

ALEGACIONES, APORTACIONES Y REFLEXIONES DE PEDALIBRE SOBRE EL BORRADOR DE ORDENANZA DE MOVILIDAD

Para una mayor comprensión, las presentes aportaciones, a falta de disponer el articulado completo, siguen el orden del documento “Líneas Maestras” – Nueva Ordenanza de movilidad para la ciudad de Madrid - elaborado por el Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad.

(en verde las propuestas)

NORMAS GENERALES Y SEGURIDAD VIAL

Desde Pedalibre pensamos en la conveniencia de promover la bicicleta como vehículo generalizado de transporte para toda la población.

PROPUESTA: Incorporar en el apartado de Normas Generales y Seguridad Vial el siguiente epígrafe:

ESPECIAL IMPULSO AL USO DE LA BICICLETA COMO VEHÍCULO PREFERENTE Y FUNDAMENTAL EN UN MODELO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Somos conscientes del uso testimonial y sesgado que tiene la bicicleta en nuestra ciudad y corresponde a esta ordenanza, entre otras, dar a este vehículo el tratamiento de vehículo preferente. El deseado uso generalizado de la bici choca con el desarrollo que ha tenido nuestra ciudad desde mediados del Siglo XX. Corresponde, pues, a las diferentes instituciones públicas ir revirtiendo esta situación y aplicar criterios en que la escala humana sea patrón de las actuaciones. La bicicleta parte con franca desventaja. No solo cabe incentivar su uso y avanzar en la adaptación de la ciudad, también es fundamental que el marco legal sea lo suficientemente generoso para compensarlo. La bicicleta juega un papel muy definido en la movilidad de la ciudad, con potencial para satisfacer los trayectos de proximidad y medias distancias y los largos recorridos en combinación con el transporte público. Es una pieza básica para el desarrollo sostenible y como tal merece un tratamiento específico y prioritario.

1. ORDENACIÓN GENERAL

Regulación de Áreas de Acceso Restringido.

Entendemos que dentro del apartado de vehículos exentos de restricción “bicicletas y otros ciclos” están los bicitaxis (más adelante hablaremos de ellos en detalle – Apartado Otros)

No alcanzamos a comprender la absoluta tolerancia a la entrada de motos sin discriminación de su tecnología y efectos contra el medio ambiente y la población residente (contaminación y ruido)

A modo de reflexión, diremos que el previsible mayor número de vehículos “limpios” (coches eléctricos) va a obligar a que en el medio plazo haya que regular también su entrada por el problema de espacio público.

PROUESTA

Incluir bicitaxis? y excluir los vehículos con motor de explosión en el acceso a las Áreas de Acceso Restringido.

ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS

Estacionamiento en aparcamientos municipales con tarifa específica. En vía pública, se colocarán horquillas preferentemente en banda de estacionamiento:

Tanto los aparcamientos municipales subterráneos o cerrados de rotación (por minutos u horas), como los de residentes ofrecerán plazas para bicicletas con una tarifa específica.

Los estacionamientos para bicicletas en la vía pública se ubicarían prioritariamente en las bandas de aparcamiento de la calzada –por tanto, no en la acera salvo casos excepcionales- y preferentemente en las configuradas en línea.

Una de las fortalezas y características que hemos de preservar y potenciar de la bicicleta es lo que llamamos: transporte “puerta a puerta”. Promover su uso es facilitar, en este caso, un estacionamiento seguro, fácil y próximo a los lugares de origen y destino. Lamentablemente, la realidad es bien distinta.

La red de aparcamientos en superficie que el ayuntamiento de Madrid está implantando y la reserva en aparcamientos municipales, indudablemente supone un avance pero estamos lejos de satisfacer la actual y futura demanda de estacionamientos de bicis.

El borrador de modificación de la Ordenanza de Movilidad presentado en noviembre del 2012 que nunca entró en vigor, ya contemplaba un incremento de las posibilidades de estacionamiento.

Desde Pedalibre solicitamos emplear esta redacción y complementarla de la siguiente

PROUESTA

1.- Las bicicletas se estacionarán en los espacios destinados al efecto. En vía pública se colocarán horquillas, preferentemente en bandas de estacionamiento debidamente protegidas el impacto y deterioro del tráfico y aparcamiento de los vehículos motorizados. Cuando no existan zonas específicas para el estacionamiento de bicicletas en un entorno inferior a 50 metros, o se encontraran todas las plazas ocupadas, las bicicletas podrán estacionarse en aceras y zonas peatonales siempre que quede un mínimo de 1,50 metros libres para el paso de peatones

2.- Las bicicletas podrán ser ancladas en aquellos elementos de mobiliario urbano en los que como consecuencia de este anclaje no se comprometa su funcionalidad o resulten dañados. No se podrá estacionar sobre tapas de registro o de servicios ni a elementos vegetales.

3.- Se reservarán espacios adecuados en aparcamientos municipales y de participación municipal y se promoverá la reserva en aquellos otros públicos pero de titularidad privada.

2. PEATONES

Seguridad vial en pasos de peatones: espacio libre de banda de estacionamiento y regulación de foto-rojos:

Por motivos de seguridad vial –básicamente para asegurar la mejor visibilidad entre los peatones que intentan cruzar y los vehículos que circulan por la calzada-, los pasos de peatones que se habiliten o reformen a partir de la entrada en vigor de la nueva ordenanza de Movilidad incorporarían, donde la configuración física así lo permitiera, un espacio inmediatamente anterior libre de banda de estacionamiento sobre las vías de circulación que se aproximen al mismo no inferior a 5 metros, donde igualmente estaría prohibido el estacionamiento de motocicletas y bicicletas sobre la acera.

Una bicicleta no tiene la misma envergadura ni opacidad que una moto y no digamos que un coche. Sería injusto tratarlo por igual y máxime cuando su ligereza hace que sea desaconsejable aparcarla en sitios exentos de resguardo. Los lugares donde estacionar la bicicleta son muy limitados y no parece que a medio plazo vaya a resolverse esta carencia

PROPIUESTA

Suprimir de este punto, la prohibición de que puedan estacionar bicicletas sobre la acera

Calles o espacios de especial protección para el peatón; prohibido el estacionamiento de cualquier vehículo en acera (salvo bicis si hubiera aparcabicis):

Mediante Acuerdo del órgano municipal competente se podrían declarar, con carácter temporal o permanente, determinadas aceras, calles y espacios públicos como “espacios de especial protección para el peatón”.

Se trataría de calles o espacios en las que la densidad peatonal existente o previsible pueda limitar la libertad individual de elegir la velocidad normal de la marcha y el adelantamiento peatonal o exista una alta probabilidad de que se presenten conflictos en el tránsito peatonal, o especiales dificultades para el desplazamiento de personas con movilidad reducida.

En estas zonas, los conductores deben conceder prioridad a los peatones teniendo preferencia tanto el tránsito como la estancia y esparcimiento de los mismos y los vehículos no podrían en ningún caso estacionar sobre la acera (excepto en el caso de bicicletas si existieran aparcabicis sobre la misma).

Insistimos en el error de considerar la bicicleta como el resto de los vehículos y en no promoverla otorgándole facilidades. No parece que sea una facilidad prohibirle el estacionamiento si no hay aparcabicicletas. Vemos más lógico que al mismo tiempo que el “Organo Municipal competente” declara estos espacios como de especial protección para el peatón promueva la instalación de aparcabicicletas en ellos.

PROUESTA

Las bicicletas podrán aparcar en estas calles por lo que el Órgano competente promoverá la instalación de aparcabicicletas suficientes paralelamente a la declaración de espacio de especial protección para el peatón.

3. BICICLETAS

AVANZABICICLETAS

Avanzabicis

Para favorecer la circulación y la seguridad de ciclomotores y motocicletas, siempre que las condiciones técnicas de la vía lo permitan, se regularían expresamente las líneas de detención adelantada (avanzabicis) para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos.

No es nuestra intención extendernos en las ventajas de estas instalaciones ya que es de que todos conocida: mayor visibilidad, menor estrés y menor exposición a gases contaminantes..., pero sí anotar que el hecho de ser un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva. También los peatones que cruzan en ese momento la calle se ven más intimidados con el ruido y acelerones propios de estos vehículos que si son bicis solamente.

Creemos que una moto, como vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el alto nivel de ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

PROUESTA

Generalización de los avanza-bicis, de forma que sean una infraestructura estándar y el modo por defecto de diseñar las zonas de detención
Exclusividad ciclista y de medios activos en el uso de los avanza.

BANDA LATERAL EXCLUSIVA CICLISTA (COMPLEMENTARIA A LOS AVANZABICICLETAS)

Pedalibre, en las alegaciones que presentó para las actuaciones ciclistas con cargo al 2016, ya avanzó la necesidad de generalizar los avanzabicicletas, cosa que contempla el actual borrador de ordenanza pero también propuso una banda liberada lateral para poder acceder a ellos en caso de atasco, suprimiendo, si fuera preciso, plazas de aparcamiento.

Como propuesta transitoria proponemos que en ausencia de avanzabicicletas el/la ciclista pueda rebasar la línea de detención:

PROUESTA

En ausencia de avanzabicicletas, el/la ciclista podrá rebasar la línea de detención de los semáforos

Es muy común, en calles que no disponen de carril bici, generalmente de carácter residencial y de un único carril, la formación de atascos de coches por semáforo en rojo o cualquier otra circunstancia. El/la ciclista en esos casos no le queda otra que, o bien esperar a que vaya disipándose el atasco en las sucesivas fases verdes, con lo que la instalación de los avanza es algo completamente inútil, o esquivar coche a coche hasta situarse delante con la consiguiente dificultad e incomodidad que eso conlleva.

Esta última situación fue objeto de una aportación de Pedalibre, a fin de que la nueva ordenanza lo contemplara explícitamente, dadas las dudas que existen dentro del colectivo ciclista en la legalidad de rebasar a los coches cuando están parados en un semáforo.

PROUESTA

Se permite a las bicicletas rebasar a los vehículos detenidos en los semáforos para acceder al avanzabicicletas, a la línea de detención o a la superación de ésta

Una banda liberada de uso exclusivo de bicicletas (15-20m. aprox.) en uno de los laterales, aseguraría el uso de los avanza y haría el tránsito ciclista en estos puntos más cómodo, eficiente y atractivo.

PROUESTA

Se contemplará la instalación de bandas laterales de uso exclusivo ciclista en aquellas calles de un único carril para asegurar el acceso ciclista a los avanzabicicletas. La longitud de estas bandas podrán oscilar entre 15 y 25m dependiendo de las características de la calle.

USO DE LAS ACERAS

Prohibición general de circulación por aceras, salvo aceras-bici y menores de doce años:

Se prohibiría expresamente la circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, excepto para los niños menores de 12 años siempre que vayan acompañados por una persona adulta –a pie o en bici- y no sobre pasando en ningún caso los 10 km/h, y siempre que no se trate de espacios declarados como de especial protección para el peatón.

Madrid no reúne las condiciones necesarias para que los/as menores usen de forma habitual la bicicleta en sus desplazamientos diarios al colegio. La falta de infraestructuras y el poco civismo circulatorio en general, y en particular, alrededor de los centros educativos, hace que

esta misión sea complicada de llevar a cabo cuando no peligrosa. Pedalibre, como medida transitoria, aportó en marzo de 2017, la posibilidad de que los/as menores y adultos acompañantes puedan hacer uso de la acera en sus desplazamientos.

- *Las bicicletas circularán por calzada o por carriles segregados, exceptuándose el caso de menores y adultos que les acompañen que lo podrán hacer también por la acera, acompañando su marcha a la de los peatones los cuales dispondrán siempre de prioridad. Cuando [...]*
- Comentario: Mientras las calles no reúnan las necesarias condiciones de seguridad, parece recomendable, al menos, permitir el uso de aceras aquellos menores que puedan hacer uso de la bici en sus desplazamientos. Pensemos en el Proyecto Stars.

Nos felicitamos que esta aportación se haya contemplado, pero tenemos dudas de si el artículo del borrador preserva solamente el derecho cuando el adulto acompaña al menor o también al menor cuando va solo en su desplazamiento en bici.

También vemos que en el borrador se establece una edad máxima de 12 años. Creemos que debiera subirse al menos hasta los 14 o 16 años ya que la complejidad y peligrosidad del tráfico en calzada excede la capacidad que tiene un menor de 14 - 16 años de afrontarlo, constituyendo un factor claro de disuasión del uso de la bici.

Como decíamos, esta medida puede considerarse transitoria hasta que la calzada reúna las necesarias condiciones de seguridad, accesibilidad y eficacia o que la calle en cuestión tenga una infraestructura ciclista que permita los desplazamientos seguros en bicicleta a menores de 14-16 años, personas de movilidad reducida y el resto de la población en general

Asimismo, sabemos que para promover el uso ciclista no conviene aplicar normas excesivamente rígidas en tanto que estamos hablando de una ciudad compleja y consolidada, que se ha diseñado desde hace 70 años priorizando la movilidad en coche. No son pocas las ciudades que han redactado ordenanzas que contemplan el uso ciclista de las aceras bajo condiciones muy claras en cuanto a prioridades y bajo determinados supuestos.

Como ejemplo, reproducimos a continuación la normativa de Vitoria

Artículo 23: Circulación por espacios peatonales (a efectos de esta ordenanza: aceras, paseos plazas y áreas peatonales)

23.1.- *Como norma general, se prohíbe la circulación de ciclos y bicicletas por espacios peatonales. No obstante, se permitirá de forma excepcional en los siguientes casos:*

Por algunos espacios peatonales, en ciertas franjas horarias de permisividad, cuya relación se establecerá por Decreto de Alcaldía, de acuerdo a criterios de seguridad y compatibilidad con la movilidad peatonal y la calidad estancial del espacio público.

Fuera de estos espacios, por el resto de espacios peatonales con más de 3 m. de anchura libre de obstáculos, salvo que en la calle exista una vía ciclista, la velocidad de circulación esté limitada a 30 Km/h o menor o esté señalizada como calle residencial con la señal regulada en el artículo 159 del Reglamento General de Circulación.

Cuando el o la ciclista sea una persona menor de 14 años. En tal caso, una o más personas adultas podrán acompañarla.

Cuando quien conduzca el ciclo sea una **persona con movilidad reducida**. En tal caso, una o más personas podrán acompañar a la persona con movilidad reducida.

En todo caso la autorización para circular por espacios peatonales estará condicionada a que la densidad peatonal permita al o a la ciclista respetar la prioridad de quien se desplaza a pie y a que sea posible la circulación en bicicleta sin hacer quiebros o maniobras bruscas.

23.1.1.- Cuando circulen por aceras y áreas peatonales, los ciclos y bicicletas lo harán extremando las precauciones, respetando la prioridad de las y los peatones y evitando circular en zig-zag para rebasar a estas personas y progresar en la marcha.

En estos espacios las personas que se desplacen en ciclos y bicicletas en todo caso deberán respetar la prioridad de quienes lo hagan a pie, adecuar su velocidad a estas últimas y no realizar maniobras que puedan afectar a su seguridad o incomodar su circulación. Deberán mantener una distancia de al menos un metro con respecto a estas en las operaciones de adelantamiento o cruce. Cuando esto no sea posible, deberán apearse de la bicicleta.

23.1.2.- Los y las ciclistas que circulen por una acera o área peatonal en la que haya edificios deberán mantener una distancia de, al menos, un metro y medio con la línea de fachada de los mismos.

23.2.- Los monopatines, patines no motorizados y aparatos similares podrán circular por las aceras y áreas peatonales a un paso similar al de caminar

Pedalibre siempre ha defendido el uso ciclista de la calzada, bien como por derecho propio o como espacio donde instalar la infraestructura necesaria, pero entendemos perfectamente el contexto y período de transición en el que nos encontramos. No creemos acertada una excesiva rigidez, al menos en esta primera fase de desarrollo ciclista de nuestra ciudad.

Por otro lado, tal y como se encarga de diferenciar el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid e incluso la propia ordenanza de circulación, hemos de distinguir las Áreas de Prioridad Peatonal y las aceras, siendo éstas últimas espacios reservados en exclusiva al peatón salvo excepciones claras como hemos podido ver en el ejemplo del Ayuntamiento de Vitoria u otros.

PROUESTA

El uso de las aceras por la bicicleta nunca ha de ser norma, pero sí hemos de contemplar casos especiales como el uso ciclista de un menor, de un adulto acompañante o de personas con movilidad reducida. Eso sí, con una prioridad clara del peatón. También un uso extraordinario de aquellas aceras que forman parte de grandes ejes y que en ausencia de infraestructura ciclista y a modo de resguardo por velocidades inadecuadas de motorizados pueden ser utilizadas en horarios de poca afluencia peatonal siempre y cuando no reduzca ni menoscabe la seguridad, comodidad y libertad de movimientos del peatón

POSIBILIDAD A QUE LAS BICICLETAS SIGAN RECTO CON SEMÁFORO EN ROJO, siempre que esté señalizada

PROPUESTA

Se incluirá la posibilidad de que las bicicletas puedan seguir recto con semáforo en rojo siempre que esté señalizada y atendiendo a la correspondiente prioridad (aplicar un ceda el paso)

LIMITACIÓN DE LA CAPACIDAD DE LOS CICLOS

Prohibido circular con ciclos de más de dos ocupantes (incluido “bicibirras” y similares):

Por motivos de seguridad vial en un contexto específicamente urbano, se prohibiría la circulación de ciclos configurados para su ocupación por más de dos ocupantes, incluyendo ciclos múltiples en ocasiones utilizados para la celebración de fiestas o itinerarios turísticos o recreativos.

Ello no obsta para que sea posible circular en vehículos de movilidad urbana (VMU) en las condiciones definidas en la propia propuesta de ordenanza.

Es una realidad muy común en países y ciudades con un mayor desarrollo ciclista la elevada variedad de ciclos que se emplean para las actividades cotidianas.

Basta una visita por estas ciudades, o sencillamente conocer esta realidad a través de las diferentes webs que hay al respecto, para comprender la altísima diversidad de ciclos, bicicletas y accesorios que se utilizan

Una de estas tareas es el transporte de personas, menores fundamentalmente. Limitar el número de personas que van en un ciclo, tal y como aparece en la presentación del borrador de la nueva ordenanza: “Prohibido circular con ciclos de más de dos ocupantes (incl. bicibirras y similares)”, es un error que, sencillamente, va contra el desarrollo ciclista.

Nuestra asociación ya alegó en el documento de Revisión y Actualización del Plan Director de Movilidad Ciclista, la alta diversidad de tipos de ciclos, de accesorios para aumentar el número de personas por bicicleta y el uso variado que se hacen de ellos. Entendemos muy importante este extremo ya que de su consideración dependerá el diseño y adaptación de la red viaria a la bicicleta, o, como en este caso, la necesaria seguridad jurídica.

En marzo del año pasado remitimos una serie de aportaciones, sobre la base del proyecto de reforma existente.

Transcribimos a continuación:

Transporte de personas, animales y mercancías.

1.- *En las bicicletas se podrá transportar carga o pasajeros, o utilizar para ello sillas, asientos adicionales, cajones, remolques, semirremolques, semibicis, tandem, tritandems, etc.*

2.- *El transporte de personas, animales o carga deberá efectuarse de tal forma que no puedan:
a) arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa.
b) comprometer la estabilidad del vehículo.*

- c) provocar molestias que puedan ser evitadas.
- d) ocultar dispositivos de alumbrado o elementos reflectantes

Comentario: Son innumerables los tipos de bicicleta y los accesorios que pueden acoplarse para sacarle el máximo rendimiento. Lo que es muy común en otros países de Europa es desconocido en nuestra ciudad. Nuestra norma debe prever y favorecer su utilización y ser muy abierta para que no suponga ninguna infracción. Su uso tan solo debe quedar limitado a la seguridad de la carga, tal y como se refleja en el punto 2.

El potencial de la bicicleta tiene que reflejarse en el transporte de pasajeros y mercancía, tal y como aparecía en la propuesta, pero también de animales. Poco a poco vamos avanzando hacia una sociedad más inclusiva también con nuestras mascotas. Es una realidad que utilizando cestas o remolques, dependiendo del tamaño, se transporten los animales de compañía.

Por todo lo cual solicitamos una redacción que no limite el número de personas por cada ciclo ni su edad y se otorgue seguridad jurídica a todas las posibilidades de carga y accesorios para aprovechar la máxima funcionalidad de la bicicleta. No parece muy correcto que por resolver un supuesto problema (bicibirras) generemos otros o, directamente, impidamos un desarrollo correcto y completo de la bicicleta.

PROUESTA

El número de ocupantes (mascotas incluidas), volumen y peso de carga de una bicicleta o un ciclo estará limitado exclusivamente por las características, capacidades del vehículo o los accesorios acoplados.

RETIRADA DE BICICLETAS

Retirada de bics por motivos de seguridad vial, peatones o afección al patrimonio municipal:

La norma recogería que aquellas bicicletas que no se encuentren en condiciones de circulación y uso seguro por los usuarios habrán de ser retiradas por el titular, que no podrá situarlas en el espacio público ni arrendar su uso hasta que hayan sido reparadas o sustituidas por otras seguras y plenamente operativas.

El incumplimiento de estas obligaciones habilitaría al Ayuntamiento de Madrid para retirar las bicicletas a costa de su titular.

Según se expresa en el criterio del borrador, no sabemos quién va a valorar si una bicicleta aparcada reúne o no condiciones de circulación y uso seguro. Habrá casos evidentes (le falte una rueda, el manillar...) pero habrá otros que, condicionarlo a la valoración de no se sabe quién, corremos riesgo de actuar de forma arbitraria. Entendemos que este punto está más pensado para evitar acumulaciones de bicicletas inservibles provenientes de las "free floating" o similar. En tal caso debería especificarse y que la retirada de una bicicleta particular se deba a causas más objetivas.

PROUESTA

Cambiar el epígrafe por: las bicicletas pertenecientes a flotas destinadas al alquiler serán retiradas por motivo de seguridad vial, peatonal o afección al patrimonio municipal.

USO CICLISTA DEL CARRIL BUS

No vemos reflejado en el borrador de ordenanza la posibilidad de que la bicicleta pueda usar los carriles reservados (BUS) en tramos de bajada.

Tal y como, en su momento, aportamos:

17.4 En el caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas podrán circular por estos en los siguientes casos: en tramos descendentes y en tramos ascendentes que cuenten con una sección mínima de 4,5m. En este último caso, la circulación de bicicletas se realizará lo más próxima que sea razonablemente posible al margen derecho del carril

Y no deja de ser algo difícil de entender que vehículos motorizados que no precisan de ninguna de infraestructura especial y que no son servicio público, las motos, puedan hacer uso de estos espacios y la bicicleta no.

(Pensamos que es momento de valorar el uso actual que se hacen de los carriles reservados y si desde el punto de vista de equidad en la vía, de salud, de seguridad y del medio ambiente las motos han de poder seguir optando por usar este tipo de carriles.

Como ejemplo diremos que el actual carril bici instalado en los Bulevares, se ve muy a menudo interrumpido por los numerosos cambios de carril de estos vehículos (también los taxis) Sin entrar a valorar el lugar de la calzada donde se sitúa este carril, lo cierto es que su eficacia, comodidad, atractivo y seguridad para la bicicleta se ve mermada por esta circunstancia)

PROUESTA

Las bicicletas, a falta de infraestructura propia, podrán usar el carril bus en tramos descendentes. En tramos llanos o de subida el carril bus deberá ampliar su sección a 4,5 m. mínimo para que pueda darse la circulación de bicicletas con suficientes garantías.

4. MOTOS Y CICLOMOTORES

AVANZAMOTOS

Avanzamotos:

Para favorecer la circulación y la seguridad de ciclomotores y motocicletas, siempre que las condiciones técnicas de la vía lo permitan, se regulan las líneas de detención adelantada (avanzamotos) para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos.

(ver avanzabicicletas)

PROUESTA

Suprimir los avanzamotos

USO DE CARRILES EXCLUSIVOS

(Ver uso ciclista del carril bus)

PROPIUESTA

Las motos no podrán hacer uso de los carriles reservados a otros vehículos

8. PARADAS

PROHIBICIÓN DE PARAR EN EL ACCESO A LOS APARCABICICLETAS

Se prohibirá la parada en las zonas de aparcamiento de bicicletas públicas de alquiler:

Para facilitar el acceso a las zonas de aparcamiento de bicicletas públicas de alquiler, como BiciMAD, se prohibiría expresamente la parada de vehículos en sus inmediaciones.

Nos parece razonable proteger tanto el acceso de las bicicletas del servicio de Bicimad como aquellas otras particulares que están correctamente estacionadas en un aparcabicicletas instalado por el propio Ayuntamiento

PROPIUESTA

Ampliar la prohibición: se prohibirá la parada en las zonas de aparcamiento de bicicletas públicas de alquiler y en el acceso a los diferentes espacios destinados al resto de estacionamientos de bicicletas

PROHIBIDO PARAR UN MOTORIZADO EN UNA INFRAESTRUCTURA CICLISTA

Se incluirá la posibilidad de parada sobre carril de circulación durante un periodo superior a dos minutos para el abastecimiento de productos farmacéuticos a farmacias y de prensa a quioscos:

Los vehículos encargados de realizar el suministro a farmacias de productos farmacéuticos y de laboratorio o de prensa a quioscos situados en espacios peatonales podrán realizar paradas durante el tiempo imprescindible para garantizar su abastecimiento.

No parece muy lógico que un motorizado pueda hacer uso de un carril reservado para bicicletas para detenerse y abastecer a un comercio. A no ser que quien haga este servicio sea una bicicleta, esta posibilidad no debe plantearse. En su lugar entendemos más razonable que emplee un carril convencional para este uso.

PROUESTA

Incluir: [...] excepto carril bici, pista bici, acera bici, sendas ciclables u otra infraestructura ciclista utilizada para el tránsito de bicicletas.

10. APARCAMIENTOS

APARCAMIENTO DE RESIDENTES

Residentes: dotación, abonos, tarifas, prioridades de acceso, carga eléctrica y bicies.

Para los aparcamientos municipales de residentes se establecería la dotación mínima para residentes en los de naturaleza mixta (es decir, que tengan también servicios de rotación) y el régimen de abonos.

Las tarifas se basarían en los siguientes criterios: plazo de abono, viabilidad económica del aparcamiento y emisiones de los vehículos.

Se establecería la prioridad máxima a las personas con movilidad reducida que sean residentes en el área de influencia a la hora de obtener plaza, así como el procedimiento para que los cesionarios puedan instalar puntos de recarga eléctrica y el estacionamiento de bici privada.

La bicicleta ha de tener espacios reservados y adaptados en los diferentes aparcamientos de residentes. No debe ser una opción.

PROUESTA

[...] así como el procedimiento para que los cesionarios asignen espacios adaptados y suficientes para bicicletas privadas y puedan instalar puntos de recarga eléctrica

La instalación de aparcamientos cerrados tipo biciblox es una alternativa para estacionar la bicicleta durante la noche o para periodos prolongados. Representa una solución para muchas comunidades de vecinos, (desplazamientos de origen), entre otros, que no disponen de un lugar apropiado para tener las bicicletas.

Correspondería a esta ordenanza contemplar y facilitar este tipo de instalaciones.

PROUESTA

se promoverá la instalación de bicicleteros tipo bici box en la vía pública y empleando banda de aparcamiento. Especial atención a las comunidades de vecinos que por falta de espacio para guardar las bicicletas, así lo soliciten

11. SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO REGULADO

Prohibición de estacionamiento vehículos sin distintivo ambiental

En aplicación de la medida 6 del Plan de Calidad de aire de la ciudad de Madrid y Cambio Climático (PLAN A), a partir de 2020 los vehículos sin distintivo ambiental de la DGT no podrán hacer uso de las plazas del ámbito del Servicio de Estacionamiento Regulado, excepto los

residentes en su propio barrio. Esta limitación se aplicará a partir de 2022 a los vehículos que dispongan de la autorización de colectivos cualificados de titulares de vehículos comerciales e industriales, estableciéndose excepciones para vehículos 2,3 ruedas, Personas con Movilidad Reducida (PMR) y emergencias.

No nos parece razonable que los vehículos con motor de explosión estén exentos de esta limitación. Otra cosa es que estemos hablando de motos eléctricas para lo cual debería especificarse

PROUESTA:

[...] estableciéndose excepciones para vehículos de 2, 3 ruedas no contaminantes, Personas con Movilidad Reducida (PMR) y emergencias

12. ZONAS DE APARCAMIENTO VECINAL

Prohibición de estacionamiento vehículos sin distintivo ambiental desde 2020 excepto residentes (2025), vehículos comerciales (2022) y 2,3 ruedas, (Personas con Movilidad Reducida) PMR y emergencias.

En aplicación del Plan de Calidad de aire de la ciudad de Madrid y Cambio Climático (PLAN A), a partir de 2020 los vehículos sin distintivo ambiental de la DGT no podrán hacer uso de las plazas del ámbito del Servicio de Estacionamiento Regulado, excepto los residentes en su propio barrio. Esta limitación se aplicará a partir de 2022 a los vehículos que dispongan de la autorización de colectivos cualificados de titulares de vehículos comerciales e industriales, estableciéndose excepciones para vehículos 2,3 ruedas, Personas con Movilidad Reducida (PMR) y emergencias.

PROUESTA

Ídem al apartado anterior

16. MERCANCÍAS

CICLOLOGÍSTICA

Aunque entendemos que para la distribución urbana de mercancías (DUS) los ciclos están exentos de restricción, consideramos que la nueva ordenanza debiera...

PROUESTA

... incluir un punto específico a la ciclográfica, recogiendo todas sus ventajas, a fin de una mayor promoción

18. SANCIONES

Tratamiento de bicicletas retiradas: destrucción y descontaminación, o bien, si estuvieran en perfecto estado de uso, reutilización por asociaciones educativas, sociales, culturales, medioambientales o de interés general.

Rara vez las bicicletas retiradas van a estar en “perfecto estado de uso”. Es muy posible que tengan algún desperfecto leve más o menos grave y no por eso han de ser destruidas y descontaminadas. Hay muchas asociaciones educativas, sociales, etc. que se ocuparían de arreglarlas y ponerlas de nuevo en circulación

PROPIUESTA

Antes de destruir y descontaminar las bicicletas retiradas, se ofrecerán a las diferentes asociaciones para su arreglo y puesta en marcha.

PROPORCIONALIDAD DE LAS MULTAS A LA MENOR PELIGROSIDAD DE LA BICICLETA

El grado de peligrosidad generado debe reflejarse en la cuantía y severidad de las multas

PROPIUESTA

La aplicación del régimen sancionador, que puede deberse por incumplimiento de esta norma, será proporcional a la menor peligrosidad de la bicicleta. La interpretación de la norma tendrá en cuenta el actual estado de ocupación de la vía y la falta de equidad entre las diversas formas de desplazamiento.

OTRAS

PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Tal vez convendría contemplar las bicicletas adaptadas y proponer soluciones a aquellas personas que las usa, por ejemplo, reservando un espacio seguro en la vía pública (tipo bicibox)

BICITAXIS

Sorprende que, en ningún momento del texto presentado, se dice nada de los ciclos adaptados al transporte público de personas (Bicitaxis). Entendemos que estos vehículos deben disfrutar de la seguridad jurídica necesaria para que desarrollen su labor. El servicio de transporte individual y la ciudad en su conjunto, puede verse muy mejorado si introducimos y promovemos este nuevo servicio superando el ámbito turístico que hoy por hoy tiene.

PROUESTA

Se regularán el funcionamiento y puesta en marcha de bicitaxis como modo de transporte individual y para toda la ciudad. A estos vehículos no se les aplicará la restricción de entrar en las Áreas de Acceso Restringido

USO DE AURICULARES

Actualmente no está permitido el uso de auriculares pero queremos señalar que dadas las características de la bicicleta, en cuanto a vehículo abierto y silencioso que no encubre ningún otro sonido, el uso de auriculares tipo "pinganillo" a volumen moderado no tiene por qué ocultar ni despistar de los sonidos de la circulación. Es muy distinto a cuando este uso se da en los conductores de coches ya que son vehículos cerrados y ruidosos, o en las motos. Curiosamente, en los automóviles está permitido el volumen alto de la música lo que consigue cierto "autismo" del conductor, aumentado por el propio recinto cerrado del vehículo (ventanillas cerradas).

Cabe señalar también, el uso de estos dispositivos como accesorio telefónico y pensar en aquell@s trabajador@s que usan la bicicleta como herramienta de trabajo.

La conducción de bicicletas tiene un componente físico (tracción, equilibrio, visibilidad) que garantiza la atención debida, al contrario que la conducción de coches, en la que la persona conductora está separada, sensorial y funcionalmente, de lo que está haciendo y necesita un refuerzo normativo para evitar que desvíe su atención.

Los eventos audibles del tráfico (bocinas, sirenas, motores, frenadas, fricción entre neumático y asfalto) tienen, por desgracia, un volumen elevado y unas longitudes de onda muy diferentes de lo que se puede escuchar por unos auriculares. No resultan enmascarados.

No existe ningún antecedente de siniestralidad causado por el uso de auriculares en la conducción de bicicletas, siendo práctica habitual allí donde el uso de la bicicleta como medio de transporte está normalizado.

PROUESTA

Quedan excluidos los/las ciclistas de la prohibición de llevar auriculares tipo "pinganillo"

OTRAS MEDIDAS NO ESTRICAMENTE RELACIONADAS CON LA BICICLETA

Pacificar el tráfico de las grandes rotundas (2 o más carriles) con medidas como las siguientes:

- Señalización informativa específica: "Entra ud. en un espacio de tráfico especial"
- Calzada de la rotonda a diferente nivel
- Pavimento adoquinado

Las rotundas multi-carril, a falta de infraestructura exclusiva ciclista, son un punto negro para el tráfico ciclista a causa del comportamiento del tráfico motorizado, que gestiona la complejidad de la infraestructura a base de agresividad en la conducción en lugar de prudencia. Es especialmente grave la actitud generalizada de los vehículos a motor de ignorar sistemáticamente el carril periférico de la rotonda, accediendo directamente al segundo o tercero y, lo que es peor, abandonando la rotonda desde el segundo o tercer carril, cortando con su trayectoria el resto de carriles periféricos, lo que resulta muy peligroso para un vehículo que circule por la periferia, especialmente si es de tamaño pequeño como una bici. Para hacer la situación aún peor, es habitual que los vehículos a motor pretendan paliar la incorrección de la maniobra con aceleración, lo que eleva el riesgo aún más.

Se propone un rediseño de las rotundas que evite esta actitud bélica basada en la agresividad en la conducción. Como efecto lateral, la circulación será más fluida en general, permitiendo a la propia rotonda funcionar como se espera de ella para regular los flujos de tráfico."

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.

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.