

# ALEGACIONES PEDALIBRE AL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE MADRID 360

## 1.1 – Planteamiento general (pag. 13)

### ALEGACIÓN 1

#### Eliminar:

*“El Plan que aquí se expone combina las tradicionales políticas de fomento de la movilidad sostenible (mejora de la oferta peatonal, ciclista y de transporte público)”*

#### Justificación:

No parece que sea una buena medida apostar por el continuismo habida cuenta de la escasez y deficiencia de muchas de las vías ciclistas construidas hasta ahora. Un plan de movilidad sostenible que se precie debe romper con el continuismo de simular medidas a favor de la bici como los ciclocarriles o implantar infraestructura ciclista “donde no moleste”. Es el momento de desarrollar la bicicleta de acuerdo con la prioridad que merece en un nuevo modelo de movilidad sostenible a fin de que la movilidad ciclista sea relevante y se extienda a toda la población.

### ALEGACIÓN 2

#### Sustituir:

*“El madrileño, dispone de un amplio abanico de posibilidades para desplazarse, que permiten que, para cada trayecto, pueda optar por la solución óptima”*

#### Por:

La ciudadanía madrileña debe ver en la movilidad sostenible como la solución óptima para desplazarse. Los traslados a pie, en bici o en transporte público se elegirán de acuerdo con el área de influencia (captación) y características del viaje

#### Justificación:

El Ayuntamiento de Madrid, a través del presente PMS, debería adoptar una actitud proactiva para provocar que “el madrileño” tienda a usar la movilidad sostenible –provocar el cambio-

## El PMUS 2020: Medidas y actuaciones (pag. 18)

### ALEGACIÓN 3 - comentario

#### En relación con el siguiente párrafo:

*“Esa reducción será posible si la oferta de modos alternativos es contundente y competitiva y si se establecen medidas de disuasión que animen al cambio de modo, posibilitando la consecución de los cambios del sistema de movilidad prefijados, objetivo principal del **Plan de Movilidad Sostenible de Madrid 360**”*

## Comentario

Totalmente de acuerdo. Por eso no tiene cabida el continuismo que se deduce de la pág. 13, motivo por el cual alegamos.

### 2.2.1 Marco Europeo (Pag. 21)

#### ALEGACIÓN 4

##### Añadir:

- **Carta de Aalborg o Carta de las ciudades europeas hacia la sostenibilidad**

Desarrolla los contenidos acordados en la cumbre del clima de Río y es origen de las Agendas XXI locales. Resume los compromisos de las ciudades firmantes en materia de sostenibilidad.

En dicha carta, en el apartado dedicado a la movilidad urbana, puede leerse: *"Nosotras, las ciudades, nos hemos de esforzar por mejorar la accesibilidad y por mantener el bienestar y los estilos de vida urbana, reduciendo el transporte. Sabemos que para que una ciudad sea sostenible es indispensable reducir la movilidad forzada y dejar de fomentar el uso innecesario de los vehículos motorizados. **Daremos preferencia a los medios de transporte respetuosos con el medio ambiente (en particular, los desplazamientos a pie, en bicicleta o en los transportes públicos) y situaremos en el centro de nuestros esfuerzos de planificación una combinación de estos medios"***

- **La Conferencia Europea de Ministros de Transportes (2004)** aprobó la denominada Declaración de Ljubljana sobre Políticas Nacionales de la Bicicleta, en la que se afirma que las políticas y medidas para promocionar la bicicleta son una parte integral de las políticas urbanas de transporte.
- El requerimiento que hizo el vicepresidente ejecutivo de la Comisión europea Frans Timmermans a los estados y, por tanto, a las ciudades, de **invertir en redes de infraestructura ciclista segura y separadas** como parte de los Planes Nacionales de Recuperación y Resiliencia
- **El Atlas Europeo de la Movilidad 2021** Fundación Heinrich Böll Unión Europea y la Fundación Verde Europea, Bruselas, Bélgica **Ofrecerle a la población oportunidades para usar el transporte público, ir en bicicleta o caminar de forma segura no solo es el camino para una ciudad sostenible si no un paradigma para aumentar la calidad de vida del conjunto de la ciudad.**

### 1.2.2 Marco Nacional (Pag. 22)

#### ALEGACIÓN 5

##### Añadir:

- **Anteproyecto Ley de Movilidad Sostenible (futura Ley de Movilidad Sostenible)**

La ley reconoce la movilidad como un derecho de toda la ciudadanía y como un elemento de cohesión social. Establece la obligación de las administraciones en velar por incentivar y promover las soluciones de movilidad más sostenibles, priorizando la movilidad activa (a pie y en bici) y el transporte público colectivo (pirámide invertida de movilidad sostenible). La ley trata

de dar alternativas atractivas al vehículo privado tanto en el ámbito urbano como en el conjunto del territorio. Impulsa los Planes sostenibles de Transporte al Trabajo, los caminos escolares seguros y la ciclogística como forma de reducir las externalidades negativas del transporte de última milla. Establece pautas en planificación urbana que fomente la ciudad de proximidad, la movilidad activa, los carriles bici, el desarrollo de la intermodalidad y el préstamo de bicicletas. La ley recoge íntegramente la Estrategia Estatal de la Bicicleta



#### • Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

El Plan se inspira y sigue las recomendaciones de la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU. En su apuesta por la descarbonización, se invierte en infraestructuras verdes a fin de ir transitando de un sistema basado en energías fósiles a otro energéticamente limpio.

Se estructura en torno a CUATRO EJES TRANSVERSALES; una España Verde, una España Digital, Una España sin brechas de género, una España cohesionada e inclusiva.

Describe diez políticas palanca urgentes para la modernización de nuestra economía y sociedad, y articula diversos planes en torno a la movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos, Infraestructuras y ecosistemas resilientes, transición energética, etc.

El Plan gestiona una serie de inversiones en cooperación con ayuntamientos y comunidades autónomas, poniendo a disposición de los primeros 1500 millones para financiar proyectos que transformen el modelo de movilidad, 900 para las comunidades autónomas por los mismos conceptos, 400 para la transformación de flotas transporte público de autobuses y camiones y 105 para la los proyectos de urbanización de las travesías, además de inversiones para cercanías.

- **Recomendaciones del Ministerio de Sanidad** de los desplazamientos a pie o en bicicleta, y apelaciones del Ministerio de Transición al ámbito local y regional a través de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) al desarrollo de la misma.
- **Barómetro de la bicicleta 2017 y 2019** que acredita la necesidad de invertir en infraestructuras ciclistas protegidas y reducción de la peligrosidad del tráfico para crear condiciones favorables para el uso de la bicicleta.

- **Red ciudades de la Bicicleta**, de la que Madrid es miembro, en el sentido de Impulsar la **ampliación táctica** de forma urgente y de bajo coste **de las redes ciclistas** urbanas y de conexión con los municipios vecinos, con el objetivo de crear espacios seguros de circulación y facilitar el distanciamiento físico, sin afectar al espacio peatonal.
- **Plan estratégico de la bicicleta** que en su área 3 referida a la infraestructura ciclista dice “Las personas que quieren utilizar su bicicleta se encuentran con una red de infraestructuras que en muchos casos no ha contemplado este vehículo en su fase de diseño. Por lo tanto, deberían plantearse los instrumentos necesarios para adaptar, diseñar, ejecutar y conservar las infraestructuras adecuadas que permitan la circulación de bicicletas en condiciones de seguridad y comodidad” “Asimismo, la infraestructura y el diseño urbano deben facilitar que circular en bicicleta no solo sea seguro, sino que también sea cómodo y sencillo. Las infraestructuras deben diseñarse desde una visión integral y de conjunto, garantizando la continuidad de los itinerarios y permitiendo la intermodalidad con otros medios de transporte”

### 1.2.3 Marco autonómico (Pag. 26)

#### ALEGACIÓN 6

**Añadir** en los objetivos principales del Plan estratégico de Movilidad sostenible de la CM (2013-2025),

- el fomento de la movilidad ciclista a partir de la mejora de la red básica ciclista

#### Justificación

Dentro de las medidas del Plan Estratégico 2013-2025, en el apartado de “Aumento de la calidad de vida urbana” y en relación a la movilidad en bicicleta, aparece claramente la necesidad de mejorar la red ciclista.

#### ALEGACIÓN 7

**Añadir** una tercera referencia:

- El **Plan Regional de Vías Ciclistas y Peatonales (PLAN CIMA 2008)** en el que dentro de sus objetivos figura la incorporación de la bicicleta a la movilidad cotidiana, convirtiéndola en un medio de transporte normalizado, y facilitar el acceso en bicicleta a las redes de transporte colectivo

## 1.3 Normas, Planes y Estudios del municipio de Madrid (Pag. 30)

### 9. Plan Director de Movilidad Ciclista

#### ALEGACIÓN 8

#### Sustituir

*“El Plan Director de Movilidad Ciclista define una red básica municipal, criterios para la elección de tipología de vía ciclista, reflejados en un inventario de calles con descripción de la situación actual, y, propuestas de sección tipo”*

## Por

El **Plan Director de Movilidad Ciclista** tiene como objetivo principal la **EQUIDAD CICLISTA**, entendida como la promoción de la movilidad ciclista para el conjunto de la ciudadanía, atendiendo las necesidades de todos. El uso urbano de la bicicleta para todas las personas (Pag. 8 PDMCM+08) Define una red básica municipal, criterios para la elección de tipología de vía ciclista y una apuesta de crear vías ciclistas segregadas y de uso exclusivo en los ejes estructurantes para satisfacer la demanda latente (pag. 53 PDMCM+08), además de aportar la necesaria seguridad y disminución del estrés (riesgo percibido)

## Justificación

Es importante recalcar el criterio inclusivo del Plan y la necesidad de implantar infraestructura para satisfacer la demanda latente, toda vez que a ella pertenecen la mayor parte de los futuros usuarios.

Figura 21: Grupos de usuarios de la bicicleta y distribución en Portland<sup>19</sup>



## ALEGACIÓN 9

## Sustituir

*“Se propone una **Red Dual**, que combina modalidades más o menos segregadas del tráfico. Así, se plantea una red segregada para ciclistas menos iniciados en aquellas vías donde el número de vehículos es elevado, con otra para ciclistas más avezados en carriles multimodales.”*

## Por

Se propone una **Red Dual**, que ofrece al mismo tiempo una alternativa segregada del tráfico y la creación de carriles 30 en la calzada ordinaria. Así, se plantea una red segregada en vías principales (red ciclista) donde el número de vehículos es elevado al mismo tiempo que en la calzada se señalizan carriles limitados a 30 para aquellos ciclistas que opten por la circulación por calzada.

## Justificación

Es muy injusta la equidistancia con la que en ocasiones se presenta el llamado sistema DUAL ya que el número de los actuales ciclistas es infinitamente menor que la demanda latente. También queremos resaltar la imposibilidad de muchos ciclistas actuales de usar carriles bici protegidos, por la sencilla razón de que no existen. En ciudades con mayor desarrollo ciclista, la infraestructura ciclista es usada tanto por ciclistas iniciados como experimentados y es un pilar básico para asegurar la inclusividad ciclista.



## ALEGACIÓN 10

Añadir 2 nuevos puntos (pag. 36)

19. Acuerdo adoptado en el Pleno del Ayuntamiento de Madrid en octubre de 2020, de construir 167 km. de carriles bici provisionales, seguros y protegidos del tráfico motorizado,
20. Establecimiento de carriles bici provisionales seguros, coherentes y continuos como paso previo a su conversión en definitivos como fruto de los Acuerdos de la Villa.

### Justificación

Salvo error por nuestra parte, no vemos reflejado en el presente Plan, estos importantes acuerdos que cuentan con la mayoría y la unanimidad de los grupos políticos representados en el consistorio, respectivamente. En la pág. 36 referido a los Acuerdos de la Villa, no se dice nada.

### Movilidad sostenible

#### MEC.GT1.010/217

Impulsar el desarrollo del Plan Director de Movilidad Ciclista, sin perjuicio de las actualizaciones de dicho Plan que sean pertinentes.

#### MEC.GT1.011/218

Establecer carriles **bici provisionales seguros** en diferentes vías y barrios de la ciudad, seleccionados entre los previstos en el Plan Director de Movilidad Ciclista y buscando la coherencia y continuidad del conjunto de la red, con la vocación de convertirlos en definitivos.

#### MEC.GT1.012/219

Agilizar lo máximo posible la construcción y puesta en funcionamiento del carril bici Castellana.

## 2.1.2 – Movilidad y territorio (Pag. 43)

## ALEGACIÓN 11

### Sustituir en Fortalezas/Oportunidades

[...] *utilización mayoritaria* [...] **por** [...] gran presencia [...]

[...] *la mayoría de los desplazamientos* [...] **por** [...] una parte muy importante de los desplazamientos [...]

### Justificación

No es cierto calificar de mayoritarios los desplazamientos a pie y en bicicleta en la almendra central ya que según la EMD-18, juntos representan el 40,9% de los desplazamientos mientras que el resto: automóvil, TP y otros motorizados (moto, taxi, etc.) representan el 35%, 20% y 4,1%, respectivamente.

## ALEGACIÓN 12

### Eliminar en el punto primero de Fortalezas /oportunidades

#### Bicicleta

#### Justificación

Es muy aventurado calificar de “fortaleza” el uso de la bici cuando, dentro de la movilidad activa, su presencia es testimonial y tan solo representa el 0,9% (18% de 5% de los desplazamientos denominados “otros”) en la Almendra Central y el 0,5% de los desplazamientos (16% del 3%) en la periferia, según la EDM-18

## ALEGACIÓN 13

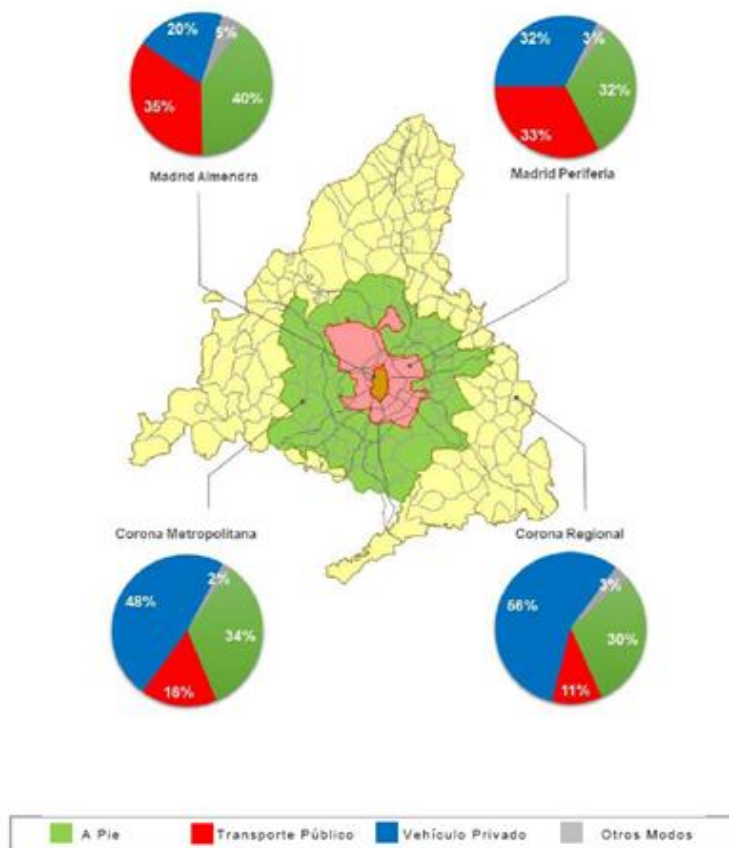
### Añadir un tercer punto en Fortalezas/Oportunidades

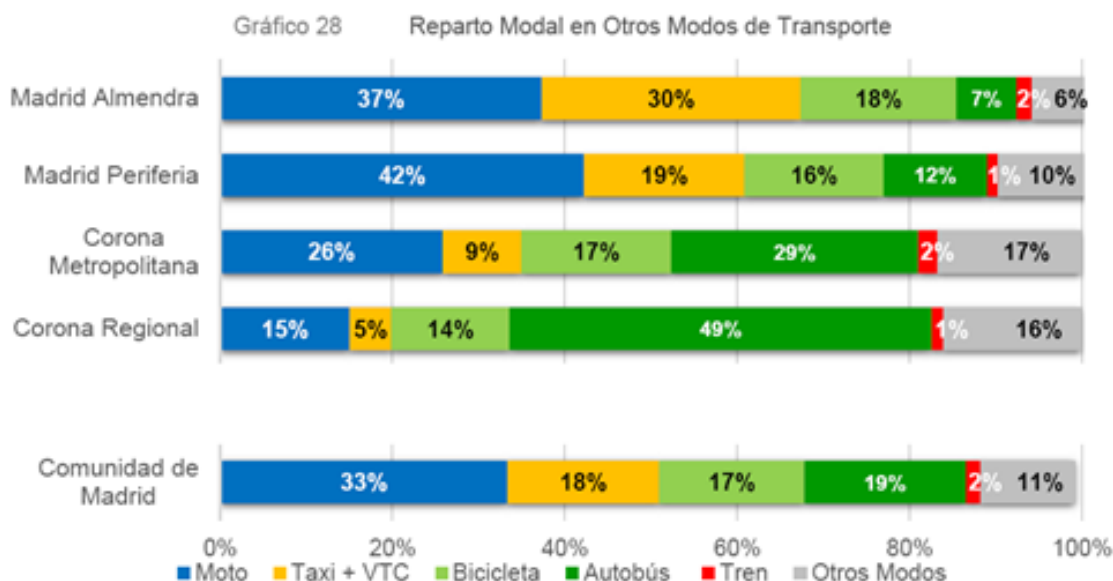
- Gran potencial por descubrir de la bicicleta

#### Justificación

Por la misma razón expuesta anteriormente, la bicicleta está por descubrir en la ciudad de Madrid y puede desempeñar un papel muy importante en el crecimiento de la movilidad sostenible y en los objetivos del presente PMUS

Gráfico 25 Reparto de viajes por modo de transporte según corona de residencia





## ALEGACIÓN 14

### Añadir en Debilidades/Amenazas

- La falta de una red ciclista de carriles bici protegidos que eleve sustancialmente la presencia de bicicletas en nuestras calles
- El progresivo mayor uso del coche en detrimento del transporte público y el estancamiento de la bicicleta

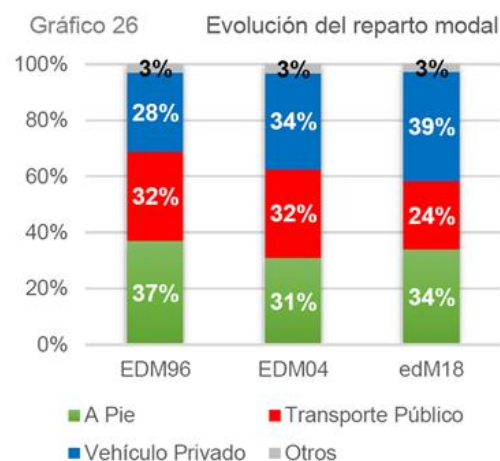
### Justificación

En la página 64 del Plan aparece el plano de vías ciclistas. Basta un vistazo para ver lo poco compacto y lo incompleto de esta “red”. Además, gran parte de los carriles bici que figuran son recreativos y no responden a criterios de movilidad (parques, anillo verdes, etc.)

Es una realidad el progresivo aumento del coche con respecto a la EDM04, así como la rápida recuperación del tráfico motorizado después de los meses más severos de la pandemia, llegando a superar a los meses prepandémicos

[https://www.vozpopuli.com/economia\\_y\\_finanzas/uso-coche-diario-seis.html](https://www.vozpopuli.com/economia_y_finanzas/uso-coche-diario-seis.html)

[https://elpais.com/ccaa/2020/02/26/madrid/1582702684\\_356813.html](https://elpais.com/ccaa/2020/02/26/madrid/1582702684_356813.html)



## Distribución modal por ámbito Pag. 44

## ALEGACIÓN 15

### Sustituir

*“Más de la mitad de los viajes que tienen como origen y destino la Almendra Central se realizan a pie”*

## Por

Gran parte de los viajes que tienen como origen y destino la Almendra Central se realizan a pie

## Justificación

Según la EDM18 no es cierto que más de la mitad de los desplazamientos que se hacen en la almendra central sean a pie, ya que representa el 40%

## 2.1.4 Movilidad según motivo de viaje (Pag. 51)

### ALEGACIÓN 16

#### Añadir en Fortalezas/Oportunidades

- Dada la ocupación actual de los coches: 1,1 personas, la reducida distancia de gran parte de los desplazamientos realizados y la escasez del espacio público, en especial en la almendra central y en menor medida en la periferia, la bicicleta puede satisfacer gran parte de la demanda de desplazamientos



Ilustración 125. Distribución la longitud de los desplazamientos de los residentes de Madrid. Fuente: EDM2018

### ALEGACIÓN 17

#### Añadir en Debilidades/Amenazas

- La escasez de una red ciclista protegida frena enormemente el trasvase del coche a la bicicleta.

## 2.1.6 Movilidad por sexo (Pag. 54)

### ALEGACIÓN 18

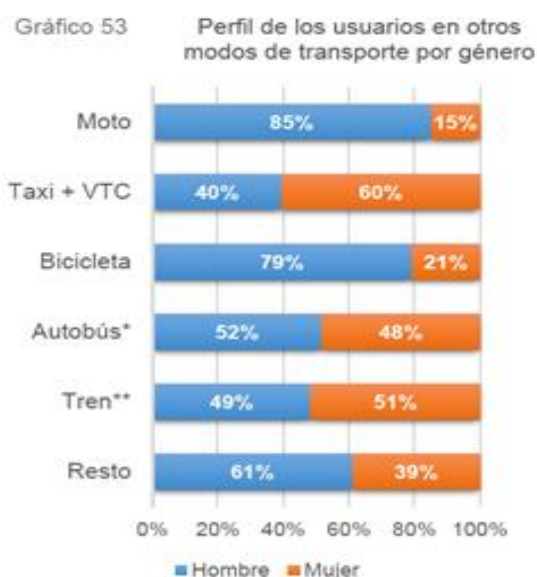
#### Añadir en Debilidades/Amenazas

- Grave brecha de género en la testimonial movilidad ciclista

## Justificación

El PDMCM ya indica una mayor sensibilidad de las mujeres al estrés causado por el tráfico: “*Varios estudios revelan que en ciudades con bajo uso de la bicicleta, las mujeres manifiestan una preferencia más fuerte que la de los hombres por un mayor nivel de separación respecto de los vehículos motorizados*” (pag. 47 PDMCM +2008)

La EDM'18 es clarificadora de la brecha de género existente en el uso de la bicicleta



(\*): Autobús discrecional o de largo recorrido

(\*\*): Modalidades de tren que no son de Cercanías

## 2.2 Movilidad activa y micromovilidad. Pag. 56

### ALEGACIÓN 19

#### Separar en puntos diferentes

##### Justificación

La **micromovilidad**, entendida como la expansión de los VMP, es movilidad motorizada y, por tanto, pasiva. Debería figurar en un punto aparte por detrás de la movilidad activa que la forman los desplazamientos a pie y en bicicleta. Incluso la bicicleta con asistencia eléctrica es activa puesto que precisa del pedaleo constante para su activación. En la página 251 del PMS 360, se relacionan los diferentes modos de desplazamiento por detrás de la movilidad ciclista.

Según la Resolución del 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal, establece para los patinetes eléctricos un límite superior de potencia de 1.000 W (1 kW). Esta potencia es 4 veces más que la de una bicicleta asistida y es suficientemente alta como para desarrollar velocidades superiores a 25km/h. Así pues, un patinete se asemeja más a un ciclomotor que a otro medio de transporte y como tal, debería ser considerado.

Para más información podéis consultar este enlace

<https://conbici.org/noticias/declaracion-de-conbici-al-manual-de-caracteristicas-de-los-vehiculos-de-movilidad-personal>

## 2.2.2 Movilidad Ciclista (Pag. 61)

### ALEGACIÓN 20

#### Suprimir de Fortaleza/Oportunidades

*Ratios de oferta ciclista por habitante, relativamente aceptables si bien descompensados territorialmente*

*Aceptación ciudadana de la red de ciclo-carriles*

##### Justificación

Es un completo despropósito incluir como fortaleza la aceptación social de la “red de ciclocarriles” cuando de todos es sabido el nulo criterio en su implantación y la perversión en el concepto de vías especialmente acondicionada o itinerario ciclista que establece el propio PDMCM 08+

También el que aparezca como aceptable los ratios de oferta ciclista por habitante cuando hace muy poco tiempo se ha publicado un informe de la Organización de Consumidores y Usuarios, OCU, que es demoledor con respecto a la “red ciclista” de Madrid y los ciclocarriles

<https://www.ocu.org/organizacion/prensa/notas-de-prensa/2022/bicis260122?s=09>

## Valoración de las redes ciclistas

Vías ciclistas	FUNCIONALIDAD DE LAS REDES							CALIFICACIÓN GLOBAL	RESPECTO A 2013
	Completa	Continua	Uniforme	Directa	Reconocible	Por vías principales	Tupida		
VITORIA	★★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	▲
SEVILLA	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★★	▼
VALENCIA	★★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★	★★★★★	▲
BARCELONA	★★★★	★★★★	★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★	★★★★★	▲
SAN SEBASTIÁN	★★★	★★★	★★★	★★★★	★★★	★★★★	★★★	★★★★	▼
ZARAGOZA	★★★	★★★	★★	★★★★	★★★	★★★★	★★★	★★★	▲
CÁDIZ	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★★	★★★	★★★	★★★	▲
LAS PALMAS	★★★	★★★	★★★★	★★★	★★★	★★★	★★	★★★	▲
VALLADOLID	★★	★★	★★	★★★	★★★	★★★	★★	★★★	▲
BILBAO	★★	★★	★★	★★	★★★	★★	★★	★★	▲
MÁLAGA	★★	★★	★★	★	★★★	★★★	★	★★	▲
CÓRDOBA	★★	★★	★	★★	★★	★★	★	★	=
LA CORUÑA	★	★	★	★	★★	★	★	★	▲
MADRID	★	★	★	★★	★	★	★	★	=

### ALEGACIÓN 21

#### Añadir como Fortaleza/Oportunidad

- Gran apoyo popular a favor de la construcción de carriles bici protegidos y de una red ciclista

#### Justificación

En las sucesivas bicifestaciones, en los cuantiosos proyectos presentados a favor de carriles bici en las sucesivas ediciones de presupuestos participativos o en las numerosas firmas ha podido comprobarse el gran apoyo popular a la creación de una red ciclista de carriles bici protegidos, <https://sicarrilbicimadrid.home.blog/2019/01/03/mas-de-xk-firmas-para-pedir-carriles-bici-en-madrid/>

### ALEGACIÓN 22

#### Añadir como Debilidad/Amenaza

- Mantenimiento desigual del servicio Bicimad

#### Justificación

El éxito de Bicimad está relacionado con su grado de mantenimiento, aspecto éste que no ha sido todo lo mejor que podía haber sido y que ha provocado descenso de viajes y bajas de abonados.

## a) Infraestructura ciclista (Pag. 62)

### ALEGACIÓN 23

#### Eliminar

*“La red ciclista de Madrid ha registrado un progresivo crecimiento en los últimos años llegando en 2019 a los 693 km. Esta cifra crece hasta los 959 km si se contabilizan por 2 los carriles bidireccionales. Esto sitúa a Madrid en la media de otras ciudades españolas.*

*El 64% de esta red (612 km) corresponde a vías exclusivas para la circulación ciclista. Esta red segregada se complementa con una amplia red de ciclocarriles (347 km), que dan servicio a aquellos ciclistas que circulan naturalmente en coexistencia con el resto de los vehículos, con limitación de velocidad a 30km/h.”*

#### Justificación

Hablar de que la red ciclista tiene “ha registrado un progresivo crecimiento en los últimos años llegando en 2019 a los 693 km (959 km si se contabilizan por 2 los carriles bidireccionales)”, que “el 64% de esta red (612 km) corresponde a vías exclusivas para la circulación ciclista” y terminar alardeando de que “Madrid se sitúa en la media de otras ciudades españolas” es un ejercicio de autoengaño difícilmente superable. Sumar, como así parece, circuitos ciclistas de ocio o infantiles como los existentes en muchos parques no es propio de un Plan de Movilidad Sostenible.



*Circuito de bicis infantil en el Parque Calero (Fuente Bicilineal)*

Por citar 2 fuentes: el balance a 2017 que hace el propio Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid, elaborado por el propio ayuntamiento, dice: “*las vías ciclistas existentes que forman parte de la red básica, suman unos 140 km*”. Si sumamos lo ejecutado en el periodo 2015-2021:

- Santa Engracia, Bravo Murillo, Bulevares, Aniceto Marinas (prolongación de Madrid Río desde Aniceto Marinas hasta el Puente de los Franceses).
- Avenida de los Toreros, Gran Vía de Hortaleza.
- Paseos de Moret - Pintor Rosales, Puerta de Toledo, Antonio Leyva, Avenida de Oporto-Eugenia de Montijo.
- Camino de Vinateros – Avda. Moratalaz
- Chopera – Yeserías
- Parte de Atocha y Gran Vía
- Melancólicos
- Joaquín Costa
- Eduardo Barreiros

... y descontamos las partes no ejecutadas como Bravo Murillo, incompletas como Avda. Toreros, Pintor Rosales, Paseo Moret.... (falta un sentido), supuestamente realizadas pero a día de hoy inexistentes como Antonio Leyva, Juan Bravo o Eduardo Dato (estas últimas pertenecientes a la actuación de la Avda. Toreros) o posteriormente desmanteladas como Gran Vía de Hortaleza, nos quedamos con que la suma de las actuales vías ciclistas existentes no superan los 170 km, de los cuales, 65 km. son de Anillo Verde, una infraestructura diseñada para el ocio y el deporte. Por tanto, son en torno a 100 los kilómetros existentes de la red ciclista actual, entre los cuales, hay actuaciones tan lamentables como Serrano, Gral. Ricardos, García Noblejas,... inconexas e incompletas como el eje Mayor-Alcalá,

inseguras como Atocha, Bulevares o la mayor parte de los 12km. de carriles bici provisionales por motivo de los Acuerdos de la Villa, impracticables como el carril bici de La Peseta, etc.

Afirmar que una supuesta red de ciclocarriles complementa la red ciclista existente es otra muestra de falsear la realidad. En la última encuesta de movilidad deja patente el uso testimonial de la bicicleta en Madrid: menos del 1% de los desplazamientos en la almendra central, bajando a menos del 0,5% en los distritos periféricos, por no hablar de la enorme brecha de género y edad, entre los ciclistas actuales. Además, ya hemos comentado antes (alegación de la pag. 61) el resultado del estudio que ha hecho precisamente la OCU y su contundente conclusión al respecto de la red ciclista madrileña y los ciclocarriles.

**Difícil es avanzar en algo cuando no solo no se reconocen los errores, sino que encima se presume de ellos.**

## ALEGACIÓN 24

**Eliminar** (pag. 63)

*“En síntesis, en la red ciclista de Madrid conviven **dos modelos de carril**:*

- 1) **el segregado**, que en su conjunto no alcanza a formar una red continua;
- 2) **el de convivencia con el tráfico o ciclo-carril**, con una limitación de velocidad a 30km que conforman una red sin jerarquizar. Fuera de la Almendra Central su presencia es más reducida”

## Justificación

No puede vincularse a una red ciclista los dos modelos que se describen ya que “*el de convivencia con el tráfico o ciclo-carril*”, tal y como se expresa, solo puede ser válido para un determinado perfil de ciclistas muy reducido: generalmente varón joven. Asimilar este patrón al resto de potenciales ciclistas: más del 90%, es de una arrogancia difícil de superar. Recordamos este cuadro donde queda patente la desproporción tan enorme que existe entre los diferentes grupos de usuarios (PDMCM +08 Pag. 39 y 40)

Figura 21: Grupos de usuarios de la bicicleta y distribución en Portland<sup>19</sup>



Recordamos que la velocidad media de la bicicleta en ámbito urbano está en torno a 15 km/h, lo cual supone que, hasta en el mejor de los casos, que los motorizados cumplieran el límite de 30km/h en los ciclocarriles, su velocidad duplica la de la bicicleta e incluso, la llega a triplicar o más, en pendientes desfavorables. Esta diferencia de velocidad con los coches no solo se da a un lado del ciclista sino incluso a ambos lados cuando el ciclista está obligado a circular entre medias del carril bus y un carril

convencional y encima, rodeado de tráfico pesado (autobuses) o absolutamente impredecible como las motos. **Una auténtica ABERRACIÓN**

Todo esto no tiene nada que ver con que, en zonas residenciales de carácter barrial, generalmente, se produzca la convivencia coche-bici, siempre que el calmado del tráfico esté asegurado y su intensidad no impida la funcionalidad ciclista.

## B) Demanda Ciclista (Pag. 65)

### ALEGACIÓN 25

Eliminar o rectificar este gráfico:

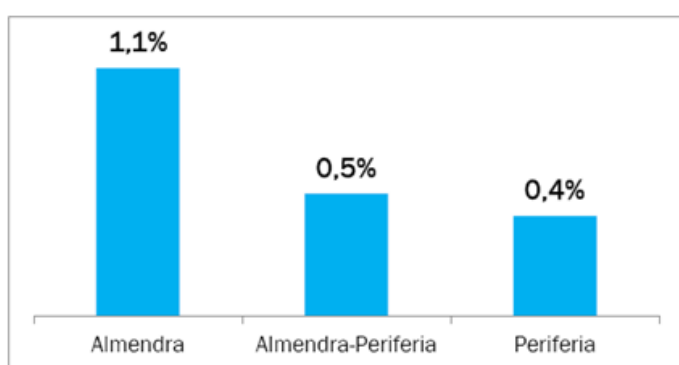


Ilustración 30. Participación del uso de la bicicleta por ámbito.  
Fuente: EDM 2018

### Justificación

En la EDM 18, el uso de la bicicleta está dentro del apartado “otros modos”. En el caso de la **almendra central**, el % de otros modos es del 4,9%, entre el cual la bicicleta representa el 18%. Es decir, en el conjunto de la almendra central, la bici representaría el 0,88% y no el 1,1% que aparece en el gráfico.

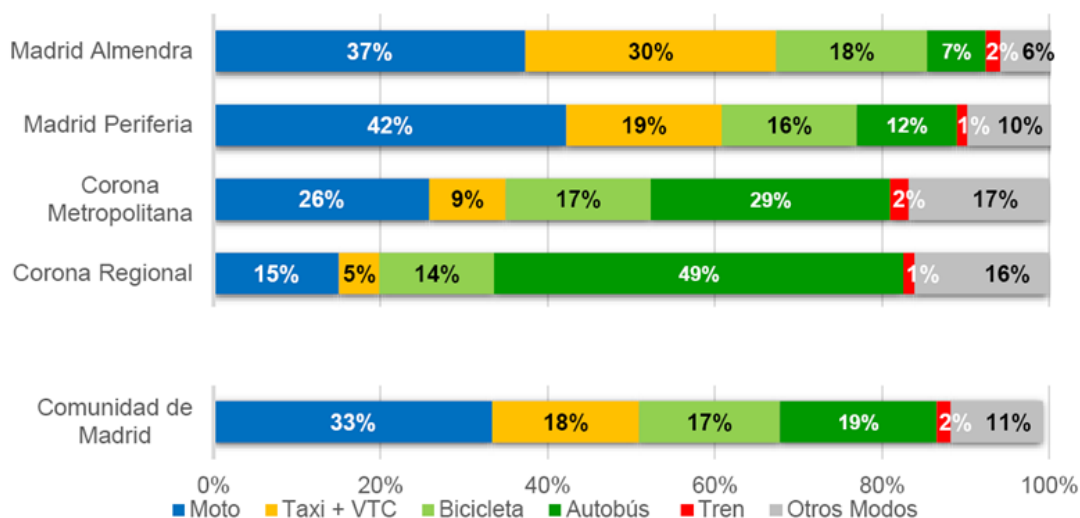
Salvo error por nuestra parte, en la EDM 18 no aparece la zona Almendra – Periferia, por lo que debería eliminarse la columna.

En cambio, el dato de la **periferia** sí es correcto ya que el % de otros modos se sitúa en el 2,6% y la bicicleta representa el 16% del mismo. Es decir, el 0,41%

Tabla 4 Reparto de viajes por modo de transporte según corona de residencia

Corona de Residencia	A Pie	Transporte Público	Vehículo Privado	Otros
Madrid Almendra	40,0%	34,8%	20,3%	4,9%
Madrid Periferia	32,2%	32,8%	32,4%	2,6%
Corona Metropolitana	34,0%	16,4%	47,7%	1,9%
Corona Regional	29,6%	10,8%	56,2%	3,4%
Comunidad de Madrid	34,0%	24,3%	39,0%	2,7%

Gráfico 28 Reparto Modal en Otros Modos de Transporte



## ALEGACIÓN 26

### Sustituir

*“En la situación actual, únicamente en el interior de la M-30 el uso de la bicicleta comienza a tener un cierto peso al representar el 1,1% del total. En los 15 puntos donde se han realizado aforos, situados todos en el interior de la M-30, se confirma el incremento de la presencia de la bicicleta, representando en 2018 un 1,5% del total de vehículos que circulan por dichos puntos”*

### Por

En la situación actual, únicamente en el interior de la M-30 el uso de la bicicleta comienza a tener un cierto peso al representar el 1,1% del total de vehículos -reparto vehicular-. En los 15 puntos donde se han realizado aforos, situados todos en el interior de la M-30, se confirma el incremento de la presencia de la bicicleta, representando en 2018 un 1,5% del total de vehículos que circulan por dichos puntos”

### Justificación

Es necesario especificar que los datos a los que se refiere corresponden al reparto vehicular y no modal y dejamos a criterio del redactor final del PMS 2022, la necesidad de aclarar estos conceptos: reparto modal (% de viajes que se hace en bicicleta) y reparto vehicular (% de bicicletas en el conjunto de vehículos) ya que da lugar a error y algunas veces se usa el reparto vehicular interesadamente para probar un aumento ciclista que en realidad no existe.

## ALEGACIÓN 27

### Sustituir

*“La mayor demanda en el centro de la ciudad se observa en la ilustración 32”*

### Por

La mayor demanda en el centro de la ciudad se observa en la ilustración 31

### Justificación:

Debe tratarse de un error en la numeración

## c) Bicimad (Pag 67)

### ALEGACIÓN 28

#### Incluir en el texto:

El descenso de abonados por problemas de funcionamiento del sistema durante la segunda mitad del 2021

#### Justificación:

Aunque en términos absolutos, tanto en número de abonados como de viajes se ha incrementado con respecto a las cifras de inicio del sistema, no es menos cierto los graves problemas de mantenimiento que ha provocado caídas en el número de viajes y abonados. Sería un ejercicio de honestidad reflejarlo en el presente documento. El siguiente enlace corresponde a una noticia sobre el tema

[https://www.eldiario.es/madrid/somos/noticias/miles-abonados-bajan-bicimad-retrocede-cinco-anos-gobierno-almeida\\_1\\_8716865.html](https://www.eldiario.es/madrid/somos/noticias/miles-abonados-bajan-bicimad-retrocede-cinco-anos-gobierno-almeida_1_8716865.html)

En ella se dice entre otras cosas: *“En mayo de 2021 permanecían dados de alta en el sistema 79.485 madrileños. A partir de ese momento empezó un rápido declive, el mayor experimentado por Bicimad desde su puesta en marcha hace casi ocho años, y el número de abonados cayó hasta los 68.002 el último día del pasado diciembre. Hasta 11.483 personas se habían bajado del alquiler de bicicletas municipal en apenas medio año”*

### ALEGACIÓN 29

#### Incluir

La progresiva extensión del servicio provoca que muchos de los viajes excedan la primera media hora y dupliquen, por tanto, el coste del servicio: de 50 cts. a 1,10 €. Parece razonable una revisión de las tarifas a fin de no penalizar a aquellos usuarios que por razón de distancia emplean más de media hora de viaje. Esta revisión podría pasar por la integración en el abono general, tarifa plana, proporcionalidad en el tiempo, etc.

#### Justificación:

Es un hecho que la extensión del servicio conlleva viajes más largos. Es de justicia y entra dentro de lo que debiera ser una política de promoción de la bicicleta, que aquellas personas que eligen Bicimad y se ven obligados a superar la primera media hora, no se les penalice.

### ALEGACIÓN 30

#### Incluir

La falta de correlación entre la extensión de Bicimad y la red ciclista, altera el normal y progresivo desarrollo ciclista de la ciudad. En el cómputo global, el uso de la bicicleta pública suele representar un tercio del uso global de la bicicleta. Actuar solo en una parte y no crear condiciones favorables para el resto e inclusive, para el máximo desarrollo del servicio de Bicimad, crea desigualdades en la oferta ciclista de la ciudad.

#### Justificación

En la propia alegación está la justificación

## 2.2.3 Vehículos de movilidad personal y compartida (sharing) – Pag. 69

### ALEGACIÓN 31 comentario

#### Observación al punto 2.2.3

Como ya hemos comentado (ver alegación a la pág. 56), existe una gran diferencia entre un VMP y una bicicleta de pedaleo asistido. Los primeros son vehículos 100% eléctricos mientras que los segundos, es una asistencia eléctrica al pedaleo. Es decir, si no se pedalea no funciona. Este hecho marca una diferencia clave en un futuro sistema sostenible (**y saludable**) de movilidad ya que la bicicleta, tanto convencional como con asistencia, forma parte de la movilidad activa, la cual tiene el valor añadido de aportar salud, aspecto éste que no tiene otras movilidades como los VMP. En el tratamiento general de la movilidad y en un contexto de agresión permanente a nuestra salud por causa de la contaminación, etc, la práctica de la movilidad saludable, además de contribuir a un medio ambiente más limpio, incrementa los niveles de salud (beneficios del ejercicio físico continuado y moderado) y su fortalecimiento, de cara a hacer frente a sus agresiones.

Por todo ello, los servicios “sharing” deben distinguir entre los diferentes modos de desplazamiento y priorizar unos sobre otros. Así, los servicios “sharing” de bicicleta estarán por delante de los VMP y estos, evidentemente, por delante de las motos y los coches

## 2.3.1 Metro (Pag. 75)

### ALEGACIÓN 32

#### Incluir en las Fortalezas/Oportunidades

- Fomento de la intermodalidad Bici - Metro

#### Justificación

En el desarrollo ciclista de la ciudad, es básica la combinación con el transporte público colectivo a fin de asegurar las diferentes cadenas sostenibles intermodales y de este modo abarcar la totalidad del territorio.

#### Incluir en el texto

El acceso actual de la bicicleta en el metro es complejo y muy dificultoso. Hay 92 estaciones que no tienen restricciones y el resto, hasta 302, el acceso es de lunes a viernes, desde el inicio del servicio hasta las 7:30; de 9:30 hasta las 14h.; de 16h hasta las 18h y de las 20h. al final del servicio. Los fines de semana y festivos no hay restricción. Por otro lado, las bicicletas infantiles y plegables se consideran bultos de mano. Sobre estas últimas se suele dar el sinsentido de obligar al ciclista a transportar su bici plegada por los pasillos y escaleras mecánicas, provocando inestabilidades, incomodidades y riesgo de caída.

Parece razonable una simplificación de todo ello y aplicar la misma política que tiene Cercanías al respecto.

*“Tu bicicleta viaja gratis contigo en todos nuestros trenes de Cercanías. Solo tienes que tener en cuenta lo siguiente:*

- Puedes viajar con una bicicleta como máximo por persona*
- La bicicleta debe situarse en los espacios destinados para ello. Si en el tren no hubiera ningún área señalizada, sitúala en la plataforma de acceso, sin invadir pasillos ni zonas de asientos no abatibles.*
- Si la ocupación del tren es elevada y no es posible que viajes con tu bicicleta, puedes optar por viajar en otro tren o por la devolución del importe de tu billete.*
- Tu bicicleta es tu responsabilidad. Ocúpate de su subida, custodia y bajada del tren para evitar posibles desperfectos o pérdidas.*
- Si lo prefieres, también puedes dejar tu bicicleta en cualquiera de los parkings habilitados en estaciones para ello”.*

**La sencillez de la norma es garantía de su cumplimiento**

## **2.3.2 Cercanías (Pag. 77)**

### **ALEGACIÓN 33**

#### **Incluir en Fortalezas/Oportunidades**

- Fomento de la intermodalidad Bici - Tren

#### **Justificación**

En el desarrollo ciclista de la ciudad, es básica la combinación con el transporte público colectivo a fin de asegurar las cadenas sostenibles intermodales y así abarcar la totalidad del territorio.

### **ALEGACIÓN 34**

#### **Incluir en el texto**

La combinación de la bicicleta con el tren es la forma habitual que muchos holandeses o daneses emplean para sus viajes de dentro a fuera (o viceversa) de la ciudad, llegando a porcentajes que oscilan entre el 30 y el 60% de todos los desplazamientos. Reducir el número de vehículos contaminantes que todos los días entran y salen de nuestra ciudad obliga a desarrollar alternativas válidas y eficaces de transporte, siendo la bicicleta con el tren, la solución sostenible por excelencia.

La adaptación de las estaciones y su entorno a la bicicleta es un paso obligado para promover una política de transporte sostenible: instalación de rampas salvaescaleras, accesos sencillos para la bicicleta, lugares de estacionamiento seguro de bicicletas dentro y fuera de las estaciones, vías ciclistas que lleguen hasta la estación (red ciclista), sistema de préstamos de bicicletas y/o servicio de bicicletas públicas, etc.

### 2.3.3. Autobús interurbano por carretera (Pag. 79)

#### ALEGACIÓN 35

##### Añadir en Fortalezas/Oportunidades

- Fomento de la intermodalidad Bus- Bici

#### ALEGACIÓN 33

##### Añadir en el texto

Aunque el potencial para la intermodalidad Bici – Bus es menor que en el tren, es importante que la red de autobuses interurbanos contribuya al desarrollo global de la bicicleta. Se crearán lugares de estacionamiento seguro en las estaciones y se habilitarán portabicicletas, sobre todo, en aquellos autobuses sin espacio suficiente en las bodegas y los que atienden líneas donde no llega el ferrocarril.



*Fuente: Flickr. Foto de Trailnet*

##### Justificación

En el desarrollo ciclista de la ciudad, es básica la combinación con el transporte público colectivo a fin de asegurar las diferentes cadenas sostenibles intermodales y de este modo abarcar la totalidad del territorio. No olvidemos las dos formas de practicar intermodalidad Bici-TP: bike on board y bike and ride.

### 2.3.4 – Autobús Urbano (Pag. 81)

#### ALEGACIÓN 34

##### Añadir en el apartado Fortalezas/Oportunidades

- Fomento de la intermodalidad Bus- Bici

#### ALEGACIÓN 35

##### Incluir el texto

Aunque en menor medida, los autobuses urbanos también pueden contribuir a desarrollar la intermodalidad con la bici, adaptando los entornos de los intercambiadores para facilitar el estacionamiento seguro de bicicletas, instalando portabicicletas y flexibilizando las condiciones de acceso de bicicletas convencionales y sin plegar en el interior del autobús. Especial atención en aquellas líneas que comunican grandes estaciones de transporte (aeropuerto, tren,...) o grandes espacios de recreo (Casa de Campo, Juan Carlos I, Valdebebas, etc.).

##### Justificación

En el desarrollo ciclista de la ciudad, es básica la combinación con el transporte público colectivo a fin de asegurar las diferentes cadenas sostenibles intermodales y de este modo abarcar la totalidad del territorio. No olvidemos las dos formas de practicar intermodalidad Bici-TP: bike on board y bike and ride.

## ALEGACIÓN 36

### Incluir en el texto

La creación de muchos de los carriles bus, junto con la actual ordenanza de movilidad que prohíbe el uso ciclista (salvo excepción nunca aplicada), y la falta de carriles bici protegidos, provocan un serio riesgo al usuario de la bicicleta y un freno a su expansión.

### Justificación

La planificación del tráfico, en muchas ocasiones perjudica la movilidad ciclista someténdola a riesgos innecesarios. Obligar al ciclista a circular a la izquierda del carril bus o entre medias de éste y uno convencional es una decisión irresponsable que va en contra de la promoción en el uso de bicicleta y su seguridad. Enfrentar la bicicleta al transporte público en lo que se refiere a la ubicación del carril bus, responde a esta misma dinámica. Ejemplos como los referidos de la Avda. Albufera, Dr. Esquerdo o Goya, hace de la práctica ciclista un ejercicio de riesgo y, por tanto, de disuasión.

No olvidemos que los carriles bus lo que aseguran es la fluidez del tráfico de autobuses, en cambio, los carriles bici, además de asegurar la fluidez del tránsito ciclista aporta la necesaria seguridad y protección frente al tráfico (incluido los autobuses) Los autobuses no necesitan protegerse de los demás ya que son vehículos pesados motorizados, por eso, en vías con baja intensidad de tráfico, no sería necesario los carriles bus pero sí los carriles bici

## 2.4 La movilidad en vehículo privado (Pag. 86)

### 2.4.1 La Red Estructurante

## ALEGACIÓN 37

### Incluir en Debilidad/Amenazas

- La enorme desproporción del espacio ocupado y el uso real del coche
- Ineficiencia en las calles ya que se diseñan para albergar coches (en circulación o aparcados) y no para facilitar la eficacia de los desplazamientos de todas las personas

## ALEGACIÓN 38

### Incluir en el texto

Según la última EDM-18 y de acuerdo con el número de desplazamientos, el coche representa el 20% y 32% del reparto modal en la almendra central y periferia, respectivamente. Porcentajes muy por debajo al espacio público que ocupa en nuestras calles. Entre el 70% y el 80% del espacio urbano está dedicado a los vehículos particulares, que están aparcados el 95% del tiempo.

[2e29666c865e2e6bbef659436ff87090.pdf \(cabifil.es\)](https://cabifil.es/2e29666c865e2e6bbef659436ff87090.pdf)

### Justificación 37 y 38

No parece que tenga mucho sentido que una ciudad compacta que debe garantizar el derecho al desplazamiento de todos sus habitantes se destine el 80% de su espacio público para el

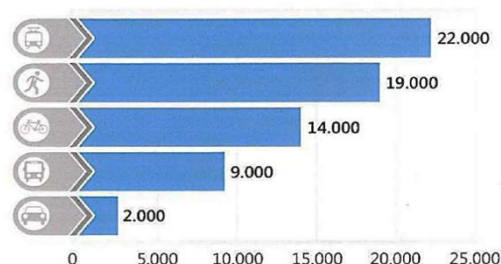


Figura 1.2: Número potencial de pasajeros que podrían circular por un carril de 3,5 metros en un entorno urbano durante un periodo de 1 hora. Fuente: Dekoster & Schollaert (1999).

coche cuando su media de ocupación es de 1,1 personas en Madrid, como así nos lo recuerda el presente Plan en su página 224. Esta apuesta por la ineficiencia en el transporte tiene consecuencias en forma de congestión, consumo energético, contaminación, disuasión para la movilidad activa (ciclista y peatonal) e ineficacia del transporte público colectivo.

## 2.4.2 Velocidad de circulación en día laborable (Pag. 87)

### ALEGACIÓN 39

#### Suprimir del punto de Fortalezas/Oportunidades

- Velocidad relativamente elevada. La oscilación entre la hora punta y la hora valle no es muy elevada.

#### Justificación

Es un despropósito incluir como fortaleza y oportunidad en un documento de movilidad sostenible, la velocidad elevada de los coches, ya que, al riesgo inherente de la velocidad, se suma la desleal competencia con la movilidad sostenible: a pie, ciclista o en transporte público. Es decir, no puede rentar ir en coche

### ALEGACIÓN 40

#### Incluir como fortaleza/oportunidad

- La capacidad de transporte de grandes mercancías o personas con graves problemas de movilidad

#### Justificación

Precisamente para salvaguardar el derecho a la movilidad de personas con serios problemas de movilidad o el transporte particular y ocasional de grandes mercancías, el uso del coche, en las actuales circunstancias, debe reducirse drásticamente a favor de otra movilidad más racional y respetuosa: a pie, en bici o en transporte público. Es importante liberar espacio.

### ALEGACIÓN 41

#### Incluir en el texto

La velocidad es proporcional al espacio disponible. Así, no es de extrañar que grandes calles como Velázquez, Alcalá, Cea Bermúdez, etc. se comporten como verdaderas autopistas urbanas, inaceptables en un medio urbano como Madrid. En su lugar, es preciso un rediseño para crear espacio exclusivo y protegido a la movilidad activa (ampliación de aceras, carriles bici,...) o mejorarlo y asegurar la eficacia del transporte público a través de carriles exclusivos. Por otro lado, cuidar que el ancho de los carriles destinados a los coches sea reducida y evitar en exceso los tramos rectos con semafORIZACIÓN favorable. Solo así, contendremos la excesiva velocidad que, si bien no eleva en exceso la velocidad media por la generación de atascos, etc., puntualmente es una grave amenaza para la seguridad del resto de personas.

### 2.4.3 Demanda vehículo privado (urbana) (Pag. 89)

#### ALEGACIÓN 42

##### Incluir en el texto

El desarrollo de la bicicleta tiene el potencial de reducir el uso del coche ya que las distancias desarrolladas por este son perfectamente asumibles en bicicleta convencional o asistida (32% de los desplazamientos <1 km; 15% entre 1 y 2 km; 23% entre 2 y 5 km; 18% entre 5 y 10 km y 12% más de 10 km.) Tan importante son las medidas de disuasión del uso del coche: reducción del espacio disponible, creación de Zonas de Bajas Emisiones, etc., como el desarrollo de alternativas reales y proactivas que favorezcan el trasvase modal: infraestructuras ciclistas, rediseño calles, etc.

### 2.5.1 Aparcamiento de motocicletas, bicicletas y VMP (Pag. 91 y 92)

#### b) Bicicletas y VMP

#### ALEGACIÓN 43

##### Diferenciar bicicletas de VMP y motocicletas

##### Justificación

Es importante ser consciente de la diferencia entre la bicicleta, los VMP y las motos. Mientras la primera es movilidad activa, los VPM y las motos son vehículos motorizados (movilidad pasiva). Esta diferencia debe reflejarse en el orden de prioridades y oportunidades: aparcamiento, circulación, restricciones, etc., tener un tratamiento diferenciado y presentarse en el plan como puntos independientes.

### 2.5.2 Aparcamiento de disuasión (Pag. 93)

#### ALEGACIÓN 44

##### Alegación a la totalidad, no se deben construir más aparcamientos para coches

##### Justificación

En este punto el PMS 360 parte de la premisa de que los aparcamientos (sic) “disuasorios” disuaden del uso del coche en el acceso a la ciudad y que su oferta es insuficiente.

Toda inversión en infraestructura para el coche aumenta su uso y disminuye el reparto modal de los modos de movilidad sostenible (a pie, bici, transporte público). Numerosos estudios en España, Europa y el resto del mundo, llegan a conclusiones similares que han generado un consenso absoluto en el ámbito académico sobre el efecto de la implementación de más infraestructuras de transporte destinadas al coche, bien sean aparcamientos, nuevas vías o aumento de capacidad de las existentes: aumentan el uso del coche.

Estudios como “Study on demand and characteristics of parking system in urban areas: A review” ([Janak Parmara, Pritikana Dasb, Sanjaykumar M.Davea, Journal of Traffic and Transportation Engineering, February 2020](#)) han concluido que:

- “Aumentar la oferta de aparcamiento no resuelve los problemas de aparcamiento”.

- *"La reducción del tráfico de coches se puede conseguir a través de restricciones de aparcamiento"*
- *"En general, para reducir el uso del coche en zonas urbanas dos elementos clave son la reducción de plazas de aparcamiento y la mejora del transporte público".*

En cuanto a la afirmación de que la oferta de aparcamiento es insuficiente, hay que considerar que cualquier posible estudio que cuantifique una demanda de estacionamientos lo estará haciendo sobre la falsa premisa de que la demanda de plazas de aparcamiento de coches es un valor cuantificable absoluto, cuando en realidad la demanda de movilidad en los distintos modos de transporte tiene un carácter elástico que es moldeable a través de las políticas públicas y las infraestructuras que dichas políticas implementan para satisfacer las necesidades de movilidad de la ciudadanía.

Así, la pregunta no es cuál es la demanda actual insatisfecha de aparcamientos para coches en la zona, bien sea para residentes, de rotación o car sharing, sino cómo hemos de planificar las infraestructuras de movilidad para reducir el uso actual del coche en la ciudad, de manera que podamos cumplir con los objetivos de sostenibilidad del transporte y favorezcamos la redistribución del uso del espacio viario para favorecer la movilidad activa a pie y en bici, el transporte público y los usos estanciales y recreativos de nuestras calles por parte de los ciudadanos.

Todas las estrategias de desarrollo sostenible relativas a la movilidad a nivel mundial (ONU; OMS), europeo (UE), nacional (estrategias estatales) y local (del municipio de Madrid) coinciden en que hay que parar y revertir el incremento del uso del coche en términos de reparto modal y aumentar el de los modos de movilidad activa y transporte público.

Hoy día según datos del ayuntamiento el 47% de la contaminación atmosférica de la ciudad es generada por el tráfico vehicular. La ciudad no conseguirá reducir la contaminación para alcanzar los límites legales que lleva incumpliendo durante más de diez años (tanto de gases como de partículas) si construimos más aparcamientos que generan un mayor uso del coche.

### 2.5.3 Aparcamiento residencial (Pag. 94)

#### ALEGACIÓN 45

##### Suprimir del punto Fortalezas/Oportunidades

- Mantenimiento de los niveles de motorización anteriores a la crisis económica.

##### Justificación

Es un despropósito que tras una crisis económica y en un contexto medioambiental adverso, no se hayan desarrollado suficientes alternativas para ofrecer a la población un modo de desplazamiento responsable y eficaz, como la bicicleta. Y que, en su lugar, la población siga considerando el coche como un medio imprescindible.

#### ALEGACIÓN 46

##### Añadir en el punto de fortalezas/Oportunidades

- Capacidad de reducir la presión automovilista a través de la reducción de plazas de aparcamiento disponible.

## Justificación

Aparece en todos los estudios que una completa política de disuasión del uso del coche pasa necesariamente reducir el número de plazas disponibles y gravando las existentes.

En todo el punto se desprende como negativo, el déficit de plazas de aparcamiento, cuando desde una óptica de creación de un modelo de transporte sostenible, como debería ser el caso de este Plan, la escasez de plazas debería desencadenar la no tenencia de automóvil (hecho positivo) y el desarrollo de alternativas sostenibles (hecho positivo).

Es muy lamentable que la ampliación de aceras esté condicionada a ubicar plazas fuera de la calzada (pag. 97) como si el actual parque automovilístico de Madrid no pudiera reducirse a través de medidas claras que lo facilite.

## d) Déficit residencial de aparcamiento (Pag. 97)

### ALEGACIÓN 47

#### Añadir tras el primer párrafo

Este reparto desigual de las plazas puede compensarse, en parte, con un uso menos intenso del coche, de manera que vaya pasando de ser utilitario a ocasional. De este modo, la distancia entre el coche y domicilio del conductor podría aumentarse por la menor dependencia.

## 2.5.4 Aparcamiento regulado SER (pag. 99)

### ALEGACIÓN 48

#### Añadir en Puntos Fuertes

- La recaudación podría invertirse en el desarrollo de la movilidad sostenible

## Justificación

Cuando hablamos de traspasar viajes de una modalidad a otra, debemos ser serios y provocar ese traspaso a través de: redistribución del espacio, gestión particular del tráfico o, como en este caso, trasvasar recursos económicos de la movilidad insostenible a la movilidad sostenible

### ALEGACIÓN 49

#### Añadir (en negrita)

*Las ampliaciones de aceras en actuaciones, como en Chueca, o, la implantación de carriles-bici como en Santa Engracia también repercute en la disminución del número de plazas totales de estacionamiento, **conservando las de residentes que se reubican en zonas cercanas***

## Justificación

No son pocas las declaraciones de responsables políticos del momento explicando lo de la reubicación de las plazas. Esta noticia se hace eco del tema:

[https://elpais.com/ccaa/2017/03/09/madrid/1489088352\\_593830.html](https://elpais.com/ccaa/2017/03/09/madrid/1489088352_593830.html)

## 2.6 Distribución urbana de mercancías (Pag. 102)

### ALEGACIÓN 50

#### Añadir en Debilidades/Amenazas

Falta una red ciclista consolidada y de calidad que aporte la necesaria eficacia y seguridad en los desplazamientos de las bicicletas de reparto

#### Justificación

Nadie discute de la necesidad de crear buenas condiciones de trabajo para que una determinada actividad prospere. Eso mismo ocurre con el transporte en bicicleta de mercancías. Elevar el nivel de seguridad en los desplazamientos a través de una red ciclista segura, aportaría mejores condiciones laborales.

## 2.7 Tecnología y composición de los vehículos (pag. 105)

### ALEGACIÓN 51 - comentario

#### Observación

En todo el apartado se desprende la necesidad de electrificar el actual parque automovilístico cuando lo deseable no es tanto eso sino el trasvase de viajes que ahora se hacen en coche, moto o furgoneta de reparto a la movilidad sostenible. No olvidemos la contaminación que provoca el coche eléctrico por el uso de frenos, baterías o la propia carga (contaminación externa)

## 2.9 Seguridad Vial (Pag. 110)

### ALEGACIÓN 52

#### Añadir en Debilidades/Amenazas

- Falta de una red ciclista segura

#### Justificación

Es una evidencia la menor siniestralidad ciclista cuando existe infraestructura que proteja al ciclista.

### 3.1.2 Movilidad saludable

#### b) Promoviendo una movilidad más activa

##### ALEGACIÓN 53

##### Sustituir

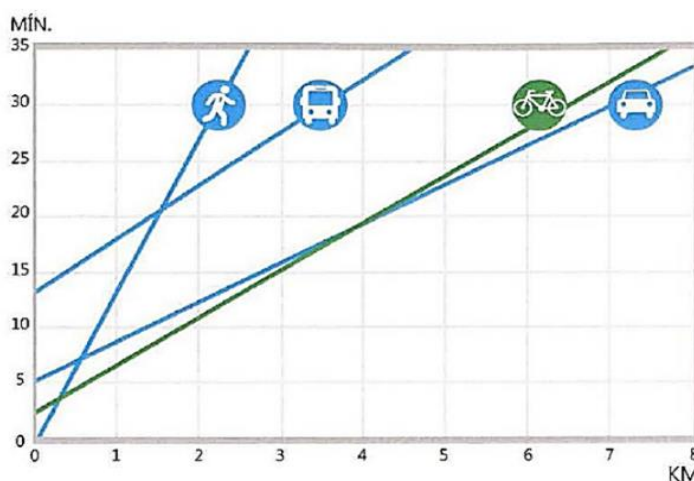
*“La utilización de modos activos para desplazarse supone, de partida, una medida de prevención sanitaria de primera magnitud que redundará en el bienestar de la ciudadanía. Se plantea como objetivo referencial estimular el caminar y el montar en bicicleta de forma que se capten para estos modos activos un 85% de los desplazamientos de menos de 2 km”*

##### Por

La utilización de modos activos para desplazarse supone, de partida, una medida de prevención sanitaria de primera magnitud que redundará en el bienestar de la ciudadanía. Se plantea como objetivo referencial estimular el caminar y el montar en bicicleta de forma que se capten para estos modos activos un 85% de los desplazamientos de menos de 8 km (en bicicleta convencional) o más a partir de la bicicleta con asistencia eléctrica o la combinación bici – Transporte Público

##### Justificación

En un futuro modelo de movilidad sostenible, tenemos que atender a las áreas de captación de cada uno de los modos de transporte que lo conforma. Así, según todos los estudios, el área de captación de una bicicleta convencional es hasta 8-10 km. Por debajo estaría la movilidad peatonal: hasta 1-2 km. y por encima, la bicicleta asistida y el transporte público o la combinación bici-TP. Todas ellas son combinables y facilitan la **cadena de intermodal sostenible**



**Figura 1.1:** Tiempo medio de viaje frente a distancia recorrida en entornos urbanos para diversos modos en la Unión Europea. Fuente: Dekoster & Schollaert (1999).

### 3.1.4 Movilidad eficiente ( pag. 123)

##### ALEGACIÓN 54

##### Añadir, tras el 4º párrafo

Es urgente la necesidad de promover la otra parte de la movilidad activa: la bicicleta, a través del rápido cumplimiento del Plan Director y la Red Básica Ciclista que establece. De lo que se trata es que la bicicleta vaya asumiendo el 20% y 32,5% de los desplazamientos que se hacen en coche dentro de la almendra central y la periferia, respectivamente, ya que los kilómetros recorridos oscilan entre 4,5 y 5,9, área de influencia propia de la bicicleta.

## Justificación

No olvidemos que en un contexto y cultura del coche, entre el 30 y el 38% de los hogares de Madrid no dispone de uno mientras que en un contexto de escasa promoción de la bicicleta, el 72% de los hogares tiene al menos una bicicleta y la media de bicis en el hogar es de 2,6 (Barómetro de la bicicleta 2019)

Esto da una idea del potencial éxito de las políticas pro-bici

Tabla 2 Distribución de los hogares por número de turismos en la Comunidad de Madrid

Corona	Número de vehículos			
	No tiene	1	2	3 ó más
Madrid Almendra	37,6%	44,8%	14,5%	3,1%
Madrid. Periferia	30,0%	45,0%	20,1%	4,9%
Corona Metropolitana	16,9%	41,6%	32,0%	9,5%
Corona Regional	12,0%	38,3%	36,2%	13,6%
<b>Comunidad de Madrid</b>	<b>24,8%</b>	<b>43,1%</b>	<b>25,0%</b>	<b>5,2%</b>



**71,8%**

Tienen al menos una bici en casa

(74,9%)\*

Media bicis en casa:

2,6

Media bicis total hogares:

1,9

## ALEGACIÓN 55

### Sustituir el término limpios de este párrafo:

*“Por otro, es preciso realizar una apuesta decidida por la micromovilidad. No sólo se trata de mejorar la oferta de espacio público para estos modos (ampliaciones de acera, priorización peatonal de la mayoría de las vías, carriles ciclistas, aparcamientos para vehículos), sino impulsar, mediante el uso de nuevas tecnologías, el compartir vehículos limpios”*

Por

más limpios

## Justificación

Como ya hemos anotado anteriormente, los VMP, al ser vehículos eléctricos, precisan de una batería que hay que cargar y que no toda la energía empleada es 100% renovable. Además, la propia batería tiene una caducidad determinada por lo que terminaría siendo desechada. Así que, para ser justos, estos vehículos deberían calificarse como más limpios, en comparación a otros (motos, coches, ....) ya que no emiten sustancias tóxicas a la atmósfera “de Madrid”

## ALEGACIÓN 56

### Comentario sobre el incremento de la velocidad del Bus (pag. 123-124)

Como es sabido muchas de las configuraciones ciclistas consisten en ubicar el carril bici o el llamado ciclocarril o carril multimodal como se llama ahora a raíz de la modificación de la ordenanza de movilidad, entre medias del carril bus y carril convencional. Como ya hemos comentado, esta tipología es absolutamente inapropiada por las diferencias de velocidad a ambos lados del ciclista. Un incremento de la velocidad de los autobuses vendría a aumentar esa diferencia y a empeorar la situación y seguridad del ciclista. En ningún caso, estamos abogando porque los autobuses no aumenten su velocidad, sino que el espacio del ciclista esté protegido y en ningún caso se sitúe entre medias de los carriles motorizados.

## 3.2 Escenarios temporales de distribución modal (pag. 125)

### 3.2.1. Estrategia de priorización de modos

#### ALEGACIÓN 57

#### Añadir entre el 3 y 4 párrafo (en la movilidad peatonal y el transporte público)

La bicicleta se configura como un actor por descubrir. Su facilidad de uso desde edades muy tempranas y hasta muy avanzadas le convierte en un modo de desplazamiento puente entre la movilidad peatonal y de transporte público. La movilidad ciclista comparte con la peatonal los mismos beneficios que tiene la práctica del ejercicio físico y, en combinación con el transporte público, puede satisfacer la mayor parte de los desplazamientos. Además, la bicicleta de carga puede desempeñar un papel muy relevante en la **Distribución Urbana de Mercancías** para lo que se desarrollarán plataformas logísticas: desarrollo de la ciclogística.

El Plan propone completar la red ciclista y el desarrollo de un carril bici segregado sobre el eje de Castellana, que vertebrará todos los desplazamientos norte-sur en bicicleta. Este eje está incluido en los **Acuerdos de la Villa**, que, en lo referente a movilidad, son parte fundamental del contenido del presente PMUS.

#### Justificación

La pirámide de movilidad sostenible es clara en lo que se refiere a la importancia de los diferentes medios de transporte. Un Plan de Movilidad Sostenible, como el que nos ocupa, debe trasladar esas prioridades y plantear medidas de promoción y desarrollo de acuerdo a las mismas.

#### ALEGACIÓN 58

#### Sustituir este párrafo

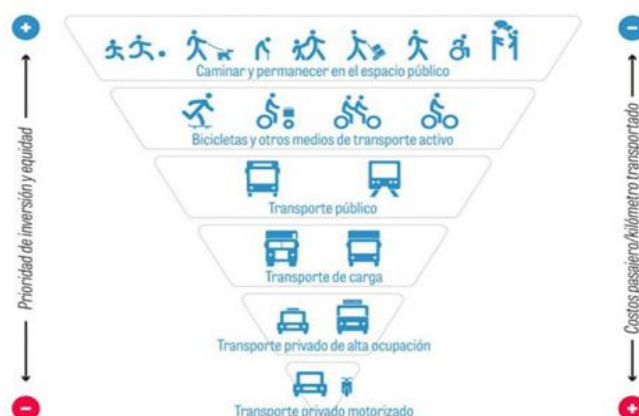
*“La bicicleta, VMP y otros modos de micromovilidad se configuran como un nuevo actor en la movilidad madrileña que el Plan quiere fomentar por su escaso o nulo impacto medioambiental o energético, y su versatilidad para completar un viaje multimodal puerta a puerta. Así, el Plan propone, completar la red ciclista mediante el desarrollo de un carril bici segregado sobre el eje de Castellana, que vertebrará todos los desplazamientos norte-sur en bicicleta. Este eje está incluido en los Acuerdos de la Villa, que, en lo referente a movilidad, son parte fundamental del contenido del presente PMUS”*

#### Por:

Los VMP y otros modos de micromovilidad se configuran como un nuevo actor en la movilidad madrileña que el Plan quiere fomentar por su escaso impacto medioambiental o energético, y su versatilidad para completar un viaje multimodal puerta a puerta.

#### Justificación

La bicicleta debe tener un tratamiento diferenciado de los VMP. La bicicleta es movilidad activa y no motorizada. Incluso las bicicletas con pedaleo asistido son, a todos los efectos y de acuerdo a la propia legislación comunitaria, movilidad activa ya que la asistencia tan solo entra en funcionamiento si se pedalea.



## ALEGACIÓN 59

### Sustituir este párrafo (pag. 125)

*“También, el Plan da respuesta a la demanda de movilidad de desplazamientos, denominados esenciales en vehículo privado motorizado, Estos desplazamientos esenciales son aquellos que sólo pueden realizarse en ese modo. Es decir: la Distribución Urbana de Mercancías, servicios públicos, etc., y, los que se realizan en coche por no existir alternativas razonables en otros modos para desarrollarse”.*

#### Por

También, el Plan da respuesta a la demanda de movilidad de desplazamientos, denominados esenciales en vehículo privado motorizado, Estos desplazamientos esenciales son aquellos que sólo pueden realizarse en ese modo. Es decir: la Distribución Urbana de Mercancías, **salvo lo que corresponda a la ciclologística**, servicios públicos, etc., y, los que se realizan en coche por no existir alternativas razonables en otros modos para desarrollarse.

## ALEGACIÓN 60

### Sustituir esta frase (pag 126 – 127)

*“Tendríamos una demanda tendencial sustentada sobre una oferta viaria reducida para el coche por la aplicación de las prioridades, más espacio para el peatón, transporte público, bici, patinete eléctrico, etc.”*

#### Por

Tendríamos una demanda tendencial sustentada sobre una oferta viaria reducida para el coche por la aplicación de las prioridades, más espacio para el peatón, bici, transporte público, patinete eléctrico, etc.

#### Justificación

En aplicación a la pirámide de movilidad sostenible, la bicicleta siempre está detrás de la movilidad peatonal.

## ALEGACIÓN 61

### Eliminar este cuadro (pag. 128)



Y sustituirlo por uno similar a este otro, que diferencie claramente la movilidad activa y saludable de la pasiva

Documento de opinión  
Position Paper

Por una movilidad sostenible, segura y saludable.

Mesa Española  
de la Bicicleta

¿Cómo está cambiando la jerarquía en esta nueva movilidad?



## Justificación

Como ya hemos repetido en sucesivas ocasiones, la bicicleta (movilidad activa) no puede asimilarse a los VMP (movilidad pasiva – motorizada)

## 3.2.2. Escenarios de distribución modal (pag. 129)

### ALEGACIÓN 62

Reformular el cuadro ya que la movilidad en bici queda oculta en la movilidad a pie

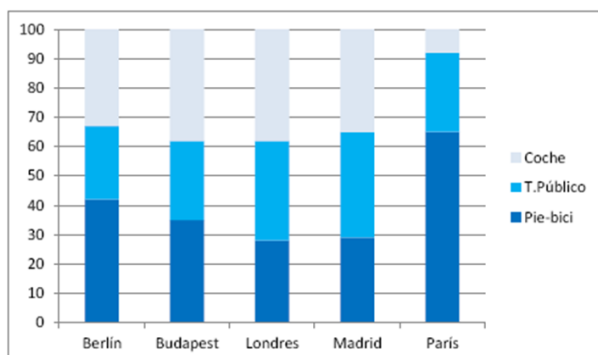


Ilustración 107. Distribución modal. Fuente: Comparativo de indicadores EMD18 versus EMTA. CRTM

## Justificación

Es importante visualizar la escasa presencia de la bicicleta, al menos, en el caso de Madrid, para así ser consciente del potencial de crecimiento y, por tanto, su capacidad para detraer viajes de coche.

## b) Escenario PMS 360 (sostenible) (pag. 130)

**Acciones destinadas a impulsar aún más el cambio modal hacia modos sostenibles**

### ALEGACIÓN 63

#### Añadir

Con respecto a la bicicleta, se propone acelerar la red ciclista de carriles protegidos a fin de llegar a un escenario mínimo del 5% y 10% del reparto modal en 2025 y 2030, respectivamente, con la reducción consecuente del uso del coche

### ALEGACIÓN 64

#### Modificar el cuadro “tendencial y sostenible” y núm 109 (pag. 131-132)

Modificar los cuadros desdoblado la movilidad a pie y en bicicleta a fin de visibilizar tanto la situación actual de la bicicleta como su crecimiento potencial y expectativas

#### Justificación

Cuando hablamos de modos sostenibles, por fuerza nos tenemos que referir a la bicicleta y a la medida que más puede impulsar su crecimiento: una red ciclista protegida. Es importante que empiece a tener presencia en los distintos gráficos ya que, por el área de influencia propia que la caracteriza, tiene un potencial de trasvasar desplazamientos de coche mayor que la movilidad a pie.

## 4. Ejes estratégicos, medidas y acciones. Objetivos (pag. 135)

### ALEGACIÓN 65

#### Modificar

- el gráfico de la pag. 135 y situar la promoción de la movilidad activa (pie y bici) en primer lugar
- el orden de presentación de los puntos en las páginas siguientes según la propia pirámide de movilidad sostenible

#### Justificación

En un documento que traza las líneas de trabajo para desarrollar un nuevo modelo de movilidad sostenible, debemos ser cuidadosos y reflejar, también en la exposición de los temas, el orden que establece la propia pirámide de sostenibilidad,

## Acción 2. Crear “corredores verdes” de transporte público de alta capacidad (pag. 140)

### ALEGACIÓN 66

#### Añadir (en negrita)

*“Así, el arco del eje Vallecas-Moratalaz-Ciudad Lineal no dispone de una conexión directa y rápida. Por ello, se contempla la implantación de una plataforma segregada para el autobús a lo largo de las principales vías de aproximadamente 30 km de longitud (Arturo Soria, Hnos. Institución Libre de Enseñanza, Fuente Carrantera, Avda. Pablo Neruda y Avda. Buenos Aires), tal y como ya propuso el anterior Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Ayuntamiento de Madrid” y el esquema funcional del Arco Este <https://cambiamo.net/project/esquema-funcional-arco-este-madrid/>*

#### Justificación

Es importante contar con los trabajos previos existentes a fin de adoptar las mejores soluciones. En el esquema funcional del Arco Este, además de proponer un nombre más apropiado al de M-35 que denota vía de alta capacidad para coches, trata las tres movilidades sostenibles: a pie, en bici y en transporte público lo que le convierte en un estudio muy interesante de cara a una reforma integral de las calles que componen ese Arco Este.

## Acción 24. Revisar la Instrucción de Diseño de la Vía Pública (pag. 161)

### ALEGACIÓN 67

#### Añadir (en negrita)

*“Evolución de los estudios de transporte exigidos a los nuevos desarrollos. Actualmente, los estudios están centrados en analizar la no superación de determinados niveles de saturación del viario. El presente Plan de Movilidad plantea enriquecer la Instrucción, por un lado, con nuevos criterios de evaluación del nivel de servicio en coche (demoras) y, por otro, incorporando indicadores de obligado cumplimiento por lo que se refiere a la movilidad peatonal, ciclista, VMP y transporte público. En definitiva, se plantea transformar la Instrucción actual, evolucionando del “estudio de tráfico/transporte” a un completo análisis de la movilidad generada por el nuevo desarrollo. Por ello deberá concretarse obligadamente la respuesta a esa nueva movilidad, desde el sistema completo, considerando todos los modos de transporte **estableciendo las adecuadas prioridades para los modos activos, peatonal y bicicleta, que garanticen un diseño de todos los elementos de las infraestructuras ciclistas y espacios de uso peatonal, tanto en los viarios como en las intersecciones, con seguridad, continuidad y protección climática.***

#### Justificación

Es importante tener claras las prioridades en un Plan de Movilidad Sostenible y que la configuración de una calle responda a la promoción de la movilidad sostenible

## 4.3.2 Desarrollo de un Plan Director de Movilidad Peatonal y Espacio Público

### ALEGACIÓN 68

#### Añadir (en negrita)

*Se dará continuidad, además, a los trabajos de ampliación y acondicionamiento de las esquinas entre calles con gran afluencia peatonal para ampliar su capacidad y su calidad estancial y **siempre considerando la vía ciclista existente o previsible***

#### Justificación

Aún estando de acuerdo en términos generales con las llamadas orejetas, debemos ser conscientes que al mismo tiempo que protegen un espacio fundamental para asegurar la visibilidad y sumar espacio peatonal, también perpetúa las bandas de aparcamiento existentes y pueden dificultar la implantación de una vía ciclista. Hoy en día son cada vez más las orejetas instaladas. Sería conveniente que la modificación de algunas de ellas por motivo de la construcción de una vía ciclista, no conllevara un retraso o su paralización por requerir un proyecto de obra.

Por otro lado es muy común que estos nuevos espacios se usen de aparcaderos de motos, desviándose de una de sus funciones principales: incrementar la calidad estancial.

## Fase 2: Requisitos funcionales de la Red (pag. 164)

### ALEGACIÓN 69

#### Sustituir

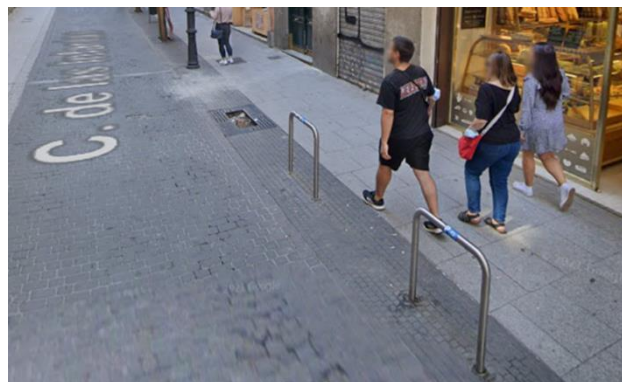
*“Anchos de acera útil amplios, limitando o impidiendo el aparcamiento de VMP, bicicletas o motocicletas. Ajuste de la ocupación de las aceras por terrazas y veladores”.*

#### Por

Anchos de acera útil amplios, limitando o impidiendo el aparcamiento de VMP o motocicletas y ofreciendo alternativas suficientes para asegurar el puerta a puerta de las bicicletas. Ajuste de la ocupación de las aceras por terrazas y veladores.

#### Justificación

No podemos asimilar la bicicleta a los VMP y menos a las motos. Como hemos dicho en diversas ocasiones, la bicicleta es el otro gran pilar de la movilidad activa sostenible y tenemos que garantizar el criterio de proximidad para no perder una de las mayores ventajas de utilizar la bicicleta: el desplazamiento puerta a puerta



## Acción 26. Zonas 0 emisiones, peatonalizaciones y otras actuaciones de mejora de la movilidad peatonal en la red local (pag. 166)

### ALEGACIÓN 70

#### Sustituir este párrafo

*“Zonas peatonales. Se trata de la zona de 0 emisiones más restrictiva. Una aplicación práctica es la reciente zona de 0 emisiones de Sol, avanzada con motivo de la pandemia del COVID 19”*

#### Por

Zonas peatonales. Se trata de la zona de 0 emisiones más restrictiva siempre garantizando la permeabilidad ciclista a través de distintas soluciones de acuerdo con el aforo y la prioridad peatonal. Una aplicación práctica es la reciente zona de 0 emisiones de Sol, avanzada con motivo de la pandemia del COVID 19. Calles peatonales actuales como Fuencarral, Carretas o Arenal, garantizarán su permeabilidad ciclista

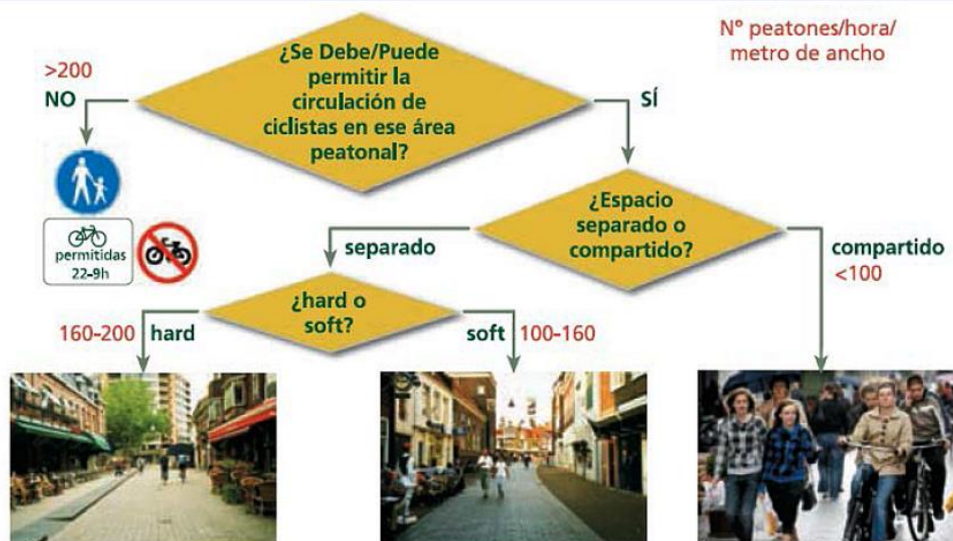
#### Justificación

Es importante que la movilidad activa (a pie y en bici) se beneficien y se complementen mutuamente ya que ambas comparten las mismas necesidades para su éxito: trazados cómodos, orográficamente favorables, directos, seguros, ambiente poco contaminado, comodidad, etc. Flaco favor haríamos a la bicicleta si para recorrer una distancia de A a B, tuviera que hacer un rodeo que duplique la distancia en recto o que tuviera que hacerlo entre coches. Tal es el caso de Fuencarral, Montera o Carretas, por ejemplo. Es un contrasentido desde el punto de vista de la sostenibilidad que calles donde entran vehículos motorizados para la carga y descarga, vehículos oficiales e incluso taxis, no lo puedan hacer las bicicletas.

Este mismo documento, en su página 170, por ejemplo, “Petonalizaciones en fines de semana y festivos” asocia acertadamente la movilidad peatonal y ciclista indicando su objetivo: *“facilitar la movilidad peatonal y ciclista, contribuyendo a conformar itinerarios peatonales”*

La convivencia peatonal-ciclista es una práctica generalizada en muchas ciudades y aparece reflejada tanto en nuestro Plan Director de Movilidad Ciclista como en el Manual de Infraestructura Ciclista.

Figura 70. Convivencia bici – peatones en zonas o calles peatonales



Fuente: Pro-bici, Guía de la movilidad ciclista, IDEA 2010

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 diferente 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).

La posibilidad de coex

### 4.3.3 Desarrollo del Plan Director de Movilidad Ciclista (pag. 171)

#### b) justificación

#### ALEGACIÓN 71

##### Suprimir

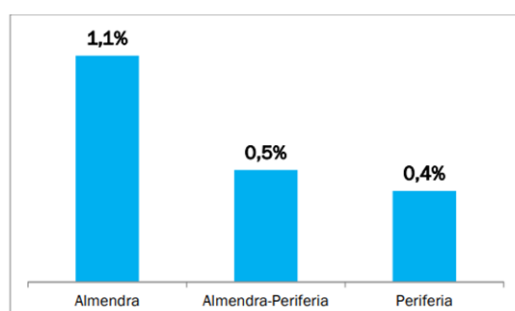
[...] “Además, su desarrollo va parejo con la habilitación de un camino de la bici aceptable”

##### Justificación

Sencillamente no es cierto. En ningún caso la extensión de Bicimad ha ido acompañada de un camino aceptable para la bici o la ampliación de la Red Ciclista. Esto, precisamente es una reivindicación de Pedalibre nunca escuchada. No se puede consentir la actual “red de ciclocarriles” como un camino aceptable a la bicicleta, por mucho que el Plan Director las califique de “vías acondicionadas”. La realidad se impone al deseo cuando el efecto de pintar un 30 y una bici es nulo para asegurar la exclusividad de uso ciclista, la contención de la velocidad de los motorizados o la reducción de los índices de estrés, congestión y contaminación.

#### ALEGACIÓN 72

**Rectificar el cuadro** ya que el porcentaje en la almendra no es 1,1 sino 0,9 (ver alegación a la pag. 43 PMS 360: 2.1.2 – Movilidad y territorio)



**Ilustración 129. Participación del uso de la bicicleta por ámbito.**  
Fuente: EDM 2018

## ALEGACIÓN 73

### Sustituir

*“Antes del 2030 se culminará la puesta en servicio de todos los itinerarios ciclistas previstos en el Plan Director de Movilidad Ciclista. El Plan propone crear unos 430 km de nuevos itinerarios ciclistas. Entre 2016 y 2020 se han realizado 36 km de carriles-bici y 146 de ciclo carriles, por lo que quedarían unos 250 km por ejecutar.”*

### Por

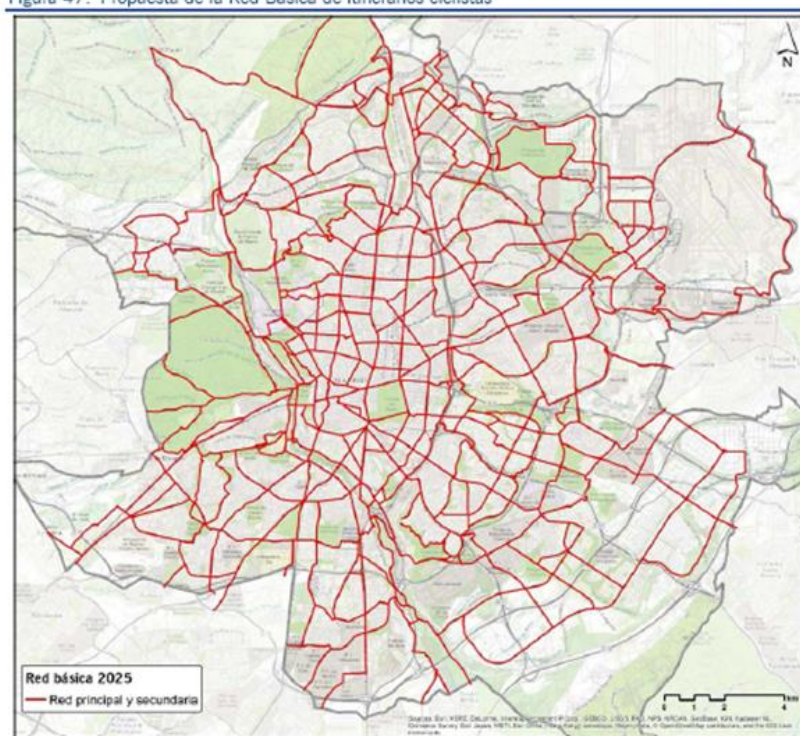
Antes del 2025 se culminará la puesta en servicio de todos los itinerarios ciclistas previstos en el Plan Director de Movilidad Ciclista. El Plan propone crear unos 430 km de nuevos itinerarios ciclistas en un horizonte de 8 años (2017-2025). Entre 2016 y 2020 se han realizado 36 km de carriles-bici, por lo que quedarían unos 394 km por ejecutar.

### Justificación

La red ciclista que plantea el Plan Director es de 570 km y es para 2025. Como ya comentamos, en una alegación anterior, esta red está apoyada sobre ejes principales. Para asegurar su idoneidad y que cualquier tipo de usuario se sienta atraído a utilizarla, la red se basará en carriles bici exclusivos y seguros (protegidos), tal y como dice el mismo Plan Director (Pag. 53 PDMCM) y no pocas declaraciones de personas relevantes en el desarrollo de la bicicleta. Por ejemplo, de Jesús Freire (Policy Assistant EuroVelo and Cycling Tourism de European Cycling Federation): *“Basándonos en la experiencia de ciudades donde el uso de la bicicleta alcanza niveles importantes (no solo en Holanda sino también en nuestro entorno), la existencia de una red integral de carriles bicis (preferiblemente segregados) es una de las claves”*.

Incluir los ciclocarriles como parte de la Red Ciclista es una estratagema intolerable y un fraude. Además, el sistema DUAL del propio Plan Director, haría que duplicáramos los kilómetros y no el número de itinerarios ciclistas.

Figura 47: Propuesta de la Red Básica de itinerarios ciclistas



## ALEGACIÓN 74

### Suprimir el cuadro

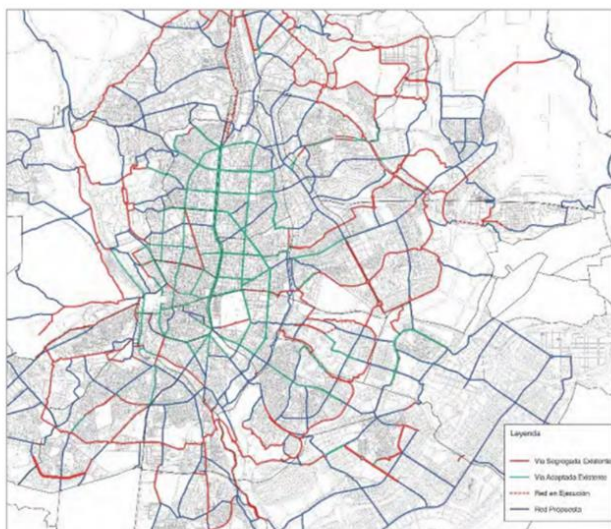


Ilustración 130. Red ciclista del Plan Director de Movilidad Ciclista. Fuente: Ayuntamiento de Madrid

### Justificación

Es absolutamente inaceptable llamar “*vía aceptable existente*” cuando hablamos de ciclocarril y máxime cuando se trata de ejes tan hostiles para la bicicleta como Bravo Murillo, Castellana, Ciudad de Barcelona, y tantos otros ¿de verdad este Plan considera aceptable transitar en bici por estas calles? ¿Dónde queda el objetivo principal del PDMCM, que recuerda el presente PMS 360 en su pág. 171: “*Hacer más atractivo el uso de la bicicleta a segmentos de población que utilizan menos este modo de transporte como mujeres y personas mayores mediante una red segura*”

## Acción 33. Aumentar el número de aparcamientos ciclistas (pag. 174)

## ALEGACIÓN 75

### Añadir (en negrita)

*Incrementar la dotación de aparca-bicis en edificaciones y en los entornos residenciales, así como en los aparcamientos públicos de titularidad y gestión municipal o privada.*

### Justificación

Existen viviendas que no disponen de espacio para crear bicicleteros. En su lugar se pueden instalar en las calles aparcabicis tipo bicibox, muy extendidos en muchas ciudades europeas, que aportan la necesaria seguridad.



## ALEGACIÓN 76

### Sustituir:

*“Priorizar la instalación de aparcamientos para bicicletas en las puertas de los Institutos de Enseñanza Secundaria”*

### Por:

Priorizar la instalación de aparcamientos para bicicletas en las puertas de entrada y en el interior de los Institutos de Enseñanza Secundaria, Primaria y Educación Infantil, tanto

### Justificación

En los centros educativos, se debe habilitar espacio para el estacionamiento de bicicletas tanto en el interior de los recintos para el alumnado y profesorado como en el exterior para los padres, madres u otras personas que esporádicamente van de visita al centro educativo (Manual de Aparcamientos de Bicicletas – IDEA)

## Acción 35. Aplicar el manual para el diseño de las vías ciclistas (pag. 177)

## ALEGACIÓN 77

### Añadir (en negrita)

*Así, los nuevos carriles que se proyecten se adecuarán a esta guía y al objetivo principal del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid: el de la **EQUIDAD CICLISTA**, entendida como la promoción de la movilidad ciclista para el conjunto de la ciudadanía, atendiendo las necesidades de todos.*

### Justificación

No por aparecer una determinada tipología en el Manual de Infraestructura Ciclista, ya se puede aplicar en cualquier situación. Para elegir, debemos tener en cuenta si ésta ofrece todo lo necesario, en términos de seguridad, comodidad y eficacia, para que sea utilizada por cualquier usuario (menores, mayores, mujeres, con capacidades diversas, etc.)

## Acción 36. Crear una línea de ayudas para la compra de la bicicleta convencional, eléctrica y el patinete eléctrico (pag. 177)

## ALEGACIÓN 78

### Sustituir:

*Acción 36. Crear una línea de ayudas para la compra de la bicicleta convencional, eléctrica y el patinete eléctrico*

*La cuantía de las ayudas a la compra variará dependiendo del tipo de vehículo, y no podrá superar en ningún caso el 50% del precio de venta*

- *Patinetes eléctricos: hasta 150 euros de ayuda.*
- *Bicicletas eléctricas: hasta 600 euros de ayuda.*
- *Ciclomotores eléctricos: hasta 700 euros de ayuda.*
- *Motocicletas eléctricas: hasta 1000 euros de ayuda.*

#### Por:

Acción 36. Crear una línea de ayudas para la compra y reparación y/o mantenimiento de la bicicleta convencional y eléctrica

La cuantía de las ayudas a la compra variará dependiendo del tipo de vehículo, y no podrá superar en ningún caso el 50% precio de venta

- Bicicletas convencionales: hasta 150 euros de ayuda
- Bicicletas eléctricas: hasta 600 euros de ayuda.

La ayuda a la reparación se hará a través de un bono de 50 euros por bicicleta que será abonado directamente por la administración al taller. Cada beneficiario podrá solicitar una ayuda para un máximo de una bicicleta

#### Justificación

Esta acción se enmarca dentro del punto 4.3.3 Desarrollo del Plan Director de Movilidad Ciclista por lo que no tiene ningún sentido incorporar las motos ni los VMP. Recordamos una vez más la prioridad de ayudar a la bicicleta (movilidad activa) y asegurar un total de ayuda proporcionalmente mayor, frente a la movilidad pasiva (VMP, motos,...)

Siguiendo el plan francés, incorporar un abono del coste de la reparación y/o mantenimiento de la bicicleta ayuda a recuperar bicicletas que actualmente no se encuentran en buen estado para ser utilizadas. Como hemos dicho anteriormente, el 72% de los hogares tiene al menos una bicicleta y la media de bicis en el hogar es de 2,6 (Barómetro bicicleta 2019). Esto supone un número muy importante de bicicletas que no están siendo utilizadas y que por una cantidad modesta podemos revisarlas, ponerlas a punto y recuperarlas para la circulación. Esta experiencia se está poniendo en marcha en Navarra, País Vasco, etc.

Esta ayuda reactivaría también el comercio local de reparación de bicicletas.

### 4.4.1 Ampliación del Programa de Aparcamientos Residenciales (PAR) y Mixtos (pag. 179)

#### ALEGACIÓN 79

#### Suprimir el punto

#### Justificación

El menor uso del coche, objetivo declarado del presente Plan de Movilidad Sostenible, debe venir acompañado por una menor infraestructura para el coche con el fin de reducir su número en la ciudad de Madrid. Ampliar el número de aparcamientos va en sentido contrario, toda vez que este mismo

documento ha indicado en la parte de diagnóstico (pag. 97) los 1,6 millones de plazas registradas fuera de la calzada que podrían dar servicio a toda la demanda residencial de Madrid.

Es un completo contrasentido indicar como objetivo de la ampliación del programa de aparcamientos la disminución del uso del coche

## 4.5.2 Plan de ampliación de aparcamientos en calzada para motocicletas y vehículos de movilidad compartida (pag. 187)

### ALEGACIÓN 80

#### Sustituir en los objetivos

Evitar el estacionamiento de motocicletas, bicicletas y VMP sobre la acera

#### Por

Evitar el estacionamiento de motocicletas y VMP sobre la acera y regular el de las bicicletas

#### Incluir en los objetivos

Mayor protección para los aparcamientos en calzada para las bicicletas

#### Justificación

Volvemos a insistir entre la diferencia de movilidad pasiva (VMP y motocicletas) y activa (a pie y en bici). Esta última tiene que ser especialmente promovida y, aunque la solución del aparcamiento de bicicletas debe hacerse la mayor parte a costa de la calzada, no podemos descartar radicalmente el uso de la acera. Debemos conciliar el criterio de proximidad que debe cumplir el desarrollo ciclista (puerta a puerta) con no interrumpir el tránsito peatonal. Para ello emplearemos diferentes sistemas de anclaje que se ajusten al espacio existente ya sea en calzada (preferible) o en la acera. Por ejemplo, el espacio de acera que existe detrás de un alcorque o de las señales no es empleado para el tránsito peatonal.

En ese espacio puede instalarse horquillas, diseñar aparcabicicletas con una doble función: aparcar bicis, proteger los árboles o emplear el mobiliario urbano existente.





Por otro lado, es una realidad lo poco robusto del sistema de protección que se emplea en los aparcabicicletas en la calzada.. Cabe fortalecerlo para que los impactos de los coches en la maniobra de aparcamiento, no deteriore la instalación y proteja adecuadamente a las bicicletas.



### 4.5.3 Plan de aparcamientos intermodales (pag. 190 a 193)

#### ALEGACIÓN 81

##### Alegación a la totalidad

##### Justificación

##### Alegación a la totalidad, no se deben construir más aparcamientos para coches

##### Justificación

En este punto el PMS 360 define el objetivo de reducir el número de vehículos que entran a la ciudad, pero plantea aparcamientos ya dentro de la ciudad de Madrid. Además, asume un paradigma completamente erróneo al afirmar que “los aparcamientos de disuasión, tanto en origen (vinculados a las estaciones de tren de los municipios metropolitanos) como en itinerario (en las puertas de la ciudad de Madrid), se convierten en infraestructuras imprescindibles pues incrementan la cobertura espacial del transporte público y facilitan los desplazamientos sostenibles a los usuarios que no disponen de un servicio colectivo de transporte de alta frecuencia próximo a su domicilio.

Toda inversión en infraestructura para el coche aumenta su uso y disminuye el reparto modal de los modos de movilidad sostenible (a pie, bici, transporte público). Numerosos estudios en España, Europa y el resto del mundo, llegan a conclusiones similares que han generado un consenso absoluto en el ámbito académico sobre el efecto de la implementación de más infraestructuras de transporte destinadas al coche, bien sean aparcamientos, nuevas vías o aumento de capacidad de las existentes: aumentan el uso del coche.

Estudios como “Study on demand and characteristics of parking system in urban areas: A review” ([Janak Parmara, Pritikana Dasb, Sanjaykumar M.Davea, Journal of Traffic and Transportation Engineering, February 2020](#)) han concluido que:

- “Aumentar la oferta de aparcamiento no resuelve los problemas de aparcamiento”.
- “La reducción del tráfico de coches se puede conseguir a través de restricciones de aparcamiento”
- “En general, para reducir el uso del coche en zonas urbanas dos elementos clave son la reducción de plazas de aparcamiento y la mejora del transporte público”.

En cuanto a la afirmación de que la oferta de aparcamiento es insuficiente, hay que considerar que cualquier posible estudio que cuantifique una demanda de estacionamientos lo estará haciendo sobre la falsa premisa de que la demanda de plazas de aparcamiento de coches es un valor cuantificable absoluto, cuando en realidad la demanda de movilidad en los distintos modos de transporte tiene un carácter elástico que es moldeable a través de las políticas públicas y las infraestructuras que dichas políticas implementan para satisfacer las necesidades de movilidad de la ciudadanía.

Así, la pregunta no es cuál es la demanda actual insatisfecha de aparcamientos para coches en la zona, bien sea para residentes, de rotación o car sharing, sino cómo hemos de planificar las infraestructuras de movilidad para reducir el uso actual del coche en la ciudad, de manera que podamos cumplir con los objetivos de sostenibilidad del transporte y favorezcamos la redistribución del uso del espacio viario para favorecer la movilidad activa a pie y en bici, el transporte público y los usos estanciales y recreativos de nuestras calles por parte de los ciudadanos.

Todas las estrategias de desarrollo sostenible relativas a la movilidad a nivel mundial (ONU; OMS), europeo (UE), nacional (estrategias estatales) y local (del municipio de Madrid) coinciden en que hay que parar y revertir el incremento del uso del coche en términos de reparto modal y aumentar el de los modos de movilidad activa y transporte público.

Hoy día según datos del ayuntamiento el 47% de la contaminación atmosférica de la ciudad es generada por el tráfico vehicular. La ciudad no conseguirá reducir la contaminación para alcanzar los límites legales que lleva incumpliendo durante más de diez años (tanto de gases como de partículas) si construimos más aparcamientos que generan un mayor uso del coche.

## 4.7 Promover el cambio tecnológico y la optimización de la DUM (pag. 206)

### ALEGACIÓN 82

#### Añadir tras el primer párrafo

El desarrollo de la ciclogística contribuye de modo muy importante a un menor impacto ambiental por el reparto de mercancías, menor ocupación del espacio público empleado y una mayor eficiencia (mejor relación de la energía consumida con la distancia recorrida) en el transporte

#### Justificación

En el contexto que dibuja el presente Plan de Movilidad Sostenible, no cabe prescindir del reparto de mercancías en bicicleta y la creación de plataformas logísticas.

## Acción 66. Incentivos para el cambio de Tecnología de los vehículos privados (vehículos comerciales) (pag.207)

### ALEGACIÓN 83

Incluir dentro de las ayudas a las bicicletas de carga

## 4.7.2 Optimización y mejora de la DUM (Pag. 208)

### ALEGACIÓN 84

Contemplar el desarrollo de la ciclogística en todas las acciones descritas

## Acción 82. Adaptar la regulación semafórica a la priorización de los modos más sostenibles y accesibles (pag. 219)

### ALEGACIÓN 85

Añadir (en negrita)

*Regulaciones específicas para las bicicletas que eleven la seguridad de usuarios del espacio público al tiempo que se priorizará la circulación ciclista a fin de conseguir la máxima eficiencia y competitividad en el desplazamiento.*

### Justificación

Para que la movilidad ciclista crezca y se consolide, debe asegurar la comodidad y la eficacia en los desplazamientos. No olvidemos que la bicicleta se debe presentar como un medio utilitario competitivo para satisfacer los traslados diarios: al centro de estudios, al trabajo, centros de ocio, polideportivos, etc.

## 4.8.3 Optimización de la movilidad laboral: teletrabajo, coche compartido y otras medidas de movilidad sostenible (Pag. 224)

### ALEGACIÓN 86

Añadir al objetivo núm. 13 (en negrita)

- Fomentar los desplazamientos a pie, en bicicleta y la utilización del transporte público.

### ALEGACIÓN 87

Añadir en el apartado b) Justificación

La ley 2/2011, de Economía Sostenible enuncia que las administraciones competentes fomentarán el desarrollo de planes de transporte al trabajo en empresas, podrán impulsar la adopción de planes

mancomunados para grupos de empresas que compartan una misma área y favorecerán la designación de un gestor de movilidad en empresas de más de 400 empleados a fin de facilitar la aplicación del plan

Según la guía del IDAE, un plan de transporte al trabajo (PTT): “consiste, esencialmente, en la realización de un conjunto de medidas elaboradas mediante un proceso participativo y ejecutadas por la dirección del centro de trabajo. Dichas medidas tiene por objeto racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad, tanto de sus propios empleados como de clientes, proveedores y visitantes”

<https://www.movilidad-idae.es/destacados/experiencias-en-movilidad-al-trabajo>

### Justificación

Sorprende como un Plan de Movilidad Sostenible obvie el fomento de la caminata y la bicicleta en un apartado dedicado a la movilidad laboral e ignore los Planes de Transporte al Trabajo como herramienta participativa para promover el cambio modal a modos de desplazamientos sostenibles.

## Acción 91. Promover un acuerdo de colaboración con las empresas para la realización de Planes de Transporte al Trabajo que impulse el teletrabajo y otras medidas de movilidad sostenible (Pag. 226)

### ALEGACIÓN 88

#### Sustituir este punto

*“Habilitar un espacio de aparcamiento interior para bicicletas y otras medidas de fomento de uso de la bicicleta”.*

#### Por

Medidas de fomento del uso de la bicicleta como la creación de aparcabicis, incentivos económicos o de reducción de horario, cursos de formación, puntos de recarga de bici eléctrica, información y creación de itinerarios ciclistas seguros, etc.

### Justificación

Simplificar la promoción de la bici a la creación de aparcabicis es muy pobre dada la gran variedad de acciones que, a nivel empresarial y en un marco de un Plan de Movilidad al Trabajo, puede hacerse.

## Acción 92. Apoyar técnicamente, desde el Ayuntamiento, a las empresas en la realización y ejecución de los planes de transporte (pag. 227)

### ALEGACIÓN 89

#### Añadir (en negrita)

*La Administración Municipal puede jugar un papel ejemplarizante, con un plan municipal **para la promoción de la movilidad sostenible y el apoyo al teletrabajo de los funcionarios y empleados públicos.***

## Justificación

La promoción de la movilidad sostenible siempre tiene que estar presente en los planes de transporte.

### 4.9.1 Reducir la máxima velocidad de circulación (Pag. 232)

#### ALEGACIÓN 90

##### Añadir (en negrita)

*“Enmarcado el Plan en la visión 0, la reducción de la velocidad se convierte en un elemento fundamental para disminuir los accidentes y su gravedad”* **Según distintos estudios, a 20 km/h, el 4% de los atropellos son mortales; este porcentaje se eleva al 9%, a 30; y a un 25%, a los 40. A 50 km/h, el porcentaje de perder la vida es de un 83% y a 60 es casi del 100%.**

#### ALEGACIÓN 91

##### Eliminar

*“Por debajo de los 30 km/hora la probabilidad de fallecer por un atropello es muy reducida”*

## Justificación

El Instituto sobre investigación sobre vehículos Centro Zaragoza, indica que una velocidad elevada no solo aumenta el número de accidentes sino que también hace que estos sean más graves. Si se tiene en cuenta que la energía cinética que lleva un vehículo, cuando atropella a un peatón (o ciclista), se transforma en energía potencial aplicada a las distintas partes de este; y que esta es directamente proporcional a la masa del vehículo y al cuadrado de la velocidad, se puede comprobar que la velocidad influye más que el peso del vehículo en la gravedad de las lesiones del atropellado. Los datos expresados en la alegación fueron difundidos por este centro.

Es importante señalarlos ya que hablar de generalidades de que por debajo de los 30Km/h la probabilidad de fallecer es muy reducido, denota autocomplacencia y una justificación para tomar esa velocidad como “mágica” y no otra menor. Desde aquí recordamos de nuevo, que la velocidad media de un ciclista en ámbito urbano es de 14-15 km/h (inferior sensiblemente a la de los VMP y motos) y se reduce significativamente en tramos de subida. Las consecuencias de un atropello a un ciclista son similares a las de un peatón por lo que el diseño de las políticas de seguridad tendrán en cuenta este mismo grado de vulnerabilidad, sin que afecte a la eficacia de la movilidad ciclista.

## Acción 96. Implantar en las vías locales los elementos de calmado de tráfico necesarios para hacer efectiva la limitación de velocidad a 20-30 km/hora (Pag. 232)

### ALEGACIÓN 92

#### Añadir (en negrita)

■ **“Cambio de los sentidos de circulación para evitar itinerarios de continuidad”, excepto la circulación de bicicletas que mantendrán el doble sentido.**

#### Justificación

La circulación “a contramano” de las bicicletas es una característica básica en la promoción de la bicicleta y es masivamente usada en ciudades con cierto grado de desarrollo ciclista. El hecho de que una calle de sentido único para los coches pueda usarse de doble sentido para las bicis es, en sí mismo, aparte de una ventaja para las bicis y un aliciente para usarlas, una medida de templado del tráfico. La propia ordenanza de movilidad de Madrid ya contempla este aspecto en calles con plataforma única limitadas a 20 y en aquellas otras que específicamente se indiquen



## Acción 97. Extender los carriles multimodales a todas las vías con más de un carril de circulación por sentido (pag. 233)

### ALEGACIÓN 93

#### Eliminar el término “carriles multimodales”

### ALEGACIÓN 94

#### Eliminar el logo de la bicicleta en el diseño de esos carriles

### ALEGACIÓN 95

#### Dejar tan solo la limitación 30 y llamarlos carriles 30

#### Justificación 93, 94 y 95

Todos los carriles son multimodales y cada vehículo empleará unos y otros dependiendo de su trayectoria y maniobra. El logo de la bicicleta en uno de ellos da lugar a error en tanto que cabe una interpretación de exclusividad que no existe, así como también sensación de obligatoriedad frente a otros carriles, lo que dificulta el empleo del resto de la calzada y las maniobras necesarias para una determinada trayectoria.

Además, el presente Plan de Movilidad Sostenible, perversamente presenta estos carriles “multimodales o ciclocarriles” como parte de una Red Ciclista, en sustitución de unos verdaderos carriles bici. La

desinformación y confusión de las personas, en especial, las de fuera de Madrid, que ven reflejados en la Guía Ciclista estos carriles, es muy elevada.

### 4.9.3 Aumento del control de la disciplina viaria con tecnología y campañas (Pag. 236)

#### ALEGACIÓN 96

##### Añadir (en negrita)

*“Intensificación de la disuasión con grúa, especialmente fuera de la M-30. Se controlarán, especialmente, los siguientes espacios:*

- *Recorridos y paradas de la EMT*
- *Paradas de taxi*
- *Reservas Personas Movilidad Reducida*
- *Entornos zonas comerciales*
- *Entornos grandes zonas hospitalarias y escolares”*
- **Vías ciclistas**

##### Justificación

El grado de ocupación indebida de las vías ciclistas es muy intensa en aquellas que no tienen protección y se sitúan a la izquierda de la banda de aparcamiento. En ellas aparcen coches en segunda fila, carga y descarga, etc, e incluso las motos circulan por ellas. Es importante cuidar que las vías ciclistas no estén bloqueadas y que cuando hay una obra que las afecta, diseñar una alternativa segura y protegida, tal y como establece la propia ordenanza de movilidad de Madrid.



### Acción 108. Protección y vigilancia de la red arterial desarrollada en la capital para la movilidad segura de medios de transporte sostenible (bicicletas y V. M. P.) (Pag. 242)

#### ALEGACIÓN 97

##### Suprimir:

*“Las bicicletas, si bien la norma les faculta para el uso de toda la red de calles de nuestra capital de forma compartida con el resto de los vehículos, disponen de una red arterial específica que surge precisamente para proporcionar un espacio que reduzca el riesgo de sufrir un accidente y la virulencia del mismo en el supuesto de producirse. Se trata fundamentalmente de la red de carriles multimodales, donde se establece un límite general de velocidad a 30 km/h.”*

##### Justificación

Como ya hemos señalado en diversas ocasiones, esa red de “carriles multimodales” es un fraude ya que estos carriles se comportan como cualquier otro y no ofrece ninguna seguridad extra a los ciclistas. El incumplimiento de la velocidad de los motorizados es sistemático y el ciclista se ve expuesto a las

mismas velocidades que cualquier otro carril. Es más, su existencia da lugar a confusión ya que estos carriles dan a entender una seguridad y exclusividad inexistente

## ALEGACIÓN 98

### Suprimir

*“Tras la modificación operada en la Ordenanza de Movilidad Sostenible, se faculta a estos vehículos para su integración con el resto de los vehículos para el uso de parte de la red básica, al establecer en el art. 177 apartado j), que podrán circular por la calzada de los carriles multimodales con velocidad limitada a treinta kilómetros por hora, de forma condicionada a que en la circulación se emplee un casco homologado o certificado para proteger la cabeza”.*

### Justificación.

Sencillamente no es cierto. Las bicicletas tienen legitimidad a usar estos carriles desde antes de la última ordenanza de movilidad y la obligatoriedad en el uso del casco, tan solo es aplicable a los ciclistas menores de 18 años

## ALEGACIÓN 99 - comentario

### Sobre el siguiente párrafo

*“Se trata en ambos casos de un uso compartido en vías con un límite de velocidad genérico de 30 km/h, donde claramente el usuario de bicicleta y de VMP se encuentra en una situación de alta vulnerabilidad y que precisa de una especial protección. Es por ello que debe constituirse en un objetivo expreso garantizar el cumplimiento de las normas, especialmente de la velocidad, en estos espacios. Tratándose de carriles en gran medida adosados a plataformas reservadas (Carril Bus) o ubicados en calles sin bandas de estacionamiento, adquiere gran protagonismo la activación de campañas de prevención de velocidad mediante el uso de cinemómetros portátiles”.*

### Comentario

El cumplimiento de los límites de velocidad no puede basarse en exclusiva en las campañas o a la imposición de multas. De todos es sabida la relación que existe entre velocidad y espacio. Si no reducimos el espacio disponible y no empleamos elementos físicos reductores de velocidad, alteramos el trazado recto de los carriles, etc., las campañas y las multas por sí solas, nunca resolverán el problema. Más vale que la financiación destinada a esta acción se empleara a incrementar la dotación económica de carriles bici protegidos.

## 4.10.1 Reforzar la educación sobre la movilidad sostenible y segura entre niños y jóvenes (Pag. 248)

## ALEGACIÓN 100 - comentario

### Comentario

De poco valen los programas de concienciación si hay una divergencia entre lo que se imparte y la realidad misma. Por ejemplo la contradicción existente entre presentar la movilidad sostenible como la más responsable, adecuada y justa mientras se produce congestión de coches en los entornos escolares que ponen en serio riesgo la seguridad, sobre todo, de los más pequeños. Igual sucede con intentar concienciar usar en bici en los desplazamientos escolares. Cuando las calles que rodean el centro educativo, más que calles son autovías, y la seguridad de venir en bicicleta queda en entredicho,

ninguna familia va a dejar a sus hijos utilizar la bicicleta o ir andando solos por mucha campaña de concienciación que haya. Por tanto, es el propio diseño de ciudad y la infraestructura lo que va a decidir el modo en que una familia va a desplazarse en este caso, al colegio o instituto. Si hay aceras anchas, carriles bici de calidad y un control efectivo de la intensidad y velocidad de los coches, aumentaremos las probabilidades de que el alumnado vaya andando o en bici autónomamente. Casi merece más la pena destinar financiación de este programa a mejorar aceras y construir carriles bici.

## **Acción 113. Extender el proyecto STARS al resto de centros educativos de Madrid (Pag. 249)**

### **ALEGACIÓN 101**

#### **Añadir (en negrita)**

*“El Plan contempla la expansión de este proyecto al mayor número de centros educativos de Madrid, mejorando, en el período de vigencia del plan, los itinerarios peatonales **y ciclistas** de todos los centros educativos del municipio.”*

#### **Justificación**

Tan solo recordamos que el objetivo del programa Stars no solo es el fomento de la movilidad a pie sino también la ciclista.

## **Acción 115. Realizar campañas de comunicación para promover los modos de transporte sostenible: pie y transporte público (Pag. 252)**

### **ALEGACIÓN 102**

#### **Añadir la movilidad ciclista**

#### **Justificación**

Entendemos que es un olvido. No puede entenderse la movilidad sostenible sin la bicicleta. Ella, junto con los desplazamientos a pie, es parte fundamental de la movilidad activa.

## **Acción 117. Realizar campañas de educación y formación en movilidad ciclista (Pag. 253)**

### **ALEGACIÓN 103**

#### **Añadir (en negrita)**

*La bicicleta, como medio de transporte urbano, **es y** se percibe como un modo de transporte de riesgo lo que dificulta la expansión de su uso.*

## Justificación

Actualmente, circular en bici por Madrid es arriesgado. Muchas de las tipologías empleadas exponen al ciclista a una situación de claro riesgo: ciclocarriles en Avdas. principales, entre medias de carriles bus y carriles convencionales, carriles bici entre medias de carriles convencionales, sin continuidad y sin atender la orografía existente, etc. Velocidad descontrolada de los motorizados, hostigamiento de los conductores y un elevado grado de indisciplina en la ocupación de la vía. En este contexto nos estaríamos engañando si no reconocemos la adversidad de Madrid con la bici. Resultado de todo ello no solo es la percepción de inseguridad sino también la inseguridad en sí. El bajísimo uso de la bici da prueba de ello

## 5.3 Impacto sobre los niveles de congestión (pag. 260)

### ALEGACIÓN 104

#### Eliminar

*“Por lo que se refiere a la velocidad media, ésta se elevaría a los 50 km/hora en 2025 y cerca de los 55 en 2030”*

#### Justificación

No parece muy sensato presentar como un logro una velocidad media de más de 30 km/h cuando su superación es causa de accidentes con resultado de muerte y/o graves lesiones.

## 1/ Impacto (Pag. 263)

### ALEGACIÓN 105

**Modificar el cuadro, según el área de influencia de la bicicleta: desplazamientos de entre 1-2 y 8-10 km**

Objetivo	Indicador	Valor (2030)
Movilidad segura	Víctimas mortales	-50%
	Víctimas graves	-50%
Movilidad saludable	Estación calidad del aire con superaciones	0
	Desplazamientos < 2 km a pie o en bici	85%
Movilidad sostenible	Reducción emisiones CO2 coches	-65%
	Vehículos eléctricos del parque circulante	20%
Movilidad Eficiente (Smart)	% desplazamientos < 2 km	60%
	Reducción tiempo en transporte público	-32,5%
	Nivel de servicio movilidad de vehículos	= día laborable agosto

**Ilustración 155. Cuantificación de los objetivos del Plan. Fuente: elaboración propia**

## Justificación

Como ya hemos apuntado en repetidas ocasiones la movilidad a pie y en bicicleta con compatibles en lo que se refiere a su área de influencia. Así el radio de captación de la movilidad a pie estaría entre 1 y 2 km y el de la bici a partir de esa distancia hasta 8 o 10 km. Si la bicicleta es con asistencia, el radio se amplía considerablemente. Por tanto, el cuadro debe modificarse y aparecer como desplazamiento saludable todo aquel que esté entre 2 y 10 km susceptible de hacerse en bici.

## Pag. 264

### ALEGACIÓN 106

**Ordenar los diferentes epígrafes de acuerdo con la pirámide de movilidad sostenible, situando la movilidad activa (a pie y en bici) en primer lugar.**

## 3. Promover la movilidad activa (pie, bici) (pag. 266)

### ALEGACIÓN 107

**Modificar el cuadro correspondiente a la acción 32**

32	Completar la red ciclista	Medio Ambiente y Movilidad	Km Nuevos itinerarios ciclistas	35	250	NI	50	2022-2030
----	---------------------------	----------------------------	---------------------------------	----	-----	----	----	-----------

**Cambiar el objetivo 2030 a objetivo 2025; el número de kilómetros: de 250 a 394; la cantidad asignada: de 50M a 80M y el concepto: de NI a SM**

## Justificación

De acuerdo con la alegación que hemos presentado al Desarrollo del Plan Director de Movilidad Ciclista (pag. 171), es un despropósito y una burla contar con una supuesta “red de ciclocarriles” para completar la Red Básica Ciclista propuesta en el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid. Esta red ciclista consta de 570 km ejecutables para 2025. Si restamos lo que hay hecho quedan 394 km. El plazo de 2025 es por coherencia al plazo que marca el mismo Plan Director. Si el PMS 360 quiere marcar un objetivo a 2030, debería sumar más kilómetros de carriles bici pero en ningún caso debe aplazar lo que ya está comprometido para 2025. Así, los 80M propuestos (parte proporcional) son para ejecutar los 394 km de carriles bici antes de 2025. A partir de esta fecha sumamos más kilómetros de carriles bici y más financiación.

Entendemos que la financiación de la Red Ciclista debe correr a cargo de los presupuestos municipales SM - *Recursos propios de que dispone el Ayuntamiento para la gestión de la movilidad (EMT, Agentes de la Movilidad, Policía Local, Servicio de Planificación, etc.) y que se orientarán para la ejecución del Plan.* Los carriles bus, por ejemplo, tienen esta financiación. En cambio, los NI, se trata de *partidas específicas no contempladas en el gasto corriente del Ayuntamiento y están condicionadas a la obtención de fondos de origen comunitario, estatal o, en su caso, autonómico que se destinen a acciones en el municipio de Madrid.* Es decir, no están aseguradas.

La promoción de la movilidad sostenible no puede condicionarse a la financiación externa. Debe ser una política prioritaria del Ayuntamiento de Madrid

## ALEGACIÓN 108

### Modificar el número de acción 36

Eliminar de esta acción el patinete eléctrico (puede formar parte de otra ayuda), los ciclomotores y motocicletas e incorporar las ayudas a la reparación de bicicletas según la alegación a la pág. 177 - Acción 36. Crear una línea de ayudas para la compra de la bicicleta convencional, eléctrica y el patinete eléctrico.

36	Crear una línea de ayudas para la compra de la bicicleta convencional, eléctrica y el patinete eléctrico	Medio Ambiente y Movilidad	Vehículos micromovilidad subvencionados	4.000		NI	2	2022-2025
----	--	----------------------------	---	-------	--	----	---	-----------

## 7. Promover el cambio tecnológico y la optimización de la DUM (Pag. 269)

### ALEGACIÓN 109

Incorporar una acción más relativa al desarrollo de la ciclogística y la plataforma logística

## 9. Avanzar hacia una movilidad segura (pag. 271)

### ALEGACIÓN 110

Sustituir el término carril multimodal por carril 30 – Acción 97.

97	Extender los carriles multimodales a todas las vías con más de un carril de circulación por sentido	Medio Ambiente y Movilidad	Km carril multimodal		720	SM		2022-2030
----	---	----------------------------	----------------------	--	-----	----	--	-----------

#### Justificación:

Ver alegación a la pág. 233

### ALEGACIÓN 111

Sustituir el enunciado de “conducción ciclista por calzada” a por cursos de conducción ciclista. Acción 108

108	Promover cursos gratuitos de “Conducción ciclista por calzada”.	Portavoz, Seguridad y Emergencias	Aumento alumnos (ciclistas)		25%	SM		2022-2030
-----	---	-----------------------------------	-----------------------------	--	-----	----	--	-----------

#### Justificación

Circular en bicicleta engloba un uso diverso del espacio. En la mayor parte de los viajes en bici se combinan diferentes tipologías; calzada ordinaria, carriles bici, carriles bus-bici, carriles “a contramano”, espacios de convivencia peatón-bici, pistas bici, ciclocalles, etc. Reducir la impartición de un curso a una sola parte como es la calzada sesga enormemente la formación del futuro ciclista haciendo sus desplazamientos en bici más ineficientes e inseguros.

Marzo 2022