

## ALEGACIONES DE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE AL PROYECTO DE ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. Julio 2018

Desde la Asociación Pedalibre hacemos una valoración desigual del nuevo proyecto de Ordenanza. Valoramos positivamente las limitaciones generales de velocidad en aquellas calles de un carril, la preferencia de los peatones en cruzar calles en zonas residenciales o 30, el doble sentido ciclista general en calles residenciales de 20km/h, la posibilidad de giro a la derecha con semáforo en rojo para el resto de los vehículos o el rebasamiento de vehículos para situarse en una posición adelantada en los semáforos, entre otros.

Pero vemos grandes defectos que esperamos que estas alegaciones sirvan para corregir. Entre ellos destaca una falta de consideración y concordancia en el uso ciclista de las zonas de prioridad peatonal (no confundir con aceras) y en las áreas de acceso restringido, un desconocimiento sorprendente de las posibilidades ciclistas de transportar personas, una excesiva identificación de la bicicleta con la moto en lo que se refiere a las restricciones de estacionamiento, etc., una incompleta regulación en el uso especial de las aceras por parte de los menores, una obligatoriedad innecesaria en la parte de uso de la calzada, etc.

No entendemos estas carencias toda vez que desde la Asociación Pedalibre hemos remitido hasta en dos ocasiones aportaciones al nuevo proyecto de ordenanza de movilidad.

Vemos en este proyecto una excesiva rigidez en las condiciones de uso de la bicicleta. Madrid sigue muy alejada de ser una ciudad adaptada a la bicicleta. El número de desplazamientos en bici por nuestras calles continúa siendo minoritario a pesar del incremento que ha supuesto Bicimad y la mejora del servicio.

La Ordenanza de Movilidad ha de facilitar el uso de la bici en condiciones adversas y aplicar exenciones en la restricción de uso de espacios hasta que una ciudad, un distrito, un barrio e incluso una calle consiga unos niveles de accesibilidad y seguridad ciclista aceptables (transitoriedad)

Confiamos en que estos defectos terminen subsanándose y tengamos en Madrid una ordenanza que juegue a favor de promover un uso de la bicicleta completamente expansivo, participando de forma especial de un nuevo modelo de movilidad sostenible

## Artículo: 20.2

2. Las prohibiciones o limitaciones impuestas no afectaran a los siguientes vehículos:

### Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Añadir nuevo apartado</p> <p><b>i) A los ciclos y bicicletas</b></p>
	Justificación	<p><b>Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad, trazado directo (no rodeos), etc. Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal pudiendo llegar a bajarse el ciclista de la bicicleta por una alta intensidad de caminantes (más adelante transcribimos un cuadro representativo CROWN). El propio Art. 187.4 del presente proyecto de ordenanza habla del uso ciclista por "áreas estanciales y espacios peatonales". Hemos de ser coherentes y reflejar tanto en este artículo, objeto de alegación, como en otros, que indicamos más abajo, la exclusión de la bicicleta en la restricción de estas áreas</b></p> <p><b>La transparencia ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.</b></p> <p><i>"La ordenación del tráfico ciclista no debe seguir las mismas pautas que la ordenación del tráfico de automóviles, puesto que los objetivos de movilidad sostenible y calmado de tráfico para ambos vehículos son opuestos: Las direcciones y sentidos del tráfico motorizado deben diseñarse de modo que se elimine el tráfico de paso por zonas residenciales y centros históricos. Para las bicicletas el objetivo es justamente el opuesto, hacer dichas zonas transparentes para el tráfico de bicicletas. [...]"</i></p> <p><i>En función de sus dimensiones y del tráfico peatonal esperado ha de permitirse la circulación de bicicletas por las zonas de prioridad peatonal, ya sea sin separación de ningún tipo o mediante itinerarios ciclistas señalizados, a todas horas o en horarios limitados, a velocidad reducida y respetando la prioridad de los peatones"</i></p> <p><i>(Ciudades y bicicletas – El papel de las ordenanzas municipales – Pons Seguridad vial 2016)</i></p>

## Artículo: 25.1

1. *Con carácter general podrán acceder a estas áreas:*
- a. *Los vehículos de personas empadronadas en el ámbito geográfico del área.*
  - b. *Los vehículos, debidamente rotulados e identificados, de los servicios públicos esenciales, incluyendo los de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal y Agentes de Movilidad, extinción de incendios, protección civil y salvamento, ambulancias, otros servicios de emergencia, y grúa municipal.*
  - c. *Los vehículos de asistencia sanitaria, pública o privada, incluidos los destinados al servicio de entrega de medicamentos a centros sanitarios y oficinas de farmacia.*

## Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Añadir apartado d)</p> <p><b>d) Las bicicletas y otros ciclos</b></p>
	Justificación	<p><i>Hemos de mantener una coherencia y permitir el mismo acceso que se contempla en las Áreas de Acceso Restringido: art. 23 1.1</i></p>

Artículo: 35.5.m		
<p><i>m) Bicicletas, motocicletas, triciclos y ciclomotores.</i></p>		
Alegaciones		
Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Suprimir bicicletas y triciclos</p> <p><i>m) <del>Bicicletas</del>, motocicletas, <del>triciclos</del> y ciclomotores.</i></p>
	Justificación	<p><b>Las bicicletas y resto de ciclos son vehículos no contaminantes, su peligrosidad es muy limitada dada su limitada masa y potencia y no contribuyen a la congestión del tráfico. No parece muy lógico que pueda ser potestativo que accedan a un área que sufre unas consecuencias absolutamente ajenas al uso de estos vehículos.</b></p> <p><b>Al igual que la alegación anterior, es preciso crear un marco coherente sobre el libre tránsito de estos vehículos en todos los escenarios.</b></p>

## Artículo: 35

*Medidas extraordinarias de restricción del tráfico y del estacionamiento de vehículos en las vías urbanas durante episodios de alta contaminación atmosférica o por motivos de seguridad vial y grave congestión de tráfico*

## Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Añadir punto 10.</p> <p><b>10. Las bicicletas y otros ciclos podrán acceder, circular y estacionar dentro del perímetro de la zona afectada durante los episodios de alta contaminación atmosférica o por motivos de seguridad vial y grave congestión de tráfico.</b></p>
	Justificación	<p>Las bicicletas y resto de ciclos son vehículos no contaminantes, su peligrosidad es muy limitada dada su limitada masa y potencia y no contribuyen a la congestión del tráfico. No parece muy lógico que pueda ser potestativo que accedan a un área que sufre unas consecuencias absolutamente ajenas al uso de estos vehículos.</p> <p>Al igual que la alegación anterior, es preciso crear un marco coherente sobre el libre tránsito de estos vehículos en todos los escenarios.</p>

## Artículo: 43.9

*9. En zonas habilitadas para el estacionamiento de bicicletas públicas de alquiler.*

## Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Añadir (en negrilla)</p> <p>9. En zonas habilitadas para el estacionamiento de bicicletas publicas de alquiler <b>y las de uso privado</b></p>
	Justificación	<p><b>Asegurar el debido acceso a los aparcabicicletas es condición clara para una correcta utilización y promoción de la bicicleta. En este sentido tan importante es garantizar el acceso en las estaciones de Bicimad como el de los aparcabicis convencionales.</b></p>

## Artículo: 48

Párrafo:

*"Cuando no sea posible el estacionamiento en calzada o en las zonas reservadas específicamente para este tipo de vehículos, las bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos ruedas podrán estacionar sobre aceras exclusivamente cuando:"*

## Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	<p><i>Suprimir: las bicicletas</i></p> <p><i>"Cuando no sea posible el estacionamiento en calzada o en las zonas reservadas específicamente para este tipo de vehículos, <del>las bicicletas</del>, motocicletas y ciclomotores de dos ruedas podrán estacionar sobre aceras exclusivamente cuando:"</i></p>
	Justificación	<p><b>No podemos asimilar la bicicleta a las motos ya que su peso y volumen son muy distintos. La bicicleta al no tener motor no contiene partes calientes y por tanto peligrosas para el peatón en un hipotético estacionamiento en la acera. Además, para que puedan considerarse correctamente estacionadas han de disponer del correspondiente elemento de amarre.</b></p>

## Artículo: 48

Párrafo:

*"No se podrá estacionar en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, ni de las reservas de personas con movilidad reducida o paradas de taxi, sobre tapas de registro de servicios ni anclados a elementos de señalización, elementos vegetales ni mobiliario urbano, con la excepción de las bicicletas que podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario delimitadores de espacios siempre y cuando se cumplan las condiciones descritas en los puntos anteriores"*

## Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Suprimir (en negrilla)</p> <p><i>"No se podrá estacionar en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, ni de las reservas de personas con movilidad reducida o paradas de taxi, sobre tapas de registro de servicios ni anclados a elementos de señalización, elementos vegetales ni mobiliario urbano, <del>con la excepción de las bicicletas que podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario delimitadores de espacios siempre y cuando se cumplan las condiciones descritas en los puntos anteriores"</del></i></p> <p>Y añadir dos nuevos puntos:</p> <p><b>1.- Las bicicletas se estacionarán en los espacios destinados al efecto. En vía pública se colocarán horquillas, preferentemente en bandas de estacionamiento debidamente protegidas del 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</b></p> <p><b>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.</b></p>
----------------------	-----------	---

Justificación	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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. La nueva ordenanza no puede reducirlas, como se puede leer en el Art. 250 I) o 251. 3b) en lo que se refiere al mobiliario urbano</p>
---------------	--

<b>Artículo: 87.a</b>					
<i>"Se respetara siempre una banda mínima de circulación peatonal de 3 metros"</i>					
<b>Alegaciones</b>					
Asociación Pedalibre	<table border="1"> <tr> <td style="background-color: #d9ead3; text-align: center; vertical-align: middle;">Propuesta</td> <td> <p>Suprimir y añadir (en negrilla):</p> <p>"Se respetara siempre una banda mínima de circulación peatonal de <del>3</del><b>1,5 metros</b>"</p> </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #d9ead3; text-align: center; vertical-align: middle;">Justificación</td> <td> <p>En consonancia con las alegaciones anteriores en cuanto a las características propias que tiene la bicicleta (poco volumen, poco peso, ausencia de partes calientes...) y dadas las particularidades de muchas de nuestras calles, limitar la instalación de aparacabicicletas (que en muchos casos podría ser una barra adherida a la fachada de una vivienda para estacionar una o dos bicicletas o algún dispositivo en los alcorques) a dejar un ancho de 3m. mínimo, significa en muchos casos no instalar este tipo de infraestructura lo que supone una merma en la operatividad de la bicicleta.</p> </td> </tr> </table>	Propuesta	<p>Suprimir y añadir (en negrilla):</p> <p>"Se respetara siempre una banda mínima de circulación peatonal de <del>3</del><b>1,5 metros</b>"</p>	Justificación	<p>En consonancia con las alegaciones anteriores en cuanto a las características propias que tiene la bicicleta (poco volumen, poco peso, ausencia de partes calientes...) y dadas las particularidades de muchas de nuestras calles, limitar la instalación de aparacabicicletas (que en muchos casos podría ser una barra adherida a la fachada de una vivienda para estacionar una o dos bicicletas o algún dispositivo en los alcorques) a dejar un ancho de 3m. mínimo, significa en muchos casos no instalar este tipo de infraestructura lo que supone una merma en la operatividad de la bicicleta.</p>
Propuesta	<p>Suprimir y añadir (en negrilla):</p> <p>"Se respetara siempre una banda mínima de circulación peatonal de <del>3</del><b>1,5 metros</b>"</p>				
Justificación	<p>En consonancia con las alegaciones anteriores en cuanto a las características propias que tiene la bicicleta (poco volumen, poco peso, ausencia de partes calientes...) y dadas las particularidades de muchas de nuestras calles, limitar la instalación de aparacabicicletas (que en muchos casos podría ser una barra adherida a la fachada de una vivienda para estacionar una o dos bicicletas o algún dispositivo en los alcorques) a dejar un ancho de 3m. mínimo, significa en muchos casos no instalar este tipo de infraestructura lo que supone una merma en la operatividad de la bicicleta.</p>				

## Artículo: 124.1

*"En ambos casos, el arrendamiento no conllevara guardia ni custodia de los bienes, no alcanzando la responsabilidad del Ayuntamiento de Madrid como titular del bien, del gestor del aparcamiento ni, en su caso, la del gestor del servicio a la restitución o indemnización de los daños, hurtos y robos que pudieran sufrir las bicicletas y sus elementos extraíbles"*

## Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propu	Suprimir el párrafo
	Justificación	<p><b>En los artículos 113.2.6 y 7 (transcritos a continuación) se establecen las obligaciones del gestor en lo que respecta a la contratación de los seguros correspondientes a los aparcamientos e instalaciones y los seguros de responsabilidad civil. Entendemos que incluye todos los vehículos ahí estacionados incluidas las bicicletas. Los transcribimos a continuación:</b></p> <p><i>6. Responder de los daños y perjuicios causados a terceros, así como al servicio público, al patrimonio municipal y al Ayuntamiento de Madrid por sus acciones y omisiones, incluyendo los causados por el personal, bienes y servicios que contrate, con absoluta indemnidad para el Ayuntamiento de Madrid salvo que la responsabilidad dimanara del cumplimiento de una orden directa y expresa de la Administración municipal.</i></p> <p><i>7. Tener contratados y actualizados los seguros correspondientes a los aparcamientos y sus instalaciones así como los seguros de responsabilidad civil por los riesgos que puedan derivarse de la explotación de los aparcamientos y la gestión del servicio, debiendo entregar al órgano competente copia de las pólizas y los oportunos justificantes de pago antes del 31 de diciembre de cada año.</i></p>

**Artículo: 124.1.III.c)**

*c) "Estacionar bicicletas no inscritos en el Registro de bicicletas municipal, autonómico o estatal, así como aquellas bicicletas y VMU que por sus características técnicas, dimensiones o accesorios no sean aptos para su estacionamiento en cada respectivo aparcamiento municipal"*

**Alegaciones**

Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Suprimir (en negrilla)</p> <p><i>c) "Estacionar bicicletas <del>no inscritos en el Registro de bicicletas municipal, autonómico o estatal, así como aquellas bicicletas</del> y VMU que por sus características técnicas, dimensiones o accesorios no sean aptos para su estacionamiento en cada respectivo aparcamiento municipal"</i></p>
	Justificación	<p><b>No parece muy razonable que el bici-registro sea un requisito indispensable cuando es un servicio voluntario que ofrecen los ayuntamientos y que, además, así lo expresa el presente Proyecto de Ordenanza (Art. 190.2)</b></p>

Artículo: 124.1.III.f)		
<p><i>Realizar labores de desmontaje y mantenimiento de la bicicleta y el VMU, almacenar mercancías, realizar actividades comerciales, molestas, insalubres, nocivas o peligrosas en el aparcamiento.</i></p>		
Alegaciones		
Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Incluir (en negrilla)</p> <p><i>Realizar labores de desmontaje y mantenimiento de la bicicleta y el VMU, <b>exceptuando la necesaria reparación para asegurar la circulación del vehículo</b>, almacenar mercancías, realizar actividades comerciales, molestas, insalubres, nocivas o peligrosas en el aparcamiento.</i></p>
	Justificación	<p><b>Entendemos que, a igual que pasa con los automóviles cuando una avería mecánica les impide ponerse en marcha (Art. 112.13), a las bicicletas se les debe otorgar también la posibilidad de ser reparadas en el aparcamiento para su puesta en marcha.</b></p>

## Artículo: 155

*Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior, excepcionalmente y previa solicitud, se podrá autorizar el acceso, circulación y estacionamiento de vehículos en zonas peatonales en los casos en que quede debidamente justificada la necesidad de realizarlo por concurrir alguno de los siguientes supuestos:*

- a) La celebración de acontecimientos sociales, culturales o deportivos.*
- b) Cuando por el solicitante se justifique la imposibilidad logística de efectuar el transporte en camión del tonelaje permitido y/o en el horario autorizado por la señalización correspondiente para efectuar las labores de carga y descarga, y ello no produzca una grave afección a la movilidad general o particular de la zona.*
- c) Cuando por imposición de licencia o autorización, o, cumplimiento de norma general, se establezcan horarios concretos de realización de actividades, vinculados necesariamente a la circulación de vehículos de tonelaje superior al permitido.*

*La solicitud de autorización habrá de presentarse con una antelación mínima de 10 días hábiles a la fecha prevista de acceso.*

*Quedan excepcionados de la prohibición de estacionamiento en aceras y zonas peatonales:*

- a) Los ciclos que realicen esta acción en los aparcabicicletas instalados al efecto. Para acceder a ellos la persona ciclista deberá desmontar de la bicicleta una vez abandone la calzada transitando a pie el resto del trayecto hasta el elemento de anclaje.*
- b) Los vehículos de dos ruedas, motocicletas y ciclomotores según lo dispuesto en el [artículo 48](#).*

## Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Incluir (en negrilla)</p> <p><i>a) Los ciclos que realicen esta acción en los aparcabicicletas instalados al efecto. Para acceder a ellos la persona ciclista deberá <b>adecuar la velocidad a la del peatón</b> o desmontar de la bicicleta una vez abandone la calzada transitando a pie el resto del trayecto hasta el elemento de anclaje”</i></p> <p>e incluir un nuevo párrafo:</p> <p><b>Las bicicletas podrán circular por zonas peatonales siempre y cuando <i>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.</i></b></p>
	Justificación	<p><b>Volvemos a insistir en que por las características de una bicicleta “circular a velocidad de peatón” sería suficiente como para poder hacer uso de estos espacios reservados a fin de estacionar la bicicleta en el aparcabicicletas correspondiente. Por otro lado, dudamos que una moto sea empujada a pie en estas circunstancias y con el motor apagado.</b></p>

## Artículo: 182

*“Artículo 182. Líneas de detención adelantada*

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

*En vías con carril bus la mencionada línea de detención adelantada no afectará al mismo, que tendrá continuidad hasta la línea de detención propia de la intersección.*

*2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por las bicicletas y los vehículos de tres ruedas asimilados a las motocicletas, en las mismas condiciones que las establecidas para aquellos.”*

## Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Suprimir todo el artículo o incluir (en negrilla)</p> <p><i>“Artículo 182. Líneas de detención adelantada</i></p> <p><i>1. Para favorecer la circulación y la seguridad de ciclomotores y motocicletas <b>eléctricas</b>, siempre que las condiciones técnicas de la vía lo permitan, se implantaran líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos.</i></p> <p><i>En vías con carril bus la mencionada línea de detención adelantada no afectará al mismo, que tendrá continuidad hasta la línea de detención propia de la intersección.</i></p> <p><i>2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por las bicicletas y los vehículos de tres ruedas <b>eléctricos</b> asimilados a las motocicletas, en las mismas condiciones que las establecidas para aquellos.”</i></p>
----------------------	-----------	--

**Justificación**

**Las ventajas de estas instalaciones para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, 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 un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el 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**

## Título Tercero- Vehículos - Capítulo II – Bicicletas y otros ciclos

NUEVO ARTÍCULO

### Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Incluir un nuevo artículo</p> <p><b>Artículo XXX: Construcción, mantenimiento y mejora de infraestructuras ciclistas</b></p> <p><b>El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas de la ciudad, tanto vías como estacionamientos, seguirá los criterios determinados en el vigente Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid respetando en todo momento los principios de continuidad y seguridad vial.</b></p> <p><b>Las autoridades competentes velarán por el mantenimiento y mejora de las distintas infraestructuras ciclistas a fin de evitar su progresivo deterioro. Cualquier tipo de intervención, derivadas de actuaciones tanto públicas como privadas, que pueda afectar a alguna de las infraestructuras ciclistas objeto de esta normativa, vendrá obligada a reponer aquellas a su ser y estado originario una vez finalizada.</b></p>
	Justificación	<p><b>Consideramos importante que las infraestructuras ciclistas sean lo más homogéneas posibles y garanticen principios básicos de continuidad y seguridad. La continuidad no solo ha de verse en viales específicos y exclusivos que formen parte de una red ciclista interconectada sino también como la obligación de las autoridades en trazar rutas alternativas seguras cuando por causa ajena imprevista (obras, desperfectos, etc.) o una utilización que supere la capacidad del diseño de la vía, hagan inviable el uso ciclista de la infraestructura</b></p>

Artículo: 184.2		
<p>2. "Las bicicletas circularan por calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Cuando se circule por calzada se hará por la parte central del carril. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación"</p>		
Alegaciones		
Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Suprimir y sustituir por:</p> <p><b>2. Las bicicletas circularan por calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin y dispondrán del derecho a circular por la parte central del carril. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación.</b></p>
	Justificación	<p><b>Actualmente, en nuestra ciudad, la sección de los carriles de circulación y calles de un solo carril, es muy variado. El ancho oscila entre 3, 4 y 5 metros e incluso más en calles de un único carril. En estos casos, obligar al ciclista a ir por el centro, tal y como aparece en la redacción del artículo, supone dejar libre espacios a ambos lados que pueden inducir a adelantamientos peligrosos. La circulación por el centro es válida y totalmente recomendable en carriles de hasta 3 metros. El ciclista debe poder elegir el lugar de la calzada por donde transitar según el grado de seguridad que ofrezca la vía.</b></p>

## Artículo: 184.3

*3. En vías con más de un carril por sentido, circularan preferentemente por el carril situado más a la derecha, si bien podrán utilizar el resto de carriles para facilitar el itinerario a realizar o debido a otras circunstancias en las condiciones del tráfico.*

## Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Suprimir y sustituir por:</p> <p><b>3. En vías con más de un carril por sentido, utilizarán el carril que elijan, sin ninguna restricción”</b></p>
	Justificación	<p><b>La mención al uso del carril derecho supone una discriminación negativa injustificada. La bicicleta debe poder usar la calzada en las mismas condiciones que el resto de vehículos. Si el carril de la derecha es el mejor para circular en bici, debe decidirlo la persona que conduce la bici. Esta mención genera inseguridad jurídica y proyecta una imagen de la bici como vehículo molesto que debe apartarse para dejar pasar al resto. Esto resta legitimidad a la bici y es generador de violencia vial en las calles, algo que, además de peligroso, es un elemento disuasor del uso de la bici.</b></p> <p><b>Si la bicicleta va a compartir la calzada con el resto de vehículos, debe hacerlo en condiciones de equidad, tanto real como percibida.</b></p>

## Artículo: 184.4

*4. En el caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas circularan por el carril contiguo al reservado, salvo cuando la señalización permita expresamente la circulación de bicicletas en este. Si se tratase de un carril bus, la circulación de las bicicletas por el estará supeditada a que cuente con una sección mínima de 4,5 metros, y la circulación de bicicletas se realizara lo más próximo posible a la izquierda del carril bus.*

*En dichos carriles reservados se prohíbe la circulación de varios ciclistas en paralelo.*

## Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Suprimir y sustituir por:</p> <p><b>"4. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas podrán optar por hacer uso de ellos o del resto de los carriles, según las características personales, otras circunstancias (hora del día, luminosidad, clima, pendiente...) y condiciones del tráfico. Para ello, el carril reservado irá adaptando su diseño y señalización a la circulación de bicicletas, en ausencia de una vía ciclista de uso exclusivo</b></p>
----------------------	-----------	---

Justificación

"La postura respecto a los carriles reservados es signo evidente de la dificultad de la ciudad de Madrid para entender el tráfico en bici. Los carriles reservados tienen como misión evitar a ciertos vehículos la congestión circulatoria. Es irónico y absurdo que las bicis, que son el vehículo que menos contribuye a generar congestión, no tengan derecho a usar el carril que la evita y estén abocadas, en cambio, a padecerla y sufrir sus consecuencias. La visión de una bici atascada entre coches mientras hay un carril con espacio para circular a su lado debería ser la vergüenza de cualquier planificador/a urbano/a.

Una vez más, Madrid no sabe cómo tratar a las bicis. Este punto empieza por enunciar una obviedad (que, si la bici no puede ir por el carril reservado, utilizará el resto de carriles) pero ni siquiera se queda ahí: hasta enunciando obviedades se introduce una discriminación negativa velada al mencionar "el carril contiguo" cuando la bici debería tener facultad para elegir qué carril utiliza de entre los carriles de uso general.

Una medida que obliga al ciclista a circular entre dos carriles de circulación, sin atender la orografía, condiciones climáticas, velocidad o intensidad de la vía no es una manera de incentivar el uso de la bici y proteger al usuario. Más bien al contrario. Por otro lado, es llamativo como otros vehículos (taxis, motos) pueden hacer uso del Carril Bus sin ningún tipo de restricción lo que genera más estrés y peligro (continuos trenzados) a los ciclistas que circulan por el carril contiguo.

En el caso de uso permitido del carril bus por parte de las bicis, la posición de la bici debe ser central en el carril, como en cualquier otro carril, por seguridad y por dignidad. Las bicis no son un elemento molesto que apartar al borde del carril."

## Artículo: 184.7

*7. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid.*

## Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	Suprimir
	Justificación	<b>Nuevamente, se considera a las bicis un problema y una molestia. En vías limitadas a 50 km/h no hay ninguna razón objetiva para restringir el tráfico de bicis y no debe haber ninguna restricción.</b>

## Artículo: 185.1

1. *Con carácter general y salvo lo expresamente indicado en esta Ordenanza, se prohíbe la circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales.*

*Cuando el ciclista precise acceder a estas, deberá hacerlo desmontando de la bicicleta y transitando con ella en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.*

## Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Suprimir y sustituir por:</p> <p><b>1. Con carácter general y salvo lo expresamente indicado en esta Ordenanza, se prohíbe la circulación de bicicletas por las aceras. La circulación por calles y zonas peatonales se hará extremando la precaución y respetando la prioridad de quien se desplaza a pie. En todo caso, la circulación en bicicleta se hará sin quiebros o maniobras bruscas e incluso, desmontado si la densidad peatonal es alta.</b></p>
----------------------	-----------	--

No podemos despreciar compartir espacios con los peatones. Del mismo modo que se hace cuando la bicicleta comparte espacio con otros vehículos, el espacio compartido con los peatones debe hacerse de acuerdo a unas condiciones que pasan por la prioridad peatonal, las distancias de seguridad entre bici-peatón, la densidad, etc.

Como ya hemos dicho, las bicicletas podrán circular por zonas peatonales siempre y cuando 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.

En muchos países, la posibilidad de circulación de bicicletas por las zonas de prioridad peatonal está ampliamente reconocida. Así, por ejemplo, el manual holandés CROW, y el propio Plan Director Movilidad Ciclista de Madrid establece las siguientes recomendaciones, en función del tráfico esperado de peatones.

Nº de peatones por metro de sección y hora	Solución recomendada (puede variar según día u hora)
< 100	Coexistencia sin separación de ningún tipo.
100 - 160	Separación blanda: ninguna diferencia de altura pero color y/o textura deferente del pavimento; o bien uso de marcas horizontales, etc.
160 - 200	Separación más dura: diferencias de nivel más o menos acusadas, separaciones físicas, etc.
> 200	Ninguna posibilidad de coexistencia. El ciclista debe bajar de la bicicleta y arrastrarla consigo.

**Tabla 8.1:** Soluciones recomendadas sobre la posible convivencia entre peatones y ciclistas. Fuente: (CROW, 2007).

Así pues, sería un gran error despreciar esta parte del desarrollo ciclista si, de verdad, apostamos por el uso de la bicicleta. La transparencia de las calles a la bicicleta es básica si queremos que los desplazamientos en bici sean eficientes, eficaces y atractivos.

La posibilidad de crear estos itinerarios, que cabe considerar como una clase especial de vía ciclista donde la prioridad de paso corresponde a los peatones, ha sido recientemente reconocida por sentencia del Tribunal Supremo (Moreu Carbonell, 201 2).El consenso existente en estos momentos en España establece el límite de 10 km/h (Moreu Carbonell, 2012).

## Artículo: 185.2

1. *Con carácter excepcional los niños menores de 12 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales que no hayan sido declaradas de especial protección para el peatón cuando cumplan los siguientes requisitos: que vayan acompañados por una persona adulta a pie o en bicicleta; que ninguno de ellos sobrepase en ningún caso los 10 km/h; y que circulen y transiten respetando la prioridad de los peatones y las condiciones de seguridad vial.*

*Esta excepción no se aplica a las calles o zonas declaradas de especial protección para el peatón, en cuyas aceras o zonas peatonales se prohíbe la circulación de toda bicicleta.*

## Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Suprimir y sustituir por:</p> <p><b>2. Con carácter excepcional los menores de 14 años, los adultos acompañantes, y personas con movilidad reducida, podrán circular en bicicleta u otro ciclo por las aceras. También podrá circular una persona adulta llevando menores en su bicicleta. En ningún caso sobrepasarán los 10 km/h y circularán respetando la prioridad de los peatones y las condiciones de seguridad vial.</b></p>
----------------------	-----------	---

Justificación

Suprimimos de este artículo la referencia a las calles y zonas peatonales por la razón anteriormente esgrimida.

Madrid no cuenta con las condiciones necesarias para que los/as menores usen de forma habitual la bicicleta en sus desplazamientos diarios al colegio. La falta de infraestructura (carril bici) y el poco civismo circulatorio, en especial alrededor de los centros educativos, hace que esta misión sea complicada de llevar a cabo, cuando no arriesgada.

Mientras las calles no reúnan las necesarias condiciones de seguridad y no estén adaptadas al uso de la bicicleta, entendemos necesario permitir el uso de aceras a los menores (solos, acompañados o siendo pasajeros en la bicicleta de un adulto). Pensemos en programas de sensibilización como el Proyecto Stars.

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 12 años de afrontarlo, constituyendo un factor claro de disuasión en la iniciación del uso de la bici. El PDMCM marca hasta los 16 años la edad escolar y las características propias de este colectivo en cuanto a su vulnerabilidad, déficits perceptuales y cognitivos, capacidad y grado de maduración. (Pag. 49 – Tabla 9)

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 de prioridad.

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 aceras y las áreas de prioridad peatonal (calles peatonales...) que, coincidiendo ambas en la prioridad peatonal, son en estas últimas en las que puede discurrir un itinerario ciclista bajo determinadas condiciones. De este modo garantizamos una mayor eficacia y comodidad en los desplazamientos ciclistas al evitar en muchas ocasiones rodeos y pendientes innecesarias, factores claros que pueden disuadir del uso de la bici. (El artículo 187.4 del presente proyecto contempla, *con el objeto de dar continuidad a un itinerario ciclista el uso ciclista por determinadas áreas estanciales u otros espacios peatonales*) Tal vez convendría clarificar y simplificar la redacción del presente Proyecto de Ordenanza y hablar solo de aceras y zonas de prioridad peatonal

Como hemos dicho anteriormente, descartar la convivencia peatón-ciclista es cercenar parte del desarrollo ciclista e ir en contra de la experiencia de muchas ciudades que son referencia de nuestro entorno europeo

Artículo: 185	
NUEVO PUNTO	
Alegaciones	
Asociación Pedalibre	Propuesta
<p>Incluir un nuevo punto</p> <p><b>3. Extraordinariamente y de forma transitoria las bicicletas podrán circular por aceras en las que al menos 3 metros estén expeditos y no exista carril bici señalizado, bajo una serie de condiciones:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Que no exista aglomeración de viandantes</b></li> <li>- <b>Mantengan una velocidad moderada que no sobrepase los 10 km/h</b></li> <li>- <b>Mantengan una distancia de, al menos, un metro con los peatones y fachada de los edificios</b></li> <li>- <b>La circulación estará exenta de quiebros y maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones</b></li> </ul>	

En nuestra ciudad hay numerosas grandes avenidas que en determinados momentos del día (altas horas de la noche, madrugada...) se convierten en verdaderos y peligrosos "circuitos de carreras" (Paseo del Prado, Castellana, Arturo Soria, Doctor Esquerdo, Fco. Silvela, Avda. Andalucía, Alcalá....). La mayoría de ellas no cuentan con una infraestructura ciclista que dé seguridad al usuario de la bicicleta. Parece lógico pensar pues, en la utilización de estas aceras, cuya afluencia peatonal en muchos casos es baja, para la circulación de las bicicletas siempre y cuando se conserve la necesaria prioridad y seguridad del viandante.

Esta medida la podemos tomar como transitoria hasta que la calle/avenida en cuestión cuente con una infraestructura ciclista segura (carril bici exclusivo, pista bici....) o bien su diseño, características y distribución de espacios consigan la necesaria seguridad y eficacia ciclista.

No son pocas las normas de otras ciudades que contemplan el uso ciclista de las aceras. Resalta Pontevedra, cuya reforma llevada a cabo en los últimos tiempos, ha conseguido ser un referente en la movilidad peatonal: Transcribimos parte de las normas de convivencia entre ciclistas y peatones:

*Si vas en bici, ojo a los peatones:*

- En las zonas peatonales, paseos y aceras, los peatones tienen absoluta preferencia sobre las bicis
- Adecúa tu velocidad a la afluencia de personas, sin sobrepasar nunca los 10km/h
- En caso de que la calle esté muy concurrida (como ocurre con frecuencia en algunos tramos de las calles más comerciales o en zonas de paseo de los litorales fluviales), valora la conveniencia de bajarte de la bici y circular a pie hasta que la densidad disminuya. Se entiende que existe aglomeración cuando no sea posible conservar 1m de distancia entre la bicicleta y los peatones que circulen por la misma vía, o circular en línea recta 5, de manera continua.
- Evita siempre hacer cualquier maniobra que pueda afectar a la seguridad de los peatones, especialmente si esta maniobra es brusca
- Respeta la distancia de 1m de separación de los peatones
- Evita circular a menos de 1m de las fachadas con puertas y de los automóviles estacionados en fila

*Recuerda que puedes circular en bici por:*

*Aceras, andenes y paseos de más de 3m de ancho*

*Parques públicos y áreas peatonales*

*Zonas de prioridad invertida en los dos sentidos de circulación*

## Artículo: 186.3

*"3. En los supuestos de los apartados anteriores, los vehículos que circulen en sentido propio tendrán preferencia frente a las bicicletas que lo hagan en sentido contrario"*

## Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	Suprimir
	Justificación	<p><b>Las calles son espacios donde pueden circular diferentes tipos de vehículos. Y no por ello han de hacerlo por igual. Por peso, volumen y mínima agresión ambiental, la bicicleta puede hacer uso de este espacio de acuerdo a sus necesidades de tránsito pero no por ello debe ceder su prioridad con respecto a otros vehículos que, del mismo modo, circulan de acuerdo a sus características. En este caso, lo que para los coches y otros vehículos es circulación a contramano, para la bicicleta es doble sentido ciclista</b></p>

## Artículo: 186.5

*"5. En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los paseos pavimentados de más de 3 metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a 20 kilómetros por hora y la prioridad será siempre del peatón. Sí podrán circular por el resto de paseos los menores de 12 años, siempre respetando la prioridad peatonal y cuando la escasa afluencia de público lo permita y no causen molestias a quienes utilicen el parque. En zonas forestales y parques suburbanos, las bicicletas podrán circular por los caminos interiores con la prioridad peatonal propia de las sendas ciclables, realizando una conducción responsable que evite poner en peligro a los peatones que circulen por los mismos."*

## Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Suprimir e incluir (en negrilla)</p> <p><i>"5. En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los paseos pavimentados de más de 3 metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a 20 kilómetros por hora y la prioridad será siempre del peatón. <del>Sí podrán circular por el resto de paseos los menores de 12 años.</del> <b>Sí podrán circular por el resto de paseos los menores de 14 años, los adultos acompañantes y los adultos con menores en su bicicleta. También discapacitados o personas con movilidad reducida en ciclos</b>" siempre respetando la prioridad peatonal y cuando la escasa afluencia de público lo permita y no causen molestias a quienes utilicen el parque. En zonas forestales y parques suburbanos, las bicicletas podrán circular por los caminos interiores con la prioridad peatonal propia de las sendas ciclables, realizando una conducción responsable que evite poner en peligro a los peatones que circulen por los mismos."</i></p>
	Justificación	<p><b>Entendemos que ha de haber una concordancia con el uso que puede hacerse de las aceras (Alegación 185.2)</b></p>

Artículo: 188.2		
<p><i>2. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, respetando la prioridad del resto.</i></p>		
Alegaciones		
Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Incluir (en negrilla):</p> <p><i>2. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha <b>o proseguir recto</b>, respetando la prioridad del resto.</i></p>
	Justificación	<p><b>Hemos de pensar que las normas de circulación han de ser variables dependiendo del vehículo que se trate. No podemos caer en el error de pensar que las normas pensadas para los automóviles son las adecuadas para otros vehículos como las bicicletas. Un semáforo en rojo que es oportuno para un coche no tiene porqué serlo para una bicicleta. La visión panorámica de ésta, la versatilidad, la ligereza, sus propias necesidades de tránsito o el escaso peligro que representa, hace que debamos regular la bicicleta de forma, en muchas ocasiones, distinta a otros vehículos. Evidentemente esta exclusiva regulación no puede estar por encima de la prioridad del peatón en su derecho a cruzar de forma segura, efectiva y cómoda un paso regulado.</b></p>

## Artículo: 189.2

*Por motivos de seguridad vial, en las bicicletas destinadas al transporte de personas y la distribución de mercancías en el marco de una actividad económica es obligatorio:*

- a) El uso de casco en su conducción.*
- b) La contratación de seguros de responsabilidad civil que cubran los posibles daños a las personas usuarias y a terceras.*
- c) Someter el vehículo a mantenimiento preventivo y correctivo.*

## Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	Suprimir
	Justificación	<b>La baja potencia y velocidad de una bicicleta no justifican la obligatoriedad de uso de casco y el transporte de personas o el desempeño de una actividad económica no suponen ninguna diferencia.</b>

Artículo: 189.3		
<p>3. "Se prohíbe la circulación de ciclos configurados para su ocupación por más de dos ocupantes, sin perjuicio de lo dispuesto en la presente Ordenanza para los vehículos de movilidad urbana"</p>		
Alegaciones		
Asociación Pedalibre	Propuesta	Suprimir
	Justificación	<p><b>Es descorazonador comprobar una y otra vez el desconocimiento de este Ayuntamiento del uso urbano de la bicicleta. Limitar el número de personas que van en un ciclo o bicicleta es ir en contra del desarrollo ciclista. Es más, tal vez en la redacción del presente proyecto de ordenanza se esté pensando en lo que se llama "bicibirras". Pues bien, este mismo sistema se emplea de varios lugares de Europa para trasladar a los niños al colegio. Es un auténtico bicibús. Por otro lado, las bicicletas de carga que pueden transportar a 3 o 4 niños, los tritándems, etc o simplemente llevar dos o más niños en la bicicleta (más el conductor) quedarían prohibidos con la actual redacción. Es obligado suprimir este artículo.</b></p>

## Artículo: 192.3

*3. Queda prohibido circular con auriculares o cascos conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.*

## Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Suprimir y sustituir por:</p> <p><b>3. Queda prohibido circular con auriculares conectados a dispositivos reproductores de sonido cuando sean de alta potencia o sellen el canal auditivo.”</b></p>
	Justificación	<p><b>Los dispositivos de baja potencia y que no sellen el canal auditivo, tipo pinganillo, no impiden la percepción auditiva de las circunstancias del tráfico y, en cualquier caso, mucho menos que el hecho de circular en el interior de un vehículo cerrado, cosa habitual y aceptada como normal.</b></p>

## Artículo: 192.5

*5. Se respetaran en todo momento las normas generales de circulación establecidas en la presente Ordenanza así como demás normativa y legislación vigente en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.*

*Las personas usuarias de vehículos de movilidad urbana del tipo B deben llevar casco.*

*Los VMU de las tipologías B y C deben llevar timbre, luces y elementos reflectantes debidamente homologados.*

## Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Suprimir la referencia al casco</p> <p>5. Se respetaran en todo momento las normas generales de circulación establecidas en la presente Ordenanza así como demás normativa y legislación vigente en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.</p> <p><del>Las personas usuarias de vehículos de movilidad urbana del tipo B deben llevar casco.</del></p> <p>Los VMU de las tipologías B y C deben llevar timbre, luces y elementos reflectantes debidamente homologados.</p>
	Justificación	<p><b>La baja potencia y velocidad de los vehículos de tipo B no justifican la obligatoriedad de uso de casco. Esto es movilidad cotidiana, no la guerra.</b></p>

<b>Artículo 193 - Circulación</b>		
NUEVO		
<b>Alegaciones</b>		
<b>Asociación Pedalibre</b>	<b>Propuesta</b>	<b>Incluir en el Artículo 193 del Capítulo III, una mención explícita al derecho de los VMU de utilizar la calzada en las mismas condiciones que el resto de vehículos</b>
	<b>Justificación</b>	<b>Los VMU son elementos fundamentales en el futuro de una movilidad a escala humana en las ciudades y es fundamental que puedan utilizar el viario en condiciones de equidad para poder explotar todo su potencial. En la propuesta de ordenanza se regula su uso en ciertos tipos de vías y carriles creando cierta confusión para la utilización del resto. Dada la novedad que suponen estos vehículos y su escasa presencia en las calzadas, se echa de menos una mención explícita de acceso libre al resto del viario</b>

## Artículo: 196.1

*1. Los patines y patinetes sin motor o aparatos similares sin propulsión motorizada podrán transitar:*

- a) Por las aceras y demás zonas peatonales a una velocidad adaptada al paso de persona, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro. En ningún caso tendrán prioridad respecto de los peatones.*
- b) Por carriles bici protegidos o no, aceras-bici, sendas ciclables, pistas-bici y ciclocalles exclusivas para la circulación de bicicletas.*
- c) En los parques públicos, por aquellos itinerarios en los que este permitida la circulación de bicicletas. En caso de tratarse de sendas compartidas con el peatón se limitara la velocidad de circulación a 10 km/h, respetando en todo momento la prioridad del peatón. En ningún caso podrán transitar sobre zonas ajardinadas”.*

*Por carriles bici no protegidos únicamente podrán circular patinadores mayores de 16 años o menores acompañados.*

*En este caso, los patinadores deberán ir debidamente protegidos con casco homologado y señalizados con elementos reflectantes visibles y en situaciones de visibilidad reducida, con luces de posición.*

*En caso de que en el itinerario ciclista se pase de una vía exclusiva a una vía acondicionada de la tipología ciclocarril, la persona patinadora deberá pasar a la acera acomodando su velocidad de tránsito a la de los peatones.*

*Las personas que circulen con patines o patinetes por vías ciclistas habilitadas sobre las aceras o áreas peatonales, "aceras bici" y "sendas ciclables" deberán hacerlo con precaución ante una posible irrupción de peatones y, muy especialmente, de niños y de personas con diversidad funcional. La persona patinadora deberá mantener una velocidad moderada y respetar la prioridad de paso peatonal en los cruces señalizados.*

*Los monopatines y aparatos similares únicamente podrán utilizarse con carácter deportivo en las zonas específicamente señalizadas en tal sentido, así como en los parques públicos con las mismas limitaciones que las señaladas para patines y patinetes sin motor. Su utilización en determinadas aceras, zonas peatonales, o vías ciclistas podrá ser limitada por motivos de seguridad vial.*

## Alegaciones

Suprimir la mención a la obligatoriedad de uso del casco

1. Los patines y patinetes sin motor o aparatos similares sin propulsión motorizada podrán transitar:

- a) Por las aceras y demás zonas peatonales a una velocidad adaptada al paso de persona, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro. En ningún caso tendrán prioridad respecto de los peatones.
- b) Por carriles bici protegidos o no, aceras-bici, sendas ciclables, pistas-bici y ciclocalles exclusivas para la circulación de bicicletas.
- c) En los parques públicos, por aquellos itinerarios en los que este permitida la circulación de bicicletas. En caso de tratarse de sendas compartidas con el peatón se limitara la velocidad de circulación a 10 km/h, respetando en todo momento la prioridad del peatón. En ningún caso podrán transitar sobre zonas ajardinadas”.

Por carriles bici no protegidos únicamente podrán circular patinadores mayores de 16 años o menores acompañados.

En este caso, los patinadores deberán ir ~~debidamente protegidos con casco homologado~~ y señalizados con elementos reflectantes visibles y en situaciones de visibilidad reducida, con luces de posición.

En caso de que en el itinerario ciclista se pase de una vía exclusiva a una vía acondicionada de la tipología ciclocarril, la persona patinadora deberá pasar a la acera acomodando su velocidad de tránsito a la de los peatones.

Las personas que circulen con patines o patinetes por vías ciclistas habilitadas sobre las aceras o áreas peatonales, “aceras bici” y “sendas ciclables” deberán hacerlo con precaución ante una posible irrupción de peatones y, muy especialmente, de niños y de personas con diversidad funcional. La persona patinadora deberá mantener una velocidad moderada y respetar la prioridad de paso peatonal en los cruces señalizados.

Los monopatines y aparatos similares únicamente podrán utilizarse con carácter deportivo en las zonas específicamente señalizadas en tal sentido, así como en los parques públicos con las mismas limitaciones que las señaladas para patines y patinetes sin motor. Su utilización en determinadas aceras, zonas peatonales, o vías ciclistas podrá ser limitada por motivos de seguridad vial.

<b>Justificación</b>	<p><b>La baja potencia y velocidad de los vehículos sin motor no justifican la obligatoriedad de uso de casco. Nuevamente, esto es movilidad cotidiana, no una batalla.</b></p>
----------------------	---

<b>Artículo: (NUEVO) - Uso de aparatos personales reproductores de sonido</b>		
NUEVO ARTÍCULO		
<b>Alegaciones</b>		
<b>Asociación Pedalibre</b>	<b>Propuesta</b>	<p>Permitir explícitamente la reproducción de sonido en los términos expresados en el razonamiento, con la siguiente redacción:</p> <p><b>“En vehículos abiertos (bicicletas, VMU), se permite el uso de aparatos reproductores de sonido de tipo personal de baja potencia con auriculares no oclusivos.”</b></p>
	<b>Justificación</b>	<p><b>Los aparatos reproductores de sonido personales de baja potencia no impiden la percepción de las circunstancias acústicas del tráfico, siempre que se utilicen en vehículos abiertos y vía interfaces no oclusivos que no sellen el canal auditivo. La reproducción de sonido con fines recreativo-culturales (radiodifusión, música, audio-libros...) contribuye a dar a la circulación un carácter de actividad cotidiana, no competitiva, y redundante en una conducción más relajada que es beneficiosa para la circulación en general y es parte fundamental de un modelo de movilidad a escala humana en el que lo importante son las personas, no sus vehículos.</b></p>

Artículo: 249 k)		
<p><i>k) "Cuando el vehículo se encuentre indebidamente estacionado en una zona de uso público en la que esté prohibida la circulación de vehículos"</i></p>		
Alegaciones		
Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Añadir (en negrilla)</p> <p><i>k) "Cuando el vehículo se encuentre indebidamente estacionado en una zona de uso público en la que esté prohibida la circulación de vehículos <b>excepto bicicletas</b>"</i></p>
	Justificación	<p><b>En muchas ocasiones los aparcabicicletas se encuentran, o pueden encontrarse en zonas peatonales que están restringidas a la circulación de vehículos. Así mismo, dada la carencia de espacios seguros para aparcar la bicicleta, es razonable utilizar mobiliario urbano situado en zona de no circulación para efectuar el amarre y así garantizar la seguridad de la bicicleta</b></p>

Artículo: 250 g)	
<i>g) "Cuando un vehículo permanezca estacionado indebidamente en las zonas de estacionamiento restringido"</i>	
Alegaciones	
Asociación Pedalibre	Propuesta
	<p>Añadir (en negrilla)</p> <p><i>g) "Cuando un vehículo permanezca estacionado indebidamente en las zonas de estacionamiento restringido, <b>excepto bicicletas</b>"</i></p>
Justificación	<p><b>En muchas ocasiones los aparcabicicletas se encuentran, o pueden encontrarse en zonas peatonales que están restringidas a la circulación de vehículos. Así mismo, dada la carencia de espacios seguros para aparcar la bicicleta, es razonable utilizar mobiliario urbano situado en zona de no circulación para efectuar el amarre y así garantizar la seguridad de la bicicleta</b></p>

## Artículo: 250 I)

*l) "Las bicicletas o los VMU cuando constituyan peligro en los términos previstos en la legislación sobre tráfico, cuando dificulten la circulación de vehículos o el tránsito de personas, cuando estén amarrados al mobiliario urbano o dañaran zonas verdes o el patrimonio de las Administraciones Publicas, supongan un peligro para la seguridad de las personas o permanezcan estacionados en la vía pública por un periodo superior a un mes, careciendo de los elementos mínimos necesarios para la circulación que hagan presumir su abandono"*

## Alegaciones

Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Suprimir y sustituir por:</p> <p><b>l) Las bicicletas o los VMU cuando constituyan peligro en los términos previstos en la legislación sobre tráfico, cuando dificulten la circulación de vehículos o el tránsito de personas, cuando dañen zonas verdes o el patrimonio de las Administraciones Publicas, supongan un peligro para la seguridad de las personas o permanezcan estacionados en la vía pública por un periodo superior a un mes, careciendo de los elementos mínimos necesarios para la circulación que hagan presumir su abandono.</b></p>
	Justificación	<p><b>Como todos sabemos una bicicleta precisa de un elemento de amarre para garantizar su seguridad. El mobiliario urbano puede satisfacer esta necesidad mientras no haya una solución mejor. Retirar una bicicleta por el hecho de que esté amarrada al poste de una señal o a una valla que no va a sufrir ningún daño, es un ejemplo claro de medida contra la promoción de la bicicleta.</b></p>

Artículo: 251.3 b)		
<p><i>b) “Las bicicletas o VMU se encuentren estacionadas amarradas al mobiliario urbano, al arbolado o a cualquier otro bien de titularidad pública o a otros elementos instalados en la vía pública no habilitados para su estacionamiento, o cuando se utilice un mecanismo de sujeción que pueda implicar deterioro al patrimonio público.”</i></p>		
Alegaciones		
Asociación Pedalibre	Propuesta	<p>Suprimir y sustituir por:</p> <p><b>b) Las bicicletas o VMU se encuentren estacionadas amarradas al arbolado o cuando se utilice un mecanismo de sujeción que pueda implicar deterioro al patrimonio público.</b></p>
	Justificación	<p><b>Presumir que se producen daños o deterioro en los elementos de mobiliario urbano utilizados para amarrar una bicicleta y con ello garantizar su seguridad es, como la alegación anterior, un claro ejemplo de medida contra la promoción de la bicicleta.</b></p> <p><b>En el proyecto de modificación previsto en 2012 y que no entró en vigor ya contemplaba el amarre al mobiliario urbano</b></p> <p><i>“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”</i></p>