

ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE LEY DE MEDIDAS URGENTES PARA EL IMPULSO DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA Y LA MODERNIZACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Presentamos las siguientes alegaciones con el objetivo de asegurar la calidad de las futuras vías ciclistas (Red Ciclista de la comunidad de Madrid) y acelerar su ejecución

Sobre la modificación propuesta de la Ley 3/1991 de 7 de marzo, de carreteras de la Comunidad de Madrid.

1. Añadir en el artículo 3.1

Se considerarán carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles, sin menoscabo de la debida consideración que en cada caso requerirán otros modos de transporte como el peatonal o ciclista, para lo que requerirá de las adaptaciones necesarias a fin de asegurar la máxima seguridad y confort

JUSTIFICACIÓN

Entendemos que la denominación de carreteras debería ser más amplia ya que en múltiples ocasiones son también vías de comunicación a pie y en bicicleta. Sobre todo, a falta de una mejor alternativa. Incluso cuando hay alternativa, en forma de camino rural o vía pecuaria, ésta se encuentra en un estado que hace impracticable su uso por numerosas personas. Entendemos que la recuperación de estos caminos rurales debería ser una prioridad de cara a complementar la Red Básica Ciclista de la Comunidad de Madrid ya que en ocasiones evitan grandes desniveles o acortan distancias.

2. Añadir en el artículo 3.3.c)

En los cruces de las vías ciclistas con carreteras multicarril no puede haber una merma de seguridad para el usuario de la bicicleta. En estos puntos, se considerará preferentemente el cruce a distinto nivel. Si fuera al mismo nivel, la prioridad siempre será del ciclista y se asegurará la necesaria reducción de la velocidad de los motorizados, a través de elementos físicos y señalización.

3. Añadir en el artículo 3.3.d)

En los cruces de las vías ciclistas con carreteras convencionales no puede haber una merma de seguridad para el usuario de la bicicleta. En estos puntos, se considerará preferentemente el cruce a distinto nivel. Si fuera al mismo nivel, la prioridad siempre será del ciclista y se

asegurará la necesaria reducción de la velocidad de los motorizados, a través de elementos físicos y señalización.

JUSTIFICACIÓN alegación 3.3.c) y d)

Es muy común que las carreteras multicarril o convencionales al cruce con vías pecuarias, caminos rurales, sendas, vías verde, todas ellas susceptibles de un uso ciclista, no cuenten con ningún elemento de reducción de velocidad, ni siquiera cuando se encuentran en una zona de visibilidad como cambios de rasante o curvas. Es vital para la seguridad del caminante o ciclista que el cruce se haga a distinto nivel o, en su defecto, que se implanten las necesarias medidas de reducción de velocidad e información para que los motorizados cuenten con tiempo suficiente de reacción y cedan la prioridad. Sobra comentar que en el supuesto de cruces de distinto nivel (también para autopistas y autovías) se prestará la debida atención para evitar la degradación e inseguridad de la zona, sobre todo si es bajo nivel.

4. Añadir en el artículo 4 bis, punto 2:

d) conectar las redes ciclistas locales con la Red Básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid con el objeto de asegurar la necesaria continuidad del itinerario ciclista y comunicación entre localidades

JUSTIFICACIÓN

La conexión y continuidad de las infraestructuras ciclistas, independientemente de quien sea la administración promotora, es básico para asegurar la movilidad ciclista, tanto en su vertiente movilidad cotidiana, como ocasional (turística, de recreo, deportivo...)

5. Añadir en el artículo 4 bis, punto 3

... las cuales deberán guardar igual o similar diseño y contar con la debida señalización horizontal y vertical. La realización de estas otras vías ciclistas gozarán de las mismas prerrogativas y garantías

JUSTIFICACIÓN:

La homogeneidad en la Red Ciclista es un aspecto que refuerza su carácter intuitivo y eleva su eficacia. De cara a planificar la Red, no solo hemos de considerar a los actuales ciclistas sino sobre todo aspirar a un reparto modal relevante a favor de la bicicleta. Es decir, pensar en los potenciales ciclistas, tanto cotidianos como ocasionales. Para ello son básicas que las infraestructuras cuenten con la debida y suficiente señalización y el diseño entre ellas sea lo más uniforme posible. Por otro lado, la adaptación de una vía pecuaria, senda o camino rural a la bicicleta, debería contar con la misma seguridad y garantías en su ejecución que las vías ciclistas anejas a carreteras, máxime cuando en muchas ocasiones proponen un itinerario ciclista de mayor calidad, en cuanto a distancias, pendientes, seguridad y comodidad.

Sobre Modificación de la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

Añadir en el artículo 33 otro punto

5. Las vías pecuarias pueden formar parte de la Red Ciclista de la Comunidad de Madrid, adaptando su firme y resto de condiciones a una correcta ciclabilidad.

JUSTIFICACIÓN

Como habíamos apuntado anteriormente, las vías pecuarias junto con el resto de caminos rurales pueden proporcionar una alternativa muy interesante y atractiva en términos de distancia y pendiente a los itinerarios en bicicleta. Perderíamos una oportunidad si no aprovechamos su trazado o parte de él para conformar una Red Ciclista regional. La bicicleta junto con los desplazamientos a pie, es una movilidad altamente respetuosas con el medio ambiente y su desarrollo va parejo al cuidado de éste.

Madrid 3 de enero 2022