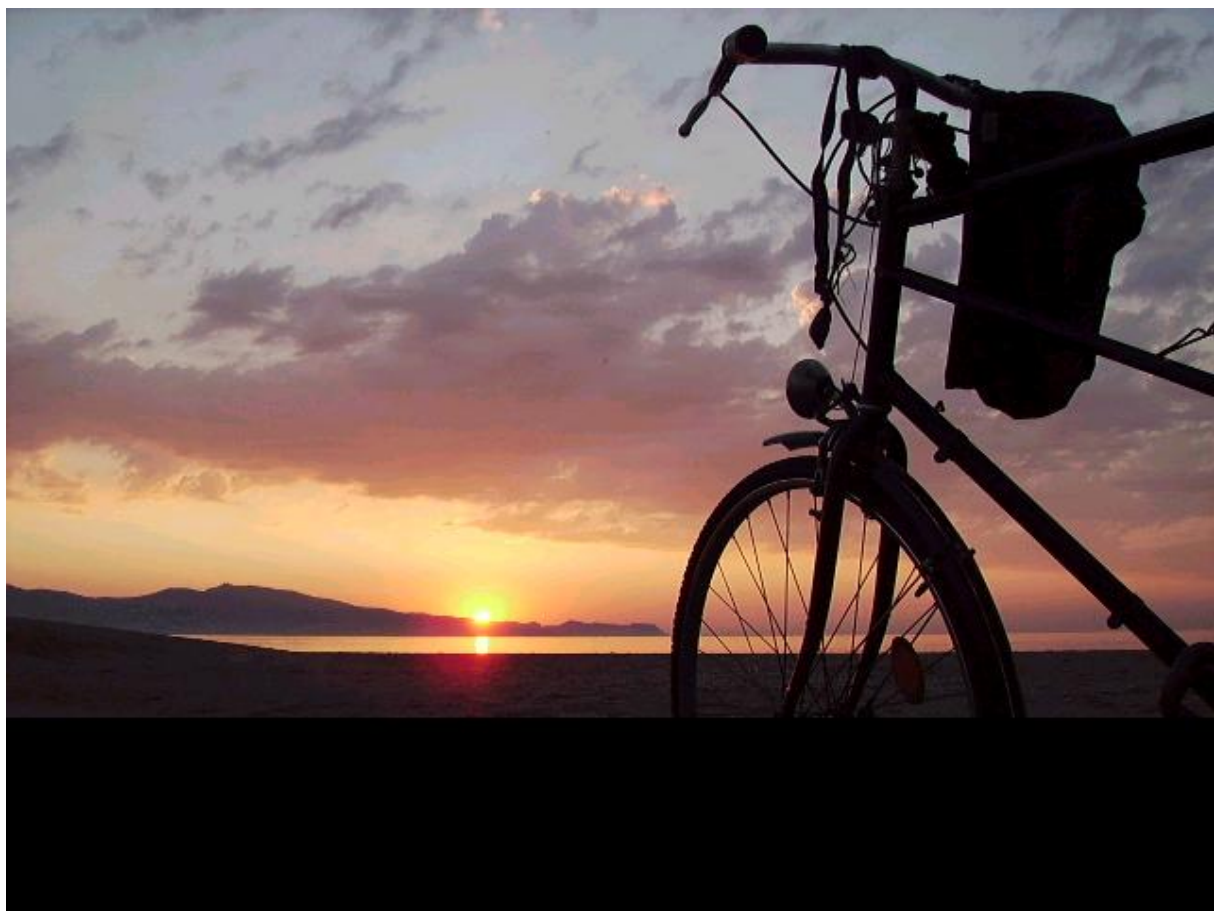


Enero 2016



¡SUBÁMONOS A LA BICICLETA!

Documento de propuestas al Consejero de Transportes, Vivienda
e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid



El presente documento, redactado por las tres entidades firmantes, pretende iniciar un espacio de diálogo entre las entidades más representativas de la bicicleta en nuestra Comunidad y la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, con la intención de poner en marcha las políticas activas que lleven a la bicicleta al lugar que le corresponde por los indudables beneficios que su uso cotidiano conlleva. Para ello se presentan una serie de propuestas base sobre las que iniciar las políticas ciclistas en nuestra Comunidad

LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Al hablar de bicicleta, transporte público y andar, hablamos de movilidad sostenible. Pero nos engañaríamos si pensáramos que sólo con medidas de estímulo a estos modos de transporte, como las que vamos a proponer para la bicicleta, son suficientes para lograr un cambio real en el reparto modal de nuestra Comunidad.

La gestión de la demanda en el ámbito de la movilidad no puede cambiarse sin darle una vuelta a los factores que lo generan. Así lo han entendido ya otras Comunidades Autónomas, como la Comunidad Valenciana (2011), Andalucía (2014), Cataluña (2003) y el País Vasco (2012), que han aprobado leyes de movilidad en las que los modos sostenibles (peatón, ciclista y transporte público) toman el protagonismo tanto social como económico en las políticas regionales de movilidad.

Un régimen normativo y de planificación común, que sirva para la generación de planes de desarrollo urbano coherentes y compatibles, así como de planes de movilidad en los centros de actividad económicos. Todo ello nos llevaría a un menor impacto medioambiental del transporte, una mayor cohesión y vertebración social y territorial.

No es lógico que, a día de hoy, desde los movimientos ciudadanos tengamos que estar peleando ciudad por ciudad y empresa por empresa para que se generen planes de movilidad sostenible que incluyan a la bicicleta en sus políticas de transporte y movilidad. Con una Ley de Movilidad Sostenible será obligatorio que cada empresa tenga un plan de movilidad sostenible. La bicicleta cumple un papel importantísimo en estos planes.

El ámbito competencial para hacer este tipo de leyes es el de la Comunidad. El antecedente de la Ley 5/2009, de 20 de octubre, de Ordenación del Transporte y la



Movilidad por Carretera de la Comunidad de Madrid no cumple este papel, al estar subordinado a una muy pequeña parte del espectro de la movilidad (la movilidad en carretera de los medios de transporte motorizados), y con pocos tintes de sostenibilidad en su redacción. También existe la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid. Por lo tanto, como vemos la dispersión legislativa en nuestra Comunidad en temas de Movilidad no ayuda a la integración de medios de transporte más sostenibles, como la bicicleta, que no cuentan con cobertura legislativa adecuada en el ámbito autonómico madrileño.

CREACIÓN DE UN ENTE GESTOR DE LA BICICLETA EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Como afirma la propia Comisión Europea: «*la creación de un departamento de la bicicleta es una condición 'sine qua non' para desarrollar una política de la bicicleta realista y eficaz*¹».

Algunas de las competencias de este departamento serían:

- Gestión, análisis y coordinación entre las entidades civiles implicadas y los gestores de las distintas administraciones públicas para coordinar las políticas ciclistas en la Comunidad de Madrid.
- Potenciación y coordinación de las políticas de combinación de la bicicleta con medios de transporte colectivo.
- Coordinación con los municipios de la región para conseguir una gestión integral de la bicicleta, haciendo posible la continuidad de itinerarios, la mayor homogeneidad posible de las normativas y políticas públicas relacionadas con este medio de transporte.
- Creación de información hacia la ciudadanía (web de la bicicleta de Madrid, folletos, campañas, etc.), así como la recepción de las sugerencias, reclamaciones y peticiones de información de la ciudadanía.

Proponemos que este ente gestor esté dentro del Consorcio Regional de Transportes, al estilo del programa “Transport for London” <https://tfl.gov.uk/> Transport for London es el responsable de dichas políticas ciclistas a nivel de todo el área metropolitana del Gran Londres, siendo la bicicleta una pata más de la mesa de la movilidad, integrándola en el esquema del transporte y dándole la importancia que se merece en cuanto a sus intrínsecos beneficios relacionados con la salud, la movilidad activa y la mejora en la calidad del aire.

¹ J. Dekoster, U. Schollaert (2000): “*En bici, hacia ciudades sin malos humos*”. pág. 55. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. Luxemburgo. Este documento se puede obtener en la siguiente dirección: http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/cycling_es.pdf



INTERMODALIDAD ENTRE BICICLETA Y TRANSPORTE PÚBLICO

1. Consideración de **espacios polivalentes para las bicicletas en los trenes** de nueva adquisición y adecuación de los actuales, para así ofrecer a los ciclistas una salida segura, alternativa al pedaleo, de las grandes ciudades de la Comunidad, así como para facilitar la intermodalidad de medios de transporte sostenibles.
2. Posibilitar el transporte de la **bicicleta en los autobuses interurbanos**. Estudiar la viabilidad de instalación de portabicicletas en autobuses interurbanos sin espacio suficiente en las bodegas que atienden líneas donde no llega el ferrocarril. Puntuar positivamente en los baremos de adjudicación de líneas a las compañías que ofrezcan opciones viables para el transporte de bicicletas.
3. Adecuación del horario para llevar las **bicicletas en Metro de Madrid**. Este horario debería ser similar al de Cercanías, dejando la posibilidad de llevar siempre la bicicleta, contando con la disponibilidad de espacio. Las **bicicletas plegables**, en las condiciones particulares de la reglamentación, se deberían poder llevar **desplegadas por los andenes y pasillos**, sólo plegándose, cuando ello sea necesario, al entrar a los vagones. Las condiciones propuestas son las que incluyen en sus reglamentos la práctica totalidad de Metros europeos, entre ellos el de Barcelona, sin que esto suponga perjuicio alguno para el resto de usuarios y sí un beneficio enorme para los ciclistas. Llevar una bicicleta en vilo durante largos pasillos, andenes y escaleras es un actual sinsentido.
4. Estacionamientos para bicicletas, que sean seguros, accesibles y suficientes en los intercambiadores de transporte, a ser posible cubiertos y semivigilados.

CAMPAÑAS POR EL USO DE LA BICICLETA

Dentro del enfoque de cambio cultural aplicable a la bicicleta, se ve necesaria la difusión de los **beneficios de la bicicleta** para la salud, la economía y la calidad del aire. Son imprescindibles campañas en las que se dignifique el uso de este medio de transporte y ocio, viéndolo más allá de un mero juguete o un deporte; así como campañas de desmitificación de las razones por las que se excusa generalmente su uso (calor, frío o cuestas) Como herramienta didáctica, se debe mostrar una comparativa con otros medios de transporte en cuanto a emisiones a la atmósfera y eficiencia energética, tiempos empleados en los desplazamientos (en los que se incluya el aparcamiento) y gastos generados en unos y otros medios de transporte. Contamos con amplia documentación al respecto que podemos aportar.



MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD CICLISTA A LAS GRANDES CIUDADES Y DE LAS CONEXIONES INTERURBANAS

Las entradas y salidas de las grandes ciudades cuentan casi exclusivamente con vías de alta capacidad para vehículos a motor, disuasorias, cuando no directamente prohibidas, para el tráfico de bicicletas.

La circulación en bicicleta debe contar con accesos directos, intuitivos y seguros, bien sea a base de infraestructura específica o de adecuación de la red existente. Un buen ejemplo es la demanda ciudadana existente desde hace años de un **enlace ciclista entre Coslada y Arcentales** (Madrid, distrito de Ciudad Lineal) por la M-201, actualmente imposible en bicicleta, pese a que son sólo necesarios tres kilómetros para completar la conexión con los viales ciclistas existentes (Anillo Verde Ciclista, en Madrid, y vía ciclista, en Coslada).

La Comunidad de Madrid deberá tomar acción directa en las vías o proyectos de su competencia y promover y coordinar la acción municipal y, en su caso, estatal, en las vías y proyectos donde la competencia corresponda a dichos ámbitos. En este sentido sería necesario que se cree un **Convenio de la Comunidad de Madrid con las principales ciudades de la Comunidad y las entidades ciclistas**, que permita coordinar la accesibilidad ciclista a Madrid y el resto de ciudades desde el exterior, así como entre ellas a la hora de la planificación urbanística interciudades.

Se propone también un **estudio de señalización de rutas desde las vías ciclistas y vías convencionales hasta esas carreteras**, localizando los puntos en los que no se permite la circulación de bicicletas sin ruta alternativa a las autovías.

Identificación de tramos de autovía sin ruta alternativa para ciclistas. Búsqueda de soluciones como las logradas en la carretera autonómica M 501 y en el túnel de Barajas.

Toda nueva obra de transporte, aunque en principio no esté directamente pensada para la bicicleta, debe tener también en cuenta el uso de la bicicleta en su ejecución y posterior mantenimiento.

RED DE INFRAESTRUCTURAS CICLISTAS EN LA COMUNIDAD

Las pocas infraestructuras ciclistas exclusivas de ámbito regional que se han creado en nuestra Comunidad (Vía ciclista a San Martín de la Vega, Vía ciclista a Colmenar y Soto del Real y Vías Verdes) tienen un índice altísimo de uso y de aceptación, por lo que



habría que continuar con esta política de **infraestructura de largo recorrido específica para bicicletas**, tanto pensando en el ocio, como en el transporte en bici entre localidades y para acceder a los intercambiadores de transporte. Recomendamos, en relación a las actualmente existentes, mejorar su ejecución, anchura y validando sus características con las asociaciones representativas de la bicicleta.

En el resto de vías sería necesaria la adecuación de las carreteras, ya sea **implantando arcén** donde no lo haya, como atendiendo a una **mayor frecuencia en la limpieza de arcenes y cunetas** actuales. Este punto de la limpieza de arcenes y cunetas es muy importante por la incidencia inmediata que tendría en una mayor seguridad para los ciclistas y por ser algo de lo que también se beneficiarían el resto de usuarios de las carreteras, no sólo los ciclistas.

Las vías ciclistas existentes necesitarían una adecuación al nivel actual de uso y por el deterioro que ha ocasionado el paso del tiempo desde su ejecución.

CARRIL BICI DE LA M-301

Necesidad de mejora de diseño y mantenimiento de la vía ciclista a San Martín de la Vega. Ampliación del inicio de esta vía hasta la estación de tren de Villaverde (a sólo un kilómetro y medio de distancia) y con el carril-bici del Parque Lineal del Manzanares (a sólo 500 metros lineales).

VÍA CICLISTA DE COLMENAR

1. Hay cuantiosas quejas sobre el diseño y la anchura de la vía (estrechamientos, curvas en túneles sin visibilidad, suciedad, fallos de drenaje).

2. En el tramo Colmenar-Soto del Real, se podría adecuar una zona peatonal anexa al de la vía ciclista, porque actualmente es muy utilizado por gente para pasear, correr, etc. al no tener una zona específica para esto. Así se podrían solucionar los conflictos que se dan entre peatones y ciclistas.

VIA VERDE DEL TAJUÑA

Hay múltiples tramos con firme levantado, agrietado e incluso con hoyos, que hacen peligroso el tránsito por ellos.

Rescatar el Plan CIMA que se redactó desde el gobierno regional, pero que jamás se llevó a cabo. Dado el tiempo transcurrido, sería necesario revisar el texto aprobado en su día, si bien mucho de lo redactado entonces es válido para hoy en día.



ASIGNACIÓN DE PARTE DE LA RED DE CARRETERAS COMO DE USO FRECUENTE POR PARTE DE CICLISTAS EN FINES DE SEMANA

Se trata de explicitar, mediante señalización, la presencia frecuente de bicicletas en circulación en determinadas carreteras o tramos de carreteras, así como de **limitar la velocidad máxima de los vehículos a motor** a 50 ó 60 km/h. en los horarios de más frecuencia ciclista. Adicionalmente, se puede incluir **señalización informativa** específica referente a las condiciones de circulación de las bicicletas en condiciones de seguridad:

- posibilidad de circular en paralelo
- obligación de mantener una distancia de seguridad mínima, tanto para adelantar bicicletas como para circular detrás de ellas
- posibilidad de atravesar la línea continua de separación de sentidos de circulación para adelantar bicicletas si las condiciones lo permiten (no se tarda lo mismo que en adelantar a vehículos a motor)

Aplicará a una parte de la red de carreteras que se deberá decidir tras estudio detallado con los siguientes criterios:

- tráfico frecuente de bicicletas actual o potencial
- líneas de deseo del tráfico ciclista recreativo
- red mallada e interconectada.

Y con el siguiente perfil deseable (pero no excluyentes):

- carreteras de la red secundaria

Este sistema, ya implantado en lugares como Vizcaya, funciona muy bien, mejora la seguridad de los ciclistas y no impide a los automovilistas desplazarse por las carreteras en las que se implanta.

PROMOCIÓN DE LA COMUNIDAD DE MADRID COMO DESTINO DE VIAJES CICLOTURISTAS

- Creación y promoción de **rutas turísticas en bicicleta**, tanto urbanas como interurbanas
- Creación y promoción de **rutas temáticas** para cicloturistas
- Fomento de la creación de empresas que ofrezcan **paquetes cicloturistas** en la Comunidad
- Creación de la **Guía del Cicloturista** de la Comunidad de Madrid
- Promoción, tanto en España como en el extranjero, de las potencialidades de **Madrid como destino cicloturista**



- Recuperación y revitalización de la parte Madrileña del **Camino de Santiago**. Puede ser una magnífica oportunidad para conectar Madrid con la Red Eurovelo a través de la ruta Jacobea. Ello conllevaría la necesidad de elaborar un plan conjunto con la Comunidad de Castilla y León.

INCORPORACIÓN DE LA CULTURA DE LA BICICLETA EN LAS EMPRESAS DE LA COMUNIDAD

- Impulsar la incorporación de la bicicleta en los planes de **Responsabilidad Social Corporativa** de las empresas
- Impulsar la creación de **planes de movilidad de empresas** en los que la bicicleta sea una parte integrante de ellas, con espacios para el aparcamiento y duchas para los ciclistas
- Impulsar los **abonos o aporte en planes de pensiones o dietas directas** para los trabajadores que vayan en bicicleta al trabajo, al ser personas más sanas, y por lo tanto faltar menos al trabajo por problemas de salud; asimismo, por ahorrar espacio de suelo a la empresa al ocupar mucho menos espacio de aparcamiento. Esto, que es algo que se comienza a dar en algunos países de nuestro entorno, podría ser la Comunidad de Madrid la pionera en una implantación de este tipo.

PROGRAMA DE AYUDA “MI PRIMERA BICICLETA” A ESTUDIANTES, TRABAJADORES Y OTROS GRUPOS URBANOS Y RURALES

En muchas ocasiones, el primer paso para la adquisición de una bicicleta tiene condicionantes económicos a los que se podría ayudar de modo similar a como se hace con la compra o renovación de automóviles en el ámbito estatal (Planes PIVE) con el condicionante de estar apoyando medios no contaminantes y sanos de transporte.