



CONTESTACIÓN AL ESCRITO DE ALEGACIONES
Nº DE REGISTRO 20210711552

ASOCIACIÓN PEDALIBRE

En contestación a las alegaciones formuladas por usted al Proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid de 5 de octubre de 2018, presentadas durante el trámite de información pública.

La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, mediante Acuerdo adoptado en fecha 27 de mayo de 2021, ha aprobado el proyecto inicial de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, y ha acordado su sometimiento a un período de información pública durante un plazo de treinta días naturales contados desde el siguiente día al de su publicación oficial, llevada a cabo el 29 de mayo de 2021 en el BOCM nº 127.

En fecha 25 de junio de 2021 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento de Madrid el documento con nº de anotación 20210711552 por el que la ASOCIACION PEDALIBRE formula alegaciones al Proyecto inicial de ordenanza por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid de 27 de mayo de 2021.

Su escrito se ha incorporado al expediente de tramitación de la citada Ordenanza, al haberse presentado dentro del plazo de información pública.

A continuación se da respuesta razonada a las alegaciones que ha formulado:

1ª) Alegación: artículo 22.2 de la OMS.

Solicita incluir en el artículo 22.2 de la OMS otro objetivo de las ZBEDEP: “promover y facilitar la movilidad en bicicleta” al entender que la necesidad de desplazamiento de la población debe ser cubierta prioritariamente con medios sostenibles y que es preciso nombrarla específicamente y no a través de ninguna fórmula genérica.

Contestación:

No se considera necesario incluir una mención expresa al fomento del uso de la bicicleta entre los objetivos de la ZBEDEP, por entenderse lógicamente incluida la promoción del uso de este medio de transporte entre los objetivos definidos por los apartados g) y h) del artículo 22.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo:

“g) Reordenar los usos del espacio público mediante su recuperación para el peatón y para los modos de movilidad menos contaminantes.



h) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes”.

Las bicicletas son, sin duda, vehículos de los menos contaminantes, pero dentro de dicha categoría no es lo mismo el impacto medioambiental de una bicicleta que el de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido como consecuencia del empleo de un motor eléctrico y una batería. Por ello se considera conveniente definir el objetivo en términos más generales y omnicomprendidos sin entrar a establecer órdenes de prelación de los vehículos menos contaminantes en función de su menor impacto ambiental.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

2ª) Alegación: artículo 22.3.d) de la OMS.

Se solicita añadir a la redacción del artículo 22.3.d) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, entre las medidas de ordenación permanente del tráfico, la “limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía”.

Contestación:

Se desestima limitar la velocidad a un máximo de 30 Km/h en todas las vías de la ZBEDEP por estar limitada la velocidad genérica en zona urbana por el Reglamento General de Circulación con límites de 20 km/h en calles de plataforma única, 30 Km/h en calles de un carril por sentido y a 50 Km/h en calles con más de un carril por sentido.

En una ZBEDEP coexisten vías de distinta configuración y con distinto límite máximo de velocidad conforme a lo previsto tanto en el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, como del artículo 17 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

3ª) Alegación: artículo 24.3.c) de la OMS.

Se solicita modificar el artículo 24.3.c) para incluir como punto primero el siguiente: 1.º Las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y los VMP.

Contestación:

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

Porque la redacción del artículo 24.3.a) de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, establece la libre circulación por el interior de la ZBEDEP Plaza Elíptica.



Porque la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, limita la prohibición de acceso y circulación por el interior del espacio delimitado por el artículo 24.2, que define el perímetro de la ZBEDEP, a los vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante. Las bicicletas no son vehículos automóviles con clasificación ambiental "A", por lo que no son objeto de prohibición alguna de acceso y circulación por la ZBEDEP.

Porque carece de sentido incluir a las bicicletas entre los vehículos excluidos de la prohibición de acceso y circulación de artículo 24.2.b) relacionados en el artículo 24.3.c), dado que la redacción del artículo 24.3.b) de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo, se refiere exclusivamente a determinados vehículos con clasificación ambiental "A" según su potencial contaminante, una categoría de vehículos motorizados ajena a las bicicletas.

Por tanto las bicicletas no deben incluirse en la redacción de artículo 24 de la OMS, porque su acceso y circulación está expresamente autorizado por el artículo 24.3.a) y porque las bicicletas no se ven afectadas por la prohibición del artículo 24.3.b), en los términos expresamente definidos en la redacción de los citados preceptos de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

4ª) Alegación: artículo 25.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 25.5 de la OMS un nuevo apartado "i) las bicicletas y otros ciclos y VMP", por entender que no parece muy razonable excluir a las bicicletas en episodios de gestión o alta contaminación cuando en ningún caso son las causantes.

Contestación:

Se desestima porque el artículo 25 de la OMS no se refiere a ordenaciones temporales por motivos medioambientales, sino a medidas extraordinarias y temporales de tráfico por motivos de seguridad, seguridad vial y grave congestión de tráfico.

Puede resultar necesario prohibir con carácter extraordinario y temporal la circulación de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, otros ciclos y VMP cuando se prevean o produzcan grandes concentraciones de personas y/o de vehículos con motivo de celebraciones sociales, políticas, religiosas, concentraciones, eventos deportivos, culturales, comerciales u otros usos económicos y sociales.

Por tanto **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

5ª) Alegación: artículo 38.4 de la OMS.



Se solicita añadir sustituir el primer párrafo del artículo al artículo 38.4 por el siguiente: “En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:”.

Solicita también incluir una cuarta letra con la siguiente redacción: “d) en caso de vía ciclista, señalar un desvío y protegerlo del tráfico ordinario de modo que no haya diferencia en el grado de seguridad y accesibilidad y no suponga un rodeo reseñable”.

Se estima parcialmente:

1) Se estima la modificación del primer párrafo del artículo al artículo 38.4 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo, mediante la adición de las palabras “o vía ciclista” en el primer párrafo de la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 38.4 de la OMS que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 38.4. En los casos en los que la ocupación afecte a carril de circulación o vía ciclista, el titular de la autorización deberá:”.

Se deja constancia de la modificación en el informe de cambios en el Proyecto normativo y en la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial como consecuencia de las alegaciones formuladas durante la información pública.

2) Se desestima la propuesta de introducir una nueva letra “d)” en el artículo 38.4 de la OMS con el contenido propuesto por la alegación, porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.

6ª) Alegación: artículo 38.5 de la OMS.

Se solicita añadir al artículo 38.5, que establece que “5. Cuando la ocupación implique el corte de calle, será obligatorio señalar los desvíos alternativos mediante el empleo de la señalización provisional correspondiente, requiriendo, en su caso, la presencia de señalistas”, el siguiente párrafo: “Se considerarán los diferentes tipos de vehículos a la hora de aplicar los cortes, teniendo una especial consideración con las bicicletas como vehículo menos invasivo que no precisa, en muchas ocasiones, de la prohibición de otros por sus propias características físicas. En caso de que las bicicletas no pudieran pasar se diseñará un itinerario alternativo que no suponga mayor rodeo, inseguridad o merma de accesibilidad”.

Contestación:

Se desestima porque las bicicletas son vehículos que pueden circular tanto por las vías ciclistas específicamente destinadas a la circulación de dichos vehículos y el resto de vehículos autorizados, como por la calzada de las vías públicas urbanas que no sean autovías.



Esta alegación **no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

7ª) Alegación: artículos 47.2 y 47.3 de la OMS.

Se solicita que se exceptúe a las bicicletas de la aplicación de las prohibiciones de estacionamiento de los apartados 2 y 3 del artículo 47 de la OMS, por entender que el redactor tan solo tiene presente el automóvil y el espacio que ocupa. Sugerimos una redacción más inclusiva con aquellos medios que poco o nada tienen que ver con los coches y que en ningún caso son los causantes de los problemas que la presente ordenanza pretende solucionar.

Contestación:

La regulación del estacionamiento de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP se recoge en el artículo 48.2 de la OMS, en la redacción propuesta por el Proyecto normativo, que regula dónde y bajo qué condiciones pueden estacionar dichos vehículos.

Sin perjuicio de ello, en tanto que vehículos, las bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP están sujetos a las prohibiciones generales de parada y estacionamiento del resto de vehículos reguladas en el artículo 47 de la OMS, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Resultan de aplicación a las bicicletas los supuestos regulados en las letras:

- a) en todos aquellos lugares en los que lo prohíba la señalización existente si la señalización existente prohíbe el estacionamiento de bicicletas;
- b) para dar cumplimiento a la obligación legal de rotación en el estacionamiento; c) en las zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, embajadas, personas de movilidad reducida y otros usos;
- d) en las paradas de autobús sin acera adelantada, para permitir el acceso universal al transporte público colectivo regular de viajeros;
- e) por motivos de seguridad, en la zona de seguridad fijada para las dependencias de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y frente a las salidas de vehículos de emergencia, debidamente señalizadas;
- f) delante de los vados correctamente señalizados, entendiendo por tales tanto los destinados a la entrada y salida de vehículos a través de itinerarios peatonales como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales;
- g) en los lugares reservados exclusivamente para parada de vehículos; i) en batería, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas sin señal que habilite tal posibilidad de estacionar en batería;



j) en línea, cuando las bicicletas estacionen en banda de estacionamiento fuera de las reservas exclusivas cuando el estacionamiento deba efectuarse en batería conforme a la señalización existente;

k) en el arcén, por razones de seguridad vial;

l) en los lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, en cuyo caso se deberá señalar adecuadamente al menos con cuarenta y ocho horas de antelación;

m) el estacionamiento en vía pública para su venta; o) por motivos de seguridad si se prohibiera su estacionamiento con base en el artículo 25 de la OMS.

No resulta de aplicación a las bicicletas los siguientes supuestos que no precisan de exclusión normativa porque su objeto se refiere exclusivamente a determinados tipos de vehículos entre los que no se encuentran las bicicletas, o porque dicha regulación no se aplica a las bicicletas por estar expresamente excepcionadas por otro precepto de la OMS:

h) El apartado h) que se refiere al SER al establecer “h) La prohibición de estacionar en los lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria sin disponer de la autorización de estacionamiento correspondiente, o superando el tiempo máximo de estacionamiento autorizado en función de la tasa de estacionamiento abonada”, pero que no resulta de aplicación a las bicicletas porque el artículo 51.1 de la OMS excluye expresamente a los vehículos de dos y tres ruedas de la regulación del estacionamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) por lo que no afecta a las bicicletas.

ll) El apartado ll) que se refiere expresamente a los remolques o semiremolques, por lo que no afecta a las bicicletas.

ñ) El apartado ñ) se refiere a vehículos automóviles CERO emisiones, por lo que no afecta a las bicicletas.

Por todo lo anteriormente expuestos **se desestima la alegación, que no da lugar a modificación** alguna del Proyecto inicial de ordenanza.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo inicial (**MAIN**) para recoger parte de la argumentación expuesta.

8ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Se solicita que en el primer párrafo del artículo 48.1 de la OMS se suprima el término “exclusivamente”.

A la vista de la alegación se considera necesario concretar los términos en que las bicicletas y los VMP puede estacionarse en acera y anclarse a vallas fuera de las reservas específicas para estos vehículos para promover el uso de estos vehículos por las ventajas que suponen a efectos de



sostenibilidad ambiental, de forma que exclusivamente podrán hacerlo cuando no haya una reserva específica de estos vehículos a menos de 50 metros, y siempre que el estacionamiento garantice la accesibilidad peatonal recogiendo, por razones de técnica normativa y para facilitar que los ciudadanos puedan conocer en los artículos 47 y 48.1 la regulación sustancial del estacionamiento de bicicletas, la prohibición de estacionamiento en calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón regulada en la redacción del artículo 138.2 de la OMS recogida en el Proyecto inicial.

Con ello se incrementa la seguridad jurídica frente a la redacción inicial que no concretaba suficientemente el supuesto en que “con carácter excepcional” pueden estacionarse estos vehículos fuera de las reservas específicas.

Por ello, **se estima parcialmente** en la medida en que no se suprime el término “con carácter excepcional”, pero sí se determinan las condiciones que habilitarían el estacionamiento de bicicletas y VMP en aceras, fuera de las reservas específicas.

A tal efecto se modifica la propuesta de redacción de artículo 48.1, que quedaría redactado en los siguientes términos:

“Artículo 48. *Bicicletas, vehículos de movilidad personal, ciclomotores, motocicletas y vehículos de dos o tres ruedas asimilados a ciclomotores o a motocicletas.*

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

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

Con carácter excepcional, **los referidos vehículos podrán estacionarse en la acera de las calles que no hayan sido declaradas peatonales ni de especial protección para el peatón cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros**, siempre que cumplan los siguientes requisitos y condiciones:

- a) **Deberán respetar un ancho libre de paso de tres metros para garantizar la movilidad peatonal y mantener una distancia mínima de dos metros a los pavimentos tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público.**



b) Podrán anclarse exclusivamente a vallas o elementos de mobiliario urbano delimitadores de espacios, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales.

c) Se prohíbe su anclaje a señales o elementos de señalización permanente u ocasional conforme a lo previsto en los artículos 58.3 y 77.n) de la LTSV y 142.3 del RGC”.

Se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (**MAIN**) inicial para motivar esta modificación.

9ª) Alegación: artículo 48.1.b) de la OMS.

Se solicita sustituir la redacción de artículo 48.1.b) por el siguiente contenido:

“b) En las estaciones y anclajes específicamente reservados para ello en aceras y zonas estanciales. Las personas usuarias de estos vehículos circularán diligentemente, a paso de peatón y manteniendo la distancia de seguridad con los viandantes hasta el lugar de estacionamiento. Si por la densidad peatonal fuera imposible cumplir estas condiciones, harán el desplazamiento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento.

En ausencia de estacionamientos específicos alrededor (no más de 50m – 30 segundos andando), y a fin de proteger el criterio de proximidad -puerta a puerta- de la movilidad ciclista, el aparcamiento de bicicletas se complementará pudiendo amarrarla en vallas o elementos de mobiliario urbano, siempre que no impliquen deterioro del patrimonio público ni dificulten o impidan la realización de las tareas de limpieza urbana y mantenimiento o reparación del mobiliario urbano por los servicios municipales. Podrán situarse en la acera, anclado o no al mobiliario urbano siempre que se conserve un ancho mínimo de 2m y no ocupen el pavimento tacto-visuales colocados en vados peatonales y encaminamientos, incluyendo los vinculados a paradas de transporte público”.

La propuesta se basa en la necesidad de mantener la ventaja que supone para la persona ciclista el desplazamiento puerta a puerta a través de la facilidad de estacionamiento, como recoge el Manual de Aparcamientos editado por el IDEA del Ministerio de Industria, que plantea que el estacionamiento debe estar a un radio de 50 metros (30 segundo andando).

La persona alegante considera una obviedad el escaso número de aparcabicicletas con relación al número de lugares y destino de desplazamientos, por lo que sería un auténtico despropósito prohibir el amarre de las bicicletas en el mobiliario urbano.

Para el fomento de la movilidad en bicicleta, es importante complementar los aparcamientos específicos con el uso del mobiliario urbano modificando incluso éste mediante diseños adecuados. Limitar el anclaje de las bicicletas a los pocos aparcabicis existentes, uno por cada



tres kilómetros de vías públicas de la ciudad de Madrid y regular la retirada de la bicicleta por el amarre al mobiliario urbano como establece el artículo 89 del presente proyecto de modificación, es un ataque claro al uso de la bicicleta.

Sobre la obligación de bajarse de la bicicleta para llegar al aparcamiento, no parece muy razonable que un vehículo con una masa de 15 kilos aprox. esté obligado a ello y otros con masas mucho mayores como motos, ciclomotores, no, sabiendo que es práctica habitual en el desarrollo ciclista, las zonas de convivencia peatón-bici bajo unas claras condiciones de seguridad a favor del primero.

Contestación:

Se estima parcialmente:

a) **Se estima parcialmente** la alegación relativa a autorización de estacionamiento en aceras cuando no exista una reserva específica para estos vehículos a menos de cincuenta metros y se cumplan las condiciones establecidas en la nueva redacción dada al artículo 48.1 de la OMS en los términos estimados en la contestación a la alegación anterior.

b) **Se desestima la alegación relativa a la propuesta de que las personas ciclistas puedan circular en bicicleta por la acera con precaución por la acera hasta el lugar de estacionamiento** se desestima para evitar atropellos y otros problemas de seguridad vial en las aceras y para asegurar la accesibilidad universal.

Estimar la pretensión de las personas ciclistas supondría mantener la situación actual en la que numerosos ciudadanos denuncian situaciones de riesgo de seguridad vial, accidentes, atropellos que afectan a la seguridad de las personas, a su integridad física y a la garantía de la accesibilidad universal del espacio público.

La protección de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida exige que ningún vehículo circule por las aceras y zonas estanciales destinadas a los peatones.

Por tanto, resulta necesario para satisfacer las razones imperiosas de interés general de proteger la seguridad de las personas, la seguridad vial, la integridad física de los peatones y muy especialmente la garantía de los derechos de los menores, las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, especialmente las personas con diversidad funcional visual y las personas con movilidad reducida, que las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y VMP deban apearse de los mismos, una vez abandonada la calzada, y transiten en todo momento a pie por la acera con el vehículo a su lado hasta el lugar de estacionamiento, en los términos que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.1.b) de la OMS.

A mayor abundamiento se recuerda que el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre prohíbe expresamente la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.



En lo referente al argumento expuesto en la alegación sobre las motos, debe recordarse que la redacción que el Proyecto normativo propone dar al artículo 48.2.d) de la OMS solo permite el uso de la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, y que si no se obliga a desmontar de la moto es como consecuencia de elevado peso de las motos y la consecuente necesidad de avanzar por la acera con la única fuerza de las piernas desde el asiento de la moto, debiendo mantener la seguridad vial, la accesibilidad universal y la prioridad del tránsito peatonal:

“Artículo 48.2.c) Proyecto normativo.

El acceso de estos vehículos a la acera solo podrá llevarse a cabo para estacionar conforme a las reglas establecidas en el artículo 48.2, pudiendo únicamente emplear la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera, debiendo acceder con la diligencia debida para respetar la seguridad vial, la accesibilidad y la prioridad de tránsito de los peatones”.

La OMS no autoriza a las motos a circular por las aceras, de hecho lo prohíbe expresamente en el artículo 138.2 de la OMS en aplicación del artículo 121.5 del RGC, simplemente les permite emplear el motor para salvar el desnivel de la acera, permitiéndoles tan solo andar con el vehículo sin desmontar de la moto, porque esa posición les permite caminar con mayores condiciones de seguridad vial tanto para la persona que conduce la moto como para el resto de personas que transitan por la acera.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza pero sí de la MAIN para recoger la argumentación expuesta.**

10ª) Alegación: artículo 48.1 de la OMS.

Asimismo se solicita que se añada al artículo 48.1 el siguiente párrafo: Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles tendrán en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento y proyectará su instalación al igual que se proyecta la de bancos o papeleras.

Contestación:

Se desestima porque no es objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible regular cuestiones de planificación urbanística. El objeto de la OMS se regula en su artículo 1.

Por otro lado se recuerda que la instalación de anclajes para el estacionamiento de bicicletas no precisa de una ordenanza municipal, sino que se trata de acciones administrativas de gestión de la movilidad sujetas a disponibilidad presupuestaria.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

11ª) Alegación: artículo 72 de la OMS.



Solicita que se añada al título del artículo 72 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: At. 72 Reservas para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y vehículos de movilidad personal.

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el título del artículo 72 de la OMS**, propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 72. Reservas para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y vehículos de movilidad personal”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.

12ª) Alegación: artículo 75 de la OMS.

Solicita añadir al primer párrafo del artículo 75 el término “bicicletas”. Queda, por tanto: Art. 75 En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para bicicletas, motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación:

Contestación:

Se estima, pero manteniendo por razones de técnica normativa el orden de relación de los vehículos objeto de regulación en el citado precepto.

Como consecuencia de esta alegación **se modifica el primer párrafo del artículo 75 de la OMS**, propuesto por el Proyecto normativo, para introducir el término “bicicletas”, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 75. Disposiciones técnicas.

En el establecimiento de las reservas de estacionamiento para motocicletas y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas y VMP, habrán de tenerse en consideración, además de las disposiciones generales establecidas en esta ordenanza, aquellas otras de naturaleza técnica que se recogen a continuación: (...)”.

Se deja constancia de tal modificación en la MAIN.



13ª) Alegación: artículo 87.1.b) de la OMS.

Solicita que el artículo 87.b) quede redactado en los siguientes términos: “Se instalarán elementos de segregación **y protección** respecto de otros espacios de aparcamiento”.

La segregación de un espacio puede hacerse a través de elementos como pintura. La protección consistiría en evitar físicamente que ningún otro vehículo pueda invadir el espacio reservado.

Contestación:

La alegación se entiende referida a la redacción propuesta por el Proyecto normativo respecto del artículo 87.1.b) de la OMS.

Se desestima la alegación por los siguientes motivos:

1º) El concreto desarrollo de las condiciones técnicas de instalación de los módulos aparcabicicletas en la banda de estacionamiento de la calzada es objeto de la oportuna normativa sectorial de diseño del espacio público.

2º) La instalación de elementos de protección solo resultaría necesaria en aquel lateral en el que confluyen con el espacio destinado al estacionamiento de otros vehículos.

3º) El Ayuntamiento de Madrid ya instala elementos de protección de los módulos aparcabicicletas en aquellas ubicaciones que lo requieren.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

14ª) Alegación: artículo 124.4 de la OMS.

Solicita que se añada a la propuesta de redacción de artículo 124.4 de la OMS recogida por el Proyecto, el siguiente párrafo: “Los aparcamientos para bicicletas se situarán lo más cercanamente posible a las entradas principales y a la vía ciclista que hubiera. Si el aparcamiento diera servicio a una estación de transporte público, se situará lo más próximo a ésta”.

Contestación:

Se desestima la alegación porque, si bien el criterio propuesto es habitualmente empelado por el Ayuntamiento de Madrid en el diseño de los aparcamientos rotacionales municipales en régimen disuasorio, no siempre es posible atender a dicha consideración por cuestiones de accesibilidad o de diseño de la vía pública.

Por otro lado, la propuesta supone un nivel de detalle que entraría en cuestiones de diseño de la vía pública, que no son objeto de la Ordenanza de Movilidad Sostenible sino de otras normas municipales.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**



15ª) Alegación: artículo 138.2 OMS.

Solicita que se suprima el apartado 2 del artículo 138 que prohíbe la circulación y el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas y VMP en las calles peatonales, en las zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón.

En un contexto de promoción de una movilidad sostenible, la movilidad ciclista no puede tener la misma restricción que la movilidad en moto. Las rutas directas, exentas de rodeo, y con una mínima pendiente son factores a tener en cuenta para trazar los itinerarios ciclistas. Dado el contexto urbano es muy posible que estos itinerarios coincidan con calles “peatonalizadas”. En ningún caso la solución debe pasar por la prohibición sino por una regulación compatible. La movilidad activa es compatible en sus diferentes modalidades. Tan solo es necesario seguir las pautas que establecen la práctica totalidad de los planes directores ciclistas, incluso el de Madrid, en cuanto a la solución a aplicar según el número de peatones por metro de sección y hora. Asimismo, la regulación puede ser variable según el tramo horario en cuestión. Es decir, una intensa afluencia de peatones, coincidentes con un evento puntual o un horario de especial afluencia comercial, podría hacer variar la permeabilidad ciclista y que ésta se desarrolle con el ciclista bajado de la bici.

Sobre el estacionamiento, debemos saber que el flujo peatonal no se produce en la totalidad de la acera, máxime cuando ésta no guarda la necesaria uniformidad y contiene zonas fuera del tránsito peatonal: entre alcorques, orejetas, etc. Estos puntos pueden ser aptos para un estacionamiento de bicicletas ya que la acera ofrece una protección con respecto al tráfico motorizado. Por otro lado, todos sabemos que NO son las bicicletas quienes causan problemas a los caminantes, sino las motos y muchos coches que invaden el espacio peatonal.

Contestación:

Se desestima la alegación referente a la prohibición de circulación de bicicletas por las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque, como debe recordarse, la circulación de bicicletas, motos y VMP se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

“Artículo 121 del RGC.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”.

Se desestima la alegación referente a la prohibición de estacionamiento de bicicletas en las aceras, zonas peatonales y en las calles y espacios declarados de especial protección para el peatón porque dicha prohibición constituye uno de los elementos esenciales de esa especial protección para el peatón objeto de declaración, sin la cual carecería de sentido dicha declaración.



La declaración de especial protección para el peatón de aceras, calles y zonas estanciales debe implicar la prohibición de estacionamiento de vehículos tanto por razones de seguridad vial como por razones de seguridad de las personas, al objeto de garantizar la seguridad vial, la seguridad de la integridad física de las personas, la accesibilidad universal del espacio público y la protección de patrimonio histórico y del patrimonio de las Administraciones Públicas en aquellas aceras, calles y zonas en las que por la especial intensidad del tránsito peatonal por su especial significación socio cultural y comercial, por su relevancia en los itinerarios peatonales o la habitualidad de la concentración elevada de ciudadanos, por la necesidad de garantizar la seguridad vial en los mismos, o por su valor histórico se declaren de especial protección para el peatón.

Se recuerda en este sentido que en la contestación de varias alegaciones formuladas durante la información pública, tomando en consideración razones de técnica normativa, se ha estimado dar una nueva redacción a la propuesta de artículo 48.1 de la OMS, que determina las condiciones en las que podrá estacionarse una bicicleta en la acera fuera de las reservas específicas para estos vehículos, y que expresamente condiciona la posibilidad de dicho estacionamiento a que no se trate de una acera declarada de especial protección para el peatón.

Dado que la redacción propuesta se refiere exclusivamente a la posibilidad de estacionar en las aceras, en las calles peatonales, zonas estanciales y espacio declarados de especial protección para el peatón está absolutamente prohibido el estacionamiento de motos y ciclomotores de dos y tres ruedas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos y de los VMP.

Por todo lo anterior, se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza. Se modifica la MAIN** para incluir los argumentos expuestos en la contestación de esta alegación.

16ª) Alegación: artículo 167.1 OMS.

Solicita que el artículo 167.1 quede redactado en los siguientes términos: “Quienes utilicen la bicicleta **seguirán** las normas de circulación adoptando las medidas necesarias para garantizar **su propia seguridad**, la convivencia con el resto de vehículos y con los peatones en condiciones de seguridad vial”.

Contestación:

Se desestima porque se considera más adecuada técnicamente la expresión “deberán cumplir las normas de circulación” que la expresión “seguirán las normas de circulación” propuesta por la alegación. Asimismo se considera innecesario hacer referencia a la garantía de su propia seguridad por encontrarse incluida en las obligaciones generales de circulación recogidas en la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, por lo que resulta innecesaria su inclusión.



En este sentido se recuerda que el primer párrafo del artículo 10.2 del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) establece que:

“Artículo 10 de la LTSV. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.

2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía”.

17ª) Alegación: artículo 167.2 OMS.

Solicita la supresión de artículo 167.2 que regula la obligación de que las personas menores de dieciocho años protejan su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientras circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

El casco obligatorio no es como el cinturón de seguridad obligatorio: los sistemas de retención salvan vidas y no desincentivan el uso del coche. Hay que basarse en la evidencia científica a la hora de tomar decisiones políticas y en España los colectivos ciclistas son unánimes, como lo son los países de nuestro entorno y los que tiene un gran uso de la bicicleta: si queremos calles y carreteras más seguras, debemos promover el uso de la bicicleta e invertir en infraestructura ciclista segura y de calidad.

La probabilidad de sufrir una colisión en bicicleta se reduce en aquellos lugares donde más se usa. De ahí que las mejores políticas para proteger al ciclista sean las que promueven el uso de la bicicleta. A esta evidencia científica se la conoce como “seguridad en números”: a más ciclistas, más seguridad. Es decir, la obligación del uso del casco reduce el número de bicicletas por las calles, reduciéndose así su seguridad ya que el resto de conductores de coches, motos, camiones, autobuses, etc. comprueban una menor presencia de ciclistas y por tanto disminuyen su atención ante ellas. Al mismo tiempo, quien no usa la bicicleta, en un porcentaje muy elevado vuelve al uso del coche incrementando el riesgo de atropello.

El que un ayuntamiento pueda variar una norma estatal, establece un mal precedente. En este sentido, un hipotético cambio en las condiciones del casco puede traer consecuencias nefastas para la bicicleta en el potencial uso metropolitano y el desarrollo de la intermodalidad, ya que cada municipio puede cambiar a través de su ordenanza de movilidad las circunstancias de uso del mismo.

Contestación:

El segundo y tercer párrafo del artículo 47 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV), establece la obligatoriedad del uso de casco para la circulación en bicicleta de los menores de 16 años, habilitando expresamente a que “reglamentariamente se fijen excepciones” a lo previsto en dicho apartado”:



Artículo 47 de la TSV. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

(...)

El conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

Reglamentariamente se fijarán las excepciones a lo previsto en este apartado”.

Por su parte los párrafos 3 y 4 del artículo 118.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, regulan la obligación de uso del casco en la circulación de bicicletas por vías interurbanas, no en vías urbanas, estableciendo una especialidad respecto de los conductores de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales:

“Artículo 118.1 de RGC. Cascos y otros elementos de protección.

(...)

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor.

Los conductores de bicicletas en competición, y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

De conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la TSV corresponde a los municipios:

“Artículo 7 de la LTSV. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

De conformidad con lo previsto en el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y del régimen especial de Madrid (en adelante LCREM) compete expresamente al Ayuntamiento de Madrid competencias en materia de regulación de vehículos y de regulación del uso de los espacios públicos urbanos de circulación de vehículos así como de regulación de la propia circulación de los vehículos para garantizar la seguridad vial:



“Artículo 39 de la LCREM. Ordenación local del tráfico.

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”.

Por tanto, en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- a) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- b) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

- a) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.
- b) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.



- c) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.
- d) **Proporcionalidad:** en la medida en que la exigencia del uso obligatorio de casco para proteger la cabeza de las personas usuarias de bicicletas y VMP se establece de forma que menor afección produzca a los derechos individuales, de forma que solo se exige por razones imperiosas de interés general de seguridad de las personas, protección de la seguridad vial y de la salud pública, se considera legal, necesario, racional y proporcional la exigencia de uso de casco en la circulación de bicicletas y VMP conducidas por personas menores de 18 años, ampliando así la obligación legalmente establecida por el segundo párrafo del artículo 47 de la LTSV para la circulación en bicicleta de las personas menores de 16 años, por considerar que se trata de personas menores de edad respecto de las cuales los Poderes Públicos tienen el deber legal de otorgarles la máxima protección, que necesita de la exigencia de esta medida de seguridad para su integridad física, resultando necesario por motivos tanto de seguridad vial, como de educación vial al considerarse una edad clave al suponer el inicio de su circulación en los vehículos autorizados conforme a la normativa estatal de tráfico, así como por razones de salud pública por la tendencia propia de la edad adolescente de tener una menor percepción de los riesgos que asumen.

Por estos motivos se incluye la obligación de uso del casco en la propuesta de modificación de los artículos 167.2 y 176.6.a) de la OMS recogida en el Proyecto inicial;

Por los motivos expuestos **se desestima** la alegación.

Al objeto de recoger expresamente los preceptos legales que fundamentan la regulación mediante ordenanza municipal de la obligación de uso del casco en aquellos supuestos en los que resulta especialmente necesario y proporcional a fin de asegurar la satisfacción de las razones imperiosas de interés general de seguridad vial, protección de la salud pública, **se modifica el Proyecto normativo inicial para incluir la referencia a los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM** en la propuesta de modificación del **apartado IV del Preámbulo** y del artículo 167.2 recogida en el Proyecto normativo de modificación de la OMS.

El artículo 167.2 del Proyecto definitivo queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 167.2 del Proyecto definitivo:

2. Las personas menores de dieciocho años deberán proteger su cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado mientras circulen en bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, **de conformidad con lo previsto en los artículos 7.b) y 47 in fine de la LTSV y 39.1 de la LCREM.**”

Por último se recuerda que es obligación de los Poderes Públicos regular las condiciones que promuevan la seguridad vial en el uso de las vías y espacios públicos, que dicha obligación es



más intensa en relación con las personas menores de edad y que la circulación en condiciones de seguridad mediante la exigencia del uso obligatorio de los 16 a los 18 años se considera un elemento esencial tanto para garantizar la integridad física de las personas menores de edad que se desplacen en bicicleta o en VMP como para su educación vial.

Al contrario de lo que plantea la alegación la mejora de la seguridad vial incrementará el uso de la bicicleta y podrá hacer que el incremento del número de ciclistas mejore a su vez las condiciones generales de seguridad vial de los ciclistas. Por tanto, la exigencia del uso del casco constituye una medida fundamental de seguridad vial y, por ende, una medida de fomento del uso de la bicicleta en la movilidad urbana.

Se modifica la MAIN para incluir la argumentación expresada en la contestación a esta alegación.

18ª) Alegación: artículo 167.3 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 167.3: “Las bicicletas circularán por la calzada, por carriles específicos o zonas habilitadas para tal fin. Al circular por la calzada, las bicicletas circularán ocupando la parte central del carril que estén utilizando en ese momento (**posición primaria**), **sin perjuicio de adoptar una posición lateral (posición secundaria) en carriles o calles “extraanchos” siempre que se asegure una distancia lateral de seguridad de no menos de 1,5m. con el vehículo que quiera adelantar.** Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otros ciclistas y demás personas usuarias de la vía por su anchura o estructura”.

Dada la gran variedad de calles y carriles de las ciudades, el obligar sin más a que un ciclista ocupe la parte central del carril o una calle, le expone al riesgo de que pueda ser adelantado por vehículos sin conservar la distancia lateral de seguridad en calles o carriles “extraanchos” (a partir de 4,5m).

Contestación:

Se desestima por los siguientes motivos:

Se considera que la circulación en la posición central es la que mayor seguridad ofrece a las personas que circulan en bicicletas, motocicletas y VMP, porque obliga a los vehículos que quieran adelantarles a hacerlo a través del carril contiguo, sin invadir el carril por el que circula la bicicleta, y porque permite una mayor maniobrabilidad en caso de que un vehículo estacionado en la acera abriera una puerta o se produjera el acceso a la calzada de un peatón.

La redacción propuesta por la alegación introduce un elemento de complejidad para el ciclista en relación al ancho de la vía (“carriles extraanchos”) que se considera inadecuada porque podría inducir a error a las personas usuarias de bicicletas, dado que la circulación de bicicletas y VMP por los carriles bus está sujeta a las limitaciones del artículo 167.6.

Por último se señala que el artículo 167.3 permite lógicamente al ciclista adaptar su circulación dentro de carril para adaptarse a las condiciones de circulación y de la vía, por ejemplo para esquivar una rugosidad del firme o abrir su posición para llevar a cabo un giro.



Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

19ª) Alegación: artículo 167.6 OMS.

Solicita sustituir la propuesta de artículo 167.6 de la OMS del Proyecto inicial por la siguiente redacción: “6. En caso de vías con carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas pueden hacer uso de los mismos siempre que no haya un carril específico para ellas. Si se tratase de un carril bus, las bicicletas pueden hacer uso del carril reservado, sin perjuicio de poder emplear cualquier otro. La circulación de las bicicletas por el carril bus se realizará lo más próximo posible a la derecha siempre guardando la distancia de seguridad lateral con el bordillo o con los vehículos aparcados (efecto dooring), En la maniobra de adelantamiento, el autobús empleará el espacio de calzada necesario para asegurar la suficiente distancia de seguridad lateral con la bicicleta”.

Contestación:

El Proyecto inicial mantiene íntegro el contenido normativo de la regulación del vigente artículo 167.6 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), dado que tan solo ha modificado, por razones de técnica normativa, la expresión numérica en letras de la sección mínima de los carriles bus en los que las bicicletas pueden circular si la señalización lo autorizara.

Se desestima por los siguientes motivos:

1º) De conformidad con lo previsto en el artículo 143.2.1º de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS) de 5 de octubre de 2018, los carriles bus están exclusivamente reservados para la circulación y parada de los autobuses del transporte público colectivo urbano de viajeros regular de uso general (en adelante, TPCURUG), quedando prohibido el tránsito por ellos de todo vehículo no expresamente autorizado en la señalización instalada.

2º) La libre y generalizada circulación de bicicletas por los carriles reservados a los autobuses no solo afectaría a la velocidad y regularidad del servicio de transporte público colectivo urbano regular de uso general de viajeros, sino que afectaría negativamente en la seguridad vial de los autobuses públicos colectivos y de las personas que viajan en ellos y de quienes los conducen, e indirectamente podría afectar a la sostenibilidad urbana si como consecuencia de la pérdida de la calidad del servicio se redujera el número de personas que emplean el transporte colectivo frente al transporte privado. La promoción del uso de la bicicleta no puede llevarse a cabo trasladando la movilidad ciclista a los carriles reservados a los autobuses del TPCURUG.

3º) El vigente artículo 176.6 de la OMS, cuyo contenido normativo se mantiene por el Proyecto normativo inicial, limita la posibilidad de autorizar mediante señalización la circulación de bicicletas a aquellos carriles reservados para la circulación de autobuses cuya sección de calzada disponga de al menos cuatro metros y medio. Se trata de una disposición técnica dirigida a los servicios técnicos municipales competentes en materia de planificación de la movilidad, no a los ciclistas que solo podrán circular por carril bus si expresamente les autoriza la señalización



instalada. Por tanto, las bicicletas solo podrán circular por aquellos carriles bus cuya señalización así lo permita expresamente, carriles que deberán disponer de una sección de al menos 4,5 metros.

4º) En lo relativo a la circulación de ciclistas por aquellos carriles bus expresamente autorizados por la señalización, se considera necesario mantener la circulación lo más próxima a la izquierda de carril bus para evitar accidentes como consecuencia de la invasión de la calzada por peatones o la apertura de puertas de los coches estacionados, pudiendo así disponer las personas ciclistas de la seguridad que supone la línea continua delimitadora del carril bus que se situaría a su izquierda y la distancia respecto a los posibles vehículos estacionados en la banda de estacionamiento de la calzada.

Esta alegación **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de **ordenanza ni de la MAIN.**

20ª) Alegación: artículo 167.9 OMS.

Solicita suprimir el artículo 167.9 que prohíbe, por razones de seguridad vial, la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación.

No hay legislación nacional que prohíba la circulación por túneles y no hay datos de siniestralidad que lo acredite. Los túneles y los pasos inferiores y elevados pueden suponer grandes ventajas en los desplazamientos en bici ya que acortan la distancias y salvan desniveles que de otro modo serían disuasorios para la bicicleta. Prohibir el acceso de las bicicletas sin más, es un ataque directo a la movilidad ciclista y provoca un alejamiento de los distintos barrios de la ciudad.

Contestación:

El artículo 167.8 de la vigente Ordenanza de Movilidad Sostenible (en adelante, OMS), aprobada mediante Acuerdo Plenario de 5 de octubre de 2018 permite la circulación de bicicletas salvo señalización en contrario al establecer que:

“8. Por razones de seguridad vial, mediante señalización específica se podrá restringir la circulación de bicicletas por alguno de los túneles de la ciudad de Madrid”.

La redacción del Proyecto inicial sometido a información pública propone dar al artículo 167 de la OMS, a través de la modificación de su apartado 9, prohíbe por razones de seguridad vial la circulación de circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación:

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



Dicha redacción responde a los problemas de seguridad vial derivados de la falta de uso por buena parte de los ciclistas del uso de alumbrado y de ropa reflectante exigidos por el Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que dificultan su adecuada visibilidad por el resto de personas usuarias de la vía. De la prohibición propuesta se excepciona la circulación por túneles que dispongan de carril reservado a uso ciclista segregado del resto de la circulación porque el uso del carril reservado por las personas ciclistas evita el riesgo de seguridad vial descrito.

En este sentido debe señalarse que el artículo 43.1 de la LTSV establece que:

“1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente se determine”.

Por su parte el artículo 98.1 del RGC establece que:

“Todos los vehículos que circulen entre el ocaso y la salida del sol o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal «Túnel» (S-5) deben llevar encendido el alumbrado que corresponda de acuerdo con lo que se determina en esta sección”.

Adicionalmente, el artículo 43.4 de la LTSV exige adicionalmente a las bicicletas:

“4. Las bicicletas, además, estarán dotadas de elementos reflectantes homologados que reglamentariamente se determine. Cuando circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado, el conductor de bicicleta debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante”.

Por su parte el artículo 98.3 del RGC exige para la circulación de bicicletas:

“3. Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento General de Vehículos.

Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana”.

A la vista de las alegaciones formuladas se considera adecuado modificar la propuesta municipal de redacción inicial para posibilitar la circulación de bicicletas por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, al objeto de facilitar el desarrollo de trayectos ciclistas en los que se optimice el tiempo y los recorridos, al objeto de promover el desarrollo de la movilidad ciclista por sus ventajas a efectos de sostenibilidad medioambiental y movilidad activa, siempre que se dé cumplimiento práctico a las condiciones de seguridad vial exigidas por la normativa estatal básica de circulación.

Como se ha señalado la normativa estatal de tráfico exige a las bicicletas que circulen el uso de alumbrado delantero y trasero y la disposición de elementos reflectantes en la circulación de



túneles, y sería muy oportuno por la seguridad de las personas que circulan en bicicleta y para facilitar su observación por el resto de personas usuarias de las vías, el empleo de prendas reflectantes en los mismos términos que los exigidos por el segundo párrafo del artículo 98.3 del RGC para la circulación por vías interurbanas.

Por todo ello, **se estima la alegación, se modifica la MAIN** para recoger los cambios **y se modifica** la redacción que el Proyecto de Ordenanza de modificación de la OMS propone dar al **artículo 167.9** de la OMS:

“Artículo 167.9 del Proyecto de Ordenanza por la que se modifica la OMS.

Por razones de seguridad vial las personas usuarias de bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y otros ciclos podrán circular por los túneles de la ciudad de Madrid, salvo señalización en contrario, siempre que cumplan los siguientes requisitos:

- a) hacer uso del alumbrado delantero y trasero conforme a lo previsto en el artículo 43.1 de la LTSV y el artículo 98.1 del RGC;*
- b) extremar la atención en la circulación por túneles y pasos inferiores en aquellos espacios de uso compartido con el tránsito de peatones”.*

21ª) Alegación: artículo 169.1 OMS.

Solicita que se añada el siguiente párrafo al artículo 169.1 de la OMS: Las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha en ciclocalles, calles residenciales de plataforma única limitadas a 20 y aquellas que, aun teniendo limitación 30, así se exprese. En estos casos, la bicicleta tendrá prioridad de paso con respecto al resto de vehículos.

La naturaleza no motorizada de la bicicleta obliga a que debemos asegurar trayectos eficientes y eficaces. El uso bidireccional de las calles para la bici, al margen del sentido que puedan tener coches o motos, es un requisito para una buena promoción de la bicicleta.

Contestación:

La promoción del uso de la bicicleta no puede hacerse mediante la autorización de la circulación a contrasentido que genera riesgos de seguridad vial tanto para la propia persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía pública.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación. La circulación a contrasentido en las calles 20 y 30 supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo pueden circular en el sentido expresamente señalado de la marcha, salvo excepciones muy concretas habilitadas mediante señalización.

El argumento de la especial maniobrabilidad de las bicicletas esgrimido por determinados colectivos ciclistas para defender esta excepción podría ser predicable de otro tipo de vehículos



especialmente ligeros y manejables, pero decaen ante la evidencia del riesgo de seguridad vial que supone la circulación en sentido contrario al de la marcha, que introduce un factor de riesgo relevante de seguridad vial tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas, que pueden ser especialmente graves en caso de calles 20 de plataforma única conforme a lo previsto en el artículo 50.1.a) del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) aprobado mediante el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Por idénticos motivos de seguridad vial se considera inadecuada la autorización de la circulación a contrasentido de bicicletas en las calles 30.

No puede admitirse la circulación de bicicletas a contrasentido para satisfacer la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que circulan a contramarcha, así como de las personas que transiten peatonalmente por las aceras, que tiene una elevada posibilidad de sufrir las consecuencias de una errónea reacción de automovilistas y ciclistas

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

22ª) Alegación: artículo 169.2 OMS.

Solicita suprimir la referencia a los “paseos pavimentados” por el término “camino”, dando la siguiente redacción al primer párrafo del artículo 169.2 de la OMS: En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los **camino**s de más de tres metros de ancho, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a veinte kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal.

El término paseo pavimentado es confuso ya que aunque el asfalto u hormigón puede ser el tipo de pavimento más reconocible también es pavimento el formado por tierra compactada. Todos ellos cumplen la función de un pavimento: uniformidad, resistencia de arrastre y drenaje. Para evitar interpretaciones erróneas casi mejor fijarnos en el carácter comunicativo de la vía como hace el artículo 169.3.

Contestación:

La redacción del vigente artículo 169.5 de la OMS, conservada en la propuesta del artículo 169.2 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial limita la circulación de bicicletas en parques y jardines urbanos para garantizar la seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente del parque, que solo podrán encontrarse con bicicletas y VMP en los paseos



pavimentados, no en los paseos de tierra compactada que deben reservarse a los peatones para su protección y la del patrimonio verde de los parques y jardines urbanos.

Por tanto, se desestima la alegación por motivos de seguridad vial de las personas que disfrutan peatonal y estancialmente en los caminos de tierra compactada de los parques y jardines urbanos y por razones medioambientales para promover la protección de su patrimonio verde de los mismos frente a las consecuencias de la circulación de vehículos como bicicletas, VMP y el resto de vehículos autorizados para acceder a cada respectivo parque o jardín urbano, dado que cada parque y jardín debe ordenarse mediante la señalización oportuna para proteger su patrimonio verde y, en su caso, su valor histórico en el caso de parques históricos como El Retiro sujeto a especial protección en tanto que Bien de Interés Cultural.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

23ª) Alegación: artículo 169.5 OMS.

Solicita suprimir el artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto inicial, que prohíbe la circulación de bicicletas por la vía M-30 y sus accesos.

La denominación de la M-30 como “Calle 30” es contradictoria con el carácter actual de la vía. Son muchos los estudios y proyectos que proponen una reforma de este gran eje como vía urbana dotada de transporte público, paseos peatonales, carriles bici, servicios, incremento de la vegetación, etc. De hecho hay una parte de esta “autopista” que ya es vía urbana como la correspondiente a la avenida de la Ilustración. Entendemos que es un exceso la prohibición generalizada de la bicicleta en el conjunto de la vía, aunque entenderíamos las prohibiciones dentro de los tramos que tienen consideración y son autopistas.

Contestación:

La redacción del artículo 169.5 de la OMS propuesta por el Proyecto normativo aplica en el ámbito de la movilidad urbana de la ciudad de Madrid la prohibición de circulación de bicicletas por autopistas y autovías regulada en el artículo 20.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante, LTSV) y en el artículo 38.1 del Reglamento General de circulación (en adelante RGC), aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

De la misma manera que no puede circular por la M-30, porque tiene la configuración de autovía, tampoco pueden circular por sus accesos porque se trata de vías unidireccionales que confluyen en la autovía, de forma que un vehículo que accediera a dicha vía de acceso tendría que quedarse en el arcén de la vía hasta que fuera retirada por una grúa, lo que supondría un riesgo de seguridad vial tanto para la persona ciclista como para el resto de personas usuarias de la vía y que podría ocasionar problemas circulatorios.



Si la persona ciclista circulara en contra del sentido de circulación de carril de acceso a la M-30 cometería una infracción muy grave por circular en contra sentido y por generar un grave riesgo de seguridad vial resto de personas usuarias de la vía.

Debe precisarse que la redacción del artículo 169.5 de la OMS, en los términos propuestos por el Proyecto normativo no impediría circular a las bicicletas por las vías laterales de la Avenida de la Ilustración en mayores condiciones de seguridad vial que en la parte central de la vía que tiene un límite de velocidad superior ni impediría los movimientos circulatorios perpendiculares mediante los oportunos giros semaforizados hacia las vías urbanas.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza. Se modifica la MAIN para recoger parte de la argumentación expuesta en la contestación a esta alegación.

24ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita añadir al artículo 171 un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción: “4. En cruces semaforizados, y siempre que exista una señalización que así lo indique, se permite a los ciclistas cruzar la línea de detención estando el semáforo en fase roja para realizar el giro a la derecha, proseguir recto o giro a la izquierda o combinaciones de estos, respetando la prioridad del resto. En particular, en aquellos cruces semaforizados en los que exista paso de peatones, los ciclistas respetarán en todo momento la prioridad peatonal”.

Es práctica habitual en todas las ciudades con un mayor desarrollo ciclista, una ordenación de los cruces particular para las bicicletas. No olvidemos que en origen los semáforos fueron creados pensando en el tráfico de coches y no en el tránsito peatonal o ciclista. Poder hacer un giro o proseguir recto, otorga al ciclista una ventaja al respecto del tráfico de motor reforzando su visibilidad, seguridad, comodidad y eficiencia en el trayecto. Además, el uso de una señal para autorizar este movimiento en lugar de añadir un foco más al semáforo, permite conseguir el mismo objetivo, pero de forma más rápida y barata. Es desolador comprobar cómo se reduce la funcionalidad ciclista con respecto a la ordenanza de 2018, cuando debería ser al contrario.

Contestación:

El Proyecto normativo suprime el contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS que solo habilita a los ciclistas a girar a la derecha estando el semáforo que regula la circulación de su marcha en fase roja, cruzando la línea de detención, exclusivamente en aquellos cruces semaforizados en los que exista una señalización que así lo habilite expresamente.

La supresión del contenido del vigente artículo 171.2 de la OMS responde a la razón imperiosa de interés general de proteger la seguridad y la salud de las personas, la seguridad vial y la salud pública mediante la evitación de factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría para todas las personas usuarias del espacio público: peatones, ciclistas y automovilistas, entre otros.

Dicha supresión responde, asimismo, a las mismas razones por las que dicho artículo no ha llegado a aplicarse: la compleja ordenación del tráfico de una ciudad con 3,2 millones de



habitantes en la que cada día circula más de un millón de vehículos hace que no se den las circunstancias de seguridad vial necesarias para que pueda habilitarse mediante la instalación de la señalización oportuna.

Por los mismos motivos que hacen desaconsejable la habilitación de ese giro del artículo 171.2 de la vigente OMS mediante señalización, resulta legal, necesario, racional y proporcional suprimir tal posibilidad, que nunca ha llegado a aplicarse dado que ningún cruce semaforizado de la ciudad de Madrid habilita la posibilidad de dicho giro, para proteger las razones imperiosas de seguridad de las personas y la protección de la seguridad vial y la salud pública al objeto de evitar los accidentes que pudieran producirse ante el factor de riesgo relevante de seguridad vial que supondría tanto para las personas que conducen sus vehículos en el sentido propio de la marcha, como de las personas ciclistas que giran invadiendo el carril perpendicular por el que circulan vehículos hacia su costado y posteriormente hacia su espalda -vehículos que habitualmente marcharán a una velocidad superior frente al ciclista-, así como de las personas que transiten cruzando el plazo peatonal semaforizado o incluso que transitan por la acera ajenas a la circunstancia de riesgo que puede alcanzarles gravemente de forma inesperada.

La redacción propuesta por la alegación supondría la excepción de una regla general y básica de la legislación nacional e internacional de tráfico por la cual los vehículos solo no pueden rebasar la línea de detención de un semáforo en fase roja.

Debe recordarse que la circulación en sentido contrario al establecido se tipifica como infracción muy grave por el artículo 77.f) de la LTSV, que el artículo 76.c) de la LTSV tipifica como infracción grave el incumplimiento de la regulación de la preferencia de paso y del sentido de circulación y que el artículo 76.k) de la LTSV tipifica como infracción grave el no respetar la señal roja de un semáforo.

El giro a la derecha en cruces semaforizados con el semáforo en fase roja, mediante señalización que lo autorice, pudiera ser percibido, en la práctica, como una conducta temeraria de las personas ciclistas por el resto de vehículos usuarios de la vía, que pueden verse expuestos a riesgos graves de seguridad vial que afectarían a todas las personas usuarias de la vía: a los conductores de los vehículos que circulan por la izquierda, a los ciclistas que giran a la derecha con un semáforo en rojo y a los peatones que cruzan el paso de cebra semaforizado o incluso que transitan por la acera.

El hecho de que ciclistas particulares o colectivos de ciclistas crean que han perdido una posibilidad, cuando nunca ha llegado a ser efectiva por falta de señalización habilitante, motiva la necesidad de su supresión, a la que se añade el cruce de semáforos en rojo por determinados ciclistas generando relevantes riesgos de seguridad vial.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

25ª) Alegación: artículo 171.3 OMS.



Solicita añadir al artículo 171.3 de la OMS, que regula la posibilidad de las bicicletas de hacer uso de las líneas de detención adelantada señalizada horizontalmente en los cruces semafóricos, el siguiente párrafo: “Para asegurar la máxima visibilidad y en caso de no existir adelantabicy, las bicicletas podrán rebasar la línea de detención semafórica y situarse por delante del paso de peatones. Esta maniobra se realizará extremando las precauciones y siempre contando con que la prioridad es del peatón”.

No todos los semáforos disponen de adelantabicy por lo que el grado de visibilidad del ciclista varía uno de otros. Para asegurar la visibilidad en todos es preciso que el ciclista pueda adoptar una posición que asegure su visibilidad frente al resto del tráfico.

Contestación:

Se desestima por razones de seguridad vial. La bicicleta es un vehículo y como tal no debe atravesar el paso de peatones para situarse en una posición adelantada al otro lado de paso de cebras respecto a los vehículos porque:

- a) la ordenación del tráfico regulada por el semáforo vincula a todos los vehículos que circulan por el carril semaforizado, tanto a los automóviles como a las bicicletas, motos, VMP y el resto de vehículos;
- b) supondría atravesar y traspasar la línea de detención semafórica;
- c) supondría un riesgo para la seguridad vial de las personas que atraviesan peatonalmente el paso de peatones;
- d) podría suponer un riesgo para las personas ciclistas que llevaran a cabo tal movimiento, porque podrían verse sorprendidos por un vehículo que circula correctamente en el sentido de su marcha, autorizado por un semáforo en verde situado en una posición perpendicular a la del semáforo en rojo que la bicicleta ha sobrepasado;

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

26ª) Alegación: artículo 165 OMS.

Solicita dar la siguiente redacción al artículo 165 de la OMS: “Art. 165. Líneas de detención adelantada.

1. Para favorecer la circulación y la seguridad de las bicicletas y VMP, se implantarán líneas de detención adelantada para garantizar la prioridad de estos vehículos en las salidas de los semáforos. Estas líneas de detención afectarán igualmente al carril bus
2. Las líneas a las que se refiere el apartado anterior podrán utilizarse también por motocicletas y vehículos asimilados sin emisiones, en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas”.



Las ventajas de los avanza para las bicicletas son conocidas: mayor visibilidad, menor estrés, menor exposición a gases contaminantes, ligera ventaja en la iniciación de la marcha, etc. Al ser, como hasta ahora, un espacio compartido con motos hace que las ventajas disminuyan considerablemente. Es más, la exposición a gases se mantiene y la intensidad al ruido se eleva.

Creemos que un vehículo motorizado, tiene una capacidad de arranque suficientemente elevada como para no precisar este espacio y su presencia es más que evidente por el ruido de sus motores. Desincentivar el uso de vehículos motorizados es clave para promover los modos de movilidad activa, reducir los niveles de contaminación y crear condiciones más seguras para toda la población y esto pasa necesariamente por no otorgar privilegios.

Los autobuses son también, y en su gran mayoría, vehículos contaminantes y pesados por lo que de compartir este espacio restan visibilidad a la bicicleta, reducen su seguridad y dificultan el giro a la derecha. Recordamos el artículo 64 del Reglamento General de Circulación en lo que se refiere a la prioridad de las bicicletas con respecto a los vehículos a motor. Dicha prioridad debe facilitarse y anticiparse.

En todo caso, estos espacios podrían compartirse con vehículos sin emisiones, sin ruido y que no resten visibilidad al ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 165 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Sin perjuicio de ello se le informa que la regulación de artículo 165 de la OMS responde a razones de seguridad vial aplicables tanto a las bicicletas como a las motos y VMP y que debe mantenerse la prioridad del TPCURUG, reiterándose lo expresado previamente respecto de los carriles bus en contestaciones previas.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza ni de la MAIN.

27ª) Alegación: artículo 172.2 OMS.

Solicita suprimir el artículo 172.2.a) de la OMS, que establece la obligación del uso de casco homologado o certificado por la persona que conduce el vehículo durante su conducción que se lleve a cabo para el desarrollo de una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas.



El uso del casco debe ser recomendado y no obligatorio. En el caso de ciclistas profesionales que desarrollan una actividad económica de distribución de mercancías o de transporte de personas, parece más razonable asimilarlo a la excepción que establece el propio Reglamento General de Circulación (Art. 118) sobre el uso del casco de los ciclistas profesionales ya sea durante los entrenamientos o en competición. En estos casos se regirán por sus propias normas.

Contestación:

El artículo 172.2 de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo, se aprobaría en aplicación de lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, el Ayuntamiento de Madrid puede establecer reglamentariamente, mediante ordenanza de tráfico, la obligación del uso del casco en la circulación en bicicleta o en VMP por aquellas vías públicas municipales cuyas condiciones lo aconsejen para garantizar la seguridad vial de las personas usuarias de bicicletas y VMP, en ejercicio de la expresa habilitación de desarrollo reglamentario contenida en el último párrafo de artículo 47 de la LTSV que permite la fijación reglamentaria de excepciones a los párrafos primero y segundo del citado precepto, desarrollo reglamentario que:

- a) no lleva a cabo el artículo 118.1 de RGC, que se refiere exclusivamente a las vías interurbanas;
- b) en lo que a vías urbanas se refiere es competencia de los municipios conforme a lo previsto en el artículo 7.b) de la propia LTSV, en relación con el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y el artículo 39.1 de la LCREM.

La citada regulación satisface los principios de:

- a) **Legalidad:** por disponer de expreso amparo normativo en los artículos 7.b) y 47 de la LTSV y el artículo 39.1 de la LCREM, de forma que el Ayuntamiento de Madrid desarrolla reglamentariamente excepciones a la regla general del artículo 47 de la LTSV en ejercicio de la expresa habilitación legal en materia de regulación de la seguridad vial en las vías urbanas y de regulación del uso del espacio público municipal para la circulación y la circulación misma de vehículos, reconocida en los artículos 7.b) de la TSV y 39.1 de la LCREM y el último párrafo del artículo 47 de la LTSV.

La exigencia del casco de hecho debe constituir una condición de seguridad en el trabajo que debe asegurar el empleador para garantizar su salud y seguridad laboral.

- b) **Necesidad:** la exigencia del uso obligatorio del casco responde a la satisfacción de las necesidades imperiosas de interés general de seguridad de las personas, seguridad vial, salud pública y a la razón imperiosa de interés general de protección de los derechos de los trabajadores, en atención al aprovechamiento especial del dominio público local que llevan a cabo en el ejercicio de su actividad económica de transporte urbano de mercancías (DUM) y actividades turísticas respecto de la circulación de aquellas



bicicletas y VMP que llevan a cabo un uso intensivo del espacio público para el desarrollo de su actividad económica estando por ello más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial y están expuestos a una mayor probabilidad de sufrir un accidentes. Sin la protección que supone el uso obligatorio de un casco homologado o certificado se producirían traumatismos cráneo-encefálicos que podrían provocar graves lesiones de carácter permanente e incluso la muerte.

- c) **Racionalidad:** la exigencia de casco tiene por objeto promover la protección de la integridad física de las personas usuarias de bicicletas y de VMP, es decir, satisface la necesaria protección de la seguridad vial y de la salud pública.
- d) **Proporcionalidad:** el supuesto de exigencia del uso del casco de artículo 172.2 de la OMS se limita exclusivamente a las personas que hacen un uso intensivo de las vías públicas municipales para llevar a cabo una actividad económica de transporte de mercancías urbanas o al transporte de personas distintas de la persona que la conduce por estar más expuestos a sufrir y provocar accidentes, es decir, que se trata de vehículos que por su intensa circulación suponen un mayor riesgos de seguridad vial.

La circulación de los ciclistas que llevan a cabo distribución de mercancía que llevan a cabo una intensa circulación en situaciones de un intenso y cambiante tráfico urbano no puede equipararse a la circulación por vías interurbanas de los ciclistas federados que entrenan y compiten profesionalmente en carreras de velocidad o resistencia regulada en el artículo 118 del RGC.

Por todo lo anterior **se desestima** la alegación.

Como consecuencia de esta alegación **no se lleva a cabo ninguna modificación** en el Proyecto inicial de ordenanza, **pero sí en la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN)** inicial para incluir la argumentación expuesta en esta contestación.

28ª) Alegación: artículo 171 OMS.

Solicita a la definición de zona peatonal del Anexo III el siguiente párrafo: “Quedan excluidas las bicicletas que podrán hacer uso de este espacio guardando las debidas condiciones de seguridad y prioridad de los peatones, salvo prohibición expresa señalizada”.

O alternativamente sustituir la definición por el siguiente párrafo sacado del manual de Infraestructura Ciclista del Ayuntamiento de Madrid: “Zona Peatonal Autorizada (ZPA): espacios peatonales donde se autoriza excepcionalmente la circulación de bicicletas” y modificar el conjunto del articulado en sustitución de Zona Peatonal.

Contestación:

Se desestima porque la definición recogida en el Proyecto normativo reproduce la definición contenida en el Punto 59 del “Anexo I. Conceptos básicos” del texto refundido de la Ley sobre



Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

29ª) Alegación: artículo 177.2.a) OMS.

Solicita sustituir que establece la obligación de circular por el centro del carril por la siguiente redacción: “Su circulación se hará por la parte central del carril sin perjuicio de adoptar una posición secundaria (lateral) en carriles o calles extraanchas (más de 4,50 m.)”.

Contestación:

Se desestima por los motivos previamente expuestos:

Se considera que la circulación por la parte central del carril es la que mayor protección a la persona ciclista porque obliga a cualquier otro vehículo que quiera adelantarla a hacerlo a través del carril contiguo y porque permite ofrecerle mayor espacio de maniobrabilidad en caso de invasión de un peatón o un bien u obstáculo en la calzada o la apertura de la puerta de un vehículo estacionado en la banda de estacionamiento.

Es una obligación de diligencia, por lo que la persona ciclista puede adaptar su circulación a las condiciones de la vía, situándose en otra parte de carril en función de las circunstancias del tráfico y de las condiciones de la vía, puede esquivar un bache o adaptar suposición para girar en una calle transversal.

Se dan por reproducidas las consideraciones expresadas previamente respecto de los carriles “extraanchos” y los carriles bus.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

30ª) Alegación: artículo 235.1.j) OMS.

Solicita suprimir la referencia a las bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los VMP de la propuesta de redacción de artículo 235.j) de la OMS propuesta por el Proyecto inicial.

Volvemos a incurrir en el error de equiparar un medio no motorizado como las bicicletas a las motos o coches. Sin que pongamos en cuestión el apercibimiento por el incumplimiento de alguna de las normas, la inmovilización de una bicicleta es claramente excesiva. Y más si se trata de circulación de bicicletas en carriles bici.

Contestación:



La alegación se entiende referida al artículo 235.1.j) de la OMS, en lugar de al artículo 235.j), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Es preciso señalar que la inmovilización es una medida provisional, no una sanción de tráfico.

Se estima parcialmente la alegación porque el artículo 104.1.c) in fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que:

“Artículo 104 de la LTSV. Inmovilización del vehículo.

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas”.

Por tanto, debe suprimirse la referencia a la inmovilización de bicicletas, no así de los VMP que no están sujetos a la excepción reconocida a las bicicletas y que estarían obligados al uso de casco en aquellos supuestos que se establezcan reglamentariamente en el RGC o en la OMS.

Por ello se estima la alegación en lo relativo a las bicicletas y se desestima respecto de los VMP, de forma que el artículo 235.1.j) de la OMS, propuesto por el Proyecto normativo, quedaría redactado en los siguientes términos:

“Apartado j) del artículo 235 de la OMS:

“j) Cuando quien conduzca y/o, en su caso, quien le acompañe en motocicletas, ciclomotores, vehículos especiales a que se refiere la legislación sobre tráfico y los VMP en los que así se requiera, circulen sin casco homologado o certificado, hasta que subsane la deficiencia.”

31ª) Alegación: artículo 236.2.k) OMS.

Solicita sustituir la redacción de artículo 236.k) por la siguiente: “k) Cuando las bicicletas, bicicletas con pedales de pedaleo asistido y los VMP estacionados en la acera impidan o dificulten la realización por los servicios municipales de las tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos, siempre que no puedan moverse de un lugar a otro donde no molesten”. Para conservar el criterio de proximidad en el estacionamiento de bicicletas, es preciso complementar los aparcabicis como la posibilidad de amarre en el mobiliario urbano. Solo cuando una bicicleta impida labores de mantenimiento y reparación o dificulte gravemente el tránsito peatonal, podrá ser retirada (por su seguridad ya que habría que cortar el dispositivo que la amarra) siempre que sea imposible desplazarla a otro lugar conservando el amarre. Las bicicletas con sistema de autobloqueo sencillamente se desplazarán a otro lugar que no moleste



Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.k) de la OMS, en lugar de al artículo 236.k), en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.k) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada e vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: *“Siempre que..., cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público”*.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el “desplazamiento” de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.k) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

32ª) Alegación: artículo 236.2.l) OMS.

Solicita añadir al artículo 236.l el siguiente contenido: *“siempre que no pueda desplazarse a otro lugar conservando el amarre. En caso de ser una bicicleta con sistema de autobloqueo, bastará desplazarla hasta otro lugar”*.

El bajo peso de las bicicletas permite ser desplazadas a otro lugar que no moleste. Es un despropósito retirar las bicicletas y llevarlas a un depósito cuando la solución es mucho más sencilla, a no ser que haya una intención de acoso hacia la movilidad ciclista.

Contestación:

La alegación se entiende referida al artículo 236.2.l) de la OMS, en lugar de al artículo 236.l, en su redacción propuesta por el Proyecto normativo.

La redacción del artículo 236.2.l) de la OMS, en su redacción dada por el Proyecto normativo constituye la concreción en el ámbito de la movilidad urbana de la causa de retirada de vehículos regulada en el artículo 105.1.a) del fine del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto



Legislativo 6/2015, de 30 de octubre excluye de su aplicación específicamente a las bicicletas al establecer que: “Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones...”.

La LTSV no establece una medida cautelar que consista en el “desplazamiento” de los vehículos mal estacionados o mal anclados distinta de su retirada a un depósito regulada en el artículo 105 de la LTSV. Por tanto, la alegación de sustituir la retirada por un desplazamiento a otro lugar donde no molesten las bicicletas carece de cobertura legal en el actual marco normativo de la circulación de vehículos.

Por otra parte, no corresponde ni a los agentes de la autoridad del Ayuntamiento de Madrid, ni al personal contratado para Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) sustituir a los usuarios de estos vehículos en su obligación de estacionarlos correctamente.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 236.2.I) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.

33ª) Alegación: artículo 237.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 237.1 de la OMS una nueva letra r) con el siguiente tenor literal: “r) Cuando impida o dificulte el acceso de las bicicletas a una instalación de aparcabicis”.

Es obvio tener que asegurar el acceso a los aparcabicicetas si queremos asegurar cierta calidad en la movilidad ciclista.

Contestación:

El artículo 105.1.a) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) habilita la retirada y depósito del vehículo: “Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público”.

Por su parte el artículo 105.1.h) de la LTSV habilita legalmente la retirada de vehículos “h) cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación”.

El estacionamiento de vehículos que impidan estacionar o sacar bicicletas y VMP de los anclajes instalados en las reservas municipales causa una grave perturbación a los vehículos que no pueden estacionar ni ser extraídos de los anclajes para su circulación en términos del artículo 105.1.a) de la LTSV, obstaculizando y dificultando asimismo la circulación en términos del artículo 105.1.h) de la LTSV.

Al objeto de garantizar el acceso efectivo de las bicicletas y VMP a las horquillas aparcabicicetas municipales situados en el espacio público municipal, es decir, de garantizar la eficacia de las reservas de estacionamiento, **se estima la alegación** y se procede, en aplicación de los apartados a) y h) del artículo 105.1 del del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos



a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) aprobado mediante Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, a introducir un nuevo apartado “r)” en el artículo 237.1 de la OMS, que quedaría redactado en los siguientes términos”:

“Artículo 237.1.

r) Cuando un vehículo obstaculice o impida el acceso o la salida de bicicletas y VMP a los anclajes municipales específicamente reservados para el estacionamiento de estos vehículos”.

Asimismo se modifica la Memoria de análisis del impacto normativo (MAIN) para recoger dicho cambio y su fundamentación jurídica.

34ª) Alegación: artículo 237.2 apartados b) y c) de la OMS.

Solicita suprimir los apartados b) y c) de artículo 237.2 de la OMS.

Es un exceso hablar de daños o deterioro al patrimonio público el que haya alguna bici amarrada al mobiliario urbano e incluso a un árbol. Los actuales sistemas de amarre suelen estar recubiertos de una funda que protege el objeto en el que se amarra. Además, la ligereza y mínimo volumen de una bicicleta o monopatín, en comparación a una moto, hace que sea muy difícil producir ningún daño.

Contestación:

Los apartados b) y c) de artículo 237.2 concretan supuestos de retirada de vehículo de la vía pública cuando sean ancladas a elementos vivos y/o a mobiliario y bienes de titularidad pública, pero que impliquen su deterioro. La finalidad de dichos apartados es concretar el supuesto de artículo 105.1.a) del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: “Siempre que deteriore algún patrimonio público”, en lo relativo a la protección de patrimonio municipal verde (arbolado u otros elementos vegetales) y de mobiliario urbano o de cualquier otra titularidad pública que pueda implicar el deterioro del patrimonio público”.

No es posible admitir que el estacionamiento de bicicleta se produzca en cualquier parte y, además, con un potencial daño para el patrimonio público, ya sea arbolado o ya sea mobiliario.

El artículo 237.2, incluyendo los apartados a) y b), se fundamenta en el artículo 105.1.a) de la LTSV y en el deber de defensa, protección y conservación de patrimonio de las Administraciones Públicas regulado en la legislación patrimonial de las Administraciones Públicas, por lo que su supresión planteada por la alegación resultaría contraria a Derecho.

Por todo ello **se desestima la alegación**, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto** inicial de ordenanza **pero si de la MAIN** para incluir la justificación legal de artículo 237.2) de la OMS en los términos propuestos por el Proyecto.



35ª) Alegación: Anexo IV OMS. Acera-bici.

Solicita sustituir la definición de “acera-bici” del Anexo IV de la OMS por la siguiente: “Plataforma ciclista a la misma cota y en continuidad con la acera”.

Aunque en la Ley de Tráfico, en el PDMCM de Madrid y en el Manual de Infraestructura ciclista habla de vía ciclista señalizada sobre acera, nos parece que la definición que da la Instrucción de Vías Pública de “*plataformas que discurren a la misma cota y en continuidad con la acera*” marca una mejor diferenciación con la acera y contribuye a la clarificación de uso.

Contestación:

Se desestima porque el Proyecto recoge la definición regulada en el punto 77 del “Anexo I. Conceptos básicos” del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

36ª) Alegación: Anexo IV OMS. Ciclocalle.

Solicita añadir a la definición de “ciclocalle”, del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: “Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor **serán residentes** y se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas”.

Normalmente en Europa el uso del coche en una ciclocalle es ocasional y normalmente suele corresponder a población residente (paso a garajes o plazas de aparcamiento). De este modo aseguramos una baja intensidad motorizada y una convivencia con la bicicleta.

Contestación:

Se desestima porque la definición de ciclocalles está vinculada a la circulación de bicicleta y no tiene por qué implicar una restricción de la circulación motorizados que exclusivamente permita la circulación de los vehículos a motor de los residentes.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

37ª) Alegación: Anexo IV OMS. “Zona de prioridad peatonal”.

Solicita añadir a la definición de “Zona de prioridad peatonal”, del Anexo IV de la OMS, el siguiente contenido: “las bicicletas podrán circular por ellas en los dos sentidos, conservando en todo caso la prioridad peatonal”.



El propio PDMCM se refiere a las calles de prioridad peatonal ("Calle residencial" / S-28 o ZONA30)) aptas para autorizar la circulación de bicis y "a contracorriente".

Contestación: Se desestima porque por motivos de seguridad vial, previamente expuestos, el Proyecto normativo suprime la posibilidad de circulación de bicicletas en zonas 30. La definición de la zona de prioridad peatonal no puede contravenir la regulación de la circulación de bicicletas contenida en los artículos 167 a 170 de la OMS.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

38ª) Alegación: Anexo IV OMS. "Zona o calle residencial".

Solicita añadir a la definición de "Zona o calle residencial": que todas las calles de plataforma única se considerarán "calle residencial" de prioridad peatonal. En las calles de plataforma única, la señal S-28 podrá usarse con carácter informativo pero no determina su carácter de calle residencial.

Las calles de plataforma única están diseñadas para ser calles residenciales de prioridad peatonal, pero con la norma propuesta solo llegan a serlo si están señalizadas con S-28. Esto provoca muchos equívocos, ya que en muchos barrios como Malasaña la mitad de las calles de plataforma única tienen la señal s-28 y la otra mitad no, sin ningún orden aparente, por lo que es difícil saber en qué tipo de calle está uno. Además, si un peatón o vehículo entra a una calle residencial por cualquier punto que no sea el inicio de la misma calle, no tiene oportunidad de ver la S-28 o y no sabe si la calle es residencial o no.

Contestación:

La configuración de plataforma única determina la aplicación de la regulación de límite de velocidad a 20 kms/hora, de conformidad con lo previsto en los artículos 50.1.a) del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y 17.2.a) de la OMS en la redacción propuesta por el Proyecto normativo.

Pero ello no implica su configuración automática como zona o calle residencial. En este sentido debe recordarse que el artículo 112.8 del Reglamento General de Circulación exige la señalización expresa mediante señal S-28 para ordenar la vía como calle residencial:

"Artículo 122 del RGC. Circulación por la calzada o el arcén.

8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.



39ª) Alegación: Anexo IV OMS. Carril multimodal.

Solicita suprimir los “carriles multimodales” definidos en el Anexo IX de la OMS. Los llamados ciclocarriles han demostrado su inutilidad y comunican una falsa sensación de prioridad a los ciclistas. En la práctica, se comportan como un carril convencional. No tiene mucho sentido definir una diferenciación cuando no la hay.

Contestación:

Los vigentes ciclocarriles, que el Proyecto normativo denomina “carriles multimodales” por la posibilidad de circulación de otros vehículos como los VMP siempre que se circule empelando el casco para la protección de la cabeza por las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, constituyen un elemento esencial de calmado del tráfico esencial para el fomento de la movilidad ciclista y la movilidad de los VMP, al garantizar las condiciones de seguridad vial esenciales para viabilizar la circulación de estos vehículos en carriles con limitación de velocidad a 30 kms/h.

Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

40ª) Alegación: artículo 168.1 OMS.

Solicita suprimir el artículo 168.1, que establece que la prohibición general de circulación de bicicletas por las aceras, calles y zonas peatonales, y que obliga al ciclista que precise acceder a éstas y a cruces de peatones señalizados, a que desmonte de la bicicleta y transitando con ella en mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como peatón.

Contestación:

El artículo 168.1 de la OMS se ajusta plenamente a lo previsto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. La circulación de bicicletas, motos y VMP por aceras y zonas peatonales se encuentra expresamente prohibida por la normativa estatal de tráfico, circulación y seguridad vial, concretamente por el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, que establece expresamente:

“Artículo 121 del RGC.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”.

Por tanto la persona ciclista que desee circular con su bicicleta deberá desmontarse de la bicicleta y transitar peatonalmente con la bicicleta a su lado hasta el lugar en que desee volver a incorporarse al tráfico rodado una vez se incorpore a la calzada, momento a partir del cual podrá circular sobre la bicicleta.



Se desestima la alegación, que no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.

41ª) Alegación: artículo 168.2 OMS.

Solicita suprimir el apartado 2 de artículo 168 de la OMS y sustituirlo por el siguiente contenido: “Las personas menores de 14 años podrán circular en bicicletas por las aceras, zonas peatonales y calles peatonales solos o acompañados de un adulto también en bici. Circularán respetando la prioridad de los peatones, ajustando su velocidad a los mismos y mantendrán una separación mínima de un metro. En caso de alta densidad, desmontarán de la bicicleta y transitarán a pie por la acera con el vehículo a su lado”.

En una ciudad sin apenas carriles bici protegidos y en un contexto (teórico) de promoción de la movilidad sostenible (en bici), parece razonable que como medida provisional y para promover el uso de la bici entre los más pequeños, estos puedan usar la acera, bien acompañados de un adulto también en bici o de forma autónoma. Pensemos en el camino escolar diario. Tal y como estaba redactado el artículo, no tiene mucho sentido hacer que el adulto en bici supervise al menor desde la calzada ya que, tanto la velocidad a la que iría como la atención al menor, podría suponer un factor de riesgo innecesario. Además, en calzadas de un único sentido, directamente sería imposible si el sentido del menor por la acera fuera contrario al de la calzada.

Contestación:

La regulación de artículo 168.1 de la OMS permite el desarrollo y fomento de uso de la bici por menores de 12 años, debiendo los padres u otros adultos que, en su caso, les acompañen transitar peatonalmente en aplicación del citado artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación.

Por razones de seguridad vial en las aceras, al objeto de proteger a las personas que transitan peatonalmente por las aceras y zonas destinadas a los peatones, se considera oportuna la edad de 12 años.

42ª) Alegación: artículo 20.2 OMS.

Solicita añadir al artículo 20.2 de la OMS un nuevo apartado i) con el siguiente contenido: “i) Los ciclos y bicicletas”. La circulación de bicicletas según las condiciones de convivencia con los peatones asegura precisamente el objetivo del artículo: *“la reducción del nivel sonoro y de emisiones contaminantes, fomento de los modos sostenibles de movilidad o promoción económica”* Difícilmente se promueven los modos sostenibles de movilidad si se prohíben las bicicletas.

Es importante diferenciar entre aceras y zonas peatonales (peatonalizaciones o áreas de prioridad peatonal) o Zonas Peventuales Autorizadas como hemos propuesto en anteriores alegaciones. Estas últimas pueden formar parte de un itinerario ciclista con características



propicias de planeidad (orográficamente favorable), trazado directo (no rodeos), etc. (Art. 170.4 de la ordenanza en vigor) Evidentemente en las zonas peatonales se imponen condiciones claras de prioridad y seguridad peatonal tal y como hemos apuntado anteriormente. (alegación 13 y 26)

La permeabilidad ciclista en las calles es clave para un correcto desarrollo ciclista.

Contestación:

Se desestima la alegación porque el artículo 20 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible (OMS) no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo. No puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.
- b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

Se desestima la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN.**

43ª) Alegación: artículo 27.1 OMS.

Solicita añadir al artículo 27.1 de la OMS el siguiente contenido marcado en negrita: “1. Las ocupaciones de las vías urbanas reguladas en esta Ordenanza requerirán autorización del órgano competente, previa la correspondiente solicitud de los interesados en los términos establecidos en esta Ordenanza. **Se exceptuarán aquellas actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico, en espacios de uso peatonal siempre que no perjudique el flujo de los peatones y la calidad estancial de la zona**”.

Las áreas peatonalizadas deben favorecer la expresión cultural y espontánea de los ciudadanos. Cuando hablamos de dinamizar una ciudad debemos facilitar que en estos espacios puedan llevarse a cabo actividades artísticas sin que medie una tramitación burocrática previa. Bastaría el compromiso de que se realicen respetando la prioridad peatonal y la calidad estancial del área, aspecto éste que podría verse fortalecido al enriquecerse el uso y disfrute de la calle.

Contestación:

El artículo 27.1 de la OMS no es objeto de propuesta de modificación por el Proyecto normativo por lo que, en principio, no puede en esta fase del procedimiento introducirse modificaciones respecto a preceptos de la Ordenanza de Movilidad Sostenible que:

- a) No han sido objeto de los informes preceptivos ni del dictamen de la Asesoría Jurídica municipal.



- b) Al no formar parte del proyecto normativo, su modificación no ha sido objeto del procedimiento de información pública.

No obstante, en la medida en que sí es objeto del Proyecto normativo el apartado 7 del mismo artículo 27 de la OMS se considera adecuado entrar al fondo de la cuestión planteada por la alegación, al objeto de facilitar la más amplia motivación de las alegaciones formuladas durante la información pública.

En ese sentido la alegación debe desestimarse porque los usos del espacio público peatonal y de las zonas estanciales son y deben ser objeto de autorización municipal porque el uso del espacio público municipal para el desarrollo de “actuaciones esporádicas, de carácter cultural, educativo o artístico” afecta a los derechos del resto de personas usuarias del espacio público, puede afectar a la prestación de servicios públicos así como a la protección de patrimonio de las Administraciones Públicas.

En este sentido se recuerda que de conformidad con lo previsto en el artículo 7.b) de la LTSV, corresponde a los municipios *“la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Por su parte, el artículo 39.1 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y del Régimen Especial de Madrid atribuye expresamente al Ayuntamiento de Madrid la regulación de *“los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados”*.

La autorización de la ocupación regulada en el artículo 27.1 de la OMS es el instrumento jurídico imprescindible para armonizar los distintos usos y necesidades del espacio público municipal.

Por todo ello **se desestima** la alegación, que **no da lugar a modificación alguna del Proyecto inicial de ordenanza ni de la MAIN**.



Agradecemos su interés en la mejora de la movilidad de la ciudad de Madrid.

Un cordial saludo,

En Madrid, a 23 de agosto de 2021



Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación

Marta Alonso Anchuelo