

ALEGACIONES AL PROYECTO INICIAL DE ORDENANZA POR LA QUE SE MODIFICA LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE 5 DE OCTUBRE DE 2018. Junio 2021

ALEGACIÓN 1

Artículo 8

Sobre el Artículo 22.2

2. Las ZBEDEP se crean para satisfacer los siguientes objetivos:

- a) Proteger la salud pública frente a las causas de mortalidad y morbilidad que provoca y agrava la contaminación ambiental urbana.*
- b) Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente.*
- c) Disminuir la intensidad y, en su caso, la velocidad del tráfico de vehículos motorizados emisores de contaminantes.*
- d) Racionalizar los distintos usos del espacio público, priorizando la protección de la salud humana y de medio ambiente urbano, especialmente en aquellas zonas en las que exista una elevada demanda de uso del espacio público.*
- e) Promover la movilidad peatonal accesible y segura.*
- f) Reducir la contaminación acústica vinculada a la circulación de vehículos de tracción mecánica.*
- g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.*
- h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.*
- i) Mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, otorgando una atención especial a las personas residentes y las actividades económicas domiciliadas en dicha zona.*

Alegación

Incluir otro objetivo: promover y facilitar la movilidad en bicicleta

Justificación

La necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles. La bicicleta, junto con la movilidad a pie y en transporte público, es una pieza fundamental en un futuro modelo de movilidad sostenible. No tiene ningún sentido excluirla de los objetivos de las ZBEDEP. Es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica

ALEGACIÓN 2

Artículo 8

Sobre el Artículo 22.3

3. Al objeto de satisfacer los objetivos del apartado 2, las ZBEDEP establecerán específicamente, en ejercicio de las competencias atribuidas por los artículos 7.b), 7.g), 18 y 21 de la LTSV en relación con los artículos 38, 39.1 y 40.a) de la LCREM, las obligaciones de tráfico, circulación y seguridad vial precisas que resulten necesarias en cada concreta ZBEDEP, de entre las siguientes medidas:

a) Prohibición general de acceso a la específica ZBEDEP, que quedaría limitado a determinados tipos de vehículo en función del motivo de acceso y/o de su clasificación en el RV en atención a los siguientes criterios: potencial contaminante; construcción; utilización y masa máxima autorizada (en adelante, MMA).

b) Limitaciones a la circulación de vehículos en función del motivo de acceso y de su clasificación en el RV en atención a los siguientes criterios: potencial contaminante; construcción y MMA.

c) Limitaciones al estacionamiento de los vehículos de personas no residentes en el ámbito territorial de la específica ZBEDEP que forme parte del Área de Estacionamiento Regulado, mediante la distribución de un porcentaje mínimo de plazas verdes no inferior al ochenta por cien de las plazas de estacionamiento regulado disponibles en la respectiva Zona para facilitar el estacionamiento de las personas residentes en la misma.

d) Limitaciones de velocidad en toda la ZBEDEP o en aquellas partes de la misma que se delimiten.

Alegación

Añadir a la medida d): Se establece la limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía.

Justificación

Para promover la movilidad ciclista y protección de los más vulnerables en la ZBEDEP, es básico asegurar que la velocidad de los motorizados sea la menor de las posibles. La velocidad comercial del servicio público de transporte no se resentiría en tanto que su baja velocidad comercial es debido mayormente a la alta ocupación de la vía que les impide desarrollar velocidades más elevadas. Por tanto si queremos subir esa velocidad comercial debemos ser más estrictos en la restricción a la ZBEDEP de lo que propone el actual proyecto de modificación (Artículo 9 y 10)

ALEGACIÓN 3

Artículo 10

Sobre el artículo 24

3. La ZBEDEP Plaza Elíptica se rige por los siguientes criterios de acceso y funcionamiento que se aplicarán conforme a las normas de gestión establecidas en el artículo 22 y en el anexo IV:

a) Se permite la libre circulación de vehículos en todas las calles que componen el perímetro de la ZBEDEP.

b) Se prohíbe a los vehículos con clasificación ambiental A el acceso y la circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, incluyendo el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro de dicho perímetro.

c) Se exceptúan de la prohibición de acceso y circulación establecida en el artículo 24.3.b), exclusivamente durante los periodos de aplicación transitoria de la prohibición de acceso y circulación de Madrid ZBE del artículo 21 regulados en el apartado 2 de la disposición transitoria primera, los siguientes vehículos:

1.º Los vehículos de los que ya dispongan a 1 de abril de 2021, en régimen de propiedad o usufructo, las personas empadronadas en los barrios de Abrantes, Opañel y Comillas del Distrito de Carabanchel y en los barrios de Moscardó y Zofío del Distrito de Usera, así como los que, con posterioridad a dicha

fecha, adquieran éstas a título de herencia por fallecimiento de su titular, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

2.º Los vehículos turismo que indiquen las empresas y autónomos cuya actividad empresarial, profesional o comercial se ejerza en un local u oficina ubicada en el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica hasta el 31 de diciembre de 2024.

3.º Los vehículos destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, siempre que figuren de alta como autorizados en el Sistema de gestión de accesos a Plaza

Elíptica y exhiban reglamentariamente la respectiva TEPMR, conforme a lo previsto en los artículos 7.1, 7.2, 9.1.a) y 9.1.b) del Decreto 47/2015, de 7 de mayo, de Consejo de Gobierno, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización y los artículos 6 y 8.1.a) del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

4.º Los vehículos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal, Agentes de Movilidad y Fuerzas Armadas, así como los vehículos del resto de los servicios públicos esenciales, incluyendo los de extinción de incendios, protección civil y salvamento, ambulancias, otros servicios de emergencias y grúa municipal, cuando el prestador del servicio justifique la imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO, C o B, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

5.º Los vehículos de los servicios públicos básicos cuando el prestador del servicio justifique la imposibilidad de prestar el servicio con otro tipo de vehículo, bien porque le vincule un contrato durante su vigencia, o bien porque no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO, C o B, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

6.º Los vehículos especiales encuadrados en alguna de las secciones de la clasificación por criterios de construcción del apartado B o de utilización del apartado C del anexo II del RGV detalladas en el anexo IV, cuando no exista ese tipo de vehículo de las categorías CERO emisiones, ECO, C o B, podrán

acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024. 7.º Los vehículos que accedan a la ZBEDEP Plaza Elíptica para dejar o recoger alumnos de educación infantil y primaria en un centro situado en el interior de dicha ZBEDEP, así como a los alumnos de secundaria cuyas necesidades así lo exijan, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024, salvo aquellos vehículos que se vean afectados por el apartado 2.b) de la disposición transitoria primera que podrán hacerlo exclusivamente hasta el 31 de diciembre de 2023.

8.º Los vehículos con MMA superior a tres mil quinientos kilogramos cuyo destino de viaje sea el interior de Plaza Elíptica podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

9.º Los vehículos de MMA superior a tres mil quinientos kilogramos de transporte público colectivo de viajeros regular de uso general y los autobuses que den servicio a los establecimientos o instituciones situadas en la ZBEDEP Plaza Elíptica, podrán acceder y circular por esta ZBEDEP hasta el 31 de diciembre de 2024.

10.º A partir del 1 de enero de 2025 solo podrán acceder a la ZBEDEP Plaza Elíptica los vehículos contemplados en el apartado 2.e) de la disposición transitoria primera.

Alegación

Añadir otro punto y situarlo al principio:

a) 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Justificación

Salvo error por nuestra parte, no vemos reflejado en la ZBEDEP de Plaza Elíptica que las bicicletas y VMP estén excluidas de la restricción de paso a esta zona. En el anterior artículo (art. 9) esta exclusión se circunscribe a la ZBEDEP Distrito Centro

ALEGACIÓN 4

Artículo 12

Sobre el artículo 25.5

5. Quedan exceptuados de las medidas de restricción del tráfico y de la prohibición del estacionamiento los siguientes vehículos:

a) De las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal y Agentes de Movilidad.

b) De extinción de incendios, protección civil y salvamento.

c) De asistencia sanitaria, pública o privada, incluidos los destinados al servicio de entrega de medicamentos a las oficinas de farmacia.

d) De otros servicios que actúen en caso de emergencia.

e) De la grúa municipal.

f) De transporte público colectivo y asistencia al mismo.

g) De prestación y mantenimiento de servicios públicos básicos.

h) Los utilizados para el desplazamiento de personas de movilidad reducida que residan en el ámbito territorial afectado por las restricciones, siempre que se esté desplazando la persona titular de dicha autorización en el vehículo y se exhiba reglamentariamente en el parabrisas de mismo la TEPMR.

Alegación

Añadir otro punto: i) las bicicletas y otros ciclos y VMP

Justificación

No parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes. Todo lo contrario, desarrollar la alternativa ciclista forma parte de una política de menor uso de automóviles y motos que son quienes precisamente originan las situaciones no deseables de contaminación, congestión e inseguridad.

ALEGACIÓN 5

Artículo 20

Sobre el artículo 38.4 queda redactado en los siguientes términos:

4. En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación, el titular de la autorización deberá:

a) Señalizar la ordenación resultante, el estrechamiento de carriles y la reducción de la velocidad, de modo que quede garantizada la seguridad vial tanto del tráfico de vehículos como, en su caso, del posible tránsito peatonal.

b) Proteger la zona a ocupar mediante elementos de balizamiento o vallas.

c) Requerir la presencia de señalistas, en los casos previstos en la autorización.

Alegación

Sustituir el enunciado por: “En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá”

Añadir un cuarto punto: d) en caso de vía ciclista, señalizar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable

Justificación

En ocasiones, tal y como ocurrió hace unos años en el carril bici de la calle O'Donnell o como sucede actualmente en la calle de Santa Engracia, las ocupaciones se hacen a costa de las vías ciclistas sin que se implemente ninguna alternativa para las bicicletas. Es importante tomarse el tránsito ciclista en serio y aplicar los desvíos que correspondan sin menoscabo de la seguridad, accesibilidad y que no supongan un rodeo.

ALEGACIÓN 6

Artículo 20

Sobre el artículo 38.5

5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas.

Alegación

Añadir: Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad.

Justificación

Por las propias características de masa y velocidad, no podemos equiparar las bicicletas a los automóviles en el momento de ser sujetos de restricción. Habrá casos en que el corte de la calle tan solo afecte a vehículos de mayor volumen y queden excluido otros más pequeños y versátiles como las bicicletas.

ALEGACIÓN 7

Artículo 22

Sobre el artículo 47.2 y 3

2. De conformidad con lo previsto en los artículos 7.b), 39.4, 40.2.b) y 40.2.e) de la LTSV y los artículos 39.1 y 40.a) de la LCREM, se prohíbe el estacionamiento:

a) En todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente.

b) En un mismo lugar de la vía pública durante más de cinco días consecutivos, a cuyo efecto sólo se computarán los días hábiles, excluyéndose los sábados, los domingos y los declarados festivos.

En todo caso, la persona titular del vehículo tendrá la obligación de cerciorarse por sí, o por cualquier otra persona o medio, de que su vehículo no se encuentra indebidamente estacionado como consecuencia de cualquier cambio de señalización u ordenación del tráfico; para hacerlo, dispondrá de un máximo de cuarenta y ocho horas consecutivas, a cuyo efecto sólo se computarán los días hábiles. En los lugares autorizados dentro de los parques públicos o zonas verdes, el plazo máximo de estacionamiento en un mismo lugar será de cuarenta y ocho horas.

c) En las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos.

d) En las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del

punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario.

e) En la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas.

f) Delante de los vados correctamente señalizados, entendiéndose por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales.

g) En los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos.

h) En los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada.

i) En batería, sin señal que habilite tal posibilidad.

j) En línea, cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente.

k) En el arcén.

l) En los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación.

ll) Los remolques o semirremolques, separados del vehículo tractor que los arrastra.

m) Cuando un vehículo permanezca estacionado en la vía pública para su venta o alquiler, sin que se entienda como tal la actividad descrita en el artículo 194, o desde el cual se proceda a efectuar actividades ilícitas, tales como venta ambulante no autorizada, así como la reparación o depósito no puntual de vehículos en la vía pública y el estacionamiento de caravanas, autocaravanas o similares que se pretendan utilizar como lugar habitable con cierta vocación de permanencia, por cuanto impide la libre circulación, la ocupación temporal de ese espacio de un modo limitado y rotativo por otros vehículos, y dificulta la equitativa distribución de aparcamientos.

n) Asimismo, con carácter excepcional por motivos de protección medioambiental, se prohíbe el estacionamiento en los lugares, periodos y condiciones que se establezcan conforme a lo previsto en el artículo 35.

ñ) En plazas dotadas de sistema de recarga eléctrica situadas en banda de estacionamiento de la vía pública municipal, por todo vehículo que incumpla cualquiera de los siguientes requisitos: disponer de clasificación ambiental CERO emisiones según potencial contaminante y exhibir el correspondiente distintivo ambiental; estar dotado de batería eléctrica apta para su recarga mediante dicho sistema.

o) Se prohíbe el estacionamiento en los lugares, periodos y condiciones que, por motivos de seguridad o de seguridad vial, se establezcan con carácter excepcional conforme a lo previsto en el artículo 25.

3. En ningún caso se permitirá el uso de zonas de parada o estacionamiento para otros fines distintos, salvo autorización municipal expresa.

Alegación

Se exceptúan de todo lo anterior las bicicletas

Justificación

Es obvio que en todo el artículo se obvian las bicicletas y el redactor tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar

ALEGACIÓN 8

Artículo 23

Sobre el Artículo 48: *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*

1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos

de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:

a) En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.

b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

Con carácter excepcional podrán anclar su vehículo a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

Alegación:

En el apartado 1., suprimir el término “exclusivamente”.

Suprimir el punto b) y sustituirlo por:

b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de

las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

Añadir: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Justificación:

Según el Manual de Aparcamientos editado por el IDEA, del Mº Industria: *“para no perder una de las mayores ventajas de utilizar la bicicleta, el desplazamiento puerta a puerta, el aparcamiento se debe construir en un radio máximo de 50 m (30 segundos andando) alrededor de los puntos de interés. En caso contrario los usuarios recurren al aparcamiento espontáneo, atando las bicicletas a los árboles, papeleras, mobiliario urbano o señales de tráfico que se encuentren en las inmediaciones del lugar de destino. Será más apreciado un aparcamiento que se encuentre justo antes del destino, que justo después”* Es una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Además, tal y como dice el referido manual: *“Es importante destacar el valor del aparcamiento espontáneo en la investigación antes de proponer soluciones de aparcamiento, tanto para identificar los hábitos de quienes lo utilizan como para ver qué lugares son los preferidos para aparcar. La observación previa de este tipo de aparcamientos puede aportar una valiosa información para el planificador de aparcamientos y ayuda a evitar gastos en instalaciones que después no se utilicen, eligiendo en su lugar el aparcamiento espontáneo”*.

Por tanto, para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

También, hemos de tener en cuenta las bicicletas con sistema de autoanclaje, las del sistema de bicimad go o las bicicletas de carga en su función de reparto. Las aceras tienen espacios que se sitúan fuera del flujo peatonal (entre alcorques, esquinas,...) que podrían emplearse para estacionar puntualmente una bicicleta. Es muy lamentable que se acuse a la bicicleta de impedir y obstaculizar la accesibilidad peatonal y se obvie a las motos que son quienes por su volumen y número ocupan masivamente y alteran este espacio protegido.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

ALEGACIÓN 9

Artículo 36

Sobre el artículo 72

“Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Alegación.

Añadir en el enunciado, bicicletas. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para **bicicletas**, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Justificación:

Es importante que en los enunciados de los artículos aparezca los tipos de vehículos que se ven afectados por los mismos

ALEGACIÓN 10

Artículo 38

Sobre el Artículo 75. *Disposiciones técnicas.*

En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Alegación.

Añadir en el enunciado, bicicletas. Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para **bicicletas**, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Justificación: idem. alegación art. 36

ALEGACIÓN 11

Artículo 41

Sobre el Artículo 87.b

b) Se instalarán elementos de segregación respecto de otros espacios de aparcamiento.

Alegación.

Añadir: y protección. Queda así: Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento.

Justificación:

la segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos fácilmente revasables como pintura, por ejemplo. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado

ALEGACIÓN 12

Artículo 47

Sobre el artículo 124.4

“4. Los aparcamientos disuasorios contarán con carácter preferente en la banda de estacionamiento perimetral en superficie con una o varias reservas: del servicio de autotaxi, de autocares de transporte público colectivo y de vehículos CERO Emisiones destinados al arrendamiento sin conductor de corta duración sin base fija del artículo 194.1. Asimismo dispondrán de dotación para el estacionamiento de bicicletas y VMP y, en su caso, de una base del servicio de bicicleta pública municipal.”

Alegación:

Añadir: los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta.

Justificación.

A fin de preservar el criterio de proximidad (puerta a puerta) los aparcabicicletas se situarán lo más próximos a los puntos de origen y destino de los desplazamientos. Se cuidará especialmente de facilitar la intermodalidad bici-TP

ALEGACIÓN 13

Artículo 53

Sobre la modificación del artículo 138.2

“2. Se prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.”

Alegación:

Suprimir del párrafo, bicicletas y VMP

Justificación:

Las bicicletas poco tienen que ver con las motos. La masa, volumen, su potencia o las partes calientes que tienen estas últimas las hacen especialmente diferentes. En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles “peatonalizadas”. En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

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).

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

ALEGACIÓN 14

Artículo 55

Sobre el artículo 167.1

El artículo 167 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 167. Condiciones generales de circulación y estacionamiento de bicicletas.

1. *Quienes utilicen la bicicleta deberán cumplir las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial.*

Alegación:

Añadir y sustituir: Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar **su propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial.

Justificación

De todos es sabido que el contexto urbano, el conjunto de normas que regulan la circulación y el diseño de nuestras calles, plazas e intersecciones se han hecho tomando al coche como patrón de las actuaciones. La bicicleta, a falta de infraestructuras específicas y exclusivas, se ve en muchas ocasiones en la obligación de compartir un espacio que le es ajeno y adaptarlo mínimamente a sus propias características y seguridad. Un ejemplo muy claro son los adelantabici que, hasta que no estén instalados en todos los semáforos, las bicicletas se encuentran en la tesitura de sobrepasar la línea de detención reforzando su seguridad e incumpliendo la norma o situarse junto al resto de los coches reduciendo su visibilidad y exponiéndose a mayores concentraciones de contaminación.

ALEGACIÓN 15

Artículo 55

Sobre el artículo 167.2

2. *Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientras circulen en bicicletas y bicicletas de pedales conpedaleo asistido.*

Alegación:

suprimir este punto

Justificación.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como **“seguridad en números”: a más ciclistas, más seguridad**. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El ayuntamiento de Madrid con esta propuesta, se posiciona en contra de sí mismo cuando en 2013, en respuesta a la intención de la DGT de hacer obligatorio el uso del casco, firmó junto con la mayor parte de las más importantes ciudades españolas un manifiesto que decía:

[...] Estimamos por tanto que los posibles efectos positivos de la imposición del uso del casco como medida paliativa de las peores consecuencias de los accidentes de tráfico que muy ocasionalmente sufren los ciclistas urbanos, podrían verse superados con creces por sus efectos negativos. Estos efectos negativos serían consecuencia del descenso del uso de la bicicleta y de su impacto sobre la salud pública (incremento de los índices de obesidad y de enfermedades coronarias), sobre la calidad del medio ambiente urbano y sobre la propia seguridad del tráfico en general. A este respecto no debemos olvidar que la bicicleta, por sus especiales características, es un vehículo potencialmente muy seguro tanto para el propio usuario como para los demás usuarios de la vía. Mucho más seguro que otros vehículos privados, como las motocicletas o el automóvil. En particular, un descenso en el uso de la bicicleta como consecuencia de la obligatoriedad del uso del casco ciclista, podría ir acompañado de un incremento paralelo del uso de motocicletas y ciclomotores, con las consecuencias negativas que cabe imaginar para la seguridad global de tráfico urbano”

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Más info:

<https://conbici.org/noticias/usa-casco-tu-eliges>

<https://pedalibre.org/2021/05/19/la-imposicion-del-casco-a-menores-de-18-anos-perjudica-la-seguridad-y-promocion-de-la-bicicleta/>

<https://simss.info/casco-ciclista-hasta-los-18-anos-te-puede-parecer-una-buena-medida-pero-puede-ser-peor-para-la-seguridad-vial-de-todos/>

ALEGACIÓN 16

Artículo 55

Sobre el artículo 167.3

3. Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura.

Alegación:

Añadir (en negrilla): Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento (**posición primaria**), **sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles extraanchos siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar.** Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de

circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura.

Justificación:

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles extraanchos (a partir de 4,5m). En los cursos de formación para instructores en ciclismo urbano impartidos por la DGT, se diferencian las dos posiciones: primaria y secundaria según la sección de la calle y carril.

ALEGACIÓN 17

Artículo 55

Sobre el artículo 167.6

6. En el caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas circularán por el carril contiguo al reservado, salvo cuando la señalización permita expresamente la circulación de bicicletas en éste. Si se tratase de un carril bus, la circulación de las bicicletas por él estará supeditada a que cuente con una sección mínima de cuatro metros y medio, y la circulación de bicicletas se realizará lo más próximo posible a la izquierda del carril bus.

Alegación:

Suprimir y sustituirlo por:

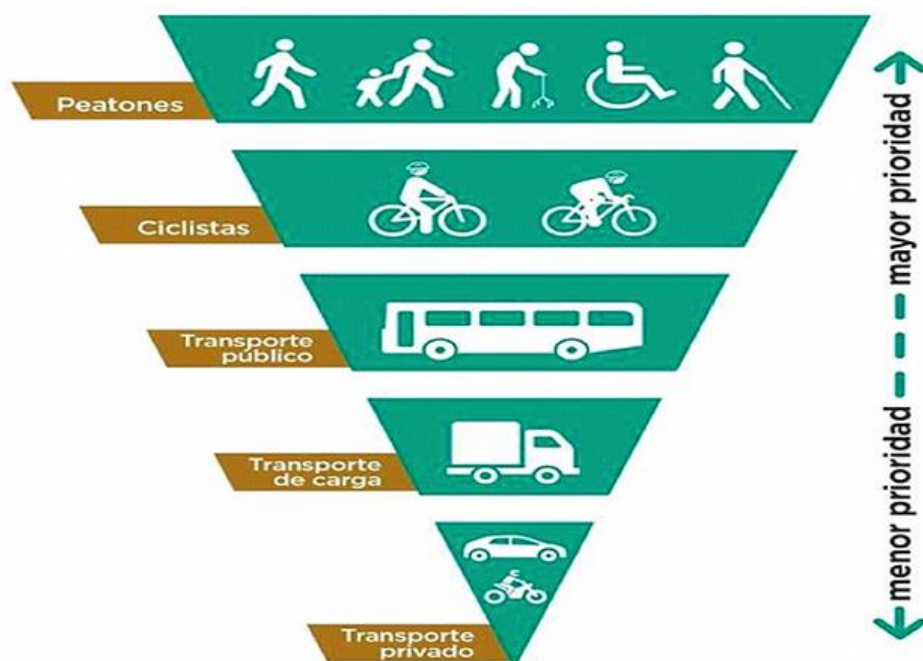
6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta.

Justificación: No hemos de olvidar que las bicicletas son vehículos no motorizados constituyendo una de las razones por las que es necesario un carril específico. En ausencia de él, debemos protegerlas en la medida de lo posible y no situarlas rodeadas de tráfico como por desgracia viene siendo habitual en Madrid: entre carril bus y carril convencional de un mismo sentido o de sentido contrario. La bicicleta siempre debe poder optar a situarse a la derecha de la calzada haya o no carriles reservados ya que se asegura un resguardo, al menos en un lateral. Los autobuses, como vehículo motorizado y pesado que es, siempre puede rebasar a las bicicletas por la izquierda conservando la suficiente distancia lateral de seguridad y situarse entre el flujo ciclista y el resto del tráfico. En ningún caso, los ocupantes del autobús se expondrían al riesgo que se expone un ciclista al hacer esta misma maniobra.

Adicionalmente, no entendemos por qué en la ordenanza debe aparecer un parámetro exclusivamente técnico, como es la sección mínima que deberían de tener los carriles bus-bici, ya que en casos muy concretos (como por ejemplo, la calle Mateo García) entendemos que se podría autorizar la circulación de bicicletas por dicho carril bus, a pesar de no tener una sección de 4,5m. Igual pasa con muchos otros carriles bus, sobre todo en tramos descendentes con C/ Génova.

Por otro lado, no alcanzamos a comprender como un vehículo que se sitúa muy por detrás de la bicicleta, como la moto, en la pirámide invertida de movilidad, goza de las actuales prioridades en cuanto a poder circular (y aparcar) donde mejor le conviene y la bicicleta que se encuentra solo por detrás de la movilidad peatonal, no.

Más información: <https://conbici.org/noticias/sanidad-y-seguridad/lo-mucho-que-contaminan-las-motos>



ALEGACIÓN 18

Artículo 55

Sobre el artículo 167.9

9. Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

Alegación

suprimir el artículo

Justificación

La falta de seguridad no puede resolverse con una prohibición. Si en efecto un tramo de la calle, la calle entera, una avenida, una plaza o un túnel no ofrece las condiciones necesarias de seguridad, deben adaptarse y rediseñarse para ofrecerlas.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en

los desplazamientos en bici ya que acortan las distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta.

Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad. Por ejemplo, esta medida eliminaría la continuidad del anillo verde al paso de las vías de tren en el entorno de la estación de Abroñigal, lo cual sumado a la prohibición de uso del túnel de la avenida del planetario o el túnel de la calle Comercio, supone unos desvíos injustificables.

ALEGACIÓN 19

Artículo 56

Sobre el artículo 169.1

“Condiciones particulares de la circulación de bicicletas por determinadas calles y vías”

1. En las ciclocalles, zonas residenciales y zonas 30, el ciclista adecuará su velocidad y trayectoria para no interferir ni poner en riesgo a los peatones, mantendrá una distancia que como mínimo será de un metro con los peatones y con las fachadas y deberá descender de su vehículo y circular andando cuando las condiciones de ocupación y movimientos peatonales no le permitan respetar esta distancia de seguridad.

Alegación

Añadir a continuación: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos

Justificación

Como hemos recordado sucesivas veces, la bicicleta tiene sus propias necesidades de tránsito que poco tienen con otras movilidades. Su naturaleza no motorizada obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. A este respecto, el uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta. Así se contempla tanto en el PDMCM como en el Manual de Infraestructura Ciclista de Madrid y es práctica habitual en todas las ciudades con una mayor implantación ciclista. En un desarrollo inicial de la bicicleta, es recomendable reforzar en estas calles, a través de señalización, el doble sentido ciclista ya que el alcance informativo de una ordenanza de movilidad es limitado para el conjunto de la población

ALEGACIÓN 20

Artículo 56

Sobre el artículo 169.2

2. En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los paseos pavimentados de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda

ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

Alegación

Sustituir paseos pavimentados por caminos (en negrilla): En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **caminos** de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

Justificación

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el punto 3 (169.3)

ALEGACIÓN 21

Artículo 56

Sobre el artículo 169.5

5. Se prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.”

Alegación

Suprimir este artículo

Justificación

Por razones que no vienen al caso, la conocida por carretera de “circunvalación” M-30 es en realidad la Calle 30, como así lo decidió en su momento el Ayuntamiento de Madrid. Es esta denominación de calle lo que es contradictorio con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. Es más, hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas

ALEGACIÓN 22

Artículo 58

Sobre el artículo 171

“Artículo 171. Regulación específica en la ordenación o en los giros.

1. Las bicicletas en la calzada respetarán las prioridades de paso previstas en las normas de tráfico, siempre que no haya una señalización específica en contrario.

2. Las bicicletas tienen acceso libre a las ZBEDEP.

3. Las bicicletas y los ciclos podrán hacer uso de las líneas de detención adelantada para vehículos de dos ruedas a las que se refiere el artículo 165. En este sentido, y al objeto de permitir un posicionamiento más seguro de las bicicletas en la calzada durante la detención semafórica, éstas podrán rebasar a los vehículos detenidos en la calzada siempre y cuando exista espacio suficiente para avanzar entre ellos de forma segura, hasta colocarse en una posición más adelantada, o alcanzar las líneas de detención adelantadas e implantadas a tal efecto.”

Alegación

Añadir un nuevo punto:

4. 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, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal.

Justificación

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata.

Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario

ALEGACIÓN 23

Artículo 58

Sobre el artículo 171.3

3. Las bicicletas y los ciclos podrán hacer uso de las líneas de detención adelantada para vehículos de dos ruedas a las que se refiere el artículo 165. En este sentido, y al objeto de permitir un posicionamiento más seguro de las bicicletas en la calzada durante la detención semafórica, éstas podrán rebasar a los vehículos detenidos en la calzada siempre y cuando exista espacio suficiente para avanzar entre ellos de forma segura, hasta colocarse en una posición más adelantada, o alcanzar las líneas de detención adelantadas e implantadas a tal efecto.”

Alegación

Añadir. Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabici, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón.

Justificación

No todos los semáforos disponen de adelantabici por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

ALEGACIÓN 24

NUEVO

Sobre el artículo 165

Art. 165. 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 implantarán 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.

Alegación:

Suprimir todo el artículo y sustituirlo por:

Art. 165. Líneas de detención adelantada

1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus

2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas.

Justificación

Las ventajas de los avanza 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.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

ALEGACIÓN 25

Artículo 59

Sobre el artículo 172.2.a

a) El uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción.

Alegación:

Se suprime

Justificación

Siguiendo el mismo razonamiento expresado en la alegación al artículo 167.2 (Art. 55) el uso del casco debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

ALEGACIÓN 26

Sobre el Anexo III - Definiciones y resto del articulado (ordenanza de 2018). O sobre el Anexo IV - Definiciones (actual proyecto de modificación)

Artículo 108

Zona Peatonal; parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Existe una prohibición general de acceso, circulación y estacionamiento de todo tipo de vehículos.

Alegación. 2 opciones:

1. **Añadir (en negrita) Zona Peatonal:** parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación y estancia de peatones. Existe una prohibición general de acceso, circulación y estacionamiento de todo tipo de vehículos. **Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada.**
2. **Incorporar Zona Peatonal Autorizada (ZPA):** espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas (definición dada en el Manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid) y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal

Justificación

Sabemos que la definición coincide con la que aparece en la Ley de Tráfico de ámbito estatal y reconocemos la dificultad en matizar su aplicación desde una ordenanza local. No obstante queremos resaltar que las calles peatonalizadas recientemente no son aceras, y, tal y como expresa la presente ordenanza de movilidad en el artículo 164.1 “*Las motocicletas, ciclomotores y vehículos análogos no podrán circular por las zonas peatonales, incluidas aceras, andenes, paseos o zonas ajardinadas, ni por las vías o carriles señalizados para las bicicletas*”. Volvemos a recordar que las bicicletas no son vehículos análogos a las motos ya que les diferencia algo verdaderamente sustancial como es la ausencia de motor. Igualmente, el artículo 170.4 contempla el paso ciclista por zonas peatonales bajo condiciones de seguridad para el peatón a fin de preservar el itinerario ciclistas; y el artículo 199.5 habla sobre las labores de carga y descarga en dichas zonas peatonales. No tendría mucho sentido que por estas zonas se regule la entrada de vehículos pesados que suponen un alto riesgo para el peatón y se prohíba la bicicleta. La forma que adopten estas zonas para asegurar la permeabilidad ciclista estará condicionada a la densidad peatonal. (Ver alegación núm.13)

El Manual de Infraestructura ciclista de Madrid crea una nueva figura: la Zona Peatonal Autorizada (ZPA),. Ésta puede ser una solución para otorgar seguridad jurídica a la permeabilidad ciclista en zonas peatonales. **Sugerimos la inclusión de esta figura ante la posible imposibilidad de variar la definición de zona peatonal, y su traslación al conjunto de la ordenanza.**

ALEGACIÓN 27

Artículo 63

Sobre el artículo 177.2..a

a) *Se realizará por la parte central del carril.*

Alegación:

Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)

Justificación

idem alegación 16 sobre el artículo 55

ALEGACIÓN 28

Artículo 89

Sobre el artículo 235.j

j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico, y las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia.

Alegación:

suprimir bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP

Justificación.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici

ALEGACIÓN 29

Artículo 89

Sobre el artículo 236.k

k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera se encuentren anclados a elementos vegetales, bancos, marquesinas o cualquier otro elemento de mobiliario urbano así como cuando, sin concurrir ninguna de las causas anteriores, se encuentren estacionados en zonas en las que afecten a la funcionalidad, uso o acceso necesario a los mismos, o en toda circunstancia en la que impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos.

Alegación

Sustituirlo por: k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten.

Justificación

Debemos ser consecuentes con el bajísimo grado de desarrollo de la movilidad en bicicleta y de las infraestructuras ciclistas que la promueven. En este sentido, como ya apuntamos en la alegación al artículo 23, para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabici como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazará a otro lugar que no moleste

ALEGACIÓN 30

Artículo 89

Sobre el artículo 236.l

l) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP constituyan peligro en los términos previstos en la legislación sobre tráfico, circulación y seguridad vial, cuando dificulten la circulación de vehículos o el tránsito de personas, cuando estén amarrados al mobiliario urbano infringiendo el artículo 48 o dañaran zonas verdes o el patrimonio de las Administraciones Públicas, supongan un peligro para la seguridad de las personas o permanezcan estacionados en la vía pública por un período superior a un mes, careciendo de los elementos mínimos necesarios para la circulación que hagan presumir su abandono.

Alegación.

Añadir: siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar.

Justificación:

idem a la alegación 29 (art. 89) sobre el artículo 236.k. El bajo peso de las bicicletas permiten ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista

ALEGACIÓN 31

Artículo 89

Sobre el artículo 237.1 – “Supuestos de peligro o perturbación de la circulación o riesgo para personas y bienes o para el funcionamiento de algún servicio público”.

Alegación

Añadir otro punto. r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabici

Justificación

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

ALEGACIÓN 32

Artículo 89

Sobre el artículo 237.2 – “Supuestos de peligro o perturbación de la circulación o riesgo para personas y bienes o para el funcionamiento de algún servicio público”.

3. Se entenderá que el estacionamiento origina daños o deterioro al patrimonio público, cuando:

a) Se efectúe en parques, jardines, setos, zonas arboladas y en otras partes de las vías destinadas al ornato de la ciudad.

b) Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se encuentren estacionadas ancladas al arbolado u otros elementos vegetales.

c) Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se encuentren estacionadas ancladas al mobiliario urbano o a cualquier otro bien de titularidad pública o a otros elementos instalados en la vía pública utilizando un mecanismo de sujeción que pueda implicar deterioro al patrimonio público.

Alegación:

Suprimir los puntos b) y c)

Justificación.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen estar recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño. Esto se suma a lo añadido en las alegaciones anteriores 8, 30,.. (Art. 23, 89,...)

ALEGACIÓN 33

Artículo 108

Sobre el Anexo IV

Definiciones

Acera-bici: Vía ciclista señalizada sobre la acera.

Alegación

Cambiar la definición de acera bici a: Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera

Justificación

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de

Vías Pública de “*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*” marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

ALEGACIÓN 34

Artículo 108

Sobre el Anexo IV

Definiciones

Ciclocalle: Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor, se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas.

Alegación

Añadir (en negrilla): Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes y** se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas.

Justificación

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta

ALEGACIÓN 35

Artículo 108

Sobre el Anexo IV

Definiciones

Zona de prioridad peatonal: Zona de la vía pública en la que la prioridad corresponde al peatón. En ella se limita la velocidad de los vehículos, pudiendo estar restringida total o parcialmente la circulación y/o el estacionamiento de los mismos.

Alegación

Añadir: las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal.

Justificación

El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal (“Calle residencial” / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y “a contracorriente”.

ALEGACIÓN 36

Artículo 108

Sobre el Anexo IV

Definiciones

Zona o calle residencial: Zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas. Deberán señalizarse mediante la señal S-28 (calle residencial).

Alegación:

Añadir que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Justificación:

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

ALEGACIÓN 37

Artículo 108

Sobre el Anexo IV

Definiciones

Carril multimodal: Carril con velocidad limitada a treinta kilómetros por hora o inferior si así estuviera específicamente señalizado, especialmente acondicionado para el uso de la bicicleta y, en caso de que así se autorice, de los vehículos de movilidad personal (VMP) en los términos regulados por esta ordenanza, en el que la circulación es compartida con el resto de vehículos y las personas usuarias bicicletas y VMP no disfrutan de un uso exclusivo o preferente.

Alegación:

Suprimir

Justificación

Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

ALEGACIÓN 38

Sobre el Artículo 168

Circulación en bicicleta por acera

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 éstas y a cruces de peatones señalizados, 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.

2. Con carácter excepcional las personas 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 acompañadas por una persona adulta a pie; que no sobrepasen en ningún caso los 5 kms/h; que desmonten del vehículo en caso de alta densidad peatonal; y que circulen y transiten respetando la prioridad de los peatones, con quienes deberán mantener una separación mínima de un metro, 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.

Alegación

Suprimir del punto 1: “Cuando el ciclista precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, 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”

Suprimir el punto 2 y sustituirlo por: Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado.

Justificación

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

ALEGACIÓN 39

NUEVA

Sobre el Artículo 20.2 - Zonas y vías peatonales

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

a) Los destinados a la prestación de servicios de extinción de incendios, protección civil, salvamento, policial y Agentes de Movilidad, ambulancias y sanitarios, servicios funerarios, grúa municipal, Servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal, limpieza y recogida de residuos, asistencia domiciliaria, control de la edificación y otros servicios municipales que hayan de atender necesidades en la vía pública o de las personas, entrega de medicamentos a oficinas de farmacia ubicadas en la propia vía o zona peatonal y en general los que sean precisos para la prestación de los servicios públicos, cuando circulen en prestación de un servicio de tal carácter y estén debidamente rotulados.

b) Los que realicen labores de carga y descarga siempre que se encuentren realizando tales operaciones, en los días y horarios que determine la señalización y no superen el peso máximo autorizado que determine la señalización.

c) Los que accedan o salgan de un garaje situado en la zona o de una zona de estacionamiento autorizado dentro de la vía peatonal.

d) Los que recojan o lleven enfermos o personas de movilidad reducida a un inmueble de la zona.

e) Los de transporte público regular de viajeros, tanto de uso general como especial, así como los de asistencia a la operación de tales servicios.

f) Los que dispongan de tarjeta para personas con movilidad reducida y tengan origen o destino en la zona restringida.

g) Los que trasladen a los huéspedes de hoteles situados dentro de la zona.

h) Los que cuenten con autorización municipal para realización de mudanzas.

Alegación: Incluir otro punto: i) Los ciclos y bicicletas

Justificación: La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *“la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica”*. Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peditonas Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor). Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

“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. [...]

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”

(Ciudades y bicicletas ConBici – El papel de las ordenanzas municipales – Pons Seguridad vial 2016)

ALEGACIÓN 40

NUEVA

Sobre el Art. 27. 1 Régimen jurídico.—1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza.

Alegación: Añadir (en negrilla). 1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona.**

Justificación: Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle