedalibre, que de forma voluntaria, nos han proporcionado opiniones, análisis y fotos relacionados con los ciclocarriles.

## LOS CICLOCARRILES

Todos hemos podido comprobar, como en estos últimos meses, han proliferado por las calles de nuestra ciudad, pictogramas de la bici junto con la señal de 30. Se trata de los ciclocarriles.

Pero ¿Qué son los ciclocarriles? De entre la amplia variedad de vías ciclistas que existen: carril bici, acera bici, pista bici... el ciclocarril es la fórmula más sencilla y rápida de implantar una vía ciclista en una calle. Tan solo, y en la mayoría de los casos, basta una plantilla, pintura y alguna señal vertical que lo indique. Es una solución muy económica de crear una red ciclista por nuestra ciudad. Pero, ¿cumple su cometido?

Los ciclocarriles son espacios compartidos con el resto de la circulación, igual que los demás carriles, salvo los reservados a Bus-Taxi-Moto. La única diferencia está en que su velocidad está limitada a 30 km/h, velocidad ésta, supuestamente compatible con la circulación ciclista. Es por ello que aparece una bici.

Los ciclocarriles se han implantado en todo tipo de calles: calles principales y secundarias, de uno, dos, tres y hasta cuatro carriles, en tramos ascendentes y descendentes, con mucha intensidad de tráfico o con poca, con tráfico pesado o sin él, etc. Tan solo aplican un criterio general y es el situarse, en el caso de que lo haya, a la izquierda de un carril reservado, normalmente el de Bus-Taxi-Moto, ubicación poco atractiva para muchos futuros ciclistas y no pocos ciclistas actuales.



C/ Príncipe de Vergara – tramo ascendente

Aun considerando positivo el aumento en la aparición de ciclocarriles, al menos en lo que se refiere a la mejora de la visibilidad ciclista, no podemos pasar por alto una serie de inconvenientes debidos, a nuestro entender, a una falta de estudio previo en la conveniencia de usar esta fórmula, y no otras, en determinadas calles.

## **PROBLEMAS DE LOS CICLOCARRILES IMPLANTADOS**

### **1. Incumplimiento general en la velocidad máxima de 30 km/h**

Hay una coincidencia casi unánime en que este problema es general en todos ellos, y en especial en vías principales, con alta densidad de tráfico (cuando no hay atasco, claro). Las causas pueden responder al desconocimiento de una norma “nueva” o a la dificultad de muchos conductores de vehículos motorizados a no sobrepasar esta velocidad cuando la vía está “despejada”. Por otro lado, en cumplimiento con la norma general de circular por la derecha (y la costumbre de hacerlo) hace que muchos conductores no consideren cambiar de carril cuando sobrepasan los 30 km/h, máxime cuando dicho carril tiene las mismas características que los de su izquierda: mismo ancho, mismo color, mismo firme, mismas líneas que lo flanquean...

Transcribimos el relato de un conductor de coche y ciclista:

*“Yo mismo, que conozco los dos lados, respeto como nadie desde el coche a un ciclista que pueda estar a mi alrededor, en cuanto a distancias y velocidad. Pero me cuesta mucho ceñirme a los 30 km/h cuando no hay alrededor ni ya ciclistas, sino ningún otro vehículo. Podría irme al carril izquierdo, pero por arreglar una cosa estropeamos otra”*

y la opinión de un ingeniero de caminos especialista en movilidad, sobre la efectividad de los ciclocarriles como medida de contención de la velocidad:

*“En mi opinión no sirven para que los vehículos, en ausencia de bicicletas, vayan a 30 porque la pintura no hace milagros sobre la cultura. Pero si legitiman al ciclista cuando los usa. La idea no es del todo novedosa pues creo que fue en Santa Fe (USA) el primer sitio que se aplicaron. En mi opinión, para observar esto haría falta medir si se producen cambios en la distribución de velocidades de la vía y diferencias entre carriles”*

A este respecto, de hace un tiempo a esta parte, está funcionando el proyecto “Cazavelocidades – Madrid” <http://cazavelocidadesmadrid.tumblr.com/> para medir la velocidad del tráfico en Madrid, de forma paralela a la administración y desde el punto de vista de un ciclista urbano.

Como ejemplo de una de sus mediciones, transcribimos su valoración de la calle Sagasta, vía por la que transcurre la M-10 ciclista y que dispone de ciclocarril:

*“Considerando el carril con límite 50kmh la velocidad del tráfico era moderada con sólo un 18% de coches superando los 55kmh y ninguno superando los 70. Tiene sentido puesto que es un tramo entre semáforos y con bastante tráfico a las 12 de la mañana.*

*Considerando el carril 30 : el 93% del tráfico superaba los 35 kmh.*

*Es decir, no hay diferencia real de velocidad entre un carril 30 y el resto de carriles. Esto coincide con lo que hemos observado en otros puntos. En este caso incluso se circulaba más rápido al ser un carril central con carril bus a la derecha y más carriles a la izquierda.*

*Otro asunto es que estos carriles tengan su utilidad de cara a legitimar al ciclista entre los conductores del resto de vehículos, pero si hablamos de velocidad, el circulito de 30 no vale.”*



imgflip.com



Estamos seguros de no equivocarnos si afirmamos que el exceso de velocidad de los vehículos motorizados, junto con muchas de las velocidades legales máximas permitidas en muchas calles, es uno de los mayores problemas en la promoción de la bicicleta y la seguridad de los ciudadanos en general. Intervenir sobre ello debe ser prioritario.

## ¿Cómo hacerlo?

Entendemos que el diseño de muchas de las actuales calles, no invitan precisamente a una velocidad moderada, más bien al contrario. Los anchos de carril, el firme o el ancho de la propia calle, junto con el estrés en la conducción que caracteriza nuestra ciudad, hace que una señal de contención de velocidad se quede, poco menos que en testimonial. A partir de aquí, tenemos dos soluciones: o pacificamos la calle o nos aseguramos que la vía propuesta para la circulación de bicicletas reúna las necesarias condiciones de seguridad, comodidad y eficacia.

Más adelante explicamos las diferentes propuestas al respecto

## 2. Confusión con la señalización.

C/ Martínez Izquierdo

Nos hemos encontrado ciclocarriles flanqueados por una señalización distinta a la del propio ciclocarril. Aunque el ciclocarril es la vía más fácilmente ejecutable, no por eso debe descuidarse actuar sobre parte de su entorno a fin de conseguir la coherencia necesaria.

Por otro lado también hemos detectado algún caso en el que los dos carriles que componen una calle son ciclocarriles, sin que sepamos si se debe a un error o a la intención de que sea así. En caso de ser esto último no es fácil de saberlo hasta que, prácticamente, no rebasas las indicaciones horizontales. Parece que en estos casos sería más conveniente, instalar, además, una señal vertical, al comienzo de la calle, que lo indique y establezca de manera general la limitación de la velocidad a 30 km/h.



C/ Cartagena

## 3. Sobre la continuidad o falta de continuidad de los ciclocarriles

Dentro de este apartado queremos subrayar los **cambios de trayectoria** de algunos ciclocarriles, los cuales hacen desplazarse, a los ciclistas que hacen uso de ellos, hacia el centro o parte derecha de la calzada, situando al ciclista en una posición de riesgo con respecto al resto de la circulación. Un ejemplo tipo puede ser el ciclocarril que transcurre por la C/ Alcalá, entre la C/ Menéndez Pelayo y Narváez, y Manuel Becerra (sentido hacia el este)



C/ Alcalá (entre Menéndez Pelayo y Narváez – 2 cambios de trayectoria)

Así lo expresaba un socio de Pedalibre y ciclista habitual:

*“Esto es tristemente común en las calles donde hay carril preferente (bus-taxi-etc) porque este carril (el preferente) desaparece en ciertos tramos para luego volver a aparecer. La calle Alcalá sentido Alcalá es un ejemplo paradigmático.*

*Esto obliga a las bicis a repetidos cambios de carril que deben efectuar, claro está, sin preferencia. O, en su defecto, a circular por un carril que no es el ciclocarril, ni el preferente ni el de la derecha: aunque sea por tramos cortos, esto genera acoso por parte de los motorizados.*

*Cambiar de carril para seguir el ciclocarril es casi igual de malo. El cambio de carril, en general, es una maniobra que habría que evitar en lo posible y que, de hecho, está des-recomendada en las normas salvo cuando realmente haga falta. Es incoherente diseñar una ruta que te obliga a hacer maniobras indeseadas de forma repetitiva en el espacio de unos pocos metros”*

Aunque no es exactamente una ruptura en la continuidad, la señalización actual en las **rotundas** sí que afecta a las trayectorias seguidas por muchos ciclistas. En las rotundas de varios carriles, es absolutamente inaceptable señalar como ciclocarril el carril periférico. Coloca a las bicis en una situación de indefensión, tanto si lo siguen (por el mencionado problema de cruce de trayectorias) como si no (por la presión adicional que pueden sufrir de parte del tráfico motorizado por no seguir el ciclocarril). En estos casos casi mejor es: O no poner nada, pintar todos o una indicación general a la entrada de la rotonda avisando de Prioridad Bicis.

Estos cambios de trayectoria vienen a sumarse a los correspondientes por la, desgraciadamente común, **segunda fila**, lo que pone de manifiesto, que la circulación ciclista sigue estando condicionada al resto. O, como en este último caso, a la “necesidad” de aparcar indebidamente.

Adaptar para los ciclocarriles, la solución que aplica la EMT para evitar la invasión del carril bus, puede formar parte de la solución.



C/ Menéndez Pelayo

#### 4. Situaciones de riesgo manifiesto.

En muchas ocasiones el ciclocarril se encuentra en vías rápidas, donde los motorizados cogen una gran velocidad. Proseguir por él es, a veces arriesgado, cuando no “casi criminal” como nos transmite un socio nuestro.

*“Justo en el sitio de la imagen donde pone "General Moscardó" hay 3 carriles y han puesto un 30 en el de la derecha. Es un punto muy delicado porque los coches ahí van muy rápidos pero ojo, muchos, PARA GIRAR A LA DERECHA. Por esa razón y dado que mi camino es seguir recto por esa calle y dado que después los 3 carriles se convierten en dos, de los tres carriles, yo suelo coger el del centro que unos metros por delante se convierte en el de la derecha de los dos carriles que quedan. Obligarme-recomendarme a ir por el carril de la derecha en esos escasos 20 metros es casi*

*"criminal" porque los coches me rebañarían con el giro a la derecha ultrarrápido que hemos dicho que existe en ese lugar"*



La calle Alcalá, en el tramo entre la Puerta de Alcalá y las Escuelas Aguirre (sentido O'Donnell) es un ejemplo claro. La posibilidad de que un ciclista pueda desplazarse para coger la calle Velázquez, e incluso proseguir por la misma calle Alcalá, entraña un riesgo que muchos de ellos rechazan asumir.

Recientemente, con la reforma hecha en el entorno de las Escuelas Aguirre, se ha resuelto, en parte, la continuidad por Alcalá, aunque sea, a través de dar un rodeo. En cambio, tomar la C/ Velázquez sigue siendo igual de “imposible”. Con todo, una vez más, el orden de prioridades que establece el PDMCM: Transporte público – desplazamientos a pie – bici, queda en entredicho.

Otro ejemplo podría ser en Corazón de María y Alfonso XIII o en Castellana con Pº de la Habana, sentido norte, donde el **carril derecho (ciclocarril) es, al mismo tiempo, exclusivo para girar a la derecha** en un cruce próximo. Se produce una discontinuidad del ciclocarril y un cruce de trayectorias.

## 5. Imposibilidad de usar los ciclocarriles y la zona “adelanta-bicis”

Debido fundamentalmente al atasco producido por los vehículos motorizados. En ocasiones, la sección del ciclocarril está tan ajustada al espacio que ocupa un automóvil, que resulta imposible sobrepasarlo para situarse en espacio adelantado, reservado para bicis. La calle Sagasta – Pl. Alonso Martínez, puede ser un ejemplo.

## **PROPUESTAS**

### **a) La continuidad como criterio básico en el diseño de los ciclocarriles.**

- Se evitara, en la medida de lo posible, que el ciclocarril cambie de carril y las circunstancias que habitualmente provocan tal situación, como la aparición y desaparición del carril preferente (bus-taxi-moto)
- Cuando resulte inevitable, se explicitará mediante señalización horizontal la continuidad del ciclocarril, aunque cambie de posición en la calzada.

### **b) Marcar como ciclocarril dos carriles contiguos.**

Si las medidas descritas en el punto anterior no fueran suficientes para garantizar la continuidad del ciclocarril, se valorará la señalización de varios carriles paralelos como ciclocarriles, siquiera por un espacio longitudinal reducido.

También aplicaremos esta medida, en aquellos tramos en los que el carril de la derecha obliga girar a la derecha y el siguiente posibilita seguir de frente. Estas marcas serán continuas en ambos carriles, de forma que se evidencie que ambos son ciclocarriles a la vez, y estarán colocadas a intervalos cortos. Si los dos carriles conforman la calle, tal vez merezca la pena asignarla como ciclocalle e indicar su limitación general a 30 km/h

### **c) El ciclocarril como vía exclusiva de bicicletas: SOLO BICIS.**

Propuesta de muy bajo coste que podría llevarse a cabo en vías donde hubiera dos o más carriles de circulación (exceptuando el carril bus): Prácticamente en todas las avenidas. Podría emplearse, p.e. una doble línea continua que lo delimitara y bandas sonoras. Ventajas: seguridad extra, eficacia, descenso del estrés y aumento de la accesibilidad ciclista. Desventajas: menor capacidad vial para los motorizados (lo cual, a nuestro entender, es un beneficio claro para la ciudad) y mayor complejidad en los cruces por prever una atención más relajada por parte del ciclista.



*C/ Francisco Silvela (recreación)*

#### **d) Conversión del ciclocarril en una plataforma exclusiva.**

En calles de mucha intensidad de tráfico y con presencia de numerosos vehículos pesados, parece razonable pensar en una vía ciclista exclusiva que ocupe el mismo, o incluso, algo menos de espacio, que el actual ciclocarril. Sería emplear el formato que en un principio se pensó para la M-10. Las ventajas y desventajas podrían coincidir con el apartado c), tan solo lo diferenciaría un mayor coste al tener que variar la sección de la calzada, aunque hay lugares como el eje Sagasta-Alberto Aguilera, donde bastaría con indicarlo y delimitarlo convenientemente (solución c) ya que el ancho existente está ajustado.

Tanto la aplicación de este punto, como el anterior, aseguraría el uso de los adelantabicis.

#### **e) Creación de una vía ciclista segregada.**

Al menos en los tramos ascendentes, está especialmente indicado para incrementar el número de usuarios de la bici y evitar el hostigamiento de los vehículos motorizados. También en tramos, que aunque sean descendentes, la velocidad de los motorizados se dispara (p.e. C/ Alcalá, desde Pta. Alcalá a Cibeles). La desventaja mayor es el mayor coste y su complejidad en el diseño ya que al situarse a la derecha del carril bus, debe tener en cuenta la subida y bajada de viajeros

#### **f) Carril bus-bici.**

Son muchas las ciudades que lo tienen implantado. Según la ordenanza de movilidad de Madrid vigente, esta posibilidad se contempla bajo unas condiciones. Curiosamente, no hay un solo caso en toda nuestra ciudad. ¿Por qué?



Girona

#### **g) Vigilancia Ciclocarril.**

Antes nos habíamos referido a la vigilancia que desde la EMT se hace al carril bus. Tal vez se podría contemplar algo parecido con respecto a los ciclocarriles, de manera que nos aseguremos su continuidad y eficacia. En este caso propondríamos que fuera una bici adaptada la que desarrollara esta función.

## **OTRAS PROPUESTAS RELACIONADAS**

- a) **Empleo de badenes, estrechamientos de carriles, cambios de firme, color, zig-zag, marcas sonoras...**

Son formas de contener la velocidad de los motorizados. El empleo del radar es efectiva pero debe ser complementada por este otro tipo de medidas. Si no, corremos el riesgo de caer en el llamado “afán recaudatorio”

- b) **Aumentar las Áreas de Prioridad Residencial (APR)**

- c) **Ampliación en el número de plazas a residentes en detrimento de las temporales.**

- d) **Estudio en el creación de una tasa por entrar dentro del perímetro de la M-30.**

En mayo del 2012, un alto responsable del Ayto. de Madrid declaró que “*contra la contaminación se pueden desarrollar otras medidas antes de acudir al peaje*”. Dos años y medio después, ha quedado de manifiesto lo insuficiente de esas “otras medidas” para contener los altos niveles de contaminación. No queremos acusar a nadie de arrogante, pero descartar, sin ningún estudio previo y sin atender la experiencia de otras ciudades, una medida que ha demostrado su eficacia, dice bastante poco de quien lo dijo y en nombre de quien lo dijo.

Aquellas ciudades que han implantado medidas de este tipo, sin un apoyo previo mayoritario de la población, aunque luego sí que lo fue, y en el marco de su correspondiente plan de movilidad, constatan un balance positivo en cuanto a reducción de tráfico motorizado y emisiones contaminantes.

Una ciudad más descongestionada y limpia invita a que grandes capas de la población considere la bicicleta como medio habitual de transporte.

## **CONCLUSIONES**

Hace poco, un medio de comunicación de la máxima difusión, se hizo eco de las dificultades que entrañan para peatones y ciclistas, muchas de las calles de nuestra ciudad. Actúan de verdaderas barreras y, curiosamente, estas mismas calles, lejos de facilitar la comunicación, la interrumpen y añaden un plus de peligrosidad.

*“Cruzar a pie las grandes arterias de la capital de una acera hasta la otra es una actividad peligrosa cuando no imposible. Circular por estas vías en bici tampoco ofrece mucha seguridad para los ciclistas. De hecho, el propio Ayuntamiento de Madrid, en su Plan de Movilidad, reconoce la existencia de 117 avenidas “que, teniendo un carácter muy urbano en su recorrido, constituyen también una fuerte barrera arquitectónica a los modos más sostenibles de movilidad, como son peatones y ciclistas” La relación de avenidas poco amables para los desplazamientos a pie o en bici*

es extensa. Entre ellas, el Consistorio incluye arterias como la Castellana, Bravo Murillo (que atraviesa Chamberí y Tetuán), la Avenida de los Poblados (vertebra el sur), Príncipe de Vergara, José Abascal (Chamberí), Arturo Soria (Ciudad Lineal), García Noblejas (San Blas) y la Gran Vía de Hortaleza.

*Todas estas avenidas, según los técnicos municipales de Movilidad, son consideradas barreras arquitectónicas “al disponer su sección transversal de tres o mal carriles” con lo que los coches adquieren más protagonismo que los peatones”*

*20 minutos – 28 de octubre*

Creemos firmemente que entre todos, podemos cambiar el modelo de movilidad de nuestra ciudad. El interés por utilizar la bicicleta es altísimo. Lo vemos constantemente. La última vez, en la pasada edición de la “Fiesta de la Bicicleta”. La gran mayoría la utilizarían a diario, siempre y cuando se ofrezcan las suficientes medidas de seguridad, comodidad y eficacia. Creemos que, la red de ciclocarriles que el Ayuntamiento está tejiendo, aun siendo positiva no termina de llegar ni atraer a esa gran parte población madrileña. El potencial de la bici es enorme, no dudemos en incentivarla al máximo, aplicando y aprovechándonos de la experiencia de otras ciudades que han conseguido de la bicicleta , un vehículo de primer orden.

<b>MUNICIPIOS</b>	<b>COSLADA</b>	<b>PREMIOS DE EDUCACIÓN</b>	<b>COLMENAR VIEJO</b>	<b>ACTIVIDADES EN LAS BIBLIOTECAS MUNICIPALES</b>	<b>HUMANES</b>	<b>TRABAJADORES DE LA LOCALIDAD</b>	<b>LAS OBRAS DE REFORZAMIENTO DEL FIRME</b>
20 MINUTOS	<b>MADRID</b> MARTES 29 DE OCTUBRE DE 2014	Los galardones están dotados con hasta 500 euros.	Las actividades destacan un taller literario infantil dirigido a niños de entre 7 y 12 años, el Club de Lectura para adultos y reuniones en el Librofórum.	Las tres bibliotecas municipales tienen preparada su agenda de actividades de animación a la lectura para el mes de noviembre. Entre las actividades destacan un taller literario infantil dirigido a niños de entre 7 y 12 años, el Club de Lectura para adultos y reuniones en el Librofórum.	Jornadas de prevención de riesgos laborales. El Ayuntamiento ha firmado un convenio con el Instituto Regional de Riesgos Laborales, con el propósito de impulsar las condiciones de seguridad y salud de los trabajadores de la localidad y reducir el índice de siniestralidad laboral.	Moralzarzal visita a las obras de asfaltado de la M-608. Ignacio González, presidente de la Comunidad, visitará hoy las obras de refuerzo del firme y mejora de la seguridad en la carretera M-608. Además hará un balance de la operación asfalto que se está haciendo en toda la región. González estará acompañado por el consejero de Transportes, Pablo Caverio.	

# Un centenar de avenidas son barreras para peatones y ciclistas

Son vías de la capital con tres o más carriles, **pocos pasos de cebra y riesgo de atropello**, como la Castellana, Bravo Murillo, la Ilustración, los Poblados o Príncipe de Vergara.

**MARIO TOLEDO**  
mtoledo@20minutos.es / twitter: @ MarioToledo

**20minutos**

Cruzar a pie las grandes arterias de la capital de una acera hasta la otra es una actividad peligrosa, cuando no imposible. Circular por estas vías en bici tampoco ofrece mucha seguridad para los ciclistas. De hecho, el propio Ayuntamiento de Madrid, en su Plan de Movilidad, reconoce la existencia de 117 avenidas «que, teniendo un carácter muy urbano por su recorrido, constituyen también una fuerte barrera arquitectónica a los modos más sostenibles de movilidad, como son peatones y ciclistas».

An aerial photograph of Plaza Castilla in Madrid, showing its distinctive circular design and the surrounding cityscape.

Vista aérea de plaza Castilla, ayer, desde una de las Torres KIO.

Vía de Hortaleza  
Todas estas avenidas, según los técnicos municipales de Movilidad, son consideradas barreras arquitectónicas «al

**Ies.** «Se actuaría en las avenidas consideradas como barreras», zados, con tiempos de detección de los semáforos que no dejan tiempo para cruzar a un ritmo normal y con preponderancia del tráfico», apunta Eugenio Dobrynin, especialista en seguridad vial del Comisariado Europeo del Automóvil. «Todos estos factores incrementan el riesgo de accidente», añade Dobrynin. Entre enero y septiembre de 2014 se han registrado en Madrid 1.072 peatones heridos tras ser arrollados por vehículos en vías urbanas, según datos del Área de Seguridad y Emergencias. Es una cifra ligeramente superior a la registrada



Vista aérea de plaza Castilla, ayer, desde una de las Torres KIO

#### Bulevares para calmar el tráfico

Como solución, el Ayuntamiento de Madrid está perfilando un plan para extender la red de bulevares. Con este proyecto, pretende favorecer el tránsito de peatones y calmar la intensidad del tráfico en las grandes avenidas. Estos bulevares, según el Ayun-

tamiento, tendrían «una amplia plataforma peatonal, central o lateral, muy accesible y continua; una importante superficie vegetal, así como bandas para bicicletas, transporte público y automóviles». Conviene recordar que el tráfico de vehículos es ya hoy en día una constante en la ciudad.

zados, con tiempos de detección de los semáforos que no dejan tiempo para cruzar a un ritmo normal y con preponderancia del tráfico», apunta Eugenio Dobrynine, especialista en seguridad vial del Comité Europeo del Automóvil. «Todos estos factores influyen en la seguridad vial», añade.

2013, cuando se contabilizaron 1.056 heridos. Entre las avenidas con más atropellos están Arturo Soria, la calle Alcalá y el paseo de la Castellana.

**Peatones infractores**  
Mientras, los agentes de Movilidad añaden a la lista otros puntos donde los peatones tienen dificultad para cruzar. «Es común verlos cruzando de forma indebida por Cibeles, en plaza de España o en Neptuno, entre otros», según fuentes de los agentes. «Todos los días y a todas horas vemos a personas cruzando por sitios indefinidos. Hay una parte de responsabilidad por el dis-

JUAN JOSÉ PINTO  
cebra, pero también hay que tener en cuenta la parte de culpa de los propios peatones que pasan por donde no deben», añaden.

En cambio, el especialista en seguridad vial descarga la mayor parte de responsabilidad en el Consistorio: «Los pasos de peatones no están ubicados en los puntos donde se necesitan», explica Dobrynine. «Madrid es una ciudad complicada para el caminante. Hay que optar por medidas que calmen el tráfico, como extender la limitación a 30 kilómetros por hora, aumentar las peatonalizaciones, fomentar el transporte público y potenciar la bicicleta».

18 detenidos

**en dos reyertas**  
La Policía Municipal de Madrid y la Nacional detuvieron el domingo a 18 personas en dos reyertas multitudinarias, una cerca del Barrio del Pilar y otra cerca de la plaza de Quinto.

**Libre el guardia que se lió a tiros**

El Juzgado número 30 de Madrid ha dejado en libertad con cargos,

**Detenido un matrimonio que ocultaba en su sótano un laboratorio de drogas**

**En Valdemorillo.** Una investigación conjunta de la Policía Nacional y la Guardia Ci-

matrimonio que poseía en un sótano de su vivienda de Valdemorillo un laboratorio

pulación y posterior distri-  
bución de diferentes sustan-  
cias estupefacientes y psico-

on sorprendidos en un control policial con 19 kilos de cocaína en una *caleta* ba-  
o el maletero de un coche de  
pujo. Además, durante la ope-  
ración los agentes se incau-  
ron de 100 kilos de *speed*, 7  
de MDMA y 1.500 *blotters* de

Los agentes también localizaron diversos útiles y precursores para la adulteración, manipulación, empaquetado y posterior distribución de las sustancias. La investigación se inició cuando los agentes supieron de un individuo que no

**FE DE ERRORES**