

PREVIO: CONSIDERACIONES GENERALES

Durante los últimos cinco años, la circulación de bicicletas en Madrid ha experimentado un crecimiento constante acorde con el auge de este medio de transporte en otras ciudades españolas y europeas. Aunque todavía no se han alcanzado niveles de uso comparables a dichas ciudades, este aumento de usuarios ha puesto de manifiesto numerosas disfunciones a la hora de considerar la bicicleta como un vehículo más por parte del resto de conductores, peatones e incluso por los propios ciclistas.

Esta problemática tiene su origen en la práctica ausencia de ciclismo urbano en Madrid durante más de dos décadas, tiempo en el que la movilidad de Madrid se ha desarrollado en exclusiva hacia el vehículo privado. Uno de los resultados ha sido una normativa municipal obsoleta que contempaba normas incoherentes con la circulación de ciclistas por la calzada, afectando a la seguridad de todos los usuarios.

Tras constantes peticiones para cambiar la normativa, se presenta esta modificación de la Ordenanza de Movilidad, que recoge importantes cambios ya demandados por el colectivo ciclista. Entre estas mejoras, **ecomovilidad.net** valora especialmente:

- La obligación de que los vehículos motorizados que deseen adelantar a una bicicleta deberán de cambiar completamente de carril de circulación, así como la distancia mínima de 5 metros que deben mantener si circulan detrás. (Art.20 y Art. 39 bis)
- La modificación del Art. 39 bis, según el cual las bicicletas circularán por la parte central del carril, y no a un lado como indicaba la anterior normativa.
- La limitación de velocidad para los vehículos que comparten carril con una bicicleta.
- La mejora de las condiciones de aparcamiento, aplicando los mismos criterios y privilegios que hasta ahora sólo disponían las motocicletas.

Tras estudiar las modificaciones contempladas para la Ordenanza de Movilidad, desde

ecomovilidad.net se han detectado aspectos concretos que son susceptibles de mejora, y que se detallan a continuación. En cada caso, se exponen los motivos por los que la norma no es adecuada y se acompaña de una propuesta de modificación.

Estas propuestas han sido redactadas basándose en normativas de otras ciudades españolas donde la bicicleta ya está consolidada como medio de transporte: San Sebastián, Zaragoza, Barcelona... ciudades cuyas nuevas ordenanzas de movilidad ya han demostrado su eficacia. También se ha tenido en cuenta el criterio técnico del equipo de **ecomovilidad.net**, su experiencia personal como ciclistas urbanos habituales, así como las sugerencias que nuestros usuarios nos han aportado por medio de diferentes vías de participación.

Por último, se han tenido en cuenta las propuestas ya realizadas por el principal colectivo ciclista de Madrid (Pedalibre), con quien se comparten plenamente los objetivos y problemática del ciclismo urbano. Las propuestas realizadas por **ecomovilidad.net** difieren en algunos puntos de las expresadas por otros colectivos, pese a lo cual, **ecomovilidad.net apoya las alegaciones realizadas por la asociación Pedalibre** en todos aquellos apartados que no se contemplen en el presente documento.

No queda más que felicitar al Ayuntamiento por su intención de situar la bicicleta como un medio de transporte más en la ciudad de Madrid. Deseamos que la modificación de la ordenanza actual, así como la necesaria difusión de las nuevas normas, tenga como resultado una ciudad más amable y segura para todos. Desde **ecomovilidad.net**, nos ponemos a disposición del Ayuntamiento con el fin de colaborar en la mejora de la movilidad de Madrid.

PRIMERO: ALEGACIONES AL ARTICULADO

B1. CIRCULACIÓN CICLISTA POR LA CALZADA (ART 39 Bis)

Redacción actual:

En las vías con más de un carril circularán siempre por el carril de la derecha .

[...]

Las bicicletas sólo podrán circular por el carril de la izquierda si han de realizar un giro a la izquierda.

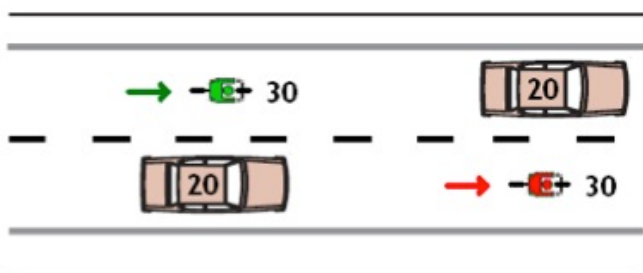
Redacción propuesta:

En las vías con más de un carril de circulación circularán preferiblemente por el carril de la derecha, pudiendo circular por otros carriles cuando las características de la vía no permitan hacerlo por el carril de la derecha o por tener que girar a la izquierda.

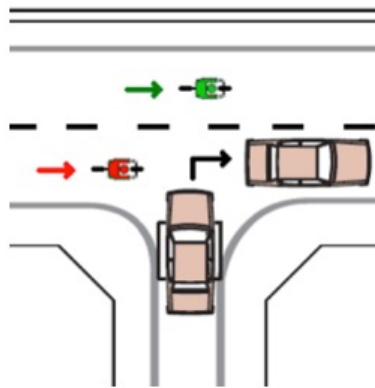
Exposición de motivos de la alegación:

Obligar a la bicicleta a circular por un carril determinado es a nuestro juicio, un error. Son muchas las situaciones donde la bicicleta puede circular por otros carriles, en mejores condiciones de comodidad y seguridad tanto del ciclista como del resto de usuarios.

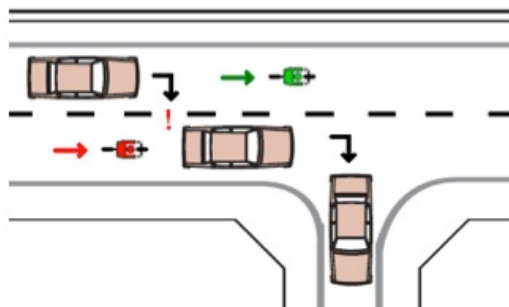
- Situaciones de tráfico denso o congestionado, donde la bicicleta desarrolla velocidades superiores al resto de vehículos, de modo que éstos pueden ser adelantados de forma más segura por la izquierda (zona de visión natural del conductor) que por la derecha. El conductor no espera encontrarse ciclistas adelantando por su derecha.



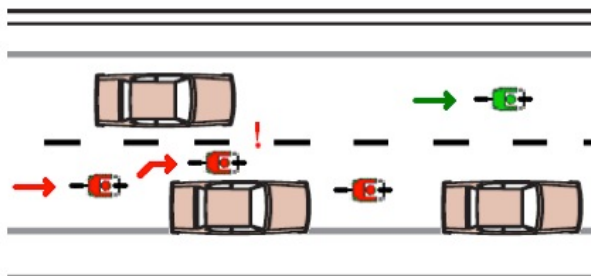
- Vehículos que salen por la derecha en calles adyacentes, garajes, accesos, etc. Si el ciclista puede cambiar al carril contiguo a la izquierda, no sólo no ralentiza su propia marcha, sino que facilita la incorporación del otro vehículo.



- Puntos donde varios vehículos opten por girar a la derecha; si el ciclista puede circular por el carril inmediatamente a su izquierda, no perjudica ni es perjudicado por los vehículos que efectúan el giro. Idéntica situación en carriles exclusivos para girar.



- Es frecuente que el carril derecho esté permanentemente ocupado con vehículos en doble fila. Aunque se trate de una actuación prohibida y sancionable, por desgracia sigue presente en Madrid. Obligar al ciclista a circular por el carril de la derecha puede generar situaciones de riesgo al tener que esquivar vehículos mal estacionados, buses parados, etc., que obligan a constantes incorporaciones al carril izquierdo.



La normativa estatal considera que, en vías urbanas con varios carriles, "el conductor de un automóvil o de un vehículo especial, podrá utilizar **el que mejor convenga a su destino**, siempre que no sea un obstáculo a la circulación de los demás vehículos, y no deberá abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar." (R.G.C. Art. 33)

Proponemos que se aplique el mismo criterio a la bicicleta, de modo que **aunque circule preferiblemente por la derecha, no tenga prohibido el uso del resto de carriles** si es necesario (no sólo en el giro a la izquierda) y siempre que no obstruya la circulación del resto de vehículos. Este es el criterio que se aplica en normativas de otras ciudades españolas.

B2. CARRIL-BUS (ART 39 Bis)

Redacción actual:

De existir carriles reservados a otros vehículos, circularán en las mismas condiciones por el carril contiguo al reservado, salvo que la señalización permitiera circular por ellos.

Si el carril reservado estuviera en zona de pendiente desfavorable donde las bicicletas puedan encontrarse entre los tráficos de autobuses y vehículos en una situación incomoda y peligrosa, los carriles tendrán una sección mínima de 4,5 metros y la circulación de bicicletas se realizará lo más próximo posible a la derecha. Estará prohibida en estos carriles la circulación de varios ciclistas en paralelo.

Redacción propuesta:

De existir carriles reservados a otros vehículos, circularán en las mismas condiciones por el carril contiguo al reservado, salvo que la señalización permitiera circular por ellos.

Exposición de motivos de la alegación:

Este punto resulta poco claro, ya que depende de una consideración subjetiva de varios factores como la intensidad y velocidad del tráfico motorizado, o el grado de la pendiente.

También ignora otros aspectos que condicionan la circulación ciclista por el carril-bus:

- Grado de segregación: totalmente segregado, con "aletas" o sin segregar.
- Circulación de taxis y/o motocicletas, vehículos que circulan a velocidades superiores a las del bus y que pueden suponer un riesgo si comparten carril con los ciclistas.
- Por otra parte, en Madrid apenas existen carriles bus de más de 4 metros de anchura.

Por estos motivos, y dado que la excepción que se contempla es difícil de precisar, se propone que en aquellos casos donde sucedan las características mencionadas, **se señalice adecuadamente el carril bus** (como contempla el primer párrafo) y se **suprima el segundo párrafo**.

Del mismo modo, sería necesario valorar la posibilidad de que los ciclistas circularan por el carril bus en los siguientes supuestos:

- Carril-bus sin separación física, al ser un carril más de la calzada.
- Carril-bus segregado, en caso de pendiente descendiente, donde la bicicleta no obstaculiza al autobús al mantener ésta velocidades medias superiores.
- Carril-bus en horas nocturnas, donde la circulación de autobuses es muy baja o nula, y los vehículos privados suelen circular a mayor velocidad, con el consiguiente riesgo para el ciclista.

B3. LIMITACIÓN DE VELOCIDAD (ART 39 Bis)

Redacción actual:

Cuando circulen bicicletas y otros vehículos por calles de uno o varios carriles de circulación por sentido, y se indique mediante señalización específica, la velocidad de circulación de los otros vehículos se deberá adaptar a la de la bicicleta y en cualquier caso no podrá superar los 30 Km/h. Este límite de velocidad únicamente afectará al carril o carriles señalizados al efecto.

Redacción propuesta:

Cuando circulen bicicletas y otros vehículos por calles con carriles señalizados específicamente, la velocidad de circulación de los otros vehículos se deberá adaptar a la de la bicicleta.

En el caso de calles con un sólo carril de circulación señalizadas al efecto, dicha velocidad no podrá superar en cualquier caso los 30 km/h.

Exposición de motivos de la alegación:

La redacción del artículo es poco clara. Si se aplica solamente en calles con señalización específica entendemos que está haciendo referencia a vías de coexistencia y/o calles de zona 30, denominadas también ciclocalles por el Ayuntamiento. No obstante, el artículo también añade la posibilidad de marcar como vía de coexistencia un sólo carril en una vía con varios carriles. Sería necesario concretar esta cuestión, así como incorporar una definición más profunda del concepto de ciclocalle, anunciado por el Ayuntamiento recientemente.

En el caso de vías de un sólo carril de circulación, es interesante resaltar el hecho de que la velocidad de los otros vehículos deba adaptarse a la de la bicicleta, limitando a 30 km/h la velocidad tanto para turismos como para bicicletas. En este sentido, el citado artículo es perfectamente válido.

Por otra parte, en aquellas vías con más de un carril de circulación, valoramos positivamente la adaptación de la velocidad de los vehículos a la velocidad de la bicicleta. Sin embargo, pueden darse casos en los que la bicicleta desarrolle velocidades superiores a 30 km/h (cuestas descendentes, etc.) sin que por ello suponga un riesgo para el resto de vehículos y peatones, al tratarse de vías con más de un carril.

Por este motivo, proponemos que **se mantenga la obligación de adaptar la velocidad a la presencia de un ciclista en calzada**, pero aplicando la **limitación genérica a 30 km/h sólo en aquellas vías de un carril** (señalizadas como Zona 30).

B4. CIRCULACIÓN POR ZONAS PEATONALES (ART 39 Tris)

Redacción actual:

Salvo en las zonas habilitadas al efecto, se prohíbe la circulación de bicicletas por las aceras y demás zonas peatonales.

Redacción propuesta:

En aquellas vías o espacios públicos especialmente acondicionados para la circulación de vehículos y peatones en los que los peatones tienen siempre la prioridad, los vehículos deberán circular a una velocidad moderada.

En caso de que el vehículo sea una bicicleta, si la distancia entre el ciclista y los peatones no puede ser como mínimo de 1 metro, el ciclista deberá descender de su vehículo y circular andando, de forma que se garantice la seguridad de los peatones.

Exposición de motivos de la alegación

Nos parece correcto, ya que el lugar natural de circulación de las bicicletas es la calzada. Sería interesante **exceptuar aquellas vías que son totalmente peatonales**, no existiendo calzada; siempre que la intensidad peatonal permita circular en bicicleta a velocidad reducida, y señalizando esta posibilidad. Teniendo en cuenta que en el centro de Madrid el número de calles peatonales va en aumento, no permitir la circulación ciclista por estas vías podría dificultar las

posibilidades de circular por el trayecto más idóneo.

Además, ciertos colectivos como **niños o gente mayor, no pueden circular por calzada** y su circulación por la acera no resulta problemática, al utilizar la bici para pasear y no para desplazarse.

Por este motivo, se sugiere tomar ejemplo de la normativa ya existente en Zaragoza (Art. 28 Ord. Circulación) y Barcelona (Art. 14.6 Ord. Circulación), donde se recogen diferentes **posibilidades para la coexistencia de peatones y ciclistas en calles peatonales y parques públicos, bajo las siguientes restricciones:**

- Respetar siempre la preferencia de los peatones.
- Adecuar la velocidad a la de los peatones, sin superar los 10 Km/h.
- Se abstendrán de hacer cualquier maniobra que pueda afectar a la seguridad de los peatones o incomodar su circulación.
- Respetar la distancia de 1 metro de separación a los peatones.
- No circular a menos de 1 metro de las fachadas.
- Se permite la circulación en bicicleta por la acera, aun cuando no se den todas las circunstancias anteriormente definidas, a los **niños menores de 8 años** (proponemos 12) siempre que no se sobrepasen los 10 km/h.

Desde ecomovilidad.net se pide la modificación de las condiciones de circulación de bicicletas por las aceras, en base a las normas citadas anteriormente.

B5. ACERA-BICI y CARRIL-BICI (ART 39 Quáter)

Redacción actual:

En las aceras-bici, los peatones tendrán preferencia para atravesarlas transversalmente cuando accedan a la banda de estacionamiento, parada de transporte público o calzada. En cualquier caso, deberán cerciorarse de que la distancia y velocidad de las bicicletas que se aproximen les permitan cruzar con seguridad.

En los carriles-bici, la prioridad de paso es de las bicicletas, solo se podrán atravesar transversalmente y por los pasos de peatones señalizados al efecto. En el caso de atravesar el carril bici fuera de los mismos, los peatones deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.

Redacción propuesta:

En las aceras-bici, los peatones tendrán preferencia para atravesarlas transversalmente cuando accedan a la banda de estacionamiento, parada de transporte público o calzada. En cualquier caso, deberán cerciorarse de que la distancia y velocidad de las bicicletas que se aproximen les permitan cruzar con seguridad.

Exposición de motivos de la alegación

La redacción de este artículo aclara numerosos aspectos que hasta hoy no estaban bien definidos. Sólo apuntar un matiz: a diferencia de las aceras-bici, los carriles bici suelen estar situados de forma contigua a la calzada. El hecho de permitir a un peatón cruzar un carril-bici fuera de un paso señalizado carece de sentido en el momento que también deba atravesar la calzada fuera de un paso. El hecho de dejar a criterio del peatón la distancia y velocidad de las bicicletas puede dificultar la concreción de responsabilidades en caso de accidente.

Pedimos la supresión de la segunda frase en ambos párrafos, así como que **los carriles-bici sólo se puedan cruzar en los pasos habilitados** al ser una parte más de la calzada.

B6. APARCAMIENTOS (ART 62.5)

Redacción actual:

No podrá estacionarse este tipo de vehículos en plazas, zonas ajardinadas, calles de prioridad peatonal o calles peatonales, salvo señalización en contrario.

Redacción propuesta:

(Supresión)

Exposición de motivos de la alegación

No tiene sentido que se prohíba aparcar una bicicleta en una plaza, mientras que en las calles (espacios de circulación, donde el espacio es más limitado) si se permite. No existen motivos para prohibir el estacionamiento de bicicletas en los cuatro supuestos que menciona el citado punto.

Redacción actual:

No se podrá estacionar este tipo de vehículos anclados al mobiliario urbano, ni sobre tapas de registro y servicios.

Redacción propuesta:

(Supresión)

Exposición de motivos de la alegación:

Nuevamente, carece de sentido a la hora de concretar el concepto de mobiliario urbano: pueden ser MUIPs, bancos, paradas de bus... pero también alcorques, postes, vallas o incluso los propios aparcabicis son parte del mobiliario urbano.

Esta prohibición es confusa e incoherente con el articulado anterior.

SEGUNDO: PROPUESTAS GENERALES AL PROYECTO

Se describen a continuación diferentes propuestas que, si bien no se refieren a ningún artículo concreto del borrador, si demandamos que sean contempladas en la redacción definitiva.

C1. SALIDA AVANZADA SEGURA

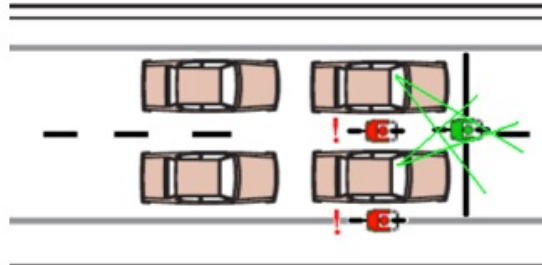


Este dispositivo, también conocido como “box de salida” o “avanzamoto”, ha sido implantado en varios semáforos significativos de Madrid destinados en exclusiva para motocicletas. En otras ciudades, estas zonas son compartidas por motos o bicicletas, o incluso exclusivas de éstas últimas. Ninguna norma municipal contempla la utilización de SAS para bicicletas en Madrid, pese a que es evidente que las ventajas que su implantación conlleva para la moto son aplicables, aún más si cabe, a la bicicleta.

Con el fin de evitar el vacío legal existente, proponemos:

- Extender el uso del ‘avanzamoto’ también para ciclistas, en las mismas condiciones que para las motocicletas.
- En los casos en que este dispositivo no existiese, permitir que la bicicleta consiga adelantarse lo suficiente para entrar dentro del campo visual del conductor, aunque esto

suponga sobrepasar la línea de parada o el paso de peatones, y siempre que no se obstruya el paso de los mismos.



Esta práctica es muy utilizada por los ciclistas experimentados, ya que como puede apreciarse en el esquema, el ciclista entra en el campo de visión directa del conductor, evitando situaciones de riesgo y/o atrapamiento en la salida.

C2. DISPOSITIVOS DE TEMPLADO DE TRÁFICO

Acorde a lo realizado en todas las ciudades, numerosas calles de Madrid están equipadas con dispositivos destinados a reducir la velocidad de los vehículos, consiguiendo un calmado de tráfico que se traduce en una mayor seguridad y mejores condiciones de habitabilidad urbana.

Sin embargo, varios colectivos han protestado recientemente por estas medidas, al observar que conllevan un riesgo o una molestia para la circulación. Concretamente, los pasos de peatones elevados y/o totalmente pintados, así como badenes reductores de dimensiones excesivas, han sido objeto de crítica por parte de motoristas, ciclistas y el sector del autobús.

Por este motivo, pedimos que en futuras actuaciones de templado de tráfico, se opte por métodos que garanticen la comodidad de estos usuarios. Particularmente, recomendamos la **implantación del 'cojín berlinés'** (no existe en Madrid) **en lugar del paso elevado.**



Las dimensiones de esta sobreelevación actúan sobre los turismos, pero permiten a bicicletas, motocicletas y autobuses evitar el obstáculo de forma segura.

Por todo lo expuesto,

SOLICITAMOS

Que registandose el presente documento de alegaciones en tiempo y forma, y cumplidos todos los requerimientos legales y formales, **se de traslado al mismo a la Dirección de la Oficina del Secretario de la Junta de Gobierno**, a fin de que las alegaciones sean tomadas en cuenta por el área correspondiente en el marco del trámite legislativo de la aprobación de la remodelación de la Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Madrid.

Y para que así conste a los efectos oportunos, suscribimos la presente en Madrid, a 08 de agosto de 2010.