

B) Disposiciones y Actos

Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible

- 1299 *Resolución de 1 de junio de 2017 de la Secretaría General Técnica del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible por la que se publica la Instrucción del Delegado del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible, de 1 de junio de 2017, relativa al establecimiento de los parámetros de ubicación y aclaración del procedimiento para la instalación de aparcabicicletas en vía pública.*

Mediante Decreto del Delegado del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible de 1 de junio de 2017 se ha aprobado la Instrucción relativa al establecimiento de los parámetros de ubicación y aclaración del procedimiento para la instalación de aparcabicicletas en la vía pública.

Tal y como se dispone en el citado decreto, procede la publicación de la Instrucción en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid, que figura como anexo a esta resolución.

Madrid, a 1 de junio de 2017.- La Secretaria General Técnica, Soledad Muñoz Fernández.

ANEXO

INSTRUCCIÓN RELATIVA AL ESTABLECIMIENTO DE LOS PARÁMETROS DE UBICACIÓN Y ACLARACIÓN DEL PROCEDIMIENTO PARA LA INSTALACIÓN DE APARCABICICLETAS EN VÍA PÚBLICA.

Dentro de las nuevas políticas desarrolladas para la ciudad de Madrid de han definido las líneas estratégicas para la implantación de un Modelo de Movilidad Sostenible. Una de las líneas seguidas es el desarrollo de las infraestructuras y facilidades de la bicicleta como medio de transporte.

En este sentido se ha visto necesaria la redacción de una instrucción para instalación de aparcabicicletas en la vía pública, la cual no sólo determine los criterios de cobertura de red y de ubicación dentro del viario, sino que también aclare el procedimiento a seguir para su instalación así como las actuaciones que deben llevar a cabo cada uno de los departamentos implicados en el mismo de acuerdo con el actual marco competencial.

Por ello, en uso de las atribuciones que me confiere el artículo 3.1.3. del Acuerdo de 29 de octubre de 2015 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, de organización y competencias del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible

DISPONGO

Primero. Aprobar la siguiente Instrucción relativa al establecimiento de los parámetros de ubicación y aclaración del procedimiento para la instalación de aparcabicicletas en la vía pública

1. Objeto.

Esta Instrucción tiene por objeto establecer los parámetros de ubicación y aclarar el procedimiento para instalación de aparcabicicletas en la vía pública, dentro de los nuevos criterios de sostenibilidad establecidos por la Subdirección de Planificación de la Movilidad Sostenible y contemplados en el documento de Revisión y Actualización del Plan Director de Movilidad Ciclista, tal y como se prevé en el mismo.

Se entiende por aparcamiento para bicicletas el conjunto de elementos de señalización, protección y amarre que posibilita el estacionamiento de las mismas. La disponibilidad de un aparcamiento cómodo y seguro, tanto en el origen como en el destino de los desplazamientos, es necesario para asegurar un uso normalizado de la bicicleta.

Por tanto los aparcamientos para bicicletas constituyen un elemento básico e imprescindible en la infraestructura ciclista, debiendo estar íntimamente relacionadas las políticas de fomento de la bicicleta con la correcta oferta de aparcamientos para las mismas.

La instalación de aparcamientos para bicicletas ayuda a otorgar una mayor visibilidad a la bicicleta en el medio urbano, percibiendo los usuarios que el mobiliario urbano se adapta a sus necesidades.

En este sentido el cambio de políticas en materia ciclista que viene desarrollándose por el Ayuntamiento de Madrid con una presencia en la actualidad de la bicicleta en la calzada, ya sea en vía segregada o compartida, hace necesario el establecimiento de nuevos criterios para instalación de aparcabicicletas en la vía pública, dado que la oferta existente se encuentra en su práctica totalidad ubicada en aceras y espacios peatonales.

2. Modelo de aparcabicicletas a instalar en vía pública.

En función de lo establecido en el Art.11 de la Ordenanza General de Mobiliario Urbano, el aparcabicicletas que se vaya a instalar en la vía pública deberá corresponder a modelos previamente homologados o singularizados por el Ayuntamiento de Madrid.

El modelo U invertida es el único homologado y además normalizado actualmente por el Ayuntamiento de Madrid (MU-51).

En esencia el soporte de tipo U-Invertida está constituido por una pieza metálica acodada que permite amarrar dos bicicletas, una a cada lado. De este modo, la bicicleta se apoya en su totalidad contra el soporte. Este tipo de soporte se conoce también como Universal y actualmente es el más aceptado y recomendado en Europa por su nivel de seguridad y comodidad.

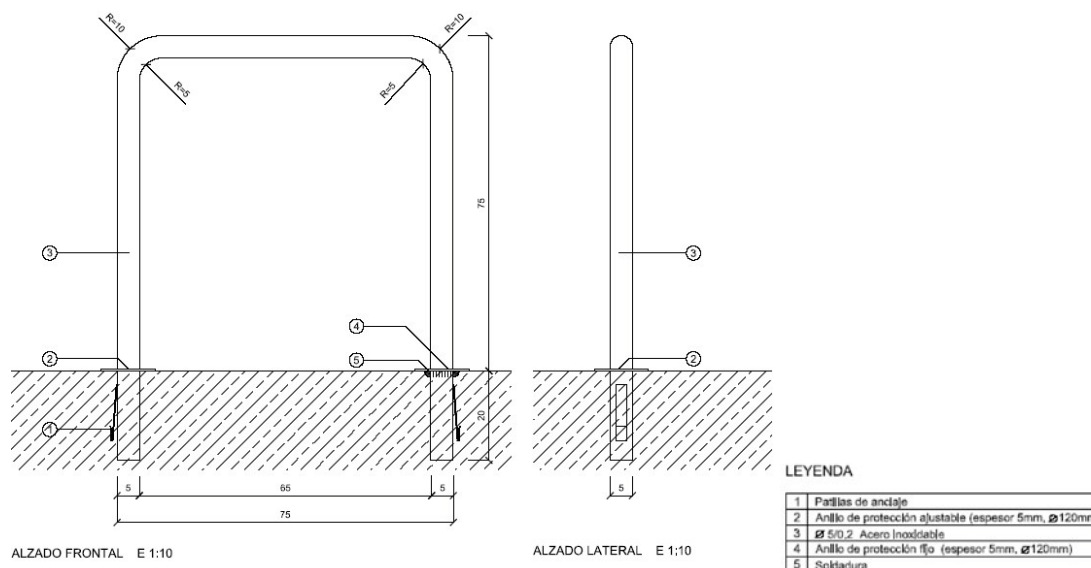


Fig1. Ficha MU-51. NEC

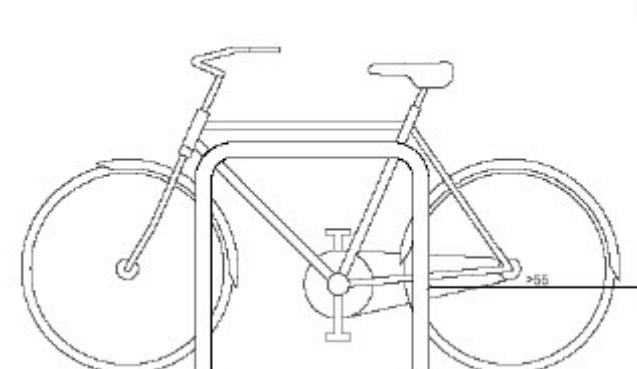


Fig2. Dimensiones Ficha MU-51 NEC e IDVP

Su principal ventaja respecto a otros tipos de soportes es que permite candar la bicicleta con dos antirrobo, fijando el cuadro y las dos ruedas al soporte.

La distancia entre elementos será de 0,70 a 0,80m según la Normalización de Elementos Constructivos para Obras de Urbanización (NEC)

3. Red actual de aparcabicicletas.

La red actual de aparcabicicletas de la ciudad de Madrid ha sido el resultado de un programa de trabajo derivado de dos vías diferentes:

- . Creación por iniciativa municipal de una red inicial de aparcabicicletas en función de los principales generadores de viaje.
- . Respuesta a las peticiones de los ciudadanos particulares e instituciones de todo tipo.

En cuanto a su ubicación actual en el viario, los aparcabicicletas se encuentran instalados en las aceras, en muchos casos, reduciendo los anchos de paso peatonales, interfiriendo con los itinerarios de los viandantes y favoreciendo la circulación en bicicleta por las aceras.

4. Criterios de ubicación en la vía pública.

Por los motivos expuestos se ha visto necesario establecer nuevos criterios para su ubicación en la vía pública, dado que se considera que, en principio, la creación de espacios para aparcabicicletas no debe ser a costa del espacio peatonal.

Cabe señalar que en una plaza de aparcamiento en línea para automóvil caben unas 10 bicicletas aparcadas.

Por otro lado hay que partir de la base de que un estacionamiento para bicicletas que no sea cómodo, seguro y situado próximo al punto de destino, no será utilizado. Si se aumenta la distancia entre el destino y el aparcabicicletas se incrementan los tiempos de viaje perdiendo fuerza la bicicleta frente a otros modos que no permiten desplazamientos puerta a puerta.

Por ello, los criterios para completar la red de aparcamientos existente son los siguientes:

- . Con carácter general los módulos de aparcabicicletas estarán constituidos por 4, 5 ó 6 U invertidas. No obstante se podrán configurar módulos con menos elementos siempre y cuando se dé cobertura a toda la red.
- . Para no perder una de las mayores ventajas de utilizar la bicicleta, el desplazamiento puerta a puerta, el aparcamiento se debe implantar en un radio máximo de 75 m alrededor de los puntos de interés. En caso contrario los usuarios recurren al aparcamiento espontáneo, atando las bicicletas al mobiliario urbano o señales de tráfico.
- . En cualquier caso se ubicarán lo más próximos posible al acceso y preferentemente a no más de 50 m del mismo de las siguientes dotaciones consideradas como puntos fundamentales de atracción de desplazamientos: estaciones e intercambiadores de transporte público, juntas de distrito, centros de salud, museos y centros culturales, instalaciones deportivas, colegios y centros educativos de todos los niveles, sedes de la administración central y local, parques y zonas verdes, centros comerciales, de trabajo y de ocio. Asimismo se ubicarán próximos a destinos altamente frecuentados por ciclistas como es el caso de tiendas y talleres de bicicletas y deporte en general.
- . Se ubicarán preferentemente en lugares bien iluminados y donde se perciba una cierta seguridad o vigilancia, evitando las zonas muy poco transitadas.
- . En ejes cívicos con marcada actividad comercial y económica, en general quedará justificada la instalación de 1 módulo cada 150 m.

Respecto a su emplazamiento en el viario los criterios son los siguientes:

- . Los aparcamientos para bicicletas se ubicarán prioritariamente en las bandas de aparcamiento de calzada y preferentemente en las configuradas en línea.
- . Dentro de ellas se localizarán en las intersecciones con un doble objetivo, tener mayor visibilidad (pueden verse desde dos calles) y facilitar el cruce de los ciclistas por ser habitual la existencia de pasos de peatones en estos puntos.
- . Se instalarán elementos de segregación respecto de otros espacios de aparcamiento, ya que puede ocurrir que una mala maniobra de un vehículo motorizado dañe las bicicletas aparcadas o que las motos ocupen el aparcabicicis. Una solución efectiva es la instalación de isletas separadoras.



. En caso de existencia de aparcamientos de motos, podrán ubicarse a continuación de los mismos.

. No obstante en aquellas zonas de marcado carácter peatonal en las que no exista línea de aparcamiento que posibilite la instalación de aparcabicicletas en la proximidad del acceso de las mencionadas dotaciones y demás criterios considerados en el punto anterior, podrán ubicarse en aceras y áreas estanciales de acuerdo con los siguientes criterios:

1. En cumplimiento de los criterios de localización de mobiliario contemplados en la Ordenanza General de Mobiliario Urbano, no podrá instalarse en aceras, paseos, medianas o, en general, espacios públicos, de anchura igual o inferior a 3 metros, o de anchura superior cuando una vez instalado aquél, no quedase un espacio libre de paso de, al menos, 3 metros de ancho.

Por lo tanto se respetará siempre una banda mínima de circulación peatonal de 3,00m.

Se respetará el acceso a edificios dotacionales de importante afluencia pública, así como el tránsito en aceras con alta densidad peatonal, estableciéndose en estos casos la necesidad de otorgar un ancho libre de paso de 6,00m. Se considera que existe una importante afluencia y densidad peatonal en la acera cuando se restringe la libertad individual de elegir la velocidad normal de la marcha y el adelantamiento. En el caso de que haya movimientos de entrecruzado o en sentido contrario, existe una alta probabilidad de que se presenten conflictos en el tránsito, siendo precisos frecuentes cambios de velocidad y posición para eludirlos.

2. Se ubicarán en la franja destinada a mobiliario urbano, fuera de la banda de ancho libre de paso y en general paralelas a la línea de bordillo separadas del mismo 0,50 m una vez se encuentre la bicicleta instalada, lo que implica una distancia de 1,10 m al aparcabicicletas (ver Fig.2).

. En cualquier caso se cumplirá con la normativa de accesibilidad en la que se establece que los elementos de urbanización nunca invadirán el ancho libre de paso de un itinerario peatonal ni las franjas de pavimento táctil indicador de dirección y de advertencia para señalar encaminamiento o guía en el itinerario peatonal accesible. Asimismo se evitará su ubicación junto a reservas de estacionamiento para personas con movilidad reducida.

. Considerando el elemento con la bicicleta aparcada, se deberá dejar una distancia de 3m a las salidas de bocas de metro, paradas de vehículos de transporte público, pasos de peatones, situados y otros puntos fijos de venta en la vía pública.

. Se deberán garantizar las funciones y labores de mantenimiento de los distintos elementos del mobiliario urbano, así como respetar una distancia suficiente para posibilitar su adecuado uso de acuerdo con la naturaleza de cada uno. Asimismo se deberá garantizar la accesibilidad de vehículos y servicios de emergencias.

Si bien los criterios contenidos en esta instrucción no son de aplicación para los aparcabicicletas ubicados en equipamientos, se recomienda su instalación, siempre que sea posible y complementariamente a los ubicados en

vía pública, en sus espacios libres de parcela, dotando al aparcamiento de una mayor seguridad. Se recomienda ubicarlos próximos a los accesos y se respetarán los parámetros fijados en la Ley 8/93 de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, el Decreto 13/2007, de 15 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas y demás normativa de aplicación.

En cuanto a los aparcabicicletas ubicados en las zonas verdes incluidas en el contrato de gestión del servicio público de mantenimiento y conservación integral de los parques singulares, históricos y forestales y de viveros municipales se atenderá a las directrices marcadas por la Subdirección General de Parques y Viveros perteneciente al Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad.

5. Señalización y Balizamiento de los módulos de estacionamiento de bicicletas instalados en calzada.

Los puntos de estacionamiento ubicados en la calzada contarán con una señalización vertical para permitir su fácil localización y para evitar que sean utilizados por otro tipo de vehículos, como las motos.

La señal reglamentaria a instalar es la S-17 del Reglamento General de Circulación, que indica lo siguiente: "Estacionamiento. Emplazamiento donde está autorizado el estacionamiento de vehículos. Una inscripción o un símbolo, que representa ciertas clases de vehículos, indica que el estacionamiento está reservado a esas clases". Puede indicarse, por tanto, mediante una inscripción o un símbolo que el estacionamiento está reservado a la bicicleta.

Se instalarán complementariamente elementos delimitadores de protección.

6. Procedimiento para su instalación

El marco competencial en materia de movilidad y mobiliario urbano.

Con fecha 29 de octubre de 2015, aprobados los Acuerdos de Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid para definición de la organización y competencias de las Áreas de Desarrollo Urbano Sostenible y Medio Ambiente y Movilidad así como de los Distritos, se establece un nuevo marco competencial en materia de movilidad y mobiliario urbano.

La diversificación de competencias con varias Direcciones Generales implicadas de distintas Áreas de Gobierno, además de la intervención de los Distritos precisa de una coordinación entre todos los órganos implicados para poder agilizar los trámites relativos a los procedimientos de instalación de aparcabicicletas en la vía pública.

Procedimiento a seguir.

Según lo establecido en la Revisión y Actualización del Plan Director de Movilidad Ciclista se realizará un estudio de cobertura e idoneidad de los elementos ya instalados a fin de definir criterios de actuación.

Con independencia de este estudio global, la instalación de un aparcabicicletas en un emplazamiento determinado se resolverá con arreglo al siguiente procedimiento:

1. Se iniciará por iniciativa municipal o a instancia de particular o institución o administración de cualquier índole interesada.

1.a En caso de solicitarse la instalación en un vial de la Red Básica de Transportes la solicitud se remitirá a la Subdirección General de Implantación de la Movilidad y Transportes dependiente de la Dirección General de Espacio Público, Obras e Infraestructuras del Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible, para emisión de informe técnico y aprobación de la reserva de espacio correspondiente.

1.b En caso de solicitarse la instalación en un vial que no pertenezca a la Red Básica de Transportes, la solicitud se remitirá al Distrito correspondiente para emisión de informe técnico y aprobación de la reserva de espacio.

En ambos casos y cuando se proponga la instalación de aparcabicicletas en el entorno de un bien declarado como Bien de Interés Cultural deberá elevarse la propuesta a la Comisión Local de Patrimonio Histórico de Madrid a

efectos de que dictamine sobre la afección que la instalación pudiera provocar sobre el bien protegido y su entorno declarado.

El informe técnico que en su caso se emita deberá incorporar un plano o croquis que defina de forma suficiente la colocación de los elementos, de acuerdo a los criterios fijados en la presente instrucción, y que permita realizar un correcto replanteo sobre el terreno de los elementos a instalar.

2. Una vez autorizada la reserva, se dará traslado a la Dirección General de Servicios de Limpieza y Residuos perteneciente al Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad para instalación de las U invertidas a través del Contrato Integral de Gestión del Servicio Público de Limpieza y Conservación de los Espacios Públicos y Zonas Verdes y a la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad para instalación de los elementos separadores necesarios para su protección y señalización horizontal a través del Contrato Integral de Movilidad.

3. Cuando no sea posible la instalación en calzada, el órgano que en cada caso deba decidir sobre su ubicación, dependiendo del tipo de vial de que se trate -Subdirección General de Implantación de la Movilidad y Transportes, para viales de la Red Básica de Transportes, o Distrito correspondiente, en el resto de los casos-, remitirá a la Dirección General de Servicios de Limpieza y Residuos del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad un informe justificativo de la procedencia de instalación en acera, con el fin de que aquella proceda a la instalación de las U invertidas, no siendo en este caso necesaria la instalación de señalización ni de elementos separadores. Este informe deberá ir también acompañado de un plano o croquis que permita su correcta instalación.

El inventario de aparcabicicletas será actualizado por el Departamento de Equipamientos Urbanos del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad.

Segundo. Esta instrucción será de obligado cumplimiento para todos los servicios municipales implicados en la tramitación del procedimiento para las nuevas solicitudes de instalación de aparcabicicletas en vía pública formuladas, tanto por particulares como por instituciones o administraciones de cualquier índole, así como para la redacción de los nuevos proyectos de urbanización y de remodelación del viario, que deberán tener en cuenta la instalación de aparcabicicletas como una parte más del equipamiento y proyectar su instalación al igual que del resto del mobiliario que contemplan.

Tercero. La presente instrucción surtirá efecto a partir del día siguiente a la firma del presente Decreto, sin perjuicio de su publicación en el Boletín del Ayuntamiento de Madrid.