

Propuesta para explicar y facilitar la aportación de alegaciones a la reforma de la Ordenanza de Movilidad

Respira Madrid, hasta ahora Plataforma en Defensa de Madrid Central, consideramos que la reforma de la Ordenanza de Movilidad Sostenible supone un retroceso más del Gobierno de Almeida frente a la demanda de la ciudadanía de Madrid de aire limpio, de un reparto equitativo del espacio y de la promoción del transporte sostenible. Esta no es la ordenanza que necesita Madrid, ya que mantiene la centralidad del vehículo privado a motor en la movilidad, sacralizando la motocicleta como vehículo alternativo y poniendo palos en las ruedas al uso de la bicicleta, y reduciendo el alcance y la eficacia de Madrid Central.

Te invitamos a que, como organización o personalmente, aportes alegaciones **antes del próximo lunes 28 de junio** a partir del texto que te ofrecemos como referencia. O si prefieres personalizar tus propias alegaciones, puedes hacerlo con total libertad.

Para presentar las alegaciones, tienes aquí estos vínculos, según desees hacerlo [online](#) o [presencialmente](#), en cuyo caso deberás descargar y terminar de cumplimentar un formulario a imprimir, que después deberás presentar en las oficinas de registro municipales. En ambos casos, en el formulario, además de tus datos personales, tendrás dos partes a rellenar:

EXPONE:

Que según la Resolución del 26 de julio de 2006 del presidente del Pleno, relativa al procedimiento para la aprobación de las normas y el presupuesto por el Pleno del Ayuntamiento. (BOAM nº 5715 de 03/08/2006).

Que se ha abierto periodo para incorporar alegaciones al proyecto normativo aprobado en Junta de Gobierno "Proyecto inicial de la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible".

SOLICITA:

Que se incorporen las siguientes alegaciones al "Proyecto inicial de la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible": (e incluir el texto que te proponemos o el que tú elijas)

No es necesario aportar documentación adicional. Tienes más información de todo el procedimiento [aquí](#).

Muchas gracias por contribuir al aire respirable en Madrid y a la movilidad sostenible.

Respira Madrid (antes Plataforma en Defensa de Madrid Central)

EXPONE:

Que según la Resolución del 26 de julio de 2006 del presidente del Pleno, relativa al procedimiento para la aprobación de las normas y el presupuesto por el Pleno del Ayuntamiento. (BOAM nº 5715 de 03/08/2006), se ha abierto un periodo para incorporar alegaciones al proyecto normativo aprobado en Junta de Gobierno “Proyecto inicial de la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible”.

SOLICITA:

Que se incorporen las siguientes alegaciones al “Proyecto inicial de la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible”, que quedan detalladas según los siguientes artículos:

A. PREÁMBULO

II

Se estima oportuno añadir a este preámbulo los Objetivos la actuación contra el Cambio Climático; así, la segunda parte al párrafo b) de los Objetivos debería quedar formulada como:

La protección del medio ambiente, especialmente la protección contra la contaminación atmosférica, conforme a lo previsto en los artículos 25.2.b), 26.1.d) y 33 de la LBRL y el artículo 5.3 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (en adelante, LCA), y la actuación contra el cambio climático conforme con el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2020-2030 y el estado de la emergencia climática declarado por el Ayuntamiento.

III

Entre los objetivos que motivan el anteproyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible (apartado III a)) se indica el dar cumplimiento a la normativa básica de calidad del aire concretada en: la Directiva 2008/50/CE (DCA), la Ley 34/2007 (LCA) y el Real Decreto 102/2011 (RCA). Debería incluirse entre dichos objetivos:

“El cumplimiento de los valores guía establecidos por la Organización Mundial de la Salud, reconocidos internacionalmente como la principal referencia para lograr una adecuada protección de la salud humana. Así por ejemplo, la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) utiliza dichos valores como referencia en sus informes anuales sobre la calidad del aire en Europa, para estimar los daños a la salud provocados por la contaminación atmosférica”.

También debería tenerse en cuenta:

“Que el Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático (BOAM de 26 de septiembre de 2017), el vigente plan de reducción de la contaminación de la ciudad de Madrid, incluye entre sus objetivos específicos el cumplimiento de los valores guía de la Organización Mundial de la Salud (página 70). Asimismo, la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid

incluyó esta misma recomendación entre sus observaciones a este anteproyecto (informe de 9 de febrero de 2021), sin que fuera atendida”.

IV

Se considera necesario añadir a los párrafos a) y d) de los Objetivos específicos el siguiente texto:

*“a) La regulación de la tarifa dinámica del Servicio de Estacionamiento Regulado (en adelante, SER) mediante el artículo 52.2.e) y la oportuna modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Estacionamiento de Vehículos en determinadas Zonas de la Capital (en adelante, OFSER), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 9 de octubre de 200, tienen una finalidad medioambiental para disuadir del uso del vehículo privado para evitar que se produzca un aumento de los niveles de dióxido de nitrógeno que ocasione un episodio de contaminación de NO2 que haga necesario a la adopción de ordenaciones temporales de movilidad, como consecuencia de la activación de planes de acción a corto plazo por motivos medioambientales en los términos regulados en el artículo 35 de la OMS, **y para cumplir con el objetivo establecido en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2020-2030 de una reducción de 33% de las emisiones de gases de efecto invernadero relativo a 2020 hasta 2030”.***

*“d) La introducción de medidas regulatorias para favorecer el uso del transporte público colectivo regular de viajeros y su intermodalidad con la movilidad peatonal, ciclista y en VMP, **y así cumplir con el objetivo establecido en el el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2020-2030 de un cambio modal que afectará al 35% de los pasajeros-kilómetro que hoy día se realizan en vehículos convencionales de combustión”.***

B. PARTE DISPOSITIVA

Artículo 17. Velocidad.

Considerando que en la actualidad es fácilmente constatable que no se respeta el límite de velocidad en dichos carriles multimodales, especialmente en vías con varios carriles por sentido, se considera necesario añadir las siguientes consideraciones al artículo:

“En el caso de los carriles multimodales (anteriormente llamados ciclocarriles) deberían implementarse medidas para que se cumplieran los límites de velocidad pues la experiencia en los años de funcionamiento de los mismos es que estos límites se incumplen de manera sistemática”.

“Instalación de cámaras de control de velocidad en carriles 30, en las vías con dos o más carriles de circulación por sentido”.

Artículo 20.2. Zonas y vías peatonales

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

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

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

“La ordenación del tráfico ciclista no debe seguir las mismas pautas que la ordenación del tráfico de automóviles, puesto que los objetivos de movilidad sostenible y calmado de tráfico para ambos vehículos son opuestos: Las direcciones y sentidos del tráfico motorizado deben diseñarse de modo que se elimine el tráfico de paso por zonas residenciales y centros históricos. Para las bicicletas el objetivo es justamente el opuesto, hacer dichas zonas transparentes para el tráfico de bicicletas. [...]”

En función de sus dimensiones y del tráfico peatonal esperado ha de permitirse la circulación de bicicletas por las zonas de prioridad peatonal, ya sea sin separación de ningún tipo o mediante itinerarios ciclistas señalizados, a todas horas o en horarios limitados, a velocidad reducida y respetando la prioridad de los peatones”

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

Por lo tanto, resulta necesario incluir:

“Punto: i) Los ciclos y bicicletas”

Artículo 22. Regulación general de las Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección.

Sobre el Artículo 22.2, reseñar que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles. La bicicleta, junto con la movilidad a pie y en transporte público, es una pieza fundamental en un futuro modelo de movilidad sostenible. No tiene ningún sentido excluirla de los objetivos de las ZBEDEP. Es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica. Por lo tanto, se propone incluir el siguiente objetivo como apéndice j):

“j) promover y facilitar la movilidad en bicicleta”.

Por otro lado, sobre el Artículo 22.3 cabe añadir que para promover la movilidad ciclista y protección de los más vulnerables en la ZBEDEP, es básico asegurar que la velocidad de los motorizados sea la menor de las posibles. La velocidad comercial del servicio público de transporte no se resentiría en tanto que su baja velocidad comercial es debido mayormente a la alta ocupación de la vía que les impide desarrollar velocidades más elevadas. Por tanto, si queremos subir esa velocidad comercial debemos ser más estrictos en la restricción a la ZBEDEP de lo que propone el actual proyecto de modificación (Artículo 9 y 10). En definitiva, se estima necesario añadir a la medida d):

“Se establece la limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía”.

Artículo 23. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Distrito Centro.

Se rechaza la modificación propuesta del artículo 23, basada en los siguientes motivos:

La modificación del artículo 23 que se plantea en el anteproyecto de ordenanza implica una regresión respecto a las condiciones de funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central”, establecidas en la OMS de 5 de octubre de 2018. Así, la nueva redacción propuesta recoge numerosas excepciones adicionales para permitir acceder y circular por esta zona a una cantidad

significativa de vehículos que con la redacción anterior no podían hacerlo, por ejemplo: vehículos de empresas y autónomos ubicados en Madrid Central así como todos sus invitados, las motos en un horario ampliado, vehículos que accedan para dejar y recoger alumnos en centros educativos, abogados del turno de oficio, personas trabajadoras con horario nocturno...

A este respecto cabe señalar:

- El apartado 3 del artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética establece que, "Cualquier medida que suponga una regresión de las zonas de bajas emisiones ya existentes deberá contar con el informe previo del órgano autonómico competente en materia de protección del medio ambiente". En aplicación de este requerimiento legal la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid se ha pronunciado en dos informes preceptivos previos, fechados el 9 de febrero de 2021 y el 26 de mayo de 2021, solicitando en ambos que: "se deberían estudiar las emisiones adicionales que se producen en la ZBEDEP Distrito Centro (denominada anteriormente "ZBEDEP Madrid Central") y su incidencia en la calidad del aire con objeto de garantizar que se satisface el objetivo establecido en el artículo 22.2.b del anteproyecto: Reducir los niveles de contaminación ambiental y posibilitar el cumplimiento de los valores límite y umbrales de calidad del aire establecidos en la normativa comunitaria y estatal en materia de calidad del aire y protección del medio ambiente".

No consta que el Ayuntamiento de Madrid haya cumplido este requerimiento de la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid, que implicaría hacer público un informe sobre la modelización de los efectos en la calidad del aire que provocará el incremento del tráfico previsto en la zona afectada, garantizando que los cambios propuestos (la relajación de las restricciones que suponen), no implicarán riesgo de incumplimiento de valores límite legales.

- Este asunto es muy relevante porque los datos disponibles de calidad del aire en la zona (estación Plaza del Carmen de la red de control de calidad del aire municipal) indican que el "margen de empeoramiento" de los niveles de NO₂, sin llegar a rebasar los valores límite legales, es muy estrecho:

Evolución del valor medio anual de NO₂ en Plaza del Carmen durante 2010-2020 (en µg/m³).

| Estación | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Plaza del Carmen | 52 | 51 | 44 | 41 | 40 | 50 | 46 | 49 | 45 | 36 | 27 |

La legislación europea de calidad del aire (Directiva 2008/50/CE) establece un Valor Límite Anual de 40 µg/m³ que no debería rebasar nunca ninguna estación de medición de la contaminación para una adecuada protección de la salud humana.

Como se muestra en la tabla de arriba, la puesta en marcha de Madrid Central hizo posible que por primera vez el valor medio anual de NO₂ registrado en Plaza del Carmen (36 µg/m³ en 2019) fuera inferior al valor límite anual marcado por la legislación europea (40 µg/m³). Los datos indican que si bien Madrid Central supuso un avance significativo en la mejora de la calidad del aire de la zona, dando lugar a una reducción del 22% en los niveles de NO₂ respecto a la media de los 10 años

anteriores, el valor alcanzado, 36 µg/m³, es todavía muy cercano al valor límite anual que no debe rebasarse nunca para cumplir con la legislación europea y preservar una adecuada protección de la salud humana. Un pequeño empeoramiento respecto del nivel de contaminación por NO₂ alcanzado en 2019 (con un nivel de restricciones de tráfico que este anteproyecto pretende reducir significativamente), conllevaría un riesgo muy claro de volver a situaciones de vulneración del Valor Límite Horario de NO₂ en la zona, que ya habíamos dejado atrás. Por otro lado, los valores alcanzados en 2020 en el contexto de las medidas frente a la pandemia por COVID-19 (27 µg/m³ de valor medio anual y 15 µg/m³ durante los tres meses de confinamiento entre marzo y junio), es indicativo de la gran mejora de la calidad del aire que es posible alcanzar en Madrid con medidas decididas de reducción del tráfico.

- En este contexto debe recordarse que el Reino de España fue denunciado por la Comisión Europea ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) en julio de 2019 por el incumplimiento sistemático (todos los años desde 2010) de los valores límite legales de NO₂, tanto en Madrid como Barcelona. Es notorio que los países de nuestro entorno, en la misma situación de emplazamiento legal por incumplimiento de valores límite de calidad del aire, han reaccionado poniendo en marcha medidas ambiciosas que suponen un incremento significativo de las restricciones al tráfico respecto de sus normativas anteriores a ser denunciados ante el TJUE, lógicamente. Por ejemplo: La ULEZ o Zona de Emisiones Ultra Bajas de Londres, el Área B de Milán (que complementa al Área C), o las numerosas medidas encaminadas a la reducción del tráfico en París a la que se sumará la recientemente anunciada “Zone apaisée Paris Centre & Saint Germain” inspirada explícitamente en Madrid Central. El relajamiento de las restricciones al tráfico en la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central” que se persigue con la redacción del artículo 23 de este anteproyecto supondría encaminar a Madrid en el sentido opuesto en el que avanzan las grandes ciudades europeas y colocar al Reino de España ante una más que probable sentencia condenatoria y multa correspondiente por parte del TJUE.

- Por todo lo anterior es claro que lo que toca hacer en la situación actual es lo contrario de lo que se plantea en este anteproyecto: reforzar y extender la Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central”, que ha demostrado gran eficacia, al tiempo que se implementan acciones adicionales que abarquen otros ámbitos de la ciudad, desarrollando las medidas contempladas en el vigente Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático, así como otras que se consideren adecuadas y que permitan que Madrid alcance cuanto antes niveles de calidad del aire saludables.

Artículo 24. Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección Plaza Elíptica.

El artículo 24 del anteproyecto regula lo que denomina la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) de Plaza Elíptica. Se reconoce que esta zona de la ciudad sufre un grave problema de contaminación atmosférica y se plantea la adopción de medidas encaminadas a mejorar la calidad del aire en dicho entorno. **El objetivo proclamado del artículo 24 es loable, pero las medidas que se plantean son decepcionantes y de una escala ridículamente pequeña en relación con la magnitud del problema de la calidad del aire de la zona.** En esencia, la propuesta consiste en delimitar una reducida zona de actuación en el entorno inmediato de Plaza Elíptica, dentro de la cual se propone restringir la circulación exclusivamente de vehículos con clasificación ambiental A (es

decir, sin etiqueta de la DGT), estableciendo para ello un amplio abanico de excepciones y un calendario escalonado para su implementación que se prolonga hasta el año 2025.

Consideramos que el impacto previsible de las medidas planteadas será muy discreto en el mejor de los casos, pero muy alejado de lo que se requiere por las siguientes razones:

Evolución del valor medio anual de NO₂ en Plaza Elíptica durante 2010-2020 (en µg/m³).

| Estación | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Plaza Elíptica | 68 | 63 | 57 | 54 | 53 | 58 | 56 | 59 | 53 | 53 | 41 |

La legislación europea de calidad del aire (Directiva 2008/50/CE) establece un Valor Límite Anual de 40 µg/m³ que no debería rebasar nunca ninguna estación de medición de la contaminación para una adecuada protección de la salud humana.

- La tabla superior muestra los valores anuales de NO₂ registrados en la estación de Plaza Elíptica entre 2010 y 2020. Como puede verse, entre 2010 y 2019 los niveles de contaminación por NO₂ alcanzados en la zona fueron ampliamente superiores al Valor Límite Anual marcado por la legislación europea (40 µg/m³). Incluso en el año 2020, fuertemente condicionado por las excepcionales medidas de restricción de la movilidad a causa de la situación pandémica, los niveles de contaminación registrados en Plaza Elíptica rebasaron el valor límite legal anual, siendo la única de las más de 800 estaciones de medición de la contaminación del Estado Español en hacerlo, y una de las pocas en el ámbito de la UE. Esto da una idea clara de la magnitud del problema: las restricciones provocadas por la COVID-19 en 2020 supusieron una reducción de la contaminación en el entorno de la Plaza Elíptica del 29% respecto a la media de los diez años anteriores y ni aun así se consiguió cumplir con el valor límite anual fijado por la legislación europea.

- Para conseguir la drástica reducción de la contaminación atmosférica que se requiere en la zona hay que hacer frente a la causa principal del problema: el tráfico correspondiente a los más de 140.000 vehículos que diariamente entran o salen de Madrid por la A-42.

- En realidad, se debe encarar el problema del tráfico metropolitano en su conjunto. Hay que recordar que la red de control de la calidad del aire de Madrid está compuesta por un número limitado de estaciones, 24, que se localizan en entornos que se seleccionaron por ser representativos de distintas situaciones que inciden sobre la calidad del aire, que pueden repetirse en distintas zonas de la ciudad. Así, la estación de Plaza de Elíptica es representativa de una zona de la ciudad afectada por la presencia de una importante vía de acceso de vehículos desde la corona metropolitana, la A-42. Pero en Madrid hay otras zonas que sufren el mismo problema, por ejemplo, el entorno del Paseo de Extremadura, es decir, el acceso de la A-5 a Madrid, que no cuentan con una estación de control de calidad del aire, pero sufren un problema similar (o mayor) de contaminación atmosférica. Por lo tanto, si los niveles de contaminación por NO₂ en Plaza Elíptica motivan una actuación en su entorno, también deben motivar actuaciones en todas las zonas de la ciudad afectadas por el mismo problema: las principales vías de acceso a Madrid del tráfico metropolitano. Limitar las actuaciones de mejora de la calidad del aire únicamente al entorno inmediato de ciertas estaciones de medición no es resolver el problema de la calidad del aire en la ciudad, es tratar de esconderlo.

- Según el último estudio disponible del parque circulante de Madrid (datos de 2017) elaborado por el ayuntamiento, el 43,5% de los vehículos que circulan por la ciudad pertenecen a personas cuyo código postal corresponde a otros municipios de la Comunidad de Madrid o bien a otras provincias. Por lo tanto, la puesta en marcha de actuaciones orientadas a fomentar un cambio modal en el acceso a la ciudad (más transporte público y bicicleta, menos coches), mejoraría la calidad del aire no solo en el entorno de las vías de acceso si no en el conjunto de la ciudad. Deben ponerse en marcha sin demora actuaciones como los carriles-bus en las principales vías de acceso, que llevan planteadas varias décadas, que aparecen en los sucesivos planes de reducción de la contaminación de ámbito municipal, autonómico y central, pero nunca llegan a ejecutarse. Deben considerarse también otras opciones como el peaje de entrada a la ciudad que está dando resultados positivos en diversas ciudades europeas. Y por supuesto, no se debe perseverar en el error promoviendo nuevas ampliaciones de autovías, como la A-42, que son actuaciones que van en dirección opuesta a la mejora de calidad del aire que necesita Madrid.

- En este contexto, la actuación que plantea el anteproyecto para Plaza Elíptica, centrada en una limitación (progresiva y con múltiples excepciones) únicamente de los vehículos con clasificación ambiental A, vehículos de más de 20 años (gasolina) o 16 (diésel), que según la estimación declarada del ayuntamiento suponen el 10% del parque circulante (aunque el último estudio del parque circulante se realizó en 2017 y la estimación puede ser desfasada), resulta claramente insuficiente.

- La propia Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, mediante informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático fechado el 9 de febrero de 2021, realizó sugerencias de interés que no han sido tenidas en cuenta en el anteproyecto y nos parecen acertadas:

- “Estudiar la ampliación de la superficie ocupada por esta ZBEDEP, ya que, entre otros aspectos, una zona de escasa superficie puede provocar un efecto de “cambio de ruta” en los vehículos, que bordearían la zona, consiguiendo el efecto no deseado de aumento de emisiones y por tanto del empeoramiento de la calidad del aire.”

- “Se sugiere que se valore la limitación del acceso y la circulación, al menos, a los vehículos con distintivo “B”. En el mismo sentido a los vehículos con Masa Máxima Autorizada superior a tres mil quinientos kilogramos que no se dediquen al transporte público de viajeros.”

Además, no se aprecia que quede reflejado en la ZBEDEP de Plaza Elíptica que las bicicletas y VMP estén excluidas de la restricción de paso a esta zona. En el anterior artículo (art. 9) esta exclusión se circunscribe a la ZBEDEP Distrito Centro. Es por ello que se estima necesario añadir un epígrafe adicional que constate que quedan incluidas

“Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP”.

Artículo 25. Medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Sobre el artículo 25.5, no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes. Todo lo contrario, desarrollar la alternativa ciclista forma parte de una política de menor uso de automóviles y motos que son quienes precisamente originan las situaciones no deseables de contaminación, congestión e inseguridad. Con esto, se estima oportuno añadir otro punto:

“ i) las bicicletas y otros ciclos y VMP”.

Artículo 27. 1 Régimen jurídico

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

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

Artículo 38. Señalización de las ocupaciones.

Sobre el artículo 38.4, cabe añadir que, en ocasiones, tal y como ocurrió hace unos años en el carril bici de la calle O'Donnell o como sucede actualmente en la calle de Santa Engracia, las ocupaciones se hacen a costa de las vías ciclistas sin que se implemente ninguna alternativa para las bicicletas. Es importante tomarse el tránsito ciclista en serio y aplicar los desvíos que correspondan sin menoscabo de la seguridad, accesibilidad y que no supongan un rodeo. Por lo tanto, se estima necesario:

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

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

Sobre el artículo 38.5, se estima que por las propias características de masa y velocidad, no podemos equiparar las bicicletas a los automóviles en el momento de ser sujetos de restricción. Habrá casos en que el corte de la calle tan solo afecte a vehículos de mayor volumen y queden excluidos otros más pequeños y versátiles como las bicicletas. Por esto, se estima necesario añadir:

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

Artículo 41. Autobuses. Apartado 1.

Sobre la nueva redacción del Artículo 41, consideramos que la propia distinción entre líneas que discurren en horario nocturno supone un criterio de distinción lo suficientemente válido para no ser ampliado con otras consideraciones, que pueden producir situaciones injustas, como que un viajero pueda o no pueda hacer uso del servicio de parada extraordinaria según la zona del municipio de Madrid por el que transite. Por lo tanto, se estima necesario eliminar la mención a “determinadas líneas de autobuses”, quedando la formulación del artículo como:

*“... Sin perjuicio de ello, la Junta de Gobierno u órgano en que delegue podrá, durante el horario nocturno, autorizar en las **líneas de autobuses que operan en este horario** la parada extraordinaria para la bajada, y en su caso subida, de las personas que así lo soliciten...”*

Artículo 47. Prohibiciones.

Sobre el artículo 47.2 y 3, es obvio que en todo el artículo se obvian las bicicletas y el redactor tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

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

De manera general, el presente artículo expresa que no pueden aparcar motos y bicis en la acera, aunque posteriormente se exponen tantas excepciones que unidas a la escasa vigilancia de la indisciplina en el aparcamiento, resultan papel mojado. Debe tenerse en cuenta que el carácter de excepcionalidad puede dar lugar a arbitrariedad en la aplicación de la norma. La normativa debería ser más clara y fácil de asimilar, en su caso señalizando claramente los espacios donde estos vehículos pueden aparcar. Es por ello, que proponemos sustituir en el redactado:

Por otro lado, si bien consideramos que el peatón debe de gozar de una preferencia total en aceras, libres de vehículos aparcados en las mismas, queremos reseñar específicamente que es **necesario que se siga permitiendo el anclaje en el mobiliario urbano de bicicletas particulares con las normas vigentes mientras no se desarrolle una red suficientemente amplia de anclajes** lo cual aún está muy lejos de conseguirse. El aparcamiento de las bicicletas particulares ancladas al mobiliario urbano no ha causado problemas hasta ahora, sí lo han hecho las de las flotas de las empresas de alquiler que son las que se deberían regular.

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

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

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

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

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

Con todo esto, consideramos oportunas las siguientes modificaciones:

Sustituir la expresión: “Con carácter excepcional podrán...” por “Debido a la escasez de estaciones y anclajes específicamente reservados también podrán...”

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

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

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50 m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público”.

Artículo 49. Objeto, ámbitos de ordenación, requisitos medioambientales e información a la ciudadanía.

Sobre la nueva redacción del Artículo 49, en aras de una movilidad verdaderamente sostenible, la necesidad de repercutir monetariamente las externalidades causadas por el uso del espacio público

del que se sirven los vehículos a motor debe extenderse a cualquier momento del día y a cualquier día del año, independientemente de su condición de festivo o no laborable.

Se constata que actualmente, fuera de los periodos en los que está activo el SER, se produce un efecto llamada a la circulación de vehículos (ligada a zonas de ocio nocturno, eventos deportivos, etc.) causado por la gratuidad del aparcamiento. Por consiguiente, se propone:

“Eliminación de las distintas franjas horarias y diarias en las que el servicio Servicio de Estacionamiento Regulado no es de aplicación, quedando este activo de manera continua durante la totalidad de días y horas del año”.

Artículo 52. Autorización de estacionamiento.

Sobre la nueva redacción del Artículo 52, siguiendo el espíritu expresado en esta Ordenanza de perseguir una Movilidad más Sostenible promoviendo el aparcamiento en espacios subterráneos fuera de la vía pública, el tiempo permitido tanto en las Plazas Verdes como en las de Alta Rotación debe ser drásticamente reducido, para que su uso quede acotado a gestiones de realmente muy poca duración. Se propone de esta manera:

“Reducir el tiempo de habilitación para las categorías de Plazas Verdes (de 2 horas a 1 hora) y de Alta Rotación (de 45 minutos a 15 minutos)”.

Artículo 55. Ámbitos diferenciados.

La creación de Ámbitos Diferenciados parece perseguir equiparar las pautas de uso de sus potenciales usuarios a la de las Plazas Azules, lo cual resulta un planteamiento erróneo, sobre todo teniendo en cuenta el alto valor que adquiere el espacio público en lugares como las inmediaciones de Intercambiadores de Transporte o Centros Sanitarios. El aparcamiento en estos lugares debe ser de extraordinaria rotación, no precisamente basado en largas estancias. Con todo esto, se propone:

“Eliminar la condición de aparcamiento en los Ámbitos Diferenciados de hasta 12 horas, reduciendo la estancia máxima permitida a las 2 horas”.

En el título tercero del libro I se suprime el CAPÍTULO IV. Señalización, que queda sin contenido.

Consideramos tremendamente necesario mantener la figura de las Zonas de Aparcamiento Vecinal, fomentando su implantación de manera generalizada. **Por lo que nos oponemos frontalmente a su eliminación.**

Existe una notoria necesidad de regular el aparcamiento de vehículos a motor en vía pública más allá de la zona de aplicación del SER.

Las Zonas de Aparcamiento Vecinal quedaron definidas como una herramienta que puede ser muy válida para afrontar esta problemática, sobre todo en los barrios limítrofes a los que sí tienen implantado el SER (además de ser perfectamente complementarias respecto del SER). Por lo tanto, estimamos necesario:

“Mantener las Zonas de Aparcamiento Vecinal dentro de la Ordenanza, revirtiendo su eliminación”.

Artículo 56. Plazas de alta rotación.

Las Plazas de Alta Rotación pueden ser una herramienta válida a la hora de optimizar el aparcamiento en superficie.

Ahora bien, su tiempo de utilización debe de ser realmente reducido. 45 minutos suponen una cantidad de tiempo bastante elevada, que debe de ser reducida drásticamente para que el uso de estas plazas se ciña a actividades puntuales.

Asimismo, debe eliminarse la posibilidad de suplementar el pago por exceso de tiempo, ya que este tiene un efecto totalmente contrario a la utilización de estas plazas durante espacios cortos de tiempo. Por lo tanto, creemos conveniente:

“Reducir el tiempo máximo autorizado de estacionamiento de 45 a 15 minutos”.

“Eliminar el concepto de suplementar el pago por exceso de tiempo”.

Artículo 57. Ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado.

Ampliar el ámbito espacial del SER es sin duda una medida positiva para la optimización del aparcamiento en toda la ciudad. Las medidas de regulación son tremendamente necesarias en la periferia de Madrid, por lo que carecía de sentido la anterior limitación territorial. **Ahora bien, este crecimiento en las zonas cubiertas debe de ser generalizado y no circunscrito a barrios puntuales.** Por tanto, consideramos necesario incluir que:

“La ampliación del Servicio de Estacionamiento Regulado no debe circunscribirse a ciertos barrios de la periferia, sino que debe generalizarse en todo la franja de territorio entre M-30 y M-40 (más aún si se pretenden eliminar las Zonas de Aparcamiento Vecinal)”.

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

Sobre el artículo 72, resulta importante que en los enunciados de los artículos aparezca los tipos de vehículos que se ven afectados por los mismos, por lo que se estima necesario añadir en el enunciado, bicicletas. Queda, por tanto:

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

Artículo 75. Disposiciones técnicas.

Igualmente, deben añadirse en el enunciado referencias explícitas a las bicicletas, quedando por tanto el Artículo 75:

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

Artículo 87. Señalización y procedimiento.

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos fácilmente rebasables como pintura, por ejemplo. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado. Así, el epígrafe a) debería quedar:

*“Se instalarán elementos de segregación y **protección** respecto de otros espacios de aparcamiento”.*

Artículo 124. Aparcamientos municipales rotacionales en régimen disuasorio. Apartado 4.

Sobre el artículo 124.4, cabe reseñar que a fin de preservar el criterio de proximidad (puerta a puerta) los aparcabicicletas se situarán lo más próximos a los puntos de origen y destino de los desplazamientos. Se cuidará especialmente de facilitar la intermodalidad bici-TP, por lo que se propone añadir:

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

Artículo 138. Excepciones. Apartado 2.

Sobre la modificación del artículo 138.2, es necesario resaltar que las bicicletas poco tienen que ver con las motos. La masa, volumen, su potencia o las partes calientes que tienen estas últimas las hacen especialmente diferentes. En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, **la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto**. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles “peatonalizadas”. En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

| Nº de peatones por metro de sección y hora | Solución recomendada (puede variar según día u hora) |
|---|---|
| < 100 | Coexistencia sin separación de ningún tipo. |
| 100 - 160 | Separación blanda: ninguna diferencia de altura pero color y/o textura 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).

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

“Suprimir del párrafo, bicicletas y VMP”.

Por otro lado, resulta igualmente importante reseñar que deberá facilitarse en todo momento la movilidad peatonal y la de personas con movilidad reducida, compaginando este derecho con el de la movilidad sostenible.

Los patinetes y bicicletas de flota, que se inmovilizan sin candar, disponen de elementos de seguridad que pueden establecerse en cualquier punto, no tienen problema en aparcar en la calzada, de forma que no se limita su movimiento, al igual que ocurre con las motos. Se propone igualmente que:

“Los vehículos no motorizados como las bicicletas y VMP de baja motorización podrán aparcar en las aceras siempre que se den las dos siguientes condiciones:

- *Que estén anclados a elementos fijos, garantizando su inmovilización y verticalidad*
- *Que en ningún caso impidan o dificulten el paso de peatones, y especialmente en las zonas e itinerarios identificados para personas con movilidad o visibilidad reducida”.*

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

Sobre el artículo 167.1, estimamos oportuno añadir que en el contexto urbano, el conjunto de normas que regulan la circulación y el diseño de nuestras calles, plazas e intersecciones se han hecho tomando al coche como patrón de las actuaciones. La bicicleta, a falta de infraestructuras específicas y exclusivas, se ve en muchas ocasiones en la obligación de compartir un espacio que le es ajeno y adaptarlo mínimamente a sus propias características y seguridad. Un ejemplo muy claro son los adelantabici que, hasta que no estén instalados en todos los semáforos, las bicicletas se encuentran en la tesitura de sobrepasar la línea de detención reforzando su seguridad e incumpliendo la norma o situarse junto al resto de los coches reduciendo su visibilidad y exponiéndose a mayores concentraciones de contaminación. Resulta por tanto necesario que el actual artículo quede como:

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

Sobre el artículo 167.2, se considera que el casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: **si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.**

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

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

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

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

Más info:

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

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

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

Por ello se considera conveniente suprimir este punto de la nueva Ordenanza.

Sobre el artículo 167.3, dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles extraanchos (a partir de 4,5m). En los cursos de formación para instructores en ciclismo urbano impartidos por la DGT, se diferencian las dos posiciones: primaria y secundaria según la sección de la calle y carril. Así, estimamos que la redacción de este punto debe quedar como:

*“Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento (**posición primaria**), sin perjuicio de adoptar una **posición lateral (posición secundaria)** en carriles o calles extraanchos siempre que se asegure una **distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar**. Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura”.*

Sobre el artículo 167.4, se considera que el uso de vías segregadas es un aliciente para las personas que se empiezan a montar en bicicleta por aportar una mayor sensación de seguridad y además es preferido por muchos ciclistas. Sin embargo hay otros ciclistas que son partidarios de circular por la calzada por razones de agilidad y también de sensación de seguridad. **No entendemos la obligatoriedad de su uso, menos aún si lo que se pretende es el incentivo del uso de la bicicleta.** Por lo tanto, creemos necesaria:

*Retirada del **punto 4** del redactado “salvo señalización expresa que así lo indique” y retirada de todas las señales R407 de los mismos salvo de aquellos en los que la circulación por calzada esté prohibida por el tipo de vía (autopista o autovía).*

Sobre el artículo 167.5, la redacción propuesta puede inducir a que se entienda como obligatorio y algunos conductores presionen a los ciclistas para no utilizar el resto de carriles si los necesitan. Proponemos pues:

*Retirada de la siguiente parte del redactado del **punto 5**: “circularán preferentemente por el carril situado más a la derecha, si bien”*

Sobre el artículo 167.6, no hemos de olvidar que las bicicletas son vehículos no motorizados constituyendo una de las razones por las que es necesario un carril específico. En ausencia de él, debemos protegerlas en la medida de lo posible y no situarlas rodeadas de tráfico como por desgracia viene siendo habitual en Madrid: entre carril bus y carril convencional de un mismo sentido o de sentido contrario. La bicicleta siempre debe poder optar a situarse a la derecha de la calzada haya o no carriles reservados ya que se asegura un resguardo, al menos en un lateral. Los autobuses, como vehículo motorizado y pesado que es, siempre puede rebasar a las bicicletas por la izquierda conservando la suficiente distancia lateral de seguridad y situarse entre el flujo ciclista y el resto del tráfico. En ningún caso, los ocupantes del autobús se expondrían al riesgo que se expone un ciclista al hacer esta misma maniobra.

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

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

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

Por todo esto, creemos que la redacción de este punto debe quedar:

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

Sobre el artículo 167.9, cabe decir que, en primer lugar el redactado propuesto resulta ambiguo puesto que no hace distinción entre túneles y pasos inferiores. **Está prohibición puede suponer un perjuicio grave en cuanto a la duración de determinados itinerarios o incluso la imposibilidad de su realización.**

Además no hay razones objetivas que avalen esta prohibición, no se han registrado cifras de accidentalidad de ciclistas en túneles o pasos inferiores que lo justifiquen. Esa prohibición ya está vigente en los túneles o pasos inferiores más peligrosos y consideramos que así se debe mantener, por lo que la redacción de este punto debería ser:

“Por razones de seguridad vial se prohíbe la circulación de bicicletas por los túneles y pasos inferiores en los que así esté señalizado”.

Artículo 168. Circulación en bicicleta por acera

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

Suprimir del punto 1: *“Cuando el ciclista precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, deberá hacerlo desmontando de la bicicleta y transitando con ella en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón”*

Suprimir el punto 2 y sustituirlo por: *Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y*

mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado.

Artículo 169. Condiciones particulares de la circulación de bicicletas por determinadas calles y vías.

Sobre el artículo 169.1, tal y como ya ha quedado reseñado en varias ocasiones, la bicicleta tiene sus propias necesidades de tránsito que poco tienen con otras movilidades. Su naturaleza no motorizada obliga a que debamos asegurar trayectos eficientes y eficaces. A este respecto, el uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta. Así se contempla tanto en el PDMCM como en el Manual de Infraestructura Ciclista de Madrid y es práctica habitual en todas las ciudades con una mayor implantación ciclista. En un desarrollo inicial de la bicicleta, es recomendable reforzar en estas calles, a través de señalización, el doble sentido ciclista ya que el alcance informativo de una ordenanza de movilidad es limitado para el conjunto de la población. Resulta vital añadir al redactado propuesto:

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

Sobre el artículo 169.2, es importante dejar claro que si no existe una buena diferenciación de flujos peatonales y en bicicleta, aumenta el riesgo de accidentes y de incomodidades para el peatón.

El articulado propuesto permite a las bicis transitar por parques, jardines y zonas forestales con una velocidad controlada. Esto en la práctica es muy difícil de controlar y normalmente no se cumple, **por lo que resulta necesaria una señalización estricta y adecuada, que limite la velocidad y la zona de circulación de bicicletas en parque y jardines.**

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

Con todo esto, la redacción final de este punto debería quedar:

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

Sobre el artículo 169.5, debemos reseñar que, por razones que no vienen al caso, la conocida por carretera de “circunvalación” M-30 es en realidad la Calle 30, como así lo decidió en su momento el Ayuntamiento de Madrid. Es esta denominación de calle lo que es contradictorio con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. Es más, hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas. Por tanto, creemos necesario:

Suprimir este artículo.

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

Sobre el artículo 171, debemos incidir en que es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata.

Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario. Se propone, por tanto, añadir un nuevo punto:

“4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal”.

Sobre el artículo 171.3, debemos incidir en que no todos los semáforos disponen de adelantabicis por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico. Debe añadirse:

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

Artículo 165. Líneas de detención adelantada.

Sobre el artículo 165, expresar que las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva. También los peatones que cruzan en ese momento la calle se ven más intimidados con el ruido y acelerones propios de estos vehículos que si son bicis solamente.

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

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

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

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

Artículo 172. Transporte de personas, mercancías y mascotas. Apartado 2.

Sobre el artículo 172.2.a, siguiendo el mismo razonamiento expresado en la alegación al artículo 167.2, el uso del caso debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas,

parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas. Por lo tanto, se propone:

“Suprimir este punto”

Artículo 177. Circulación de Vehículos de Movilidad Personal.

Sobre el artículo 177.2, reseñar que la falta de una clara diferenciación favorece los accidentes. Se continúan manteniendo figuras como la acera bici y la senda ciclable, que implican que peatones y estos vehículos tengan que compartir espacios, surgiendo los inevitables problemas de convivencia de flujos. Estas dos figuras deben desaparecer y que **las bicis y vehículos de movilidad personal tengan su propio espacio diferenciado de peatones y coches**. En cuanto a la redacción de este punto se propone añadir:

“...Por los carriles multimodales (anteriormente llamados ciclocarriles)”

Sobre el artículo 177.2.a, se propone la siguiente redacción:

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

Artículo 179. Uso para actividades económicas.

Respecto a este artículo, se ha demostrado que las prácticas de arrendamiento sin base fija generan en numerosas ocasiones el incumplimiento de las condiciones de estacionamiento de los vehículos, además de suponer unas condiciones de competencia desleal con el servicio público de alquiler de bicicletas con pedaleo asistido municipal BiciMad. Creemos, por consiguiente, necesario, añadir el siguiente punto:

“Las empresas dedicadas al arrendamiento sin conductor de corta duración de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP tendrán que realizar reservas de plazas a ser

posible de aparcamiento para instalar bases fijas”, modificando consecuentemente los aspectos de este artículo y los siguientes que se vieren afectados por este punto.

Artículo 181. Restricciones de circulación.

Creemos necesario apuntar que el valor habitual del ruido emitido por camión pesado es 92Db, camión ligero 86Db, mientras que la Organización Mundial de la Salud fijó como objetivo un descenso 'significativo' del ruido para 2020 y alertó de establecer en 40 el tope de decibelios nocturnos en los espacios externos.

Según estudios consultados el 80% del ruido ambiental que soportan los ciudadanos está causado por el tráfico rodado (el rozamiento del neumático en la calzada y el estruendo del motor).

El nivel recomendado de decibelios por la legislación es de 35 durante el día y 30 a partir de las 11 de la noche. Desde ese punto, el sonido se hace perceptible y entra dentro de la normalidad. Sin embargo, a partir de los 75 db, si el ruido es prolongado, empieza a comprometer la salud. La capacidad auditiva se deteriora y el cuerpo inicia un proceso de desequilibrio que tiene más que ver con lo psicológico que con lo físico. Esto es: irritabilidad, falta de concentración, trastornos de sueño y ansiedad. Según la Organización Mundial de la Salud, el ruido provocado por el tráfico “es la segunda causa de enfermedad por motivos medioambientales”

Por tanto, el presente artículo debería quedar redactado como:

“1. Se prohíbe la circulación de camiones, vayan o no cargados, de la siguiente MMA:

a) De camiones de más de dieciocho toneladas dentro del perímetro formado por la M- 30, excluyendo ésta y sus enlaces.

b) De camiones de más de doce toneladas por el interior de la ZBEDEP Distrito Centro.”

Artículo 230 Requisitos medioambientales acústicos de los vehículos empleados en la gestión directa e indirecta de servicios municipales y en la ejecución de prestaciones contratadas por el Ayuntamiento de Madrid.

Sobre este particular, cabe reseñar que el ruido nocturno tiene efectos negativos en la salud. La operación de vehículos pesados del Ayuntamiento (particularmente los camiones de basura) en franjas horarias nocturnas causa contaminación acústica innecesaria con los correspondientes impactos en el sueño y la salud de los ciudadanos. Así, creemos necesario incluir que:

“Los vehículos existentes que no cumplen los límites de niveles sonoros establecidos según el Reglamento (UE) nº 540/2014 para vehículos nuevos deben limitar su franja horaria de operación al periodo de día, evitando ruido nocturno”.

Artículo 235. Inmovilización.

Sobre el artículo 235.j, destacar que volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici. Por lo tanto, proponemos:

“suprimir bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la redacción propuesta”

Artículo 236. Retirada

Sobre el artículo 236.k, debemos ser consecuentes con el bajísimo grado de desarrollo de la movilidad en bicicleta y de las infraestructuras ciclistas que la promueven. En este sentido, como ya apuntamos en la alegación al artículo 23, para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabicis como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazará a otro lugar que no moleste. Por todo ello, la redacción de este punto debería quedar como:

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

Sobre el artículo 236.l, los motivos son análogos al del punto anterior. El bajo peso de las bicicletas permiten ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista. Por lo tanto, se considera necesario añadir:

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

Artículo 237. Supuestos de peligro o perturbación de la circulación o riesgo para personas y bienes o para el funcionamiento de algún servicio público.

Sobre el artículo 237.1, es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicletas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista., por lo que resulta necesario añadir otro punto:

“r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicicis”.

Sobre el artículo 237.2, creemos que es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen estar recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño. Esto se suma a lo añadido en las alegaciones anteriores 8, 30,.. (Art. 23, 89,..). Por tanto, se estima necesario:

“Suprimir los puntos b) y c) “

Disposición transitoria primera. Requisitos ambientales generales para la circulación de vehículos en Madrid ZBE.

Se considera que el plazo que se establece en el punto 2, letra a) de la Disposición Transitoria Primera , hasta el 31 de diciembre de 2024, como fecha límite en la que se permite el acceso y circulación por Madrid ZBE de vehículos con clasificación ambiental A, en los dos supuestos contemplados (vehículos domiciliados en la ciudad de Madrid y vehículos adquiridos a título de herencia por fallecimiento de su titular, en ambos casos, con fecha de referencia a efectos de cómputo de plazo de 1 de abril de 2021) **es un periodo de transición demasiado largo para permitir el acceso y circulación por Madrid ZBE, para vehículos con clasificación ambiental A debido a su alto potencial contaminante.** Estimamos que **sería adecuado acortar dicho plazo hasta el 31 de marzo de 2023, quedando el periodo transitorio fijado en dos años, desde el 1 de abril de 2021.** Así, el punto 2 debería quedar:

“a) Podrán acceder y circular por Madrid ZBE, hasta el 31 de marzo de 2023 los vehículos con clasificación ambiental A domiciliados en la ciudad de Madrid en el RV que a fecha de 1 de abril de 2021 se encuentren de alta en el Padrón del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) del Ayuntamiento de Madrid, así como los vehículos con clasificación ambiental A adquiridos con

posterioridad al 1 de abril de 2021 a título de herencia por fallecimiento de su titular, siempre que figuren domiciliados en el RV de la ciudad de Madrid y se encuentren en situación de alta en el Padrón del IVTM del Ayuntamiento de Madrid”.

ANEXO VI. Definiciones.

Acera-bici.

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Públicas de *“plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera”* marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso. Por lo tanto creemos conveniente cambiar la definición de acera bici a:

“Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera”

Ciclocalle.

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

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

Zona de prioridad peatonal.

Sabemos que la definición coincide con la que aparece en la Ley de Tráfico de ámbito estatal y reconocemos la dificultad en matizar su aplicación desde una ordenanza local. No obstante queremos resaltar que las calles peatonalizadas recientemente no son aceras, y, tal y como expresa la presente ordenanza de movilidad en el artículo 164.1 *“Las motocicletas, ciclomotores y vehículos análogos no podrán circular por las zonas peatonales, incluidas aceras, andenes, paseos o zonas ajardinadas, ni por las vías o carriles señalizados para las bicicletas”.* Volvemos a recordar que las bicicletas no son vehículos análogos a las motos ya que les diferencia algo verdaderamente sustancial como es la ausencia de motor. Igualmente, el artículo 170.4 contempla el paso ciclista por zonas

peatonales bajo condiciones de seguridad para el peatón a fin de preservar el itinerario ciclistas; y el artículo 199.5 habla sobre las labores de carga y descarga en dichas zonas peatonales. No tendría mucho sentido que por estas zonas se regule la entrada de vehículos pesados que suponen un alto riesgo para el peatón y se prohíba la bicicleta. La forma que adopten estas zonas para asegurar la permeabilidad ciclista estará condicionada a la densidad peatonal. (Ver alegación núm.13)

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

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

Por todo esto, se propone cambiar la definición de Zona Peatonal y de Zona Peatonal Autorizada:

"Zona Peatonal: parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación y estancia de peatones. Existe una prohibición general de acceso, circulación y estacionamiento de todo tipo de vehículos. Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada. Las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal".

"Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas (definición dada en el Manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid) y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal".

Zona o calle residencial

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

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

Carril multimodal

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

En el libro IV se añade el título primero con el nombre “Régimen sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial”.

Los poderes públicos deben ejercer la mayor protección hacia las personas más vulnerables. Es habitual en la Ciudad de Madrid el acoso a ciclistas, la invasión de aceras por vehículos motorizados, el exceso de velocidad en zonas escolares y similares y otros comportamientos similares que ponen en grave riesgo su integridad física y su percepción de seguridad, afectando de forma importante a la modificación de sus modos de transporte e itinerarios. Por todo esto, se estima necesario incluir:

“Todas las sanciones de circulación aplicadas a vehículos que impliquen poner en riesgo la seguridad de conductores, pasajeros o viandantes de mayor vulnerabilidad se verán incrementadas entre un 50% y un 100% en sus tiempos e importes”.

“Se considera mayor vulnerabilidad, en términos generales, la de aquellos vehículos con mayor potencia motórica y mayor peso frente a los conductores y personas con vehículos sin motorización o viandantes. Se considera que la máxima vulnerabilidad es la de peatones, seguidos de ciclistas sin motorización, ciclistas con motorización, VMP, ciclomotores y motocicletas, en este orden”.

“Se incluirá el agravamiento de sanción, de forma específica y sin carácter exclusivo: la invasión de aceras por vehículos motorizados ante la existencia de peatones, el acoso a ciclistas (no respetar distancias al circular o adelantar), la invasión de carriles bici por vehículos motorizados, el rebasamiento de límites de velocidad en zonas escolares y de especial protección”.

Disposición adicional

La Ficha nº12 de la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública Impide la modificación de la vía pública para promover un reparto del espacio entre vehículos motorizados y movilidad sostenible.

En espacios reducidos, debe promoverse la ocupación de la vía pública por las personas, la movilidad activa y el transporte público, aunque implique la reducción del espacio destinado al aparcamiento y circulación de los vehículos motorizados privados.

Los poderes públicos deben garantizar la salud pública y el disfrute de los derechos de la ciudadanía, promoviendo un rediseño de la ciudad de Madrid en favor de las personas y en detrimento del vehículo motorizado, para lo cual deben transformar la ciudad e inducir la demanda de movilidad activa y transporte público, aunque los datos presentes e históricos indiquen niveles de congestión circulatoria

Referencia:

<https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Vivienda-urbanismo-y-obras/Publicaciones/Instruccion-para-el-Diseño-de-la-Via-Publica/?vgnextfmt=default&vgnextoid=ebbdac0c317cf110VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnnextchannel=cf6031d3b28fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD#>

Por tanto, creemos necesario que:

“Queda derogada la Ficha nº12 de la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública en todos los apartados que impidan la modificación del espacio en la vía pública en favor del transporte público, la movilidad activa (peatonal y ciclista) y el uso recreativo no comercial”.

Disposición transitoria

La calidad de los carriles bici debe garantizar niveles adecuados de seguridad, protección, visibilidad según los estándares establecidos por las organizaciones del sector, la evidencia científica y la experiencia internacional, de manera que tenga un impacto efectivo en la incentivación del uso de la bicicleta como medio de transporte habitual en la ciudad de Madrid para los diferentes perfiles poblacionales (edad, género, movilidad reducida, etc.). Se tomará como referencias las indicaciones de las organizaciones ciclistas de referencia en Madrid, España y Europa. No se admitirá en el manual la existencia de aceras bici, si bien, la eliminación de una acera bici implicará obligatoriamente la instalación de una alternativa para la movilidad ciclista acorde con el manual (nueva cota, espacio protegido en calzada, etc.). Por tanto, se propone que:

“En el plazo de tres meses desde la aprobación de esta Ordenanza se actualizará, con rango de instrucción, el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid, y se publicará un nuevo manual para el diseño de carriles bici de la Ciudad de Madrid, derogando el vigente, acorde con los estándares internacionales y estatales de protección, seguridad, comodidad y respeto para peatones, y que tendrá carácter obligatorio en todos los carriles bici construidos tras su publicación”.