



# ALEGACIONES DE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE AL PLAN DE CALIDAD DEL AIRE Y CAMBIO CLIMÁTICO DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID (PLAN A)

La presentación de las siguientes alegaciones se hace con el fin de complementar aquellos puntos que pensamos han quedado un tanto incompletos para avanzar hacia una ciudad libre de contaminación y en la que el uso de bicicleta cobre el protagonismo que le corresponde.

## 5.1. – Movilidad sostenible

### **Medida 1. Área Central Cero Emisiones.**

Dentro de los criterios para definir los elementos del nuevo sistema, en el punto 1 de ese apartado que dice *“Vías con preferencia del transporte público y bicicleta”*

Entendemos que no nos podemos cerrar a una única fórmula para adaptar la calzada (ciclocarril). Debemos contemplar tantas soluciones sean precisas para asegurar la completa accesibilidad de los itinerarios ciclistas y que la infraestructura creada actúe de verdadero reclamo para nuevos ciclistas. Viendo que los viales descritos (*eje Atocha-Magdalena-Colegiata-Segovia, calle Toledo, calle Embajadores, Eje Alcalá-Gran Vía-Princesa, calle San Bernardo y calle Hortaleza*) pueden calificarse como ejes principales, y a fin de asegurar el uso mayoritario de la bici, se considerará también el carril exclusivo ciclista en todo su trazado, especialmente en aquellos tramos ascendentes.

Y en el punto 3 – Criterios de acceso.

Coincidiendo plenamente en que el objetivo final es que todos los vehículos que circulen por el Área Central sean cero emisiones, no entendemos el motivo por el que las motos aparezcan exentas de la restricción que se aplica al resto de vehículos contaminantes, dado que, hoy por hoy, también lo son, aparte de generadoras de contaminación acústica.

### **Medida 4. Mejora y ampliación de la red y la movilidad ciclista**

Se promoverá la redacción de un Manual de Infraestructura Ciclista que complemente el Plan Director (alegación de Pedalibre al documento de Revisión y Actualización al Plan Director) y unifique y saque el máximo provecho a las correspondientes infraestructuras ciclistas.

En el punto que se refiere a la red de aparcamientos para bicicleta es preciso contemplar la posibilidad del aparcamiento seguro en vía pública, tipo “Bicibox” al objeto de asegurar una óptima disponibilidad de la bicicleta en los puntos de origen de los desplazamientos, mayormente zonas residenciales (comunidades de vecinos con escasez de espacio)

### **Medida 5. Ampliación del sistema de bicicleta pública y coordinación con el sistema del consorcio Regional de Transportes de Madrid**

En el apartado que describe las actuaciones, en el punto *“Ampliar el ámbito de actuación del sistema Bicimad a zonas de gran demanda”* debería añadirse:



La ampliación del servicio vendrá acompañada de una adaptación de la calzada que permita la máxima optimización del servicio de Bicimad y de la movilidad ciclista en general.

Se complementará la flota de Bicimad, también con bicicletas no motorizadas, lo que llevará un abaratamiento del servicio de las mismas.

Se facilitará el uso puntual de las bicicletas y las formas de pago con la venta de tarjetas físicas recargables y no solo por aplicación de móvil.

La red de aparcamientos intermodales en la corona metropolitana descrita en el punto 8, tendrá acceso directo con estaciones del Bicimad

### **Medida 13. Optimización del servicio de taxi con criterios ambientales**

Dentro de las actuaciones se incluirá:

"Se regulará y promoverá la incorporación paulatina de bicitaxis tanto para fines turísticos como de transporte de personas por la ciudad."

### **Medida 14. Distribución urbana de mercancías: optimización de la gestión de las reservas de carga y descarga en la vía pública**

Dentro de la descripción de las actuaciones se incluirá un párrafo que diga:

"Se promoverá el transporte de mercancías en bicicleta por la ciudad (última milla) empleando para ello bicicletas y ciclos contruidos al efecto con o sin asistencia eléctrica"

(Según un reciente dictamen del comité europeo de las Regiones, que se ha de convertir en la nueva hoja de ruta de la Unión Europea para la bicicleta, recomienda a los estados miembros que el reparto de mercancías de hasta 250 kilogramos se realice dentro de las ciudades con bicicletas eléctricas de carga. El informe, cuyo ponente fue el eurodiputado Kevin Peel (concejal de Manchester), también propone como objetivo de la Comisión que se duplique en 10 años el uso de la bici en las urbes del viejo continente, de manera que se pase del actual 7-8 % a cerca del 15 por ciento)

Leer más: <http://www.levante-emv.com/valencia/2017/03/22/ue-recomienda-reparto-mercancias-250/1544348.html>

### **Medida 15. Distribución urbana de mercancías con vehículos de bajas emisiones**

Se hará constar la exclusión total de toda restricción de paso a las bicicletas y ciclos empleados en el transporte de mercancías.

### **Medida 16. Innovación y eficiencia en los procesos logísticos urbanos**

Igual que en los puntos anteriores, contemplar la bicicleta en sus múltiples versiones, para el transporte de mercancías.

### **Medida 17. Renovación del parque circulante**

Se contemplará la bicicleta como vehículo preferente y receptor de ayudas económicas a fin de promover el cambio modal y reducir la presencia y circulación de vehículos motorizados. No solo por razones ambientales (fabricación y uso) sino por el menor espacio público que precisa en comparación a otros vehículos



### **Medida 18. Flotas de servicios municipales de bajas emisiones**

Es relativamente común ver en otras ciudades con mayor tradición ciclista, dentro del parque móvil, la utilización de bicicletas y ciclos para complementar diversos servicios como p.ej.: sanitarios, de policía o de limpieza. La versatilidad, pequeño volumen y máximo respeto medioambiental hacen de estos vehículos idóneos para áreas especialmente sensibles (parques, entornos escolares y de tercera edad, zonas de hospitales, zonas residenciales, etc.) o calles estrechas (casco antiguo)

### **Medida 19. Planes de movilidad laboral sostenible**

Dentro de la descripción de las actuaciones, Incluir la movilidad ciclista dentro de los criterios que establecería un posible marco específico de colaboración con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid que contemple, no solo la adaptación de correspondiente trama viaria sino la promoción de la intermodalidad.

Madrid a 12 de mayo de 2017

## **AREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD**