



INFORME CONTESTACIÓN A LAS SUGERENCIAS Y APORTACIONES PRESENTADAS
AL DOCUMENTO DE "REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DE
MOVILIDAD CICLISTA"

Tal como se adelantó en el último Foro Ciclista celebrado el 15 de diciembre de 2016 el pasado mes de enero se remitió a los colectivos, asociaciones, partidos políticos y demás personas y entidades convocadas, el documento "PDMC2008+. Revisión y Actualización. Hacia un Uso Inclusivo de la Bicicleta", con objeto de que se realizaran las sugerencias y aportaciones que se estimaran oportunas. Dentro del plazo abierto para tal fin, se recibieron las que se comentan a continuación.

En muchos casos se ha considerado conveniente introducir modificaciones en el texto y en otros, no siendo esto necesario, se han hecho los comentarios oportunos, los cuales se recogen en este informe.

Puesto que la paginación del texto ha quedado modificada, las páginas referenciadas en las aportaciones se refieren, como es lógico, al documento anterior y las especificadas dentro del apartado "valoración de la propuesta" se refieren a la nueva versión que las incorpora.

❖ **COLECTIVOS:**

En Bici por Madrid

"Pág. 13

Sobre los aforos, se hace una estimación a partir del % de BiciMad sobre el total de bicis obtenido en 15 mediciones en calles principales. Además, se estima un % del total del tráfico con dichos aforos.

Para evitar interpretaciones erróneas, hace falta aclarar que en dichos aforos no se está incluyendo las bicis que van por acera, que son bicis privadas en mayor proporción que en calzada. Eso implica que el % de BiciMad sobre el total es más bajo y, por tanto, el número total de bicis es mayor.

Igualmente, al medirse sólo los % en calzadas principales se está obviando que en el interior de la M30 muchas bicis prefieren ir por calles secundarias, donde el % respecto al total de tráfico es considerablemente superior. De nuevo, es una pista de que el total de bicis ha de ser mayor."

Valoración de la propuesta:

El documento deja claro que hay una gran carencia de datos y, precisamente por eso, una de sus propuestas es realizar campañas de aforos y encuestas. Campañas como las de aforos que ya están en marcha. El comentario coincidente con el del colectivo de Madrid Ciclista, considera que la estimación de viajes en bicicleta debería ser mayor, aunque no se aporta ninguna base sólida que lo sostenga.



No obstante, se ha incluido este texto en la página 14:

Sin embargo, la escasez y la incertidumbre de los datos disponibles dejan clara la cuestión clave respecto a la necesidad de poder contar con cifras certeras para poder planificar. Así se recoge en el apartado B.7, en el que el presente documento plantea la necesidad de realizar un plan de aforos de todos los modos (ya en marcha por parte de los servicios municipales), así como encuestas de movilidad tanto cuantitativas como cualitativas para conocer más en profundidad los diversos aspectos relacionados con el uso de la bicicleta en la ciudad.

"Pág. 18

Se afirma en un titular que "la accidentalidad ciclista aumenta con el uso de la bici". Con los datos del propio ayuntamiento, esa conclusión es falsa. Es justo al revés: con el aumento del uso de la bici, la accidentalidad (esto es, accidentes por usuario) baja.

Prueba de ello es que los accidentes suben a razón de un 7% anual, mientras que el número de bicis aforadas lo hace al triple de velocidad. Este efecto, llamado "safety in numbers" se ha medido sistemáticamente en varias ciudades, aunque no hay comprobada la causa, más allá de la clara correlación"

Valoración de la propuesta:

El incremento no se refiere a términos relativos si no absolutos. No obstante, y con objeto de que no haya confusión al respecto, el texto queda modificado de la siguiente manera:

"Existen indicios de una menor accidentalidad como consecuencia del mayor uso de la bicicleta, aunque falta un análisis detallado.

El incremento del uso de la bicicleta (y del número de viajes) ha supuesto, como es lógico, un incremento del número absoluto de accidentes en los que se ha visto involucrado un ciclista, si bien el análisis de los datos disponibles también indica que la tasa de accidentalidad resultante (entendida como accidentes por número de viajes) tiende a la baja. En este sentido, diversos estudios demuestran que la relación entre número de desplazamientos en bicicleta y accidentes con implicación de ciclistas es inversa, atendiendo al fenómeno conocido como "Safety in numbers" (SiN), es decir que los riesgos asociados al uso de la bicicleta se reducen a medida que aumenta el número de ciclistas.

Para verificar que dicho fenómeno se está produciendo también en Madrid, es imprescindible contar con datos rigurosos y constantes, por un lado, del uso ciclista y, por el otro, de la tipología y las circunstancias de los accidentes. De las carencias de los primeros ya se ha comentado anteriormente. Respecto de los segundos, hasta la fecha no se disponía de datos suficientes sobre los accidentes ciclistas para poder realizar un



análisis riguroso que permitiese identificar las causas y, por tanto, adoptar medidas para reducir el problema. Durante la elaboración de la presente revisión y actualización del PDMC, el Ayuntamiento de Madrid ha volcado en SIG los datos de accidentalidad de los últimos años proporcionados por la Policía Municipal. Esto ha permitido elaborar unos primeros planos sobre accidentalidad como el que se presenta a continuación:"

"Pag.79

Se comentan los problemas de usar calles tranquilas. Dos de ellos no es algo que hayamos podido comprobar, en concreto:

- Más espera en semáforos. Basta con recorrer los ensanches (Chamberí, Salamanca, Delicias), para comprobar que las calles secundarias no tienen semáforos en cruces con otras calles menores, algo que sí sucede en calles principales.

- Más pendiente: Depende del barrio, es cierto allá donde la vía principal siguió la línea de mínima pendiente (Bravo Murillo, Arturo Soria). En otros, el callejeo evita cuestas, por ejemplo, Av. Albufera es más empinada que recorrer el barrio más al sur por calles tranquilas."

Valoración de la propuesta:

El texto se refiere con carácter general al viario secundario en relación con el principal, si bien pueden existir casos excepcionales que se desvíen de la generalidad. El texto queda modificado de la siguiente manera en la pág. 81:

"Entre los inconvenientes de los itinerarios por las calles tranquilas cabe destacar que son recorridos menos directos y que ofrecen menor orientación, además, en general, suelen presentar mayores pendientes, así como los mayores tiempos de espera en los cruces regulados con semáforo."

"Pag.81

Se habla que desde el blog EnbiciporMadrid se enviaron al ayuntamiento las 4 propuestas más votadas.

Realmente fueron 40:

<http://www.enbicipormadrid.es/2016/03/presentadas-40-iniciativas-para-los.html>

Las 4 mencionadas en el documento son sólo las más votadas del distrito Chamartín, habiéndose olvidado del resto."

Valoración de la propuesta:

El texto al que se refiere la propuesta es el siguiente:



Dado que el mapa se elaboró a consecuencia de la participación del PMUS del distrito Centro, hay claramente más apuntes en los distritos de la almendra central, quedando algunos distritos y/o barrios periféricos sin ningún tipo de propuesta.

En el propio blog abrió una fase de votación y las propuestas de acciones puntuales más botadas fueron enviadas al Ayuntamiento a través de los presupuestos participativos. Hay 4 propuestas que han llegado al 50% de apoyos y han sido enviadas al Ayuntamiento:

- Doble sentidos en Pio XII donde el túnel.
- Doble sentido en Quintiliano / Pilar de Zaragoza.
- Bus bici para Vitrubio de subida.
- Bus bici para Dr. Arce de subida.

Que quedará redactado de la siguiente manera:

"En el propio blog se abrió una fase de votación de 125 propuestas relacionadas con inversión siendo 40 las más votadas y remitidas al Ayuntamiento. Las propuestas presentadas fueron posteriormente sometidas a votación."

"Pag. 99

Verificación de la red:

Aparte de las 3 fuentes mencionadas, existe Strava que complementa muy bien la Huella Ciclista. Aunque su usuario es más deportivo, ofrece información valiosa sobre rutas que se suelen evitar, por lo que recomendamos su inclusión:

<http://labs.strava.com/heatmap/#10/-3.66831/40.43401/blue/bike>

Valoración de la propuesta:

Se ha incorporado con el siguiente texto (pág.100):

"Red de recorridos en bicicleta de la plataforma STRAVA39, donde los usuarios suben las rutas realizadas a través del geo-posicionamiento del teléfono móvil."

"Pag.101-102

Dentro de los factores que evalúan tramos conflictivos, existen tres que no se han incluido, pero que los usuarios comentan recurrentemente:

-Nº de carriles: se ha dado por supuesto que la mejor calle para circular con tráfico es la de carril único, sin embargo, mucha gente prefiere ir por calles de 2 carriles por sentido para que los coches adelanten sin presionar. Así, el dato de tráfico no es tan relevante, y sí lo es el de tráfico/nº carriles.



-Cambio de carril: Los tramos o cruces que implican negociar cambios de carril en calles de más de un carril son disuasorios para mucha gente. Con este factor, se diferencian claramente dos calles de igual intensidad de tráfico y nº de carriles si la bici puede circular por el carril derecho (negociación sólo para giros izq.) o tiene que ir por el central por haber un carril-bus (negociación por sistema para giros izq. y dcha.).

-Agresividad del tráfico: Difícil de medir, pero fácil de percibir, indica la tolerancia de otros conductores a compartir vía con la bici. Según este factor baja, la necesidad de intervención en la calle baja también. Se puede observar cómo esta tolerancia ha aumentado en la zona BiciMad en los últimos 2 años, mientras que permanece invariable fuera de la M30.

Valoración de la propuesta:

El planteamiento del nº de carriles nos podría llevar a mantener un número de carriles superior al necesario en función de la IMD para mantener una sección viaria que permita el adelantamiento del ciclista. Esto supone asumir que la calzada está sobredimensionada y, por tanto, además de favorecer al ciclista, se favorece la parada en doble fila y el aumento de la velocidad de los motorizados. En definitiva, mantiene el estatus quo del coche. La política que defendemos es la de ajuste del espacio de calzada y redistribución entre los otros modos de desplazamiento, empezando por atender las necesidades del peatón.

El factor de cambio de carril tiene su importancia, pero parece que tiene más relación con el diseño de la infraestructura y no tanto con su trazado.

Respecto de la agresividad, sin duda es un factor interesante, aunque como se reconoce en la propia sugerencia, tiene una componente enormemente subjetiva que resulta muy difícil de valorar sin estudios específicos.

Por los motivos expuestos no se ha incorporado esta sugerencia en el texto.

"Pag.117-118

Sobre ventajas e inconvenientes de vías ciclistas:

-Carril-bici / Acera-bici: Deslegitima a la bici en la calzada ("vete a tu carril"). Problemas de seguridad en intersecciones por falta de visibilidad.

-Contraflujo: Hay que diferenciar "vías de un carril con bici autorizada en ambos sentidos" de "vías de dos carriles y doble sentido, uno de ellos exclusivo a bicis".

Se explican ventajas e inconvenientes aquí:

<http://www.enbicipormadrid.es/2014/03/como-disenar-infraestructura-ciclista.html>



Valoración de la propuesta:

Opinamos que el concepto carril bici no deslegitime a la bici en la calzada, sino que, la integra dentro de la misma como un vehículo más.

Respecto a las aceras bici es latente el cambio de la política municipal en materia ciclista a este respecto considerando la bicicleta como un vehículo más y entendiendo procedente su circulación por la calzada.

En la tabla mencionada se reconoce este posible efecto adverso de la infraestructura segregada y, en coherencia se propone el desarrollo de campañas de concienciación que recuerden a los conductores que la calzada sigue siendo una alternativa.

La circulación a contracorriente figura como solución de vías o calles acondicionadas.

Aclaradas las posibles interpretaciones se indica que el texto no se ha modificado.

Pág. 128

Se afirma que "el uso compartido sólo es recomendable en llano o descenso", por el posible acoso de coches. Hay que especificar que eso tiene sentido si no hay sección suficiente para que la bici pueda ser adelantada. En calles de dos o más carriles el problema de la integración en el tráfico no se debe a las subidas.

Valoración de la propuesta:

Nos remitimos a la argumentación de la sugerencia que proponía incluir el factor de nº de carriles y que también aplica a carriles sobredimensionados. Salvo en calles con mucha intensidad de tráfico, suele ser habitual en calles con más de un carril por sentido o con carriles sobredimensionados la presencia de doble fila que obliga al ciclista a gestionar continuamente cambios de carril.

Debido a lo expuesto, toda vez que en el texto se indica "En general", no se ha estimado la modificación del texto original.

Pag.140

Propuestas para implantar ciclocarriles. Se comenta que se está considerando no necesaria su implantación por debajo de 5000 IMD. Sin embargo, las subidas pronunciadas de un carril pueden manifestar acoso aún con poco tráfico, por lo que deberían considerarse también en esta circunstancia.



Valoración de la propuesta:

Este argumento parece contradictorio con el de la sugerencia anterior, reconociéndose, en este caso, que incluso con poco tráfico puede darse acoso al ciclista en subida.

No obstante, se ha realizado un cambio en la redacción del texto que quedaría de la siguiente forma:

En caso de valores de IMD inferiores no debería ser necesario marcar la señal de ciclo-carril, ya que el tránsito es compatible con la circulación ciclista siempre y cuando se apliquen medidas de calzado de tráfico. En este sentido, si una calle tiene una IMD inferior a 15.000 veh/día, pero más de un carril por sentido, sería posible o bien habilitar el doble sentido o suprimir un carril de circulación. No obstante la IMD no es el único parámetro a tener en cuenta a la hora de determinar la necesidad de implantar o no ciclocarril. Deberá estudiarse de forma conjunta con otros factores como la pendiente del viario o la velocidad de los distintos vehículos que circulan por él.

"Pag.150

Referido a las bandas de protección, se justifica la menor distancia lateral "dado que normalmente la velocidad del tráfico motorizado no supera los 30 km/h". Es una afirmación completamente falsa para el tipo de calles que se está indicando (18.000 IMD), teniendo en cuenta que incluso en los carriles limitados a 30 km/h la velocidad de los vehículos puede fácilmente superar los 50, tal como se reconoce en la pag.129.

Debería de indicarse que esta solución sólo es aceptable cuando efectivamente la velocidad del tráfico, real y no teórica, punta y no media, no supera los 30 km/h. De otra manera, la distancia lateral es claramente insuficiente para garantizar la seguridad."

Valoración de la propuesta:

Si bien se darán casos en los que se circule a una velocidad superior a los 30 km/h, es evidente que la velocidad en zona urbana es notablemente inferior a la velocidad en carretera, de manera que parece razonable asumir que la velocidad de adelantamiento puede reducirse. Si esto no fuese así, difícilmente serían posibles soluciones que el propio redactor de estas sugerencias ha propuesto, como el adelantamiento en carriles sobre-anchos en subida. Los datos de velocidad media del Ayuntamiento de Madrid para el periodo 2005-2015 muestran como en zona urbana no se llega a superar, en ningún caso, los 25 km/h.

Se propone la modificación del texto como sigue (pág. 158):



"Dado que normalmente la velocidad del tráfico motorizado en ciudad es sustancialmente más baja que en carretera, es asumible que los coches adelanten al ciclista a una distancia menor que el 1,50 m que establece el Reglamento General de Circulación (para maniobras de adelantamiento en carreteras)."

Incluyendo la siguiente nota a pie de página:

"Según los datos del Ayuntamiento de Madrid, en el periodo 2005-2015 la velocidad media en zona urbana no superó nunca los 25 Km/h"

"Pág. 150

Referido a las bandas de protección, no se deberían poder hacer en la zona de apertura de puertas de los coches aparcados, a riesgo de tener un accidente. La escasa velocidad del ciclista en subida no es justificación para obviar esta norma elemental de seguridad. Piénsese que cada vez es más popular el uso de la bici eléctrica capaz de subir pendientes a 25 km/h, y más en una ciudad con un sistema de bici pública 100% eléctrica.

No hubiéramos enviado una corrección tan obvia si no la hubiéramos visto ejecutada esta semana en la calle Francisco Villaespesa."

Valoración de la propuesta:

Se ha revisado el apartado correspondiente a las bandas de protección, incluyendo la obligación de contemplar un resguardo de, al menos, 0,50m en caso de haber banda de aparcamiento.

En cualquier caso, se recuerda que la banda de protección no es un carril de circulación y su uso es puntual, como complemento a la circulación por el carril convencional de calzada con el resto del tráfico. Además, la apertura de las puertas sin mirar es una consecuencia del sobredimensionamiento del viario.

"Pag.159

Se citan varios ejemplos de soluciones ensayadas para resolver el conflicto del carril-bus, ninguna de ellas satisfactoria. Se está omitiendo la posibilidad de un carril-bus-bici de dos carriles, que ambos vehículos puedan usar indistintamente para adelantarse, y que resuelve todos los conflictos citados en páginas posteriores. Sería muy interesante incluir este modelo de fácil implantación."

Valoración de la propuesta:



No consideramos que la opción "carril-bus-bici de dos carriles" sea la más segura.

Los criterios establecidos en la Revisión y Actualización del Plan Director de Movilidad ciclista van orientados a la mejora de la movilidad sostenible de la ciudad. No parece lógico fomentar el uso de la bicicleta empeorando el servicio de autobús, como tampoco debería ocurrir de forma contrario.

Entendemos que el establecimiento de carril bus bici de dos carriles supone una mayor fricción entre ambos modos, aumenta el riesgo de que se produzca un accidente y empeora el nivel de servicio de la circulación de autobuses.

Entendemos como solución más favorable la solución planteada 3+2 y carril bus con sobreebanco para algunos casos particulares. Además, esta solución ha sido consensuada con la EMT.

Debido a lo expuesto, no se ha estimado necesaria la modificación del texto original.

"Pág. 159

Así mismo, no se cita otra opción exitosa de mayor coste, como es el desplazamiento del carril-bus hacia la mediana, lo que mejora notablemente el rendimiento del transporte público al evitar las retenciones provocadas por los giros de los coches y resuelve el conflicto con la bici, que puede usar el carril más pegado a la derecha (compartido o exclusivo) sin interferir con paradas y recorridos del bus."

Valoración de la propuesta:

La solución propuesta en la sugerencia se trata de un nuevo modelo de transporte en autobús cuya implantación tiene unas implicaciones que quedan fuera del ámbito de aplicación de este plan. Además, este tipo de sistemas de autobús rápido no permiten su implantación generalizada, si no en casos muy concretos, de manera que seguiríamos encontrándonos con la situación de carril bus convencional, que es el verdadero reto. Para estos casos, que serán bastante comunes, la propuesta elegida es la de 3+2

Debido a lo expuesto, no se ha estimado necesaria la modificación del texto original.

"Pág. 172

En recomendaciones de diseño, faltan la que finalmente se va a implantar en la versión corregida del proyecto que se cita, es decir, la interrupción del tramo exclusivo de la bici metros antes de llegar a los cruces, con objeto de que los coches puedan cambiar de carril gradualmente y haya margen para negociar."

Valoración de la propuesta:



La sugerencia es de interés, pero puesto que se trata de una solución de diseño para situaciones comunes, consideramos que debe ser tenida en cuenta e incluida en el Manual de Diseño de Infraestructura Ciclista que esta revisión propone que sea redactado en breve.

"Pág. 175

Se desaconseja siempre que las bicis compartan carril-bus en subida, tanto en texto como en la tabla 33. Sin embargo, en pág. 174 se considera aceptable si la intensidad de líneas es baja (caso de Dr. Arce, que se cita, y tiene un buen cuestión). Parece más sensato este último criterio, por lo que debería considerarse esto como norma."

Valoración de la propuesta:

Este caso es una excepción de un caso particular concreto: carril bus a contramano, baja intensidad autobuses, longitud reducida (280m), ... En el texto se referencia como caso particular. Cabe señalar además que el documento no expone taxativamente el cumplimiento reglado de criterios. Cada caso deberá estudiarse de forma particular para establecer las medidas más adecuadas.

Aclarado el comentario, no se estima necesaria la modificación del texto.

"Pag. 176 y 177

Respecto a los lugares donde es frecuente el uso de las aceras por parte de ciclistas, falta mencionar como norma general los barrios en los que se ha apostado por el modelo de acera-bici, aunque la calle en cuestión no tenga acera-bici. Mediciones particulares muestran así el generalizado uso de las aceras en los distritos de Puente de Vallecas, Moratalaz o San Blas, donde se ha completado la red de aceras-bici prevista por el Plan Director de 2008."

Valoración de la propuesta:

Entendemos que es importante incorporar la sugerencia quedando modificado el texto de la siguiente manera (pág. 186):

"Conviene identificar los casos donde se producen o pueden surgir conflictos con el peatón:

- *En vías ciclistas a la cota de la acera.*
- *En zonas peatonales con tránsito de bicicleta.*
- *En zonas de prioridad peatonal (s-28 y s-30) con tránsito de bicicleta.*
- *En sendas compartidas entre peatones y ciclistas.*



- *Ventajas en la regulación semafórica de la bicicleta.*
- *Zonas en las que existen aceras-bici.*
- *Salidas de parques con uso recreativo de la bicicleta.”*

Respecto a esta página se comenta también lo siguiente:

“También es frecuente verlos en vías principales con aceras anchas, si no hay señalización en calzada que recuerde a las bicis que ese es su lugar (ciclocarriles). La señalización del ciclocarril es un factor que se ha demostrado útil para reducir este problema, como demuestran las mediciones en lugares complejos.

Por último, se ha detectado uso de acera sistemática a la salida de parques (Retiro, por ejemplo), por parte de un usuario de la bici recreacional que no tiene claro qué hacer al salir del recinto.

Así, en la tabla 34, se debería añadir dentro de los factores:

-Vías ciclistas a cota de acera:

Envían un mensaje de que el lugar natural de la bici es la acera, que se manifiesta claramente en calles cercanas que no disponen de este carril.

El diseño de estas vías termina por sistema en la acera, en lugar de reconducir hacia la calzada.

-Parques:

La falta de un diseño claro en la transición a la ciudad impide la integración normal de la bici en el tráfico al salir de estos recintos.”

Valoración de la propuesta:

Entendemos que es importante incorporar la sugerencia quedando modificado el texto de la siguiente manera (pág. 186):

“Vías ciclistas a la cota de la acera:

- *La falta de una normativa y señalización correspondiente para delimitar zonas peatonales*
- *Los errores en la concepción y diseño de las infraestructuras ciclistas y peatonales, asociados casi siempre a la falta de consideración de las necesidades peatonales que, lejos de mejorar simultáneamente, muchas veces empeoran.*
- *Falta de cultura de percibir la bicicleta y sus espacios asignados*
- *Envían un mensaje de que el lugar natural de la bici es la acera, que se manifiesta claramente en calles cercanas que no disponen de este carril.*
- *El diseño de estas vías termina generalmente en la acera, en lugar de reconducir al ciclista hacia la calzada.”*



"Pág. 186

Dentro de los criterios de implantación de aparcabicis, se sugiere considerar las vallas tipo "Sol". Por su diseño, son muy versátiles para atar cualquier tipo de bici y son prácticamente inviolables de cara a robos, a diferencia de los aparcabicis, que no sólo se arrancan, sino que también se cortan por ser el tubo hueco. Esto no es posible hacerlo con la valla tipo Sol. Son ya de facto el aparcamiento de muchas bicis en Madrid y además está permitido por ordenanza.

La consideración de este mobiliario puede evitar duplicidades de aparcabicis en zonas no necesarias y redistribuir esos recursos de una manera más eficiente."

Valoración de la propuesta:

Según el Art 62.5 de la Ordenanza de Movilidad:

"Queda prohibido el estacionamiento de motocicletas y bicicletas privadas en los espacios destinados al estacionamiento de bicicletas públicas. No se podrá estacionar este tipo de vehículos anclados al mobiliario urbano, ni sobre tapas de registro y servicios."

Por lo tanto la normativa vigente no permite anclar las bicicletas a la valla "Sol" ni a ningún tipo de mobiliario. No obstante es importante señalar la necesidad de minimizar el vallado de aceras a los casos estrictamente necesarios dado que constituye una limitación a la movilidad peatonal y favorece el incremento de velocidad de los vehículos a motor.

El documento hace una propuesta en la línea de lo aportado: propone la utilización de mobiliario urbano polivalente, es decir, capaz de cumplir varias funciones diferentes, entre ellas, la de aparcamiento de bicicletas.

Aclarado el comentario, no se estima necesaria la modificación del texto.

"Pag. 192

El sistema de participación de los ciclistas de cara a los aparcabicis dentro de las estaciones no ha implicado que detecten los lugares percibidos como seguro (eso lo está haciendo la consultora junto al Consorcio). En cambio sí se ha procedido a la participación para detectar qué estaciones han de ser prioritarias."

Valoración de la propuesta:

El texto se modificará de la siguiente manera (pág. 201)



"El Consorcio Regional de Transportes de Madrid está impulsando una Red de Estacionamientos de Bicicletas (REB) en las principales estaciones e intercambiadores de la ciudad y de otros municipios de la región. Para la elección de los primeros emplazamientos dentro de las estaciones se ha desarrollado un método en el que los ciclistas indican qué estaciones han de ser prioritarias en este sentido."

"Pag. 193-194-195

La red de lugares para guardar bicis que se cita no aprovecha la infraestructura de aparcamientos públicos, sino privados, ante la dificultad de gestión que suponía realizar esto en concesiones de titularidad municipal, qué más quisiera Don Cicleto."

Valoración de la propuesta:

Cuando se habla de aparcamientos públicos se hace referencia a su régimen de uso y no a su titularidad. Para aclarar esta cuestión, se incluye una mención expresa a la titularidad pública o privada (pág. 201)

"El problema (que no se cita en pag.194) es que no se pueden cambiar las condiciones en las concesiones que gestionan los parkings municipales hasta que éstas caducan."

Valoración de la propuesta:

El texto se modificará de la siguiente manera (pág. 201):

"Legales: adecuar la normativa existente para la coexistencia plena de la bicicleta en estos espacios e implantar nuevos sistemas de concesión que permitan la inclusión de la bicicleta en los aparcamientos públicos de gestión indirecta."

"Sobre los aparcamientos en vivienda, un problema recurrente es la dificultad de gestión de cara a las comunidades de vecinos, incluso habiendo espacio disponible. Se sugiere ampliar a este ámbito la propuesta de apoyo institucional descrito en el anterior punto "c. Dentro de locales comerciales, centros de trabajo"

Valoración de la propuesta:

Se incluye el siguiente texto (pág. 205):

"Se propone igualmente la aplicación de las medidas descritas en el apartado "locales comerciales, centros de trabajo y educativos"."



"Pág. 200

Falta incluir la señalización vertical de "distancia obligatoria a la bici que circula delante" con motivo de calles en pendiente. Esta señal está ya recogida en el proyecto de vía ciclista de la c/ Antonio Leyva."

Valoración de la propuesta:

Se incluye (pág. 211)

"Pág. 200

Como señalización sistemática horizontal, también hay que incluir las cajas de giro a la izquierda que van a aparecer en varios cruces de los proyectos en licitación (Santa Engracia, por ejemplo)."

Valoración de la propuesta:

Se incluye (pág. 213)

"Pag.203

Sobre señalización, convendría incluir la necesidad de normalizar el código de colores vinculado al tipo de vía ciclista (segregada, compartida, camino, ruta especial).

A ese respecto, ya se está produciendo un trabajo tanto en los planos que el ayuntamiento ha puesto en el Anillo Ciclista como los que el Consorcio está colocando en las estaciones con aparcabicis, ya que en ambos se ha elegido el siguiente criterio:

-Carriles bici segregados: rojo/rosa/terracota o similar.

-Vías compartidas recomendadas: Verde claro.

-Vías compartidas con señalización de ciclocarril: Verde oscuro.

-Vías asfaltadas sin tráfico motorizado: azul oscuro.

-Vías sin asfaltar: azul con trazo discontinuo.

-Rutas con nombre propio: naranja (Anillo Ciclista, Vía verde del Tajuña, etc.)."

Valoración de la propuesta:

Estas cuestiones corresponde abordarlas con la redacción del Manual de Señalización, tal y como se propone en el documento de revisión, y es competencia del Ministerio.

Aclarado el comentario, no se estima necesaria la modificación del texto.

"Pag.205

El principal motivo que impide universalizar BiciMad es su capacidad limitadísima respecto a cualquier otro transporte público. "



Valoración de la propuesta:

Se encuentra en estudio la ampliación del servicio de bicicleta pública (BiciMad) en el Municipio de Madrid.

Aclarado el comentario, no se estima necesaria la modificación del texto.

"Pag.224

Dentro de la promoción de la bici, se habla de la necesidad de cursos para circular correctamente con la bici. Es un factor importante, pero también lo es que esos cursos lleguen a quien conduce un vehículo a motor, ya que buena parte de la disuasión del uso de la bici se debe a las fricciones con el tráfico. En concreto hay tres colectivos a los que habría que llegar de manera más intensa que con un mero folleto:

- EMT (ya se está haciendo)***
- Taxistas***
- Furgoneteros, con diferencia el sector más peligroso, según nos atestiguan aseguradoras y DGT.***

Campañas puntuales como "ponerse en lugar del otro" de gran difusión, circulares recordando 3 consejos y normas aprovechando el envío de cualquier otra notificación municipal, y el empleo de los paneles luminosos (por ahora se limitan a pedir respeto sólo cuando hay ciclocarril)."

Valoración de la propuesta:

Lo referenciado entra dentro del apartado Campaña de convivencia entre peatones, ciclistas y conductores.

Se especifica más el tipo de campañas propuestas, en el sentido de la sugerencia.

"Pag.228

Oficina de la bicicleta. Dado que desde EnbiciporMadrid hemos acabado haciendo de "oficina" informal, os comentamos funciones importantes que tienen que quedar reflejadas en el documento, ya que son las que los ciudadanos nos han demandado de manera sistemática los últimos 5 años:

- Atención al ciudadano para articular propuestas, recoger quejas y mostrar el seguimiento de las mismas***
- Atención para asesoramiento personalizado para rutas.***
- Espacio de debate sobre temas recurrentes. Los encuentros presenciales se han mostrado muy limitados***
- Información que se solicita frecuentemente: primeros consejos, cómo circular, etc.***
- Aforos, mediciones***
- Estado de los proyectos ciclistas***



- **Noticias de la bici en Madrid**
- **Documentación de interés: informes, divulgación, etc.**

Buena parte de esta información está ya estructurada en la página www.enbicipormadrid.es

Valoración de la propuesta:

Las funciones referenciadas entran dentro de las especificadas con carácter más general en el documento.

"Anejo I. Mapa de accidentes ciclistas

Hay bastante discrepancia entre los registros del SAMUR y los ofrecidos por este mapa a partir de la policía municipal.

**Los del SAMUR desde 2013 hasta Nov. 2015 se han cartografiado aquí:
<http://www.enbicipormadrid.es/2016/02/mapa-de-accidentes-ciclistas-de-madrid.html>**

Se pueden observar accidentes que no aparecen en el plano del Anejo, por lo que sería importante solapar ambas fuentes para tener una radiografía completa."

Valoración de la propuesta:

El plano se ha confeccionado a partir de los datos facilitados por la Unidad de Atestados de Policía Municipal a partir de enero de 2015.

Aclarado el comentario, no se estima necesaria la modificación del texto.

"Anejo II. Propuesta de red básica

Los siguientes itinerarios en ejecución según el plano no se corresponden con la realidad de lo aprobado (ver plano pág. 85). Afecta a figura 47 (Pag. 92)

Deberían de aparecer por estar ya en ejecución:

- Ribera del Sena**
- Antonio Leyva**
- Av. Oporto**
- Eugenia de Montijo**
- Av. Aniceto Marinas**
- López de Hoyos (Arturo Soria-GV Hortaleza)**
- C/ Toledo**

**No debe aparecer, no se realizará ninguna acción
-Bravo Murillo"**

Valoración de la propuesta:



desarrollo urbano
sostenible

MADRID

DIRECCIÓN GENERAL DE ESTRATEGIA DE REGENERACIÓN URBANA

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD
SOSTENIBLE

Se ha corregido el plano e incluido los itinerarios pertenecientes a la Red Básica.



Asociación de Ciclistas Profesionales.

"Aunque no hemos podido acceder a la documentación del enlace, tras habernos puesto en contacto con varias asociaciones y colectivos para instruirnos, la Asociación de Ciclistas Profesionales comparte la preocupación por el modo en que se está planificando la red de vías ciclistas. Entendemos que han de buscarse las soluciones técnicas más avanzadas y contrastadas en los países de nuestro entorno más proclives al desplazamiento urbano en bicicleta y les pedimos que reordenen la estructura de las vías eliminando carriles al transporte privado a motor y dándoselo a la bicicleta y al transporte público. No estamos conformes con la solución dada a las vías ciclistas por peligrosas y poco pensadas, dada la poca superficie dada a la bicicleta y la peligrosidad de las intersecciones.

Les facilitamos documentación de enorme valor para que conozcan lo que se hace en los lugares más avanzados, y pedimos que formen a sus técnicos convenientemente y así evitar experimentos poco afortunados.

<http://www.crow.nl/publicaties/design-manual-for-bicycle-traffic>

Adjuntan también el documento Collection of Cycle Concepts 2012

Valoración de la propuesta:

Se agradecen las recomendaciones ya conocidas por el equipo redactor, como lo demuestra el hecho de que el documento incluye varias referencias al Manual CROW.

No hay cambios en el documento.



Madrid Ciclista

"Sobre el diagnóstico general

El propio documento constata repetidamente la falta de datos sobre la situación real en la ciudad. Lo más parecido a un estudio que se utiliza es un trabajo financiado por Coca Cola. Es inaceptable por tanto que saque conclusiones y plantee actuaciones de tal calado con tanta precipitación, cuando podrían realizarse actuaciones mucho más flexibles simultáneamente a la obtención de datos serios."

Valoración de la propuesta:

La falta de datos es un hecho reconocido y, por ese motivo, se hace una propuesta específica en este sentido. En el documento se mencionan distintos estudios, aunque el documento de partida es el plan director de movilidad ciclista existente aprobado en 2008.

Aclarado el comentario, no hay cambios en el documento en este sentido.

"El documento continúa con la premisa establecida hace ocho años de que es "necesario ofrecer en una primera fase una red básica de vías ciclistas (...) capaces de captar esta demanda latente de usuarios vulnerables y poco experimentados". El crecimiento registrado en estos años, que el propio ayuntamiento estima en una multiplicación por 5, indica claramente que esa demanda de "red básica" no existía, y que el modelo de crecimiento de la bicicleta basado en la ambigua expresión "usuarios vulnerables" es inadecuado."

Valoración de la propuesta:

El documento de Revisión y Actualización del Plan Director de Movilidad Ciclista da respuesta a las necesidades de todos los usuarios de la bicicleta, tanto actuales como potenciales. Por supuesto entendemos imprescindible considerar los colectivos más vulnerables, como niños, mayores o personas inexpertas.

Como ya se explica en el documento, la participación de la bicicleta en el reparto modal de Madrid sigue siendo muy baja, en cualquier caso, así como el papel de determinados colectivos con mucho peso en el conjunto de la población. Esta situación requiere, a nuestro juicio, intervenir con una red básica que ofrezca una alternativa para todos.

Aclarado el comentario, no hay cambios en el documento en este sentido.

"El documento dice que algunas variantes de vías ciclistas han generado "limitaciones y conflictos", pero no detalla cuáles son los tipos de vías ciclistas a que se refiere ni qué tipo de conflictos y limitaciones han generado. Sería deseable una mayor concreción."

Valoración de la propuesta:



Los conflictos y limitaciones a los que se alude se tratan con mayor concreción en el apartado correspondiente a la infraestructura ciclista y de forma muy específica, en la tabla 25.

Aclarado el comentario, no hay cambios en el documento en este sentido.

"Es un hecho constatado por los datos del propio Ayuntamiento y por nuestros propios aforos de bicis que en 2016 se ha alcanzado el objetivo de uso que se planteaba en el documento de hace ocho años sin que en la práctica se haya ejecutado más que una ínfima parte de lo que en aquel proyecto se proponía. Consideramos que esto cuestiona los propios fundamentos con los que se está tratando la promoción de la bicicleta tanto en el documento original como en su revisión."

Valoración de la propuesta:

No puede ser un hecho constatado ya que se dice reiteradamente en el documento que no se tienen datos suficientes. En cualquier caso, consideramos que el porcentaje de desplazamiento en bicicleta es aún muy bajo en comparación con otras ciudades. Las cifras estimadas se recogen en la pág. 13 del documento. Dentro de los objetivos planteados para el 2025 está el conseguir una cuota de reparto modal del 5%.

No hay modificaciones en el documento.

"Sobre el reparto modal

- ***El documento no incluye resultado sobre número de bicicletas en 2016. Lo cual sorprende dado que sí incluye (aunque parciales) datos sobre el nº de accidentes.***
- ***Los aforos del Ayuntamiento no están incluyendo las bicis que van por acera, que son quizá un 20% del total, y son bicis privadas en mayor proporción que en calzada. Eso implica que el % de BiciMad sobre el total es más bajo y por tanto, el número total de bicis es mayor.***
- ***Los aforos se han realizado "en 15 calles principales" obviando el hecho de que mucha bicis prefieren ir por calles secundarias, donde el % respecto del total de tráfico es considerablemente superior."***

Valoración de la propuesta:

Las afirmaciones aportadas no tienen una base en la que se fundamenten, ya que como se ha comentado no hay datos suficientes de partida. No obstante ya se está trabajando en este sentido.

No se entiendo por qué sorprende que no haya datos sobre el nº de viajes y sí los haya de nº de accidentes.



En cualquier caso, como ya se explica en el documento, la participación de la bicicleta en el reparto modal de Madrid sigue siendo muy baja, así como el papel de determinados colectivos con mucho peso en el conjunto de la población.

No hay cambios en el documento.

"Sobre accidentalidad"

La tabla 1 y la Figura 9 establecen categorías "Atropello" y "colisión" que no están bien definidas, y por tanto inducen a confusión y convierten los datos en inteligibles. Asimismo ambas no reflejan el total de accidentes, sino el total de accidentes REPORTADOS."

Valoración de la propuesta:

Aunque la diferencia entre "Atropello" y "colisión" es clara, basta acudir al diccionario de la RAE para comprobarlo, se ha modificado el texto de la siguiente manera:

"La mayoría de los accidentes se producen por colisión con otro vehículo (el 52%), seguido por las caídas en bicicleta (34%) y los atropellos a peatones (11%)."

Respecto a los accidentes se han incorporado el total de aquellos en los que ha habido presencia policial y se ha generado un parte.

"El documento no presenta ningún dato que fundamente un supuesto aumento de la accidentalidad ciclista en Madrid. Una mera tabla de dos años (Tabla1) no es más que evidencia anecdótica que no autoriza a afirmar tendencias."

Incluso los datos anecdóticos que se presentan en la tabla muestran que es incorrecta la afirmación de que "la accidentabilidad ciclista aumenta con el uso de la bici en la ciudad. La comparación entre los datos de accidentalidad y de número de ciclista en Madrid y Barcelona en 2016 señalan que la circulación en bici en Madrid es mucho más segura que en Barcelona."

Valoración de la propuesta:

Con el fin de evitar confusiones el texto se modifica por completo quedando así:

"Existen indicios de una menor accidentalidad como consecuencia del mayor uso de la bicicleta, aunque falta un análisis detallado."

El incremento del uso de la bicicleta (y del número de viajes) ha supuesto, como es lógico, un incremento del número absoluto de accidentes en los que se ha visto involucrado un ciclista, si bien el análisis de los datos disponibles también indica que la tasa de accidentalidad resultante (entendida como accidentes por número de



viajes) tiende a la baja. En este sentido, diversos estudios demuestran que la relación entre número de desplazamientos en bicicleta y accidentes con implicación de ciclistas es inversa, atendiendo al fenómeno conocido como "Safety in numbers" (SiN), es decir que los riesgos asociados al uso de la bicicleta se reducen a medida que aumenta el número de ciclistas.

Para verificar que dicho fenómeno se está produciendo también en Madrid, es imprescindible contar con datos rigurosos y constantes, por un lado, del uso ciclista y, por el otro, de la tipología y las circunstancias de los accidentes. De las carencias de los primeros ya se ha comentado anteriormente. Respecto de los segundos, hasta la fecha no se disponía de datos suficientes sobre los accidentes ciclistas para poder realizar un análisis riguroso que permitiese identificar las causas y, por tanto, adoptar medidas para reducir el problema. Durante la elaboración de la presente revisión y actualización del PDMC, el Ayuntamiento de Madrid ha volcado en SIG los datos de accidentalidad de los últimos años proporcionados por la Policía Municipal. Esto ha permitido elaborar unos primeros planos sobre accidentalidad como el que se presenta a continuación:"

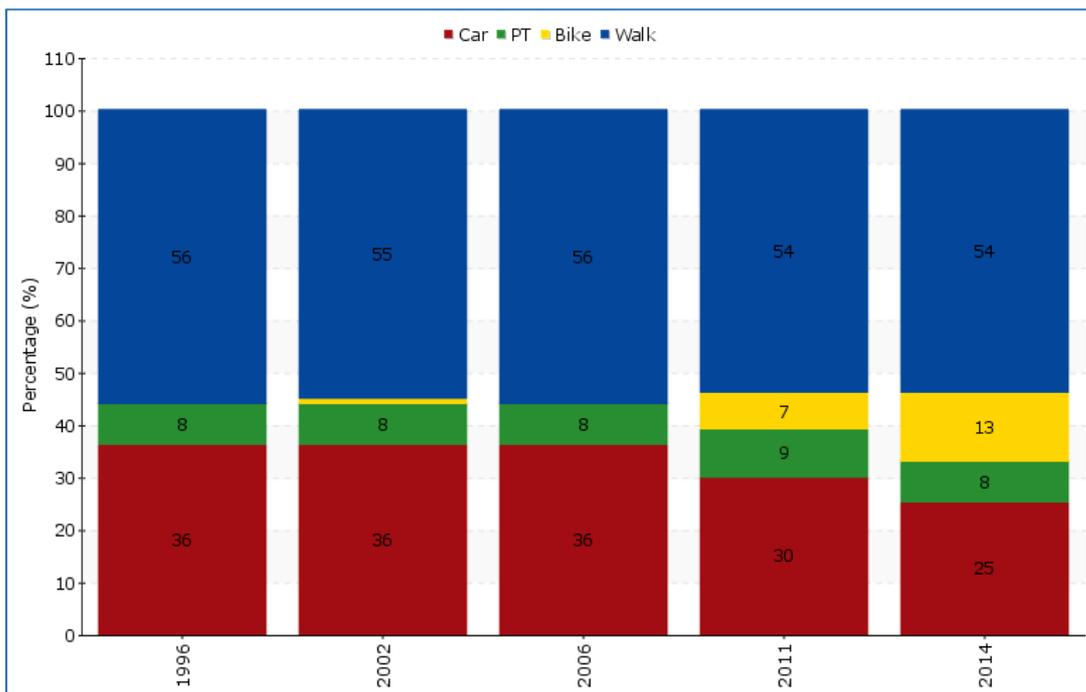
"Sobre transferencia modal

El documento afirma audazmente que "es un objetivo realista es conseguir un reparto modal de la bici del 5% en un horizonte de 8 años (2017-2025) sin pérdida del peso de los desplazamientos peatonales ni de transporte colectivo." Es decir: que todos los nuevos ciclistas obtenidos gracias a los carriles segregados vendrán del automóvil, a pesar de la sólida experiencia en ciudades en toda Europa de que eso es falso y que los carriles segregados atraen da manera abrumadoramente mayoritaria a peatones y usuarios de transporte público."

Valoración de la propuesta:

La creación de infraestructura segregada para la bicicleta es solo una parte de las propuestas del PDMC2008+ que reconoce la circulación en calzada y el mantenimiento de los ciclo-carriles como modalidad, propone el calmado de tráfico y otras medidas destinadas a la reducción de la velocidad e intensidad del tráfico motorizado, y llega a plantear la adopción en muchos casos de un sistema dual.

Por otro lado, en contra de lo que se afirma en la sugerencia, Vitoria es un ejemplo cercano de que es posible el crecimiento de la movilidad en bicicleta sin pérdida de peso de los desplazamientos peatonales ni del transporte público, como se comprueba en la siguiente tabla.



"Sobre problemas en calles tranquilas"

El documento hace un análisis erróneo, sesgado y basado en generalidades de la circulación por calles secundarios "tranquilas", mencionado supuestos problemas, algunos de ellos discutibles, pero ninguna de sus ventajas, y parece orientado a desvalorizar su valor para los usuarios de bici."

Valoración de la propuesta:

No se pretenden en ningún caso desvalorizar.

Se modifica el texto del apartado poniendo en valor las ventajas de las calles tranquilas.

"Sobre la conflictividad en tráfico"

El documento se centra en la conflictividad en vías ciclistas y en la permanente necesidad de protección de ésta, mientras se mantiene en generalidades y clichés más definidos como "violencia vial" y evita analizar cuál es el grado real de conflictividad en el tráfico normal que puede afectar a los usuarios de bicicleta, que es la referencia básica para cualquier otro criterio.

En la tabla en la página 101:



- ***Se omite el número y complejidad de las intersecciones como un factor de evaluación, a pesar de que es conocimiento común que son la principal fuente de conflictos y accidentes.***
- ***Se ignoran por completo los factores relacionados con la conducta de automovilistas y ciclista, la actitud mutua y las posibilidades de mejorarla con estrategia no de infraestructura.***
- ***Se incluyen en el análisis factores como "Zonas verdes y arbolados", "contaminación acústica" o "calidad del aire" que siendo importantes en una evaluación global de la ciudad son irrelevantes a un ciclista que se está desplazando por un punto concreto."***

Valoración de la propuesta:

El documento se centra en la baja participación de la bicicleta en el reparto modal de Madrid y la baja participación en la movilidad ciclista de colectivos que representan una parte importante del conjunto de la población. En general, se trata de colectivos menos capaces o menos dispuestos a soportar el estrés que genera el tráfico motorizado y que, por tanto, son más proclives a demandar infraestructura segregada. Esto no quiere decir que la infraestructura segregada sea la única alternativa propuesta en el documento, como se pretende hacer ver.

Ignorar aspectos, como la calidad del aire, la contaminación acústica o la sombra que proporciona el arbolado, tan estrechamente ligados a la calidad ambiental de la ciudad y, por tanto, a la calidad de la experiencia del desplazamiento en bicicleta, indica una comprensión exclusivamente circulatoria de la movilidad ciclista en la que se despoja al modo de muchas de sus ventajas en comparación con los coches, asimilando al ciclista a un conductor más. Sin duda, este no es planteamiento del plan.

El documento no ignora los factores relacionados con la conducta de automovilistas y ciclistas. Lo único que no se incluyen en el apartado de redes ciclistas ni infraestructura ya que no corresponde, sino en el de promoción. No obstante en el mismo se ha reforzado la idea de la necesidad de trabajar los factores relacionados con la relación entre ciclistas y automovilistas mediante campañas informativas y de concienciación (pág 236 y siguientes)

"Sobre la necesidad de segregación

El documento menciona de pasada el debate sobre la segregación ciclista para lamentar las formas, pero sin entrar siquiera a valorar el fondo de la cuestión predefinida, pro-segregación, que orienta todo el trabajo, y que es visible en varios ejemplos. Toda la filosofía del documento se orienta a decidir por qué vías hay que hacer un itinerario segregado, y solo si es imposible la segregación se plantea la posibilidad de alternativas:

- ***El documento plantea criterios arbitrarios e irreales sobre las condiciones en las que se hace necesaria la segregación: "Intensidades superior a 5.000 vehículos diarios, Velocidades superiores a 30 Km/h" que tienen como consecuencia directa***



que la segregación ciclista es necesaria en la inmensa mayoría de las vías urbanas.

- **Se afirma que "el uso compartido sólo es recomendable en llano o descenso", por el posible acoso de coches, ignorado factores como si existe sección suficiente para que la bici pueda ser adelantada.**
- **El documento posiciona las opciones de reducir el volumen o la velocidad del tráfico, o el aparcamiento, como posibilidades condicionadas a que no se pueda encontrar una "solución óptima" de segregación.**
- **Asimismo, la creación de rutas alternativas adecuadas de intervención mínima se plantea como una solución de último recurso condicionada a que no se pueda encontrar una solución segregada "aceptable" en un horizonte próximo.**
- **En la tabla 26 el documento expresa que varias de las infraestructuras propuestas "pueden ser percibidas como inseguras", ignorando los datos que muestran que son objetivamente inseguras. Asimismo, respecto al llamado y mal definido "contraflujo" afirma que "es necesario explicar la mediad (sobre todo a los conductores), mientras en ningún punto del documento se hace ni siquiera una mención, mucho menos una propuesta de explicar a los conductores algo mucho más sencillo: el derecho de los ciclistas a circular por la calzada y la ubicación de los conductores de respetar ese derecho."**

Valoración de la propuesta:

Es importante aclarar que el documento indica que tanto la segregación como la integración serán fruto de un estudio en el que deberán considerarse varios factores, entre otros: pendiente, IMD, número de carriles por sentido, velocidades de circulación,...

La Revisión y Aprobación del PDMC da respuestas a las necesidades de todos los usuarios de la bicicleta, tanto actuales como potenciales. Por supuesto entendemos imprescindible considerar los colectivos más vulnerables, como niños, mayores o personas inexpertas y no sólo ciclistas expertos. Para los primeros las soluciones de acondicionamiento de vía son percibidas como más inseguras.

La circulación en calzada por el centro del carril es un derecho reconocido por la Ordenanza de Movilidad, de manera que será siempre una alternativa para el ciclista. En este sentido, se propone la aplicación de un sistema dual, es decir, mantener la posibilidad de utilizar siempre la calzada, independientemente de que exista una infraestructura segregada.

Los criterios de intervención a los que se alude se refieren a la red básica y no a todo el viario de la ciudad. Estos criterios atienden a múltiples factores y podrán ser revisados a partir de la experiencia. El resultado de su aplicación puede ser la segregación, pero no solo, ni siempre.

En general, el planteamiento en relación con el sobreancho de calzada es el de evitarlo ya que básicamente favorece al coche, induciendo a velocidades de circulación mayores, haciendo más fácil el aparcamiento en doble fila y el



mantenimiento de un reparto desigual del espacio disponible entre los distintos modos de desplazamiento, siendo especialmente perjudicado el peatón.

La creación de rutas alternativas es siempre posible, como no podría ser de otra manera. En cualquier caso, la definición detallada de la red y, concretamente, de la red local o distrital corresponde a los estudios específicos que ya se están desarrollando.

No se entiende que se quiere decir con "objetivamente inseguras" cuando se habla de las infraestructuras propuestas.

No cabe duda de que sí, como se expresa en la sugerencia, es necesario explicar el derecho a circular por la calzada que forma parte, también debe ser el de explicar el "contramano" o circulación contracorriente. En relación con esto último, se reforzará la necesidad de desarrollar campañas informativas sobre el derecho de las bicicletas a circular por la calzada.

"Sobre las vías ciclistas segregadas"

El documento reconoce que existe lo que se llama una "ambigüedad en las definiciones de vías ciclistas". La realidad es que no existe una definición funcional solvente distinta del concepto "vía segregada", y que todos los distintos términos que intenta definir en la tabla de la página 109 tienen una función estrictamente propagandística. Resulta difícil de entender que el documento soslaye el problema y aumente la confusión introduciendo un nuevo término más ambiguo todavía que los que quiere evitar, hablando de "itinerarios ciclistas".

Tabla 26:

- ***Falta la inclusión de la categoría "calle normal" que en definitiva es la referencia sobre la que debería medirse la necesidad de las otras.***
- ***El documento mezcla en un solo concepto "Contraflujo" dos tipos de configuraciones completamente distintas el carril segregado bidireccional y el sentido reservado a bicicletas en una vía de doble sentido.***
- ***La tabla ignora de manera flagrante lo que es el principal problema de las vías segregadas: la accidentalidad en las intersecciones.***
- ***La tabla presenta como aceptables variantes de vías segregadas (acera bici, carriles bici bidireccionales) que deberían estar descartados y ni siquiera figurar como posibilidad para un entorno urbano.***
- ***El documento justifica la disminución de las distancias de adelantamiento en la bandas de protección, que justifica la menor distancia lateral "dado que normalmente la velocidad del tráfico motorizado no supera los 30 Km/h". Es una afirmación completamente falsa para el tipo de calles que se está indicando (18.000 IMD), teniendo en cuenta que incluso en los carriles limitado a 30 Km/h la velocidad de los vehículos puede fácilmente superar los 50, tal y como se reconoce en la página 129.***



- **El documento ignora problemas flagrantes de las infraestructuras que propone, especialmente:**
 - **El aumento de la hostilidad hacia los ciclistas y al deslegitimación de la bici en la calzada en los tramos con carril segregado: ("vete a tu carril").**
 - **Los problemas de seguridad en intersecciones por falta de visibilidad.**
- **A su vez, se hacen afirmaciones injustificadas y erróneas que no corresponden en absoluto a la realidad:**
 - **Las buenas condiciones de visibilidad en intersecciones de los carriles bici con el viario.**
 - **La posibilidad de circular por los carriles segregados de modo seguro a altas velocidades."**

Valoración de la propuesta:

Un itinerario, según la RAE es una ruta que se sigue para llegar a un lugar. Si se trata de un itinerario ciclista, es la ruta que se sigue para llegar a un lugar en bicicleta. Como se puede observar, no se hace mención alguna a la infraestructura que se utiliza para ello.

Precisamente por ello se eligió esta denominación para tratar el diseño de la red. Es decir, a nuestro juicio no hay motivos para asimilar itinerario ciclista a vía segregada, como dicta la sugerencia.

Se considera innecesario identificar la "calle normal" (este término sí que resulta ambiguo) como referencia. La circulación en calzada es un derecho reconocido por la Ordenanza correspondiente.

Se sustituye el término "contraflujo" por "contramano" o "contra corriente". No se considera que se incurra en ninguna confusión.

La tabla reconoce los problemas de visibilidad en intersecciones.

Las soluciones tipológicas incluidas tienen sus ventajas y sus inconvenientes y, por tanto, su campo de aplicación. Reconocer esto no significa que se esté proponiendo su uso indiscriminado.

En relación con las bandas de aparcamiento, se revisa el texto que queda de la siguiente manera (pág. 158):

"Dado que normalmente la velocidad del tráfico motorizado en ciudad es sustancialmente más baja que en carretera, es asumible que los coches adelanten al ciclista a una distancia menor que el 1,50 m que establece el Reglamento General de Circulación (para maniobras de adelantamiento en carreteras)."

Incluyendo la siguiente nota a pie de página:

"Según los datos del Ayuntamiento de Madrid, en el periodo 2005-2015 la velocidad media en zona urbana no superó nunca los 25 Km/h"

Se incluyen algunas correcciones a las ventajas de los carriles bici, eliminando la frase sobre las "altas velocidades" y cambiando "buenas condiciones de visibilidad",



que es un término absoluto, por “mejores condiciones de visibilidad”, que es un término relativo en relación con otras tipologías (pág. 125)

"Sobre los ciclocarriles

El documento expresa que el ciclocarril tiene como objetivo la normalización de la bici en la calzada, y que por tanto "tiene un horizonte temporal", dando a entender que existe una objetivo de promoción distinto de la normalización de la bici en la calzada.

Tabla 26.

El documento expresa, sorprendentemente, que una de los supuestos efectos contraproducentes de los ciclocarriles es que puede transmitir la sensación de que "solo se puede compartir la calzada si hay ciclocarril", obviando el hecho de que todas las otras infraestructuras segregadas presentan ese problema de forma mucho más aguda."

Valoración de la propuesta:

Efectivamente, la “normalización de la bici” no es lo mismo que la “normalización de la bici en la calzada”. La “normalización de la bici” tiene un sentido más amplio que incluye la normalización de la bici en la calzada y en infraestructuras propias. En este sentido, en un contexto de normalización de la bici parece innecesaria una medida como el ciclocarril, cuyo principal objetivo es visibilizar al ciclista.

Se incluye entre las desventajas de la infraestructura segregada el hecho de que “puede generar una errada cultura de la movilidad en la que se asocia exclusivamente bicicleta con infraestructura segregada”, lo que no invalida que el ciclocarril pueda generar un problema parecido, especialmente cuando se utiliza de manera indiscriminada, sin un criterio claro.

"Sobre carriles bici bidireccionales

Los carriles segregados bidireccionales son demostradamente peligrosos y por completo inaceptables en entornos urbanos y deben de ser eliminados como opción incluso en un documento pro segregación como el que el Ayuntamiento plantea.

Es irónico que entre las supuestas ventajas que se atribuyen a los carriles bidireccionales es (sic) que "si hay pocos ciclistas, mayor espacio disponible (por ejemplo, se puede circular para circular en bicicleta en paralelo o adelantar con facilidad)", lo cual significa, evidentemente, que estas "ventajas" desaparecen en cuanto el número de ciclistas empieza a ser significativo, y que quizá el Ayuntamiento no espera que haya nunca suficientes ciclistas utilizando la infraestructura."

Valoración de la propuesta:

No se dan argumentos que sostengan las afirmaciones realizadas. Incluso para gente tan optimista como nosotros, es evidente que no todos los itinerarios tendrán



el mismo nivel de uso por parte de los ciclistas, lo que no quiere decir que ese itinerario no sea necesario o útil. En estos casos, podría ser una ventaja su mayor dimensión. Si la situación cambiase y el número de ciclistas aumentase significativamente, entonces habría que cambiar el diseño.

En caso de implementarse carriles segregados bidireccionales serán el resultado de un estudio exhaustivo de un caso concreto. No se considera que deban calificarse como inaceptables.

Aclarada la sugerencia no se estima la modificación del texto en este aspecto.

"Sobre vías segregadas en medianas

Los carriles segregados a lo largo de la mediana son absurdos desde el punto de vista de construcción, peligrosos e inaceptables en entornos urbanos, y deben ser eliminados como opción del documento."

Valoración de la propuesta:

No se dan argumentos que sostengan las afirmaciones realizadas. Se considera que estas soluciones pueden ser una alternativa adecuada para situaciones concretas, como por ejemplo calles con pocas intersecciones y poca actividad en los laterales.

"Sobre carril bus bici

- ***No es aceptable, por peligros y por interferencia con el transporte público, la convivencia de bicis en el carril bus.***
- ***Es necesario un protocolo para las vías que sólo tienen un carril bus y otro de circulación general."***

Valoración de la propuesta:

No se dan argumentos que sostengan las afirmaciones realizadas. EL documento incluye una propuesta de actuación para los distintos casos que se pueden dar.

"Áreas y zonas peatonales

El documento ignora la comprobada generalización de la circulación en bici por aceras en las zonas en las que se ha apostado por el modelo de acera-bici, aunque la calle en cuestión no tenga acera-bici.

Las aceras bicis son inaceptables, y la diferencia de cota de 3 cm no hace ninguna diferencia para los peatones, y el documento debe proyectar su eliminación con mayor rapidez."

Valoración de la propuesta:

El documento reconoce los problemas que genera la acera-bici y por ello propone que su uso sea excepcional y que se revisen las aceras-bici existentes así como la eliminación de aquellas que no cumplan con los criterios de calidad exigibles. La diferencia de 3 cm marca una gran diferencia para los peatones, al menos desde un punto de vista normativo, ya que se trata del resalto máximo admisible a partir del



cual se deja de cumplir la condición de itinerario accesible. Es decir, un espacio con una diferencia de cota de más de 3 cm respecto de la acera, no forma parte funcional de ésta. Esta distinción permite aclarar la diferencia entre acera-bici, a extinguir, y pista-bici. El objetivo es que si se decide utilizar la tipología de pista-bici, ésta debe diseñarse de manera que sea claramente independiente de la acera.

"Inclusión en el nuevo PDMCM y en las Instrucción para el diseño de la vía pública, de la obligación de instalar aparcabicis no solo en las nuevas construcciones, sino también en la proximidad de los centros de las administraciones públicas con atención al público, especialmente los municipales (bibliotecas, OAC, centro polideportivos...); y de forma prioritaria en calzada, ocupado lugares actualmente destinados al aparcamiento de coches; evitando así la ocupación de aceras. Asimismo su instalación en los intervalos de distancia que se estimen convenientes en las vías como afluencia de tráfico ciclista.

- ***Igualmente, inclusión de la necesidad del establecimiento de los puestos BiciMad sobre la calzada.***
- ***Adaptación del Plan y resto de normas sobre accesibilidad al RDL 1/2013 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de los Derechos de las Personas con Discapacidad y de su Inclusión Social, descartando completamente el establecimiento de nuevos carriles bici sobre o a cota de acera, y disponiendo la eliminación de los ya existentes marcando plazos temporales para ello."***

Valoración de la propuesta:

La sugerencia sobre el aparcamiento de bicicletas en calzada está ya incluida en el capítulo correspondiente del documento de revisión.

Se incluye también referencia sobre la localización de las estaciones de BiciMad en calzada (pág. 196).

El documento remite a la redacción de una instrucción que desarrolle no sólo los criterios de ubicación sino también el procedimiento a seguir con objeto de poder agilizar los trámites. En la misma se plantearán los criterios de cobertura sugeridos de proximidad a centros atractores de desplazamientos, así como su ubicación preferente en calzada tal como señala el plan.

Respecto de las aceras-bici, el documento deja claro que son una opción a utilizar en casos excepcionales y justificados, pero mantiene su existencia en coherencia con el RGC y la infraestructura actualmente existente, aunque la política municipal en este sentido esté encaminada a desmantelar gran parte de las aceras-bici existentes.

"Formación

- ***¿Hay alguna propuesta y presupuesto de formación?***
- ***¿Hay alguna propuesta y presupuesto de campaña dirigida a automovilistas?"***



Valoración de la propuesta:

Sí. Se desarrolla y concreta el apartado de aspectos promocionales.

"Sobre la propuesta de red básica (Anejo II)

Dado que existen discrepancias entre:

- a) Los itinerarios en el plano***
- b) Los itinerarios aprobados por el pleno.***
- c) Itinerarios que se están ejecutando sin que tengamos información sobre un proceso deliberativo ni de aprobación previo.***

El documento debería explicitar criterios sobre cómo la relación entre lo previsto por el plan, el proceso político y las actuaciones de los distintos Distritos."

Valoración de la propuesta:

Las discrepancias que pudiera haber, si las hay, entre el plano del documento y los procesos de ejecución en marcha, no son significativos. Las actuaciones en materia de movilidad ciclista en marcha son coherentes con el contenido de la revisión del plan. En cualquier caso, hay que señalar que la revisión del plan no es un documento programático y tan solo establece criterios y directrices generales.



Pedalibre

"En uno de los talleres celebrados para preparar la revisión y actualización del Plan Director de Movilidad Ciclista, desde Pedalibre aportamos una serie de ideas para que formara parte de ese documento.

- 1. La infraestructura ciclista como elemento modificador de la capacidad del viario.***
- 2. Una sección más amplia, proporcionada y justa para las vías ciclistas.***
- 3. Criterios de diseño diáfano de las intersecciones, especialmente allí donde existan vías ciclistas.***
- 4. La elección de una vía ciclista no debe excluir una reforma más general de la calle y una intención de mejorar el entorno.***

<https://pedalibre.files.wordpress.com/2016/12/aportaciones-pedalibre-ii-jornadas-actualizacic3b3n-pdmcm.pdf>

También hacíamos referencia al libro "Ciudades y Bicicletas" que publicó recientemente Conbici y que consideramos una guía imprescindible como referencia en toda actuación ciclista. A este respeto, introducimos el concepto de Ciudad Ciclable, defendíamos que las vías ciclistas deben formar una red en las vías y avenidas principales, ejecutables en un tiempo razonable y que esta red debe ser coherente, directa, segura, cómoda, atractiva, accesible, continua, homogénea y fácil de interpretar. A estas condiciones sumamos el potencial de contribuir a la creación de nuevos espacios peatonales en la ciudad.

Vemos con agrado que varias de estas aportaciones y algunos de los análisis que hemos hecho en estos últimos años tienen reflejo en este documento y celebramos el criterio general de equidad ciclista (inclusión ciclista). Solo teniendo esto en cuenta conseguiremos una ciudad verdaderamente amigable a la bicicleta.

Desde aquí queremos resaltar y volver a publicar el fantástico texto que aparece al comienzo del Plan y que sintetiza el enfoque de esta revisión. No podemos estar más de acuerdo.

A continuación pasamos a exponer una serie de puntos que vendrían a complementar algunos aspectos del documento que se nos presenta:

- 1. Dentro de los usuarios de la bicicleta hay un aspecto que, aparte de los que se señalan, creemos que es importante ya que modula el perfil de quien utiliza la bicicleta. Siempre hemos defendido la potencialidad de la bicicleta para otros usos aparte de trasladar a quien la conduce. Nos referimos al transporte de mercancías y de personas. Aparte de la conveniencia de tener el necesario encaje legal, el modo de circular de una persona y la maniobrabilidad de la bicicleta es diferente cuando va de "vacío", cuando va tirando de un remolque cargado de mercancías o cuando está transportando menores - sillitas, semitándems, remolques***



portaniñ@s... Entendemos que en estos casos, la sección, diseño y mayor seguridad de la vía ciclista, las intersecciones y la pacificación, reducción o supresión del tráfico motorizado, es si cabe, aún más importante. Por esta elevada diversidad en el uso de la bici creemos que los gráficos que miden el nivel de estrés pueden verse ligeramente alterados."

Valoración de la propuesta:

Se incluye el siguiente párrafo al final del apartado B.3.a (pág. 51):

"Dentro de las necesidades específicas de algunos grupos de usuarios, es preciso señalar las que corresponden a los usos de la bicicleta para el transporte de otras personas o de mercancías. En estos casos, las bicicletas suelen tener dimensiones mayores por el uso de remolques, sillitas para menores, cajas de carga y otras características que afectan a la maniobrabilidad de los modelos comunes. Para estos usuarios, también las características de la vía deberían responder a necesidades específicas en el diseño, la sección, el tratamiento de las intersecciones, la pacificación del resto del tráfico, etc. y las opciones de segregación son, si cabe, aún más adecuadas."

"2. Dentro de los criterios básicos que debe tener una vía ciclista debe sumarse el de homogénea y fácil de interpretar, accesible y continua. Aunque a veces se da por hecho, la práctica demuestra las dificultades que en ocasiones presenta seguir una vía ciclista (itinerario) e interpretarla adecuadamente. Para ello, tengamos en cuenta el gran abanico de potenciales ciclistas a los que va dirigido el Plan y el creciente número de turistas."

Valoración de la propuesta:

Se añade al apartado C.5.d, pág.95, el siguiente texto:

"Además de estos criterios básicos, se ha de tener también en cuenta que una buena red de itinerarios ciclistas debe ser:
Homogénea: la composición y estructura de una infraestructura debe de ser lo más uniforme posible, evitando, en la medida de lo posible, una variedad excesiva de soluciones en un mismo itinerario.
Auto-explicativa: la infraestructura ciclista debe de ser fácil de interpretar, tanto para los ciclistas como para el resto de usuarios de la vía.
Accesible: la infraestructura ciclista debe estar convenientemente conectada, de manera que el acceso a ella sea fácil.
Continúa: no debe presentar interrupciones.
Estos aspectos complementarios, en cierto modo incluidos en los criterios básicos, se han de tener en cuenta en el proceso de verificación de la red."



"3. Otro aspecto importante, y que ya figuraba en el documento de aportaciones que en su momento enviamos, es el aumento en la sección de las vías ciclistas. Vemos que hay un avance en las medidas que se proponen pero aun así echamos de menos una mayor sección para facilitar todas las posibilidades de circulación y uso. Bicicletas especiales o con algún dispositivo anejo, con objetos voluminosos, adelantamientos, mayor zigzagado en las subidas, etc. Entendemos que las medidas y los resguardos propuestos y los resguardos deben ser anchos mínimos."

Valoración de la propuesta:

Se han introducido referencias al transporte de mercancías y de personas con ciclos. En cuanto al establecimiento de medidas específicas de diseño de la infraestructura ciclista en relación con este tema se remite a la redacción del Manual de Diseño de Vías Ciclistas.

"No terminamos de entender la menor sección en lo que el documento llama Banda de Protección, y máxime en tramos ascendentes (D.4.g). Esta propuesta resulta válida en aquellas calles estrechas para poder acceder a los avanzabicis correspondientes, en el supuesto de atasco de los vehículos motorizados. El espacio podría sacarse bien suprimiendo la banda de aparcamiento o sustituyendo el aparcamiento en batería por en fila (alegación de Pedalibre a los proyectos 2016) y siempre con el resguardo correspondiente."

"En todo caso, queda pendiente definir sobre la base de los criterios que establece el presente documento y las alegaciones presentadas, las secciones tipo para vías acondicionadas para la bicicleta entre otras (D.8)"

Valoración de la propuesta:

Se ha revisado la definición de la banda de protección, indicándose expresamente la necesidad de un resguardo. Se mantiene una dimensión menor a la de un carril bici ya que, a diferencia de éste, se trata de un espacio complementario que forma parte del carril general de tráfico. En cualquier caso, entre las propuestas de la revisión está la redacción de un Manual de Diseño de Vías Ciclistas que definirá con detalle estos aspectos.

"Dentro de las señales propuestas, creemos importante introducir la del giro a la derecha en caso de semáforo en rojo. Aún coincidiendo con el análisis que se hace (D.7.b) entendemos que hay numerosos cruces regulados por semáforos que no tienen paso peatonal y podría aplicarse sin mayor problema."



Valoración de la propuesta:

Se incluye dentro el apartado de señalización del documento (pág. 211)

"6. Estudiar el cambio en el diseño del ciclocarril y reforzar su presencia con doble línea discontinua. De este modo, e igual que sucede con el carril bus, incrementamos la diferencia con un carril convencional (alegación de Pedalibre a los proyectos 2016, que contenía también una separación de los símbolos -sharrows y 30- para evitar confusión -incluido en el documento F.1"

Valoración de la propuesta:

La conveniencia de reforzar el ciclocarril con doble línea discontinua no entendemos que resulte evidente y por tanto no se considera oportuno incluirla en el presente documento de revisión. En cualquier caso, el documento propone la redacción de un Manual de Señalización. Ese sería el momento de debatir sobre la conveniencia o no de adoptar esta propuesta.

Sí se incluye una propuesta de mejora de la señalización actual de los ciclocarriles, en relación con la separación de los símbolos de sharrow y limitación de velocidad a 30 km/h.

"7. Dentro del punto D, para favorecer la intermodalidad, en especial la de bici-metro-cercanías, conviene facilitar el acceso de las bicicletas a través de rampas o canaletas específicas."

Valoración de la propuesta:

Una medida tan concreta como ésta, debe incluirse en el Manual de Diseño de Infraestructura Ciclista cuya redacción es una propuesta de esta revisión

"Desde Pedalibre, debemos pedirnos que actualicéis un par de enlaces que incluíis en el documento a nuestra web; concretamente:

1. Sustituir el vínculo de Pedalibre en la página 86

<https://pedalibre.es/2016/09/09/alegaciones-de-pedalibre-a-los-proyectos-ciclistas-presentados-por-el-ayuntamiento-de-madrid/>

Por



<https://pedalibre.org/2016/09/09/alegaciones-de-pedalibre-a-los-proyectos-ciclistas-presentados-por-el-ayuntamiento-de-madrid/>

y

2. Sustituir el vínculo de Pedalibre en el la página 136

<https://pedalibre.es/2016/04/06/casi-tres-anos-de-ciclocarriles-valoracion-de-pedalibre/>

Por:

<https://pedalibre.org/2016/04/06/casi-tres-anos-de-ciclocarriles-valoracion-de-pedalibre/>

Hemos tenido un problema con el dominio pedalibre.es y esos enlaces no van a funcionar. Hemos asentado el pedalibre.org como nuestro dominio de cabecera.

Por favor, tenedlo en cuenta para futuros envíos/versiones del documento.”

Valoración de la propuesta:

Los enlaces han sido actualizados e incluidos en el documento.



❖ PARTIDOS POLÍTICOS:

Ahora movilidad

En la página 47 de la revisión del PMUS, en el apartado B.3, epígrafe a) Las necesidades de los grupos prioritarios, hay una afirmación con la que no podemos estar de acuerdo: "... y también las mujeres, que suelen tener una menor capacidad de resistencia al estrés de circular con el tráfico motorizado"

Creemos que la afirmación por un lado puede ser potencialmente falsa. La gestión del estrés de las mujeres, generalmente sometidas a situaciones tan estresantes como las dobles o triples jornadas, no parece que deba ser a priori diferente de la que pueda tener un hombre. Por otro lado, alimenta un cliché que no debería tener cabida dentro de un documento oficial del Ayuntamiento de Madrid.

Valoración de la propuesta:

Se propone modificar el texto del apartado B.3.a de la siguiente manera:

"Tal como se ha comentado en el capítulo anterior, hay grupos de usuarios que deben ser parte de una estrategia específica para potenciar y normalizar el uso de bicicleta (véase Figura 26). Los motivos para definir estos grupos de usuarios, tal como se indicó anteriormente, siguen principalmente tres vertientes.

*Por un lado, por ser grupos **más vulnerables** frente al tráfico motorizado. Estos son principalmente los niños / escolares y las personas mayores, que suelen tener una **menor capacidad de resistencia al estrés** que puede generar circular con el tráfico motorizado.*

*Por otro lado, por ser **indicadores de la normalización** de la bicicleta como modo de transporte, como es el caso de las mujeres. Varios estudios revelan cómo, en los países con un bajo uso de la bicicleta, las mujeres manifiestan una preferencia más fuerte que los hombres por un mayor nivel de separación respecto de los vehículos motorizados debido a **una mayor sensibilidad al estrés causado por el tráfico**. Es por esta razón que cuando se busca promover el uso ciclista, esta evidencia estadística sugiere centrarse en las preferencias más fuertes de los grupos sub-representados (como es el caso de las mujeres) como un aspecto necesario del diseño a adoptar para aumentar el uso cotidiano de la bicicleta.*

*Por último, se han incluido otros dos grupos por su **potencial de trasvase** al uso ciclista: el grupo de los trabajadores por su concentración en centros de trabajo donde es posible identificar actuaciones específicas y focalizadas, y el grupo de los estudiantes / universitarios, al ser este grupo más propicio al uso de la bicicleta por su situación vital y socioeconómica."*



Se añade como nota a pie de página una referencia a escritos que avalan esta aseveración:

Una recopilación de los estudios en éste tema se encuentra en: Aldred, R., B. Elliott, J. Woodcock, A. Goodman. 2016. 2017. "Cycling Provision Separated from Motor Traffic: A Systematic Review" 37(1):29–55. (<http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2016.1200156>)".

En coherencia con lo anterior, con el discurso del documento y con el trabajo realizado en el segundo taller, se mantiene la figura 26 sin cambios y se modifica la tabla 9 como sigue:

	<i>- Perciben en mayor medida el tráfico como agresivo</i>	
	<i>- Mayor sensación de inseguridad vial</i>	<i>- Alta seguridad vial</i>
"Mujeres"	<i>- Menor disposición a aceptar altos niveles de estrés del tráfico motorizado</i>	<i>- Mayor respeto por parte de los conductores</i>
	<i>- Mayor vulnerabilidad y acoso por parte de conductores sexistas</i>	<i>- Mayor protección en vías con mucho tráfico o un tráfico calmado, pacificado para poder compartir la calzada.</i>



❖ **DISTRITOS:**

Distrito Chamartín

"Habría que revisar el Plan, en lo que afecta al distrito de Chamartín, para ver qué posibles proyectos incluye, teniendo en cuenta que tenemos dos acuerdos de Pleno, como recientemente hemos trasladado a la Dirección General de Regeneración Urbana.

Desde el Distrito de Chamartín, se solicitó la inclusión en el Presupuesto Municipal para 2017, entre los proyectos para ejecución por el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible, dentro del apartado de Itinerarios Ciclistas, de dos actuaciones propuestas por el Pleno de esta Junta de Distrito en la Avenida de Doctor Arce y en la c/ Mauricio Legendre.

La primera de ellas se cita en la documentación recibida pág. 81, como una de las propuestas que han llegado al 50% de apoyos en las votaciones de presupuestos participativos.

Es de destacar el potencial que tiene la Avenida de Doctor Arce para establecer una vía ciclista de doble sentido dado el actual ancho sobredimensionado que tienen sus aceras en relación al escaso tráfico peatonal local del que disponen.

Por otra parte, el Pleno del Distrito ha aprobado la realización de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible."

Valoración de la propuesta:

Tanto Mauricio Legendre como Doctor Arce se encuentran dentro de la Red Básica de Itinerarios Ciclistas. La tipología ciclista a adoptar en cada una de ellas será objeto de estudio independiente dentro de la red local del Distrito.

En cualquier caso, la reducción de espacio peatonal es la última opción a valorar a la hora de encajar una infraestructura para la bicicleta, más aún, cuando hay espacio en calzada como es el caso de la Avda. de Doctor Arce.



Distrito Hortaleza

“Los siguientes tramos marcados del Plan Director Ciclista nos generan preocupación ya que son cuellos de botella de pasos de vehículos, con nivel de servicio muy alto, asociado a autopistas y por lo tanto a vehículos motorizados y no a bicicletas. En el caso del Planeado para el parque el Canto del Águila, nos preocupa en cuanto a su afección al Pinar. Desde el Distrito hemos solicitado la eliminación de un vial previsto en el PGOU uniendo Carretera Estación de Hortaleza y Roquetas de Mar. Creemos que en caso de no eliminarse dicho vial del PGOU, cuestión no deseada por el Distrito, este debería ser únicamente ciclista, por lo que habría que mover su trazado.”

Valoración de la propuesta:

“La Red Básica que propone la revisión del plan es de itinerarios sin entrar a definir la tipología a adoptar. Es decir, propone el trazado que parece más conveniente según su potencial conector. Por otro lado, se establecen una serie de criterios para verificar el trazado propuesto y decidir la solución final para su encaje en red viaria. Este encaje precisa de un estudio previo que tiene en cuenta, entre otras cosas, las condiciones del tráfico motorizado de las vías afectadas, de manera que, en cada caso se valorará la conveniencia de mantener el trazado o cambiarlo.

Por otro lado, hay que tener muy en cuenta que entre las cuestiones clave para la promoción de la movilidad sostenible y de la ciclista en concreto, es necesario reconocer una nueva jerarquía de los modos de desplazamiento en la que el peatón y la bicicleta ocupan los puestos más altos.

En cualquier caso, de cara al desarrollo en detalle de la red propuesta se tendrán en cuenta las sugerencias del distrito.”



Distrito Carabanchel

"1.- Creación de nuevos ejes ciclistas

- **Eje nº 1 radial.- M40 - PAU de Carabanchel - Anillo verde ciclista - calle Eugenia de Montijo - calle General Ricardos - Puente de Toledo (Madrid Río) - glorieta Puerta de Toledo.**
- **Eje nº 2 radial.- M40 - PAU de Carabanchel - Anillo verde ciclista - Vía Lusitana - glorieta de Fernández Ladreda (Plaza Elíptica) - Paseo Santa María de la Cabeza Madrid Río - Glorieta de Atocha**
- **Eje nº 3 radial.- M40 - PAU de Carabanchel - Anillo Verde Ciclista - camino de los Ingenieros - glorieta del Ejército - Vía Carpetana - Madrid Río.**
- **Eje nº 4 anular.- Calle del Jacobeo - Avenida de la Peseta -parque Manolito Gafotas - A42.**
- **Eje nº 5 anular.- Plaza Elíptica - Avenida de Oporto - Glorieta Valle de Oro - Calle Oca - Calle Nuestra Señora de Valvanera - Glorieta de los Cármes.**
- **Eje nº 6 anular.- Paseo Ermita del Santo - Paseo Quince de Mayo - Glorieta de Marqués de Vadillo - Calle Antonio López.**

2.- Reforma de los ejes ciclistas existentes...

Valoración de la propuesta:

Con carácter general, las propuestas realizadas por el Distrito de Carabanchel en relación con la creación de nuevos ejes y reforma de los existentes son objeto de valoración por parte de los estudios en detalle de las redes distritales que ya se han comenzado a elaborar por parte del ayuntamiento. Sin embargo, sí se considera relevante la propuesta del eje nº 1 que da continuidad al eje ya incluido formado por la calle General Ricardos, de manera que se incluye en la Red Básica la ampliación de este eje.

Del resto, como se ha comentado, se valorará su inclusión en desarrollo de la red distrital.

3.- Red de ciclo-calles.

Valoración de la propuesta:

La revisión del plan incluye el concepto de ciclocalle que hasta ahora no estaba contemplado.

Sin embargo, como en los puntos anteriores, la decisión de a qué calles dar este tratamiento corresponde al desarrollo de la red distrital.

4.- Ampliación del servicio BiciMad a los distritos de la periferia.

Valoración de la propuesta:



desarrollo urbano
sostenible

MADRID

DIRECCIÓN GENERAL DE ESTRATEGIA DE REGENERACIÓN URBANA

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD
SOSTENIBLE

Como se menciona en el documento de revisión, se encuentra en marcha un estudio específico que valora, entre otras cosas, las posibilidades de expansión del sistema BiciMad. De las conclusiones de este estudio se deducirá la posibilidad de extender el sistema a Carabanchel.



desarrollo urbano
sostenible

MADRID

DIRECCIÓN GENERAL DE ESTRATEGIA DE REGENERACIÓN URBANA

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD
SOSTENIBLE

Asociación de Vecinos Barrio Butarque.

Se establecen distintas propuestas de itinerarios que se trasladarán a la Dirección General de Espacio Público para desarrollo de la Red Ciclista del barrio.