

RESPUESTA DE PEDALIBRE

A LA CONSULTA PREVIA A LA MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID

Octubre 2024

[Madrid somete a consulta previa la modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible para continuar mejorando la calidad del aire - Ayuntamiento de Madrid](#)

Sobre la aprobación de la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid de someter a consulta pública la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid para recabar la opinión de los ciudadanos y organizaciones más representativas, desde Pedalibre respondemos a las cuatro cuestiones planteadas:

1. ¿Consideras que las restricciones de circulación deben centrarse en los vehículos más contaminantes?

No solo en ellos.

La progresiva renovación de la flota y el mayor número de coches que se consideran de “bajo impacto ambiental” o mal llamados “ecológicos” que esquivan las restricciones de una zona de bajas emisiones, aumenta la intensidad circulatoria de la zona protegida, detrae espacio público, dificulta el desarrollo y la eficacia de la movilidad sostenible (a pie, bicicletas, autobuses,...) y genera atascos y ruido, lo que contraviene uno de los objetivos principales: *“la promoción de la movilidad activa y la recuperación del espacio público”*

Así pues, es necesario reducir la oferta de aparcamiento para coches tanto en superficie como subterránea, ya que es una evidencia científica el efecto llamada que provoca en el uso del coche, y reconvertir las plazas para mejorar las condiciones de la movilidad activa (mejores aceras, red ciclista,...), espacios para la carga y descarga, plazas para Personal de Movilidad Reducida o una mayor superficie para vegetación. También parece oportuno, visto el mayor tamaño de los coches y el mayor peligro que representan, establecer tasas o peajes, restringir la entrada en determinadas horas, establecer un mínimo de ocupación de un coche (p.e. más del 50%), restricciones horarias para los vehículos pesados, etc.

2. ¿Cómo favorecerías alternativas a la movilidad?

El documento de Directrices para la creación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) del Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico 2022, tiene entre sus objetivos el *“cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles y la promoción de la movilidad activa”*

[directricesparalacreaciondezonasdebajasemisiones_tcm30-533017.pdf \(miteco.gob.es\)](#)

Todos sabemos que Madrid tiene una asignatura pendiente con la bicicleta. A pesar de lo positivo que ha representado la implantación y extensión del servicio de bicis públicas Bicimad, el desarrollo de la bicicleta puede decirse que está en una fase inicial, debido, principalmente, a la ausencia de una red ciclista completa y una planificación circulatoria que priorice este medio de transporte frente a los demás.

El propio documento del ministerio al que hacíamos referencia, dice con respecto a las redes ciclistas:

“Desarrollo y promoción de una red cohesionada de infraestructuras específicas para estos vehículos, seguras, cómodas, fácilmente accesibles, adecuadamente señalizadas y balizadas, permeables en el resto de vías, interconectadas con los nodos atractores de movilidad y con unas características técnicas mínimas homogéneas, con el fin de facilitar la incorporación de estos vehículos a la movilidad obligada. La red debe tener en cuenta la posibilidad de uso como “camino escolar” o para ir al trabajo, conectando centros escolares y localizaciones con alta densidad de empleo” “Establecimiento y promoción de corredores ciclistas en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios vecinos, centros universitarios, etc., con las ZBE”

Es decir, declarar una zona de bajas emisiones, no es suficiente para una promoción adecuada de la bicicleta en su interior. Lo vemos a diario en los grandes ejes que la cruzan o circundan: Alcalá, Atocha, Gran Vía, Princesa, Rondas, Bailén, GV San Francisco, etc.

Es necesario, no solo mejorar la permeabilidad de la bicicleta dentro de la ZBE, sino también facilitar el estacionamiento y la llegada y salida en bicicleta desde otras partes de la ciudad.

Por tanto, respondiendo a la pregunta de cómo favoreceríamos alternativas a la movilidad, claramente apostamos por el desarrollo completo de la movilidad activa: andando y en bici y, sobre esta última, la necesidad de generalizar su uso entre toda la población, incluida las Personas de Movilidad Reducida, a través de la adaptación de los viales principales que cruzan, rodean y se dirigen a la ZBE y la aplicación de filtros modales para priorizar y asegurar trayectos ciclistas eficientes sobre el resto de medios de transporte. Por ejemplo, dotar de doble sentido ciclista en calles de único sentido para motorizados (medida consolidada de hace años en numerosos países europeos y que la propia OMS de Madrid lo contempla), giros exclusivos bici, permeabilidad de la bici en áreas peatonalizadas (con prioridad del peatón, claro), aplicación del Ceda el Paso en semáforos en rojo, atajos, etc.

Y ya, centrándonos en los carriles bici existentes, es muy importantes que estos cumplan unos criterios claros de seguridad, continuidad y conectividad. Así, dentro de la ZBE, es incomprensible la no conexión entre los carriles bici de Bulevares, Gran Vía, Cuesta de San Vicente y Alcalá; el fiasco de que la Gran Vía no cuente con un carril bici completo; el nefasto, peligroso e incompleto carril bici de Atocha o la no continuidad del carril bici de la calle Toledo.

Tampoco es aceptable obviar alguno de los sentidos de un carril bici como ocurre con Cuesta de San Vicente o la misma Gran Vía y la ausencia de vía ciclista en la calle San Bernardo. Es necesario su reforma y que las condiciones de uso de la bicicleta no se vean alteradas por su falta de continuidad o por deficiencias o ausencia de protección.

En el perímetro de la ZBE, es necesario actuar en todo su recorrido: Bailén, GV. de San Francisco (prevista para 2024), Rondas de Segovia, Valencia y Toledo, Prado-Recoletos, Génova y una mejora clara en Bulevares y Marqués de Urquijo.

Y ya fuera, es fundamental actuar en las calles que comunican distritos externos con la ZBE, por ejemplo: la calle Segovia, continuar y completar el sentido que falta en Cuesta de San Vicente, el Paseo de las Acacias, el Paseo de Sta. María de la Cabeza, Antonio Leyva, Marcelo Usera, Embajadores, Delicias (aprovechar las obras del metro para implementar un carril bici de doble sentido y conectado con Chopera, Pasillo Verde, Méndez Álvaro, Prado-Recoletos y Atocha), Méndez

Álvaro, Alcalá, San Bernardo, Princesa y terminar el carril bici de la Castellana que, aparte de haberse propuesto su implantación desde 2008, en noviembre de 2019, el pleno del ayuntamiento, aprobó por unanimidad hacerlo expresamente de Atocha a Chamartín y La Paz en un plazo de 4 años.

Todos estos carriles bici, además de estructurar debidamente el territorio, deben conectar con las estaciones e intercambiadores de transporte más importantes (Atocha, Chamartín, Recoletos, Pl. Castilla, Príncipe. Pío, Pl. Elíptica...) con el objeto de emprender el desarrollo de la intermodalidad bici-transporte público y reducir la dependencia al automóvil, sobre todo, en los trayectos con la corona metropolitana.

Muchos de estos carriles ya fueron aprobados en sucesivos procesos de presupuestos participativos y todos ellos forman parte de la Red Básica Ciclista aprobada desde 2008 y actualizada en 2016.

La bicicleta puede atraer muchos usuarios de coche y de otros vehículos que tienen una afectación mayor en el espacio público. También, tiene mucho potencial para que los desplazamientos de última milla", efectuados actualmente en furgonetas y otros vehículos motorizados de carga, puedan hacerse en bicicleta a través del desarrollo de la ciclogística. Invertir en bicicleta es aprovechar el limitado espacio que tenemos, una apuesta clara a favor de la salud de toda la población y una garantía de hacer más justo, accesible, respetuoso y eficiente el transporte en nuestra ciudad.

3. ¿Consideras que las restricciones de circulación deben ser más estrictas en aquellas zonas de la ciudad mayor contaminación?

Sí, claro. La reciente ley aprobada por el parlamento europeo, fija unos límites más estrictos de contaminantes atmosféricos. En el caso de los dos contaminantes con mayor impacto documentado en la salud humana, PM_{2,5} y NO₂, los valores límite anuales deben reducirse a más de la mitad, de 25 µg/m³ a 10 µg/m³ y de 40 µg/m³ a 20 µg/m³, respectivamente.

Madrid debe de hacer frente a este reto y reducir sus actuales niveles que, aunque en los últimos años cumplen con la directiva europea hasta ahora vigente, se aleja de estos nuevos valores establecidos por la UE y de los recomendados por la Organización Mundial de la Salud

[El Parlamento fija nuevos requisitos para mejorar la calidad del aire | Noticias | Parlamento Europeo \(europa.eu\)](https://www.europa.eu/es/press-communication/news-articles-press-releases/2019/06/20190619_Parlamento_Europeo_fija_nuevos_requisitos_para_mejorar_la_calidad_del_aire)

Además de la contaminación, debe tenerse en cuenta la intensidad del tráfico y su afectación al desarrollo normal, promoción y eficacia de la movilidad activa y el transporte público.

4. La legislación estatal obliga a crear zonas de bajas emisiones (ZBE) para cumplir las obligaciones de calidad del aire y de cambio climático. ¿Cómo crees que deberían regularse las ZBE para que protejan eficazmente la salud de las personas a través de la mejora de la calidad del aire?

El punto 9.4 del documento de directrices, publicado por el Ministerio de Transición Ecológica, relaciona diversas medidas para cumplir los objetivos de una ZBE. Muestra un abanico muy amplio de acciones que pueden aplicar los ayuntamientos a fin de filtrar los vehículos en razón a su impacto ambiental.

Por otro lado, también es recurso de los ayuntamientos, destinar un uso particular de las calles, independientemente de que formen parte o no de una ZBE. Es decir, filtros modales para priorizar la movilidad activa de la que no es y hacerla más efectiva y cómoda.

En cualquier caso, la nueva ley aprobada por el parlamento europeo antes referida, otorga a los afectados por la contaminación, la posibilidad de emprender acciones legales ante el incumplimiento en los nuevos niveles establecidos, pudiendo beneficiarse de una compensación económica si su salud ha resultado perjudicada.

