

ALEGACIÓN PRIMERA

Artículo 17

Texto del proyecto

“Artículo 17. *Velocidad.*

1. Con carácter general, el límite máximo de velocidad a que podrán circular los vehículos por vías urbanas será el establecido en el Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC).
2. Salvo regulación específica, u ordenación de un determinado límite de velocidad en la vía o tramo de la misma mediante señalización instalada al efecto, el límite máximo de velocidad será:
 - a) De veinte kilómetros por hora en vías urbanas que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
 - b) De treinta kilómetros por hora en vías urbanas de un único carril por sentido de circulación. No obstante, cuando estas vías formen parte de la Red Básica de Transportes, se podrá aumentar este límite hasta los cincuenta kilómetros por hora mediante señalización específica, en aplicación de artículo 50.3 del RGC, para fomentar el uso del transporte público colectivo urbano regular de uso general facilitando su mayor velocidad de servicio.
 - c) De treinta kilómetros en los carriles multimodales definidos en el anexo VI, salvo velocidad inferior específicamente señalizada. En estos carriles los vehículos motorizados deberán extremar la prudencia, mantener las distancias de seguridad con las bicicletas, y con los VMP si se autorizara su circulación, y respetar las normas de convivencia viaria.
 - d) De cincuenta kilómetros por hora en vías urbanas de dos o más carriles por sentido de circulación. No serán contabilizados, a estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o de uso exclusivo de transporte público.

Comentarios

Actualmente todas las calles de un carril por sentido de circulación, sin computar en esa cuenta los carriles reservados a determinados vehículos, tienen una limitación de 30 Km/h. Esto afecta a una gran mayoría de las calles de Madrid y a casi todas las vías incluidas en las ZBEDEP definidas en este proyecto de modificación. Creemos que este

límite debe aplicarse a todas las vías dentro de cualquier ZBEDEP, independientemente del número de carriles por sentido de circulación.

Además, los laterales del Paseo de la Castellana y Paseo de Recoletos disponen de diferentes configuraciones de número de carriles, con y sin carril bus, que rompen la uniformidad de límite de velocidad de la vía según del tramo de que se trate. Por ello opinamos que los laterales de ambas avenidas. Deben tener un límite de 30 Km/h en todo su recorrido, independientemente del cómputo de carriles de circulación.

Propuesta

Añadir dos puntos adicionales dentro del apartado 2 del artículo 17, con la numeración que corresponda.

“De treinta kilómetros por hora en las calzadas laterales del Paseo de la Castellana y Paseo de Recoletos, independientemente del cómputo de carriles.”

“De treinta kilómetros por hora en todas las vías comprendidas dentro del ámbito de cualquier ZBEDEP.”

ALEGACIÓN SEGUNDA

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

Texto del proyecto

En el texto de la modificación no aparece mención alguna al área de acceso restringido denominada “Colonia Marconi”.

Comentarios

No entendemos la supresión de esta zona de acceso restringido ni que no se haya reconvertido en una ZBE dentro del articulado para la nueva Ordenanza.

Propuesta

Proponemos incluir de nuevo el artículo 25 como se encuentra en la Ordenanza actualmente en vigor.

“Artículo 25. Colonia Marconi.

1. Por motivos de seguridad y seguridad vial se establece un Área de Acceso Restringido denominada "Colonia Marconi" que abarcará los espacios de la Colonia Marconi y el polígono industrial de Villaverde relacionados en el apartado siguiente.
2. El Área estará comprendida por las siguientes calles: Avenida de Marconi, Avenida Laboral, Calle Acceso a la Colonia Marconi, Calle Bulevar Norte, Calle Bulevar Sur, Calle

Cortijo, Calle Galena, Calle Hidratos, Calle Intermedia Norte, Calle Intermedia Sur, Calle Laguna Dalga, Calle Laguna del Marquesado, Calle Lignito, Calle Principal, Calle Resina, Calle San Cesáreo, Calle San Dalmacio, Calle San Erasmo, Calle San Eustaquio, Calle San Norberto, Calle San Tarsicio, Calle Transversal Sexta, Calle Laguna de Cameros y Callejón de Resina.

3. A la citada Área se accederá exclusivamente por los puntos expresamente habilitados para ello.

4. Se prohíbe la circulación de vehículos por los puntos de acceso a este Área entre las veintitrés y las seis horas.

5. Se excepcionan de esta prohibición los siguientes vehículos:

a) Los vehículos de personas empadronadas en el ámbito geográfico del Área.

b) Los vehículos destinados al traslado de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida.

c) Los vehículos, debidamente rotulados e identificados, de contratistas de las Administraciones Públicas que presten servicios públicos básicos como limpieza, retirada de residuos, mantenimiento y conservación de vías públicas, zonas verdes, instalaciones y patrimonio municipal y otros.

d) Los vehículos de transporte público colectivo y asistencia técnica al mismo.

e) Los vehículos autotaxis, y los vehículos de arrendamiento con conductor con servicio previamente contratado en la zona.

f) Los vehículos de empresas, sean estas personas físicas o jurídicas, y profesionales que presten servicios o entreguen o recojan suministros en el Área.

g) Los vehículos que accedan al Área para estacionar en un aparcamiento público o garaje particular del interior de la misma.

h) Las bicicletas, ciclos y vehículos de movilidad urbana.

i) Otros vehículos en las condiciones que específicamente autorice la Junta de Gobierno.

j) Vehículos cuyo acceso se someta a autorización específica por la Dirección General de Policía Municipal, previa acreditación por el solicitante del cumplimiento de los requisitos exigidos.

ALEGACIÓN TERCERA

Artículo 41, apartado 1

Texto del proyecto

1. Los autobuses de los servicios regulares de uso general de líneas urbanas e interurbanas únicamente podrán tomar o dejar viajeros en las paradas expresamente determinadas y señalizadas a tal fin mediante postes, indicadores o marquesinas con señales integradas.

Sin perjuicio de ello, la Junta de Gobierno u órgano en que delegue podrá, durante el horario nocturno, autorizar en determinadas líneas de autobuses la parada extraordinaria para la bajada, y en su caso subida, de las personas que así lo soliciten en las condiciones que se determinen en la autorización, que serán objeto de publicación oficial, de publicación digital en el portal web municipal y de exposición en los autobuses autorizados.

Comentarios

Entendemos la medida de aprobar autorizaciones especiales para tomar o dejar viajeros de autobús fuera de las paradas establecidas muy conveniente en otros horarios que no sean solamente el nocturno y también en supuestos que tengan sentido sólo durante el horario diurno. Por tanto, solicitamos eliminar la restricción de la posibilidad de aprobar autorizaciones especiales a horario nocturno.

Propuesta

Artículo 41.

1. Los autobuses de los servicios regulares de uso general de líneas urbanas e interurbanas únicamente podrán tomar o dejar viajeros en las paradas expresamente determinadas y señalizadas a tal fin mediante postes, indicadores o marquesinas con señales integradas.

Sin perjuicio de ello, la Junta de Gobierno u órgano en que delegue podrá autorizar en determinadas líneas de autobuses la parada extraordinaria para la bajada, y en su caso subida, de las personas que así lo soliciten en las condiciones que se determinen en la autorización, que serán objeto de publicación oficial, de publicación digital en el portal web municipal y de exposición en los autobuses autorizados.

ALEGACIÓN CUARTA

Artículo 47, apartado 2, b)

Texto del proyecto

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

1. En todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente.
2. En un mismo lugar de la vía pública durante más de cinco días consecutivos, a cuyo efecto sólo se computarán los días hábiles, excluyéndose los sábados, los domingos y los declarados festivos.

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

Comentarios

No entendemos que el propietario de un vehículo tenga que cerciorarse de que las condiciones de estacionamiento han variado desde el momento en que lo estaciona legalmente. Ni tampoco que ningún propietario de un vehículo aparcado en la vía pública tenga que delegar en terceros dicha comprobación. Notificar sanciones o cambios de condiciones de estacionamiento es tarea del municipio. Entendemos que pueden reubicarse vehículos sin previo aviso a otros lugares o a depósitos municipales en caso de necesidad, pero no puede suponer sanción ni coste. El propietario del vehículo podría no pasar nunca por la calle en la que lo estacionó o podría encontrarse fuera del municipio por más tiempo del que el artículo 47 propuesto establece. Y ello no debería suponer sanción alguna.

Propuesta

1. Que se amplíe el tiempo máximo de estacionamiento en el mismo lugar, ya que 5 días es un tiempo muy corto.
2. Que se amplíe igualmente el plazo de 48 horas consecutivas para cerciorarse de que no han variado las condiciones de estacionamiento.

3. Que se elimine la obligación de cerciorarse del cambio de condiciones de estacionamiento. Que también se elimine la sola sugerencia de delegar esta responsabilidad en terceros.
4. Que se habiliten los mecanismos necesarios para reubicar el vehículo en caso de necesidad y, si el vehículo contara con medio de identificación, notificar a su propietario de la circunstancia que provoque el cambio de condiciones de estacionamiento. Si dicha notificación no fuera posible transcurrido un plazo prudente, que se reubique el vehículo de forma gratuita.

ALEGACIÓN QUINTA

Artículo 47, apartado 2, d)

Texto del proyecto

2. d) En las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario.

Comentarios

Se establecen con claridad las distancias de prohibición de estacionamiento antes y después de una parada de autobús aunque esta medida debería ir acompañada de una marca cercana al bordillo que señalice estas distancias, ya que no es fácil medir sin ayuda una distancia como “22 metros”.

Además, si bien está definido el ámbito peatonal de paradas de autobuses urbanos, no existe tal definición para las reservas de personas con movilidad reducida ni para las paradas de taxis.

Propuesta

Artículo 47

2. d) En las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario. Dichas distancias estarán indicadas mediante una línea continua longitudinal de color amarillo y en paralelo al bordillo de la acera.

ALEGACIÓN SEXTA

Artículo 48, apartado 1

Texto del proyecto

1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:

1. En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
2. En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

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

Comentarios

En este proyecto de modificación se elimina la posibilidad de que bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal puedan aparcar en línea de estacionamiento. Esta posibilidad es especialmente interesante para vehículos *sharing* de estas características que funcionen sin anclaje, ya que tienden a ocupar aceras sin límite ni control alguno o los aparcabicis.

Propuesta

Artículo 48.

1. Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, el resto de ciclos y los vehículos de movilidad personal estacionarán exclusivamente en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello:
 1. En las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.
 2. En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos deberán apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transitar en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

3. En las bandas de estacionamiento, en forma oblicua a la línea de acera y ocupando un máximo de 2 metros, de forma que no se impida el acceso a otros vehículos o el paso desde la acera a la calzada.

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

ALEGACIÓN SÉPTIMA

Artículo 48, apartado 2

Texto del proyecto

2. Los ciclomotores, las motocicletas y los vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas se estacionarán dando cumplimiento a las siguientes reglas:

- a) Con carácter preferente, estacionarán en las reservas exclusivas para este tipo de vehículos situadas en banda de estacionamiento y, en su defecto, en el espacio no reservado de la banda de estacionamiento en forma oblicua a la línea de acera y ocupando un máximo de dos metros, de forma que no se impida el acceso a otros vehículos o el paso desde la acera a la calzada.
- b) Excepcionalmente, cuando no sea posible aparcar en la banda de estacionamiento podrán hacerlo sobre aceras si se cumplen todos estos requisitos:
 1. Se trate de calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón.
 2. No exista banda de estacionamiento, en los términos de la disposición transitoria sexta.
 3. No exista señalización específica que lo prohíba.
 4. Se respete, en todo caso, un ancho libre de paso de tres metros. Cuando exista acera-bici el ancho de acera libre de paso se contará desde el límite interior de la acera-bici a la fachada.
 5. Se respete, en todo caso, una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y

encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.

6. El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo, para garantizar la posible salida en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento, con la siguiente disposición:
 1. Paralelamente al bordillo en aceras de menos de seis metros de ancho.
 2. En semibatería o en ángulo, si la acera tiene más de seis metros de ancho.
- c) Se prohíbe el estacionamiento de estos vehículos en los siguientes espacios:
1. en el ámbito peatonal de las reservas de estacionamiento establecidas por razones de seguridad;
 2. en el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario;
 3. en el ámbito peatonal de las reservas de personas con movilidad reducida;
 4. en el ámbito peatonal de las paradas de taxi;
 5. sobre tapas de registro o de servicios;
 6. sobre ampliaciones provisionales de acera;
 7. zonas peatonales que no sean acera, salvo que lo permita expresamente la señalización.

Comentarios

Sobre este artículo tenemos varias propuestas.

Punto 2, b), 6: Debido a que las motos suelen aparcar muy próximas unas a otras, además de una distancia un metro desde el bordillo, no de 80 centímetros, debería añadirse la obligación de dejar una distancia entre motos aparcadas de 1 metro, con el fin de permitir el acceso y salida de la acera, especialmente a las personas con movilidad reducida que podrían acceder o bajar de vehículos al bordillo. Y que, si existe

una hilera de motos aparcadas sobre la acera, impedirían igualmente la movilidad peatonal.

Punto 2, c), 2: Añadir que las distancias estarán indicadas mediante una línea continua longitudinal de color amarillo y en paralelo al bordillo de la acera.

Propuesta

Modificación del apartado 2, b) 6:

6. El estacionamiento se realice en una única línea situada a ochenta centímetros del bordillo y liberando un espacio lateral con otros vehículos de al menos un metro, con el fin de garantizar el acceso y salida de la acera en condiciones de seguridad y comodidad de los ocupantes de un vehículo situado en la banda de estacionamiento o que efectúe una parada para cargar o descargar pasajeros, con la siguiente disposición:

1. Paralelamente al bordillo en aceras de menos de seis metros de ancho.
2. En semibatería o en ángulo, si la acera tiene más de seis metros de ancho.

Modificación del apartado 2, c), 2:

2. En el ámbito peatonal de las paradas de transporte público, en el caso de acera adelantada. En el caso de las zonas de parada de autobús sin acera adelantada, a una distancia inferior a veintidós metros antes del punto de parada, en el sentido de la marcha, e inferior a cinco metros después del punto de parada, en el sentido de la marcha, conforme a las prescripciones del título segundo del libro II, salvo señalización en contrario. Dichas distancias estarán indicadas mediante una línea continua longitudinal de color amarillo y en paralelo al bordillo de la acera.

ALEGACIÓN OCTAVA

Artículo 167, apartado 2

Texto del proyecto

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

Comentarios

No entendemos el criterio para aumentar en dos años la obligatoriedad de usar casco para circular en bicicleta. En el aspecto legal, Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial establece su obligatoriedad hasta los 16 años (artículo 47). Sobre siniestralidad, y según los datos disponibles en el Portal de Datos Abiertos del Ayuntamiento de Madrid en lo referente a víctimas de accidente de

tráfico con implicación de bicicletas, los menores de edad suponen aproximadamente un 10% del total de accidentes.

Propuesta

Artículo 167, apartado 2

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

ALEGACIÓN NOVENA

Artículo 167, apartado 9

Texto del proyecto

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

Comentarios

No comprendemos la motivación de esta prohibición. Los túneles de las vías urbanas son también vías por las que cualquier vehículo tiene derecho a circular.



No hay registros de ningún accidente ciclista en un túnel desde que se tienen registros. Por tanto, el argumento de la seguridad vial no se sostiene según las cifras de siniestralidad proporcionadas por el propio Ayuntamiento de Madrid en su portal de Datos Abiertos.



Además, para todos los vehículos, pero muy especialmente para los más vulnerables, presentan las siguientes ventajas. Algunas de ellas no hacen sino aumentar la seguridad para la circulación de bicicletas:


- Se evitan esperas semafóricas. En superficie existen semáforos que aumentan en gran medida el tiempo de los desplazamientos, pudiendo evitarse haciendo el mismo recorrido por un túnel.
- En algunas ocasiones se evitan desniveles pronunciados, lo cual supone una ventaja para los vehículos sin motor.
- Se habilita un trayecto que de otro modo podría tentar a circular por zonas peatonales. La prohibición del uso de túneles seguramente causará un aumento de circulación ilegal de ciclos por zonas peatonales.
- Se evitan rodeos innecesarios.

- Se evitan interacciones con cruces y vados de acceso a fincas, que son los lugares de principal prevalencia de colisiones fronto-laterales, el tipo de colisión más frecuente.
- Se evita el tráfico de agitación y posibles paradas por automóviles maniobrando para aparcar o salir de un aparcamiento. Por tanto, se evita estar interactuando con conductores cuya atención no está plenamente puesta en el tráfico.

En los siguientes vídeos se pueden ver todas estas ventajas:

| Descripción | Enlace | QR |
|---|--|---|
| <p>Comparativa: en bici desde Po. Infanta Isabel y Rda. de Valencia, por túnel de Carlos V y superficie.</p> <p>El túnel evita tráfico, cruces con gran cantidad de otros vehículos y atascos.</p> | <p>https://youtu.be/gW_C81QW-DU</p> |  |
| <p>Comparativa: en bici desde Plaza de Segovia Nueva y Plaza de Santo Domingo, por túnel y superficie.</p> <p>El túnel evita dar un rodeo por San Justo, Sacramento y Mayor que aumenta el tiempo, la distancia y el desnivel del recorrido innecesariamente. Los ciclistas pueden verse tentados a atravesar las múltiples calles peatonales entre Plaza de Segovia Nueva y Calle Mayor, provocando conflictos y accidentes.</p> | <p>https://youtu.be/tAgX40r8qZE</p> |  |

| Descripción | Enlace | QR |
|---|--|---|
| <p>Comparativa: en bici desde calle Arturo Soria a Plaza de Cuzco, por túneles y superficie.</p> <p>El paso por túneles evita esperas semafóricas y atascos en la Plaza José María Soler y el cruce de Costa Rica con Príncipe de Vergara. Las calles Costa Rica y Alberto Alcocer soportan una alta intensidad de tráfico, especialmente en los ramales laterales de estos cruces.</p> | <p>https://youtu.be/YANQhFuqEEk</p> |  |
| <p>Comparativa: en bici por Calle Alcalá hacia Plaza de la Independencia, por túnel y superficie.</p> <p>El túnel evita el tráfico de agitación, los cruces y la espera semafórica. Además de eliminar la necesidad de salir del flujo de tráfico principal para volver a incorporarse a él tras el túnel. En el vídeo se puede ver que se tarda el doble de tiempo por superficie.</p> | <p>https://youtu.be/buwZwzcII54</p> |  |

| Descripción | Enlace | QR |
|---|--|---|
| <p>Comparativa: Calle Francisco Silvela (Av. de los Toreros) hasta Dr. Esquerdo, por túnel y superficie.</p> <p>En este caso, los túneles agilizan el trayecto enormemente y evitan al ciclista esperas semafóricas, atascos, tener que hacer “cremalleras” con otros vehículos e interacciones con cruces, vados de entrada de vehículos a fincas e incluso interacciones con los autobuses en Manuel Becerra.</p> | <p>https://youtu.be/TUe9qnnZT0c</p> |  |

Propuesta

Eliminación del apartado 9 del artículo 167.

ALEGACIÓN DÉCIMA

Artículo 169

Texto del proyecto

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

1. En las ciclocalles, zonas residenciales y zonas 30, el ciclista adecuará su velocidad y trayectoria para no interferir ni poner en riesgo a los peatones, mantendrá una distancia que como mínimo será de un metro con los peatones y con las fachadas y deberá descender de su vehículo y circular andando cuando las condiciones de ocupación y movimientos peatonales no le permitan respetar esta distancia de seguridad.
2. En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los paseos pavimentados de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

En caso de que las bicicletas no cuenten con un espacio diferenciado del de los peatones, su velocidad máxima deberá limitarse a cinco kilómetros por hora en los días u horarios con mayor intensidad de tránsito peatonal. Sí podrán circular por el resto de paseos los menores de doce años, siempre respetando la prioridad peatonal y cuando la escasa afluencia de público lo permita y no causen molestias a quienes utilicen el parque.

3. En zonas forestales y parques suburbanos, las bicicletas podrán circular por los caminos interiores con la prioridad peatonal propia de las sendas ciclables, realizando una conducción responsable que evite poner en peligro a los peatones que circulen por los mismos.
4. Podrán establecerse condiciones de circulación específicas más restrictivas en determinados parques o zonas forestales mediante la señalización correspondiente.
5. Se prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

Comentarios

En el artículo 169 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible actualmente en vigor se establece el derecho de circulación en ambos sentidos de la marcha en las calles residenciales en las que exista una limitación de velocidad a 20 Km/h, excepto cuando exista una señalización específica que lo prohíba. Este derecho es fundamental para evitar rodeos y desniveles. En determinados trayectos en barrios con una orografía difícil para la bicicleta, como Lavapiés, las calles están pensadas para despejar el tráfico hacia las rondas. En bicicleta, hacer un trayecto por el sentido establecido de las calles, podría suponer tener que dar grandes rodeos o salvar desniveles muy pronunciados. Además, tratándose en su mayor parte de calles de plataforma única y limitadas a 20 Km/h, hay tiempo y espacio más que suficientes para apartarse a un lado y permitir el paso.

Este mismo derecho debe poder aplicarse también en calles en las que exista limitación de velocidad de 30 Km/h o inferior, aunque no estén emplazadas en zonas o recintos residenciales, indicándolo de igual manera.

Imágenes de ejemplo:



Propuesta

Introducir punto adicional en el artículo 169 que establezca lo siguiente:

“Las bicicletas pueden circular en ambos sentidos de la marcha en las calles residenciales en las que exista una limitación de velocidad a 20Km/h. Esta circunstancia se señalará en los puntos de entrada a zonas o recintos de calles residenciales, mediante cartel informativo bajo la señal R-101 (dirección prohibida) con la leyenda «Excepto bicicletas».

La circulación en ambos sentidos de la marcha también podrá establecerse en calles en las que exista limitación de velocidad de 30 Km/h y que no estén emplazadas en zonas o recintos residenciales mediante el mismo cartel informativo bajo la señal R-101.”

ALEGACIÓN UNDÉCIMA

Artículo 170, apartado 2

Texto del proyecto

2. En las aceras-bici, el ciclista circulará a velocidad moderada no superior a diez kilómetros por hora exclusivamente en el carril reservado para los ciclos, teniendo prohibido utilizar el resto de la acera, que queda reservada para el peatón.

Los ciclistas respetarán la prioridad de paso de los peatones en los cruces señalizados y circularán con precaución ante una posible irrupción de peatones y, muy especialmente, de niños y niñas, personas mayores y personas con discapacidad.

La separación de la acera-bici de la zona reservada para el peatón se deberá señalar con un pavimento tacto visual que prevenga del paso inadvertido de una a otra zona, de manera que contribuya a mejorar los niveles de seguridad peatonal.

El peatón no podrá transitar sobre las aceras-bici salvo para atravesarlas para acceder a la banda de estacionamiento, a las paradas de transporte público o a la calzada.

Sin perjuicio de ello, únicamente las personas con movilidad reducida (PMR) y las personas con problemas de movilidad funcional que se desplacen en sillas de ruedas motorizadas, handbikes, triciclos o dispositivos similares, podrán emplearlos por las aceras a velocidad moderada no superior a cinco kilómetros por hora, así como por el carril reservado a los ciclos en las aceras-bici a velocidad moderada no superior a diez kilómetros por hora, con precaución en ambos casos, en todo momento, ante una posible irrupción de niños, personas mayores y otras personas con discapacidad o movilidad funcional.

Comentarios

Las aceras son espacios peatonales y no deberían ser utilizadas en ningún caso por vehículos. La utilización de aceras para instalar vías ciclistas ha supuesto una limitación del espacio peatonal inaceptable y supone un peligro adicional para los peatones y los mismos ciclistas, como pudimos ver en el lamentable accidente en Institución Libre de Enseñanza con Vital Aza.

La existencia de una acera-bici no puede revertir la prioridad que los peatones tienen en su espacio y es un ataque directo hacia los usuarios más vulnerables. Además, “deseduca” al ciclista, haciéndole creer que puede circular por cualquier acera o zona peatonal en cuanto vea acabarse la acera-bici.

Ya que no es este el medio para reclamar la eliminación de las aceras-bici y ya existen muchas en Madrid, nuestra propuesta pretende desincentivar el uso de estas infraestructuras, modificando el articulado para que el ciclista sea un “invitado” en esos espacios y no disfrute de prioridad alguna, dándole total libertad de circulación y uso del espacio al peatón.

Propuesta

Modificación del artículo 70, apartado 2.

2. En las aceras-bici, el ciclista circulará a velocidad moderada no superior a diez kilómetros por hora exclusivamente en el carril reservado para los ciclos, teniendo prohibido utilizar el resto de la acera.

Los ciclistas respetarán la prioridad de paso de los peatones en todo el ancho de acera, dentro y fuera del carril reservado, y circularán con la debida precaución ante la

proximidad de peatones y, muy especialmente, de niños y niñas, personas mayores y personas con movilidad reducida.

La separación de la acera-bici de la zona reservada para el peatón se deberá señalar con un pavimento tacto visual que prevenga del paso inadvertido de una a otra zona, de manera que contribuya a mejorar los niveles de seguridad peatonal.

El peatón podrá transitar sobre la aceras-bici libremente y disfrutarán de prioridad.

Las personas con movilidad reducida (PMR) y las personas con problemas de movilidad funcional que se desplacen en sillas de ruedas motorizadas, handbikes, triciclos o dispositivos similares, podrán circular por cualquier espacio a velocidad moderada no superior a cinco kilómetros por hora. En caso de usar la acera-bici, lo harán a velocidad moderada no superior a diez kilómetros por hora.

ALEGACIÓN DUODECIMA

Artículo 171

Texto del proyecto

1. Las bicicletas en la calzada respetarán las prioridades de paso previstas en las normas de tráfico, siempre que no haya una señalización específica en contrario.
2. Las bicicletas tienen acceso libre a las ZBEDEP.
3. Las bicicletas y los ciclos podrán hacer uso de las líneas de detención adelantada para vehículos de dos ruedas a las que se refiere el artículo 165. En este sentido, y al objeto de permitir un posicionamiento más seguro de las bicicletas en la calzada durante la detención semafórica, éstas podrán rebasar a los vehículos detenidos en la calzada siempre y cuando exista espacio suficiente para avanzar entre ellos de forma segura, hasta colocarse en una posición más adelantada, o alcanzar las líneas de detención adelantadas e implantadas a tal efecto.

Comentarios

La posibilidad de girar en fase roja a derecha para ciclos es una norma fundamental y de gran implantación en diferentes ciudades europeas, que posibilita acortar el tiempo de espera semafórica y así evitar que el ciclista arranque al mismo tiempo que el resto de vehículos para girar.

Entendemos que esta maniobra no se puede hacer en cualquier cruce y de cualquier manera y, por ello, la Ordenanza de Movilidad Sostenible actualmente en vigor deja a

criterio de los técnicos el emplazamiento de las señales que deben habilitar esta maniobra para ciclistas.

En una ciudad con una gran mayoría de vías limitadas a 30 Km/h, la posibilidad de que una bicicleta se incorpore a una vía perpendicular realizando un “ceda el paso” para girar a derecha, no revierte ningún peligro adicional que no exista ya en cualquier cruce no regulado por semáforos.

Sí entendemos el posible riesgo para los peatones en el caso de que tanto en la vía que se abandona como en la que el ciclista debe incorporarse existan pasos de peatones. Por ello, vamos a solicitar la restitución del punto que habilita los giros a derecha en fase roja para bicicletas teniendo en cuenta esa salvedad.

Propuesta

Restitución del apartado 2 del artículo 171, en la numeración que corresponda.

“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, respetando la prioridad de los vehículos que circulen por la vía a la que pretende incorporarse.

Esta norma no podrá aplicarse en aquellos cruces que dispongan de un paso de peatones en el semáforo de la vía que se abandona o tras girar a derecha en la vía perpendicular.”

ALEGACIÓN DECIMOTERCERA

Disposición transitoria sexta

Texto del proyecto

Estacionamiento de ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.

Con excepción del Distrito Centro y de la ZBEDEP Distrito Centro, donde tendrá vigencia inmediata, la aplicación de la condición recogida en el artículo 48.2.b).2º) de que no exista banda de estacionamiento para que sea posible el estacionamiento sobre aceras de ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas deberá ser aprobada por la Junta de Gobierno para cada distrito, tras el correspondiente análisis técnico sobre las posibilidades de estacionamiento para estos vehículos y en su caso la implantación de las reservas de estacionamiento que se entiendan necesarias conforme al mismo.

Comentarios

Esta disposición transitoria habilita a aparcar motos fuera del centro en cualquier acera. Las aceras deben ser espacios peatonales protegidos en todo el municipio, sin excepción. Existen barrios con escasez de espacio peatonal, calles y aceras estrechas, pero que tienen línea de aparcamiento en muchos casos que permiten el estacionamiento de cualquier vehículo sin necesidad de utilizar las aceras.

Propuesta

Eliminación de la disposición transitoria sexta.

ALEGACIÓN DECIMOCUARTA

Anexo VI. Definiciones.

Texto del proyecto

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

Comentarios

Todos los carriles no reservados son multimodales. No entendemos el cambio de nomenclatura que puede dar a entender una especie de exclusividad u obligación de circular necesariamente por ellos. Además, el término “ciclocarril” es el utilizado en la ordenanza en vigor en artículos que no han sido modificados por este proyecto. Proponemos dejar la definición como está.

Propuesta

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

ALEGACIÓN DECIMOQUINTA

Anexo VI. Definiciones.

Comentarios

No existen las definiciones de los siguientes ámbitos peatonales:

- Ámbito peatonal de paradas de taxi.
- Ámbito peatonal de reservas para personas con movilidad reducida.

Sí existe la definición del “ámbito de parada de paso de transporte público de viajeros urbano” cuya definición parece ser la del ámbito peatonal, aunque no está especificado exactamente así, y que actualmente se encuentra en el artículo 146. Sin embargo, creemos que las definiciones de estos ámbitos peatonales deben ser más generales y emplazarse en el Anexo VI.

Propuesta

Recolocar la definición de “ámbito peatonal de parada de transporte público” en el Anexo VI.

Ámbito peatonal de la parada de transporte público: Se define como un espacio no ocupable por vehículos o mobiliario urbano, excepto el necesario para dar servicio a la parada de autobús, aplicable a paradas de transporte público urbanas y metropolitanas dentro del término municipal y que tendrá las siguientes características:

- En calzada: cuando la parada se localiza dentro de una banda de estacionamiento, se compondrá de tres tramos contiguos, de una longitud total de al menos 27 metros. Tomando como referencia el punto de parada, el primer tramo tendrá una longitud de al menos 5 metros, medidos en el sentido de la marcha, y es el necesario para que el autobús pueda continuar su servicio. El segundo tramo es el que ocupará el autobús detenido. El tercer tramo, contiguo al segundo y anterior en el sentido de la marcha, tendrá una longitud de al menos 10 metros y tendrá como objetivo posibilitar una correcta aproximación del autobús al punto de parada.
- En acera: se define como un rectángulo, con unas dimensiones, siempre que sean físicamente posibles, de 4,30 metros de longitud, medidos en dirección perpendicular a la alineación de bordillo, por 12 metros, según la dirección paralela al bordillo, situándose el punto de parada a 2 metros del extremo más avanzado, en el sentido de la marcha, del límite de dicho ámbito.

Añadir la definición de “ámbito peatonal de paradas de taxi” en el Anexo VI.

No tenemos propuesta específica para la definición de este ámbito peatonal, éste debe garantizar los siguientes espacios:

- Subida y bajada de viajeros del taxi y acceso a la acera sin barreras, tanto por puertas laterales como por el portón trasero de un taxi adaptado para transportar PMR. Por tanto, ha de tenerse en cuenta que estas reservas podrían establecerse con aparcamiento en línea, espiga o batería.
- Espacio de espera para usuarios.

Añadir la definición de “ámbito peatonal de las reservas para personas con movilidad reducida” en el Anexo VI.

No tenemos propuesta específica para la definición de este ámbito peatonal, éste debe garantizar los siguientes espacios:

- Subida y bajada de ocupantes y acceso a la acera sin barreras, tanto por puertas laterales como por el portón trasero. Por tanto, ha de tenerse en cuenta que estas reservas podrían establecerse con aparcamiento en línea, espiga o batería.

En Madrid, a 28 de junio de 2021