

Ayuntamiento de Madrid – Agosto 2015

REUNIÓN CON EL COORDINADOR GENERAL DE MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y MOVILIDAD

A continuación presentamos algunas de las propuestas que creemos serían necesarias para mejorar la movilidad ciclista en Madrid:

- **Madrid 30, creación de las nuevas Áreas de Prioridad Residencial y estudio por una tasa de congestión.**

Establecer una limitación de velocidad de 30 km/h en toda la ciudad es una manera económica de mejorar la seguridad, rebajar la contaminación, aliviar la congestión y hacer más eficaz y eficiente el transporte público de superficie. Al mismo tiempo esta velocidad es compatible y estimula el desarrollo y promoción del uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie.

Las Áreas de Prioridad Residencial han conseguido limitar la circulación de vehículos privados motorizados contaminantes de forma efectiva por lo que proponemos su ampliación a toda la almendra central de la capital (perímetro M-30) así como a los cascos antiguos de distintos barrios: Fuencarral, Vallecas...

Asimismo, solicitamos no se descarte otro tipo de fórmulas que han demostrado su eficacia y una gran aceptación popular, como una tasa de congestión, la cual, aparte de primar unos transportes sobre otros y despejar la vía, asegura la eficacia del vehículo motorizado en el supuesto de tener que entrar dentro de este perímetro. Restringir el acceso del coche aumenta las posibilidades de movilidad.

- **Sobre los ciclocarriles**

Los incumplimientos de la velocidad 30 en los ciclocarriles son masivos y cotidianos, lo que hace que el balance de estas infraestructuras no sea todo lo positivo que debiera.. En el informe que adjuntamos sobre la red de ciclocarriles indicamos la casuística que se da en ellos y posibles soluciones.

- **Espacio propio para los ciclistas, principalmente en tramos ascendentes.**

Creando un carril exclusivo en calzada o ampliando y compartiendo el carril bus, como contempla la ordenanza de movilidad en vigor.

- **Las vías ciclistas exclusivas contarán con una anchura mínima de 1.50 m. por carril en las vías bidireccionales y de 2 m. por carril en las unidireccionales.**

- **Garantizar la continuidad de los itinerarios ciclistas, sean estos físicos (exclusivos o compartidos) o líneas de deseo. Garantizar igualdad de condiciones en las interacciones entre vías ciclistas y resto de calzadas.**

Los itinerarios utilizados por las bicicletas deben ser continuos y, si se da el caso, relacionarse de igual a igual con el resto del viario. Cuando sea inevitable establecer una discriminación por vía, se aplicará de forma general el principio de discriminación positiva hacia la bicicleta.

Este principio general aplicará a los siguientes casos particulares identificados:

- Los ciclocarriles (carriles señalizados compartidos con el resto del tráfico) deberán evitar cambios de posición en calzadas de varios carriles; cuando sea inevitable, existirá señalización horizontal que otorgue continuidad visual al ciclocarril (ver informe de ciclocarriles)
 - En la convergencia entre una vía ciclista y una calzada general, la prioridad de paso será para el tráfico de la vía ciclista.
 - En el cruce entre una vía ciclista y una calzada general, la vía ciclista contará con la misma prioridad que la calzada a la que complementa o a la que paralelamente discurre.
 - **Carries bus en sentido descendente permitido para bicicletas.**
- Proponemos el uso ciclista de los carries bus en sentido descendente sin necesidad de ampliar su anchura. No es justo que los ciclistas tengamos que esperar la congestión circulatoria generada por los vehículos motorizados privados y tragarnos sus molestos humos, cuando nosotros no los hemos generado (ni la congestión circulatoria, ni los humos). En tramos como la calle de Génova, es un sinsentido tener que estar esperando tragando humo cuando el carril-bus no esté ocupado, lo que ocurre con cierta frecuencia. Podemos comprender que en tramos de sentido ascendente sin un ancho suficiente en los carries-bus un ciclista podría comprometer la frecuencia de los autobuses, pero no vemos problema alguno para los tramos descendentes.
- **Doble sentido de la circulación ciclista (contramano) en las calles de un solo sentido dentro, al menos, de todas las Áreas de Prioridad Residencial y otras medidas de prioridad.**

Esto, es algo muy habitual en otros países, no genera conflicto alguno y además supone una mejora de la seguridad vial ciclista. Proponemos dos fases de experimentación:

- 1) APR, por ser unas calles con poco tráfico y bastante predecible. Sólo sería necesaria la señalización a la entrada de dichas APR.
- 2) En calles con un sólo sentido para el tráfico en general y con una IMD baja (por ejemplo < 5.000 vehículos/día), y un ancho mínimo de la calzada de 3,50 metros. Este ancho podría ser menor en calles de coexistencia donde la

acera está al mismo nivel de la calzada. Se señalizarían las calles en las que se permita poniendo debajo de la señal general de prohibido el letrero “Excepto bicicletas”.

Existe documentación, que podemos aportar, que avala esta medida en muchas ciudades europeas, convirtiéndolo en un método seguro y barato de promoción de la bicicleta.

Debería, asimismo, aparecer el acceso a las bicicletas en las señales informativas de acceso a las APR al objeto de reforzar, también, su visibilidad. Esta medida formaría parte de otras tantas en las que la circulación de bicicletas tendría prioridades con respecto al resto (discriminación positiva): calles y giros exclusivos, intervalos semafóricos y señales propios, prioridad de paso, etc.

- **Instalación de canaletas o pequeñas rampas laterales a fin de salvar las escaleras físicas de acceso a cercanías y metro.**

También muy habitual en ciudades europeas y actual inconveniente en nuestra ciudad.

- **Poner semáforos con salida anticipada para el ciclista en todo lugar donde sea posible. En especial, en los ciclocarriles** y en todos aquellos tramos de las calles que desembocan en glorietas con mucho movimiento lateral de vehículos, como Colón, Cibeles, Ventas, Atocha, Pl. Castilla, Pl. España, Manuel Becerra, Neptuno, etc.

- **Semaforización adecuada a las bicicletas en tramos más frecuentados por ciclistas.**

En estas calles y tramos, adecuar la semaforización a la velocidad de las bicicletas (15-25 km/h según el grado de la pendiente) para que el ciclista se vaya encontrando los semáforos abiertos a su paso. Esto a su vez sirve como medida de calmado de tráfico para los vehículos motorizados.

- **Discriminación positiva hacia la bicicleta en los ciclos semafóricos en los cruces de vías ciclistas con la calzada general.**

Actualmente, la práctica es la contraria, en clara contradicción con los discursos teóricos que hablan de promocionar y favorecer el tráfico ciclista. En la práctica, se favorece indiscriminadamente el tráfico de la calzada general, llegando a casos como que una bicicleta tenga que esperar dos ciclos de semáforo para poder seguir de frente (para que los vehículos a motor puedan hacer un giro a la izquierda sin esperar ninguno). Deben estudiarse todos los casos de cruces entre vías ciclistas y calzadas generales y revertir esta situación en todos ellos como medida imprescindible para que los hechos y los discursos estén alineados.

- **Aplicar la excepción en el uso ciclista de la acera a los menores y a los adultos que les acompañen, sin menoscabar la seguridad de los peatones.**

En cualquier caso, las aceras son, fundamentalmente, para uso peatonal, estando la circulación de bicicletas absolutamente condicionada a la seguridad y buen tránsito de los peatones.

- **Hacer cumplir la prohibición de estacionar en segunda fila, especialmente a la entrada y salida de los centros educativos.**

La consolidación de esta mala práctica no solo dificulta la movilidad a pie, en bici y transporte público sino que supone un auténtico peligro de atropello para los menores.

- **Reducir los aparcamientos de rotación en la almendra central ya que son los que atraen coches de fuera.**

Habría que ganarlos para los residentes, especialmente en los aparcamientos subterráneos, para lo que debería revisarse los diferentes contratos de concesión. De este modo se recupera espacio público, eliminando gran número de aparcamientos en superficie. Revisar, en este sentido, las grandes operaciones urbanísticas en marcha: Operación Canalejas, Plaza España...

- **Elevar las posibilidades de intermodalidad con el transporte público. Eliminar las restricciones en el acceso de bicicletas al Metro.**

Creemos interesante eliminar las restricciones del acceso de la bicicleta en el metro, como ocurre en otras ciudades, como Barcelona. La simple prioridad peatonal con respecto a la bicicleta es más que suficiente. Pedimos la intermediación del Ayuntamiento en este asunto ante Metro de Madrid.

Queremos también proponer la instalación de un rack para bicicletas en las líneas de autobuses que van y vienen del aeropuerto, algo muy demandado por los cicloturistas nacionales y extranjeros y que ya estuvo instalado en la línea 33 de la EMT.

- **Aparcabicicletas**

Existe una falta de zonas de estacionamiento seguras para bicicletas en las estaciones de transporte público. Queremos resaltar la importancia de ampliar el número de aparcamientos seguros para bicicletas y considerar estos puntos como estratégicos para el uso y promoción de la bici (paneles informativos, futuro punto de bicis públicas, etc.)

- **Bicimad**

Ampliación del Bicimad, en principio a todo el perímetro de la M-30 como paso previo a extenderse paulatinamente al resto de la ciudad y siempre acompañado de medidas que contribuyan a que el tráfico ciclista se dé en condiciones de seguridad, comodidad y eficacia (calmado de tráfico, infraestructura exclusiva, etc.) También, es importante reconsiderar la política tarifaria en cuanto a que la

extensión del servicio, compromete la distancia y el tiempo. Debe considerarse el coste de la primera media hora así como estudiar la implantación de una tarifa plana. En cualquier caso abordaremos con más profundidad esto en una reunión que hay prevista próximamente sobre el particular.

- **Información sobre la bicicleta**

La publicidad de este medio de transporte no debe limitarse solo a la elaboración de folletos y alguna campaña de promoción, debe ser algo más. Para ello instamos a que el pictograma de la bici y mensajes alusivos “se cuelen” en los diferentes soportes publicitarios-informativos. Todos sabemos que la bicicleta precisa de un refuerzo en su visibilidad. No solo los actuales ciclistas lo demandan sino, lo que es más importante, los futuros nuevos ciclistas. Por ejemplo: señales informativas de acceso en las APR, inclusión en las señales de prohibición, “excepto bicicletas”, mensajes en radio, prensa y televisión sobre recomendación del uso de la bici cuando hay acontecimientos en la ciudad que especialmente lo aconseje: atascos, insalubridad, afluencia masiva de gente (p.ej.: navidad, acontecimientos deportivos...), etc.

En la medida que sea posible, proponemos impulsar campañas de concienciación de automovilistas en referencia con el respeto a los ciclistas; igualmente, se propone hacer llegar, a través de campañas adecuadas, a los ciclistas información sobre sus derechos y obligaciones.

- **Régimen sancionador proporcional a la menor peligrosidad de la bicicleta e interpretación de la norma teniendo en cuenta el actual estado de ocupación de la vía y la falta de equidad entre las diversas formas de desplazamiento.**
- **Cambio de rejillas de ventilación en calzada por otras amigables para el ciclista.** Algunas de las actuales rejillas son peligrosas, tanto por su disposición en calzada (se mete la rueda dentro, desestabilizando al ciclista) como por lo resbaladizas que son cuando llueve.
- **Fomentar entre los trabajadores del Ayuntamiento de Madrid el uso de la bicicleta para ir a trabajar.** Para ello es necesario informar, poner aparcabicis cerca de los centros de trabajo, crear duchas y taquillas adecuadas, crear incentivos por medio de flexibilidad de horario, días libres u otras figuras, en definitiva crear un plan que favorezca los desplazamientos en bicicleta; podría llegar a ser un magnífico ejemplo para otras empresas e instituciones de la ciudad de Madrid.
- **Buscar una solución para Madrid Río.** Es conocido el problema actual que esta vía tiene, por los conflictos entre peatón y ciclista. Se perdió la oportunidad en su día de hacerlo bien, pese a los consejos de Pedalibre y otras entidades en la Comisión de Seguimiento del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid. Se propone que se cree, donde haya espacio, un espacio separado para los ciclistas. Donde no se puede, que se coexista como en la actualidad, con preferencia al peatón, velocidad reducida del ciclista e incluso bajarse de la bici si la

concentración peatonal es alta. Habilitar alternativas paralelas al circuito de Madrid-rio.

- **Coordinación con la Comunidad de Madrid para la elaboración de los enlaces entre las vías ciclistas y calles de la ciudad y las salidas a las vías ciclistas y carreteras autonómicas.**
- **Otras medidas**

Todas estas medidas expuestas podrían encuadrarse dentro de lo que podemos llamar: **medidas directas**. Hay otras, sobre las cuales no vamos a extendernos, pero no por ello menos importantes, que contribuyen a la mejora sustancial de la calidad de vida y con ella, de todas aquellas actividades asociadas, como puede ser p.e. los desplazamientos sostenibles. Hablamos de rebajar el nivel de contaminación aplicando medidas antes de sobrepasar los límites aconsejables (restricción del tráfico motorizado privado en la ciudad), replanteamiento del urbanismo y planes urbanísticos actuales que alejan cada vez más a las personas de sus centros de trabajo, replanteamiento y mejora de los barrios como espacios de interés, medidas para disminuir el número de taxis vacíos en circulación, etc.

Medidas no estrictamente relacionadas con la bicicleta

- Garantizar la existencia de pasos de peatones, semaforizados o no, según corresponda, en todas las ramas de todos los cruces de calles de la ciudad

El hecho de que las personas a pie tengan que cruzar la calzada varias veces para continuar su trayecto supone una discriminación negativa, penaliza el tráfico peatonal y disuade de su práctica; todo ello, con el objetivo de conseguir mayor fluidez para el tráfico rodado. Además, fomenta la insumisión, al no resultar la legalidad estricta de sentido común.

Debe ser justamente al revés: discriminación positiva hacia el tráfico peatonal como forma de fomentarlo y de disuadir el tráfico rodado; particularmente, el tráfico a motor, que es el mayor beneficiado por la actual política de movilidad.

Igualmente, contrasta la forma de afrontar una plaza un peatón y un motorizado. Mientras uno está obligado a hacer un gran rodeo para conservar el camino recto y abordar varios cruces regulados, o no, por semáforos, el otro, en muchas ocasiones, no tiene necesidad de variar su trayectoria y el número de semáforos que le afectan es claramente menor. Facilitar el cruce de las plazas sin variar el camino natural es una práctica usual en muchas ciudades europeas. Madrid, no debería estar al margen.

- Garantizar que todas las aceras de la ciudad dispongan de un ancho diáfano de, como mínimo, 1.50 metros

Donde la sección de la calle no permita esto, la calle será de plataforma única, velocidad limitada a 20 km/h y prioridad peatonal universal.



PEDALIBRE



Relacionado con los puntos anteriores, no son pocas las ponencias que se han presentado en distintos congresos abogando por un modelo más flexible en la regulación de los diversos tráficos, al objeto de que el peatonal recupere la prioridad perdida. Así, los semáforos favorecen la dinámica del tráfico motorizado. Son rígidos, penalizan los tráficos de carácter más espontáneo (que el tráfico a motor) como el peatonal y, en menor medida, el ciclista. Los semáforos garantizan exclusividad temporal en el uso de la calle a los vehículos y fomentan la impunidad a la hora de acaparar recursos espacio-temporales. La tendencia en una ciudad que aspire a una movilidad sostenible y a escala humana debe ser a suprimir progresivamente semáforos y, en su lugar, regular el tráfico por prioridades, que serán para el tráfico peatonal en los pasos señalizados.

Estaremos encantados en ampliarles cualquier información al respecto.