



Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de la ciudad de Madrid

Jornada de participación. ESTRATEGIAS
6 de mayo de 2019

Resultados mesa 1. Movilidad activa: peatonal y ciclista

1 Aspectos generales

ENUNCIADO DE LOS TEMAS DE DISCUSIÓN

1. Red de Itinerarios Peatonales en la Almendra Central / Red peatonal en la periferia municipal
2. Necesidades de grupos de usuarios ciclistas
3. La Red Básica Ciclista

DESCRIPCIÓN DEL DESARROLLO DE LA MESA

Número de participantes y sexo

Unas 20 personas, con predominio de hombres.

Edad media:

La edad media de las personas participantes, ronda los 45/50 años.

Desarrollo metodológico:

Debido al elevado número de personas participantes en la mesa, se dificulta el seguimiento del procedimiento y el debate se alarga y excede en tiempos. Por este motivo, se decide que los dos últimos temas también se unifiquen, priorizando algunos temas de discusión sobre otros.

Incidencias, observaciones:

Debido al ruido de la sala por la proximidad con las otras mesas, se alejó la mesa en cuestión, lo que dificultó la organización de tiempos, y la extensión en el primer tema de discusión. El resto de la sesión se desarrolló sin incidentes.

APORTACIONES COMPLEMENTARIAS

Se han recibido aportaciones más extensas por parte de las entidades Pedalibre, En Bici Por Madrid, Madrid Ciclista y AUVMP, cuyo contenido se valorará más adelante como parte del PMS y EP.

2 Temas de discusión

TEMA DE DISCUSIÓN 1: Red de Itinerarios Peatonales en la Almendra Central / Red peatonal en la periferia municipal
ENUNCIADO Y PREGUNTAS DE PREGUNTAS PARA DINAMIZAR: Red de Itinerarios Peatonales en la Almendra Central / Red peatonal en la periferia municipal
Objetivo 1: Estado actual de la red y aspectos críticos para su desarrollo
Discusión 1: <ul style="list-style-type: none">• Nivel de ejecución de las actuaciones prioritarias señaladas en la Estrategia en base a cada uno de los aspectos.• Conflicto con otros medios de transporte -en particular, vehículo privado- en la distribución de la sección y las intersecciones.• Incorporación de nuevos ejes o caracterización singular de los ya propuestos, fundamentada en otros criterios o derivada de otros planes.
Objetivo 2: Completar propuesta de trazado de la Red Peatonal en el conjunto del término municipal, concretando los criterios preferentes para su desarrollo.
Discusión 2: <ul style="list-style-type: none">• Establecer el carácter de las redes temáticas del Plan MAD-RE -Ambientales, de Movilidad, Identitarios y de Proximidad- como base para una propuesta de red integrada.• Complementar las anteriores con el esquema de red propuesto por el Plan de Bulevares y su voluntad de integrar las funciones de desplazamiento con el uso social más variado.• Identificar posibles puntos de conexión a través de la M-30 con la red interior.

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTAS	OBSERVACIONES / PRIORIZACIÓN
Planificación y desarrollo de los planes	<p>Es necesario que exista una mayor coordinación a nivel técnico y político entre departamentos.</p> <p>Plan A como base el PMUS, compromisos ambientales.</p> <p>Desarrollar los planes: prioridad política.</p> <p>Tener índices de seguimiento del plan o programa.</p> <p>Necesidad de programas respaldados por un presupuesto.</p> <p>Participación Foros Locales: Recoger diagnósticos de las mesas de movilidad de los Foros Locales de los distritos.</p>	
Circulación de los peatones	<p>Penalización del peatón en los cruces en beneficio de los vehículos.</p> <p>Dificultad general movilidad reducida, en concreto de las áreas peatonales.</p> <p>Señalización para el peatón escasa, confusa y contradictoria, sobre todo en la periferia.</p>	
Trazado de itinerarios peatonales	<p>Que los itinerarios sean accesibles y habitables.</p> <p>Que sea una red atractiva.</p> <p>Priorización: movilidad cotidiana diaria.</p> <p>Descentralización ["grano fino", distrital].</p> <p>Ejes cívicos de movilidad que unan puntos importantes del distrito: de comunicación, culturales, identitarios, salud...</p> <p>Limitación de tráfico de vehículos en zonas históricas por falta de espacio en aceras y por revitalizarlas.</p>	
Accesibilidad universal	<p>Señalización accesible.</p> <p>Pavimento sin relieve y firme (no resbaladizo).</p> <p>Aceras anchas y sin obstáculos.</p>	

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTAS	OBSERVACIONES / PRIORIZACIÓN
Aceras: anchura y entorno	<p>Cumplir la disciplina viaria relativa a la ocupación de las aceras por vehículos aparcados y terrazas.</p> <p>Las aceras deben ser permeables.</p> <p>Señalización peatonal vecinal.</p> <p>Tener en cuenta la orografía a la hora de diseñar rutas.</p>	
Pasarelas de acceso (periferia - centro)	<p>Barrera M30: Hace falta actuar en entornos accesos a pasarelas peatonales</p> <p>Unión entre uno y otro lado de la M40 con vías peatonales/ciclistas exclusivas</p> <p>Nuevas pasarelas que optimicen y pendiente y trazado. Ej. Costa Rica.</p>	

CONCLUSIONES DE LA DISCUSIÓN 1

Con carácter general, se considera que **la planificación de las redes** ya está suficientemente elaborada en la zona central de la ciudad y que es adecuado concretarla en el resto en base a los documentos parciales ya elaborados.

Se enfatiza la necesidad de ir desarrollando las actuaciones previstas en los planes de acuerdo a varios objetivos y criterios: (1) participación mayor de la ciudadanía, a través de los órganos instituidos, como los Foros Locales, (2) aumentar la coordinación interdepartamental, posibilidad de informes de supervisión en los ejes contenidos en la red, (3) programación realista de las actuaciones en relación a los presupuestos reales, y (4) generar unos índices de seguimiento para garantizar su cumplimiento.

Los **trazado y formalización de las redes**, en las zonas donde no está todavía definida la red, deben priorizar la movilidad cotidiana diaria y configurar una malla densa, que atienda a los numerosos lugares que atraen desplazamiento. Estos desplazamientos más habituales deben integrarse en una red de "ejes cívicos" que unan los puntos relevantes del distrito. Se señala, además, que los peatones están relegados especialmente en las intersecciones con los vehículos a motor, y la importancia de evitar que se produzca la ocupación indiscriminada de las aceras por vehículos y establecimientos comerciales.

Respecto a los **cruces sobre las grandes infraestructuras** de transporte, se considera conveniente intervenir en el entorno para facilitar el acceso a las ya existentes junto a la M-30 y plantear algunas nuevas para la M-40 que sean exclusivamente peatonales y ciclistas, siempre con adecuación de las pendientes.

Amplio consenso en la necesidad de incidir en la **accesibilidad universal** de las redes peatonales (especialmente para personas con movilidad reducida) identificando la señalización como uno de los temas clave, además de la configuración física de la superficie de los recorridos.

TEMA DE DISCUSIÓN 2:

Necesidades de grupos de usuarios ciclistas / La Red Básica Ciclista

ENUNCIADO Y PREGUNTAS DE PREGUNTAS PARA DINAMIZAR:

Necesidades de grupos de usuarios ciclistas / La Red Básica Ciclista

Objetivo 1:

Identificación de los grupos de usuarios y diagnóstico de sus necesidades y políticas específicas para aumentar y mejorar su uso de la bicicleta

Discusión 1:

- Identificación los grupos operativos de usuarios -niños/escolares y personas mayores, mujeres, trabajadores, estudiantes / universitarios- y establecimientos de los criterios para definirlos
- Discusión de políticas y medidas para promocionar el uso de la bici entre para grupos clave.

Objetivo 2:

Validar sistema dual y priorizar o definir criterios de priorización para itinerarios de la Red Básica pendientes de acondicionar. Identificar mecanismos para la coordinación institucional y eficacia en la puesta en marcha de medidas. PMSyEP de la ciudad de Madrid Jornada de participación.

Discusión 2:

- ¿Qué elementos de la red Básica 20125 sin ejecutar son los más relevantes y urgentes? ¿Qué modalidades de infraestructura son las más adecuadas para estos itinerarios prioritarios?
- ¿Qué papel debe tener la Oficina de la Bicicleta? ¿Por qué no Oficina del Peatón y la Bicicleta? Identifique funciones, medios necesarios, estructura y figura adecuadas.

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTAS	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
Necesidad de incorporar a más personas/colectivos en el uso cotidiano de la bicicleta	<p>Diseño universal y no capacitista: equidad ciclista.</p> <p>Formación en educación vial ciclista</p> <p>Incentivos para distintos colectivos</p> <p>Accesibilidad cognitiva: fácil comprensión de los itinerarios.</p> <p>Apostar por la intermodalidad: Bici privada + transporte público</p> <p>Caminos escolares y bici-bus</p> <p>Tener en cuenta otros tipos de movilidad ciclista [personas con discapacidad]: anchura de carriles para bicicletas adaptadas y velocidades</p>	
Caminos escolares en bici	<p>Áreas 30 en colegios.</p> <p>Bicibús.</p> <p>Grupo especial con carros de niños.</p> <p>Red básica de carriles bici reservados con especial incidencia en entornos de colegios y acceso a campus.</p> <p>Reducción del tráfico en entornos vulnerables.</p>	
Ciclo-carril	<p>La reciente ordenanza de movilidad marca 30km/h máximo en calles de un único carril, por lo que ya no tiene sentido el ciclo carril.</p>	
Aparcamiento de bicicletas	<p>Fomento en espacio público: según normativa.</p> <p>Aparcamiento en propiedades privadas.</p> <p>Ayuntamiento como mediador junto a las comunidades de propietarios.</p> <p>Informes vinculantes de los proyectos de urbanización.</p> <p>Normalización de Bici-hangares.</p> <p>Aparca bicis de pocas plazas, pero más frecuentes y en calzada.</p> <p>Agilizar instalación.</p>	

VALORACIÓN / ELEMENTOS DE ANÁLISIS	PROPUESTAS	OBSERVACIONES/ PRIORIZACIÓN
Red dual	<p>El ayuntamiento no tiene capacidad para una red mallada segregada ni a corto ni a medio plazo. Se deben priorizar los tramos “negros”, de mayor dificultad y las conexiones.</p> <p>La nueva normativa no obliga a circular por el carril bici. No es imprescindible el sistema dual.</p> <p>Dual sí, pero no en itinerarios: Dos alternativas posibles más o menos seguras.</p> <p>De acuerdo con la red dual, pero no dar más peso a los carriles reservados que el que actualmente se está dando.</p> <p>De acuerdo con red dual, pero con mayor presencia de vías segregadas</p> <p>Sólo en secciones de calle muy ancha.</p> <p>Consultar antes con los vecinos o usuarios para valorar su opinión a través de los foros locales.</p> <p>Abandonar concepto de red porque ya existe y son las calles. Y trabajar en las zonas puntuales donde hay problemas: islas, control de velocidad.</p> <p>Paseo de la Castellana y Arco Este (Arturo Soria) como ejes prioritarios.</p> <p>Priorizar ejes con propuestas en presupuestos participativos</p>	
Oficina bicicleta	<p>Necesidad de una oficina real. Posible labor de coordinación de las políticas de movilidad.</p> <p>Posibles contenidos: Bici + peatones / Peatones + patinetes</p> <p>Reforzar la oficina de la bici [competencias, relación con activismo ciclista y equipo técnico]. Presencial y virtual.</p>	

CONCLUSIONES DE LA DISCUSIÓN 2

Se mantiene la necesidad de seguir debatiendo para perfilar las ventajas e inconvenientes de cada **tipo de red** ya que no se ha podido llegar a un acuerdo sobre la red dual, con múltiples y diversas opiniones respecto al tema. Por una parte, se indica la preferencia por su implantación en calles de gran sección y, en cualquier caso, intentando asegurar la existencia de itinerarios seguros. Por otra parte, se considera que la red ciclista son todas las calles, en especial con la nueva regulación de la movilidad, que según valora algún participante reduce la funcionalidad del ciclocarril.

También hay un acuerdo generalizado en que, con el grado de planificación existente y la dificultad para formalizar una red mallada completa a corto plazo, lo prioritario es intervenir en los **puntos más conflictivos** y en los puntos de conexión entre distritos por medio de un programa de inversiones realista, y la incorporación de informes vinculantes en los proyectos de urbanización.

Se proponen medidas para **augmentar y diversificar el uso** cotidiano de la bicicleta y alcanzar la equidad ciclista: desde la elaboración de planes de formación en seguridad vial y aptitudes ciclistas, a la mejora de la señalización de los carriles o la apuesta clara por la intermodalidad.

Otros aspectos con un amplio consenso son la conveniencia del establecimiento de itinerarios seguros en los **entornos escolares** (áreas de prioridad peatonal (zona 30 o calle residencial, red de carriles orientados a los colegios; reducción intensidad tráfico) y la mejora integral de la infraestructura de **aparcamientos de bicicletas** en la ciudad (fomento en espacio público y propiedades privadas, con el ayuntamiento como mediador junto a las comunidades de propietarios; más distribuidos y con menos plazas cada uno de ellos).

Finalmente, hay acuerdo sobre importancia de la existencia de una **oficina de la bicicleta** que coordine las políticas de movilidad (tanto internas de la administración como en relación con las entidades sociales) pero no hay consenso sobre su posible contenido y la inclusión de otros usuarios (peatones y VMP)