



Escrito de alegaciones al Proyecto Inicial de Modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid

1. Artículo 177.1.h

Texto del proyecto

h) Por la calzada de las calles en que la velocidad máxima de circulación en todos sus carriles sea de treinta kilómetros por hora.

Texto propuesto

h) Por la calzada **en los carriles** en la que la velocidad máxima de circulación sea de **hasta** treinta kilómetros por hora, así como en intersecciones o glorietas que permitan dar continuidad al itinerario por vías autorizadas.

Excepcionalmente, se permitirá el uso del resto de carriles para facilitar el itinerario a realizar o debido a otras circunstancias en las condiciones del tráfico, señalizando los cambios de carril de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Circulación.

Nota: Este texto supone la eliminación de los apartados 177.3.b), 177.3.c), 177.1.f) y 177.1.g)

Justificación

Con el fin de destinar un espacio de circulación en la ciudad para los VMP que no suponga un menoscabo a la movilidad peatonal, proponemos que se permita la circulación de los mismos por todos los carriles limitados a 30 km/h que deberán establecerse junto con la señalización de carril multimodal en todas aquellas calles que tengan un límite de velocidad superior para así permitir todos los desplazamientos por la ciudad.

Además, es imprescindible que excepcionalmente se permita el uso del resto de carriles para realizar con seguridad los giros a la izquierda o rebasar vehículos detenidos sobre el carril multimodal. Esto es algo que ya se contempla para las bicicletas en el artículo 167.5 por la misma razón.

El texto propuesto engloba también las calles de plataforma única y zonas 30, de modo que se propone la eliminación de los apartados f) y g) del artículo 177.1 por ser redundantes.

2. Artículo 177.1.i

Texto del proyecto

i) En los parques públicos podrán circular exclusivamente por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas. En caso de tratarse de sendas compartidas con el peatón se limitará la velocidad de circulación a cinco kilómetros por hora, respetando en todo momento la prioridad del peatón. En ningún caso podrán circular sobre zonas ajardinadas.



Texto propuesto

i) En los parques, jardines y zonas forestales de uso público podrán circular exclusivamente por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas, sin exceder los veinte kilómetros por hora y respetando en todo momento la prioridad peatonal. En el caso de tratarse de sendas compartidas con el peatón se limitará su velocidad de circulación a cinco kilómetros por hora en los días u horarios con mayor intensidad de tránsito peatonal.

Justificación

Unificar la regulación con las bicicletas al establecer una redacción similar a la existente en el artículo 169.2 y englobando el artículo 169.3 relativo a zonas forestales. Dado que estos itinerarios tienen la consideración de senda ciclable, se deben establecer las mismas normas que en el artículo 177.1.d). También permite eliminar el apartado 177.3.g) al estar incluido en este punto.

3. Artículo 177.3.d

Texto del proyecto

d) carriles bus, reservados al transporte colectivo regular de viajeros de uso general

Texto propuesto

d) carriles bus, reservados al transporte colectivo regular de viajeros de uso general, excepto cuando la señalización permita la circulación de bicicletas.

Justificación

Aplicar a los VMP el artículo 167.7 relativo al uso del carril bus por parte de las bicicletas para evitar interrumpir aquellos itinerarios ciclistas que discurren por ellos, como en la Calle Sagasta.

4. Artículo 177.3.e

Texto del proyecto

e) Túneles

Texto propuesto

e) Túneles, excepto cuando exista una vía ciclista o un carril multimodal.

Justificación

Habilitar el paso de VMP en los túneles de vías ciclistas como los del Anillo Verde Ciclista. Así mismo, se contempla dejar abierta la posibilidad de autorizar algunos túneles de forma excepcional mediante la señalización de vía ciclista o carril multimodal.

Esta autorización debe contemplarse en el túnel bajo la Plaza Mayor, dado que la movilidad en la zona resulta imposible sin dicho túnel, al haber cambiado de sentido la calle Esparteros y ser el túnel el itinerario alternativo.



5. Artículo 177.2.a

Texto del proyecto

(añadir nuevo epígrafe tras el apartado a)

Texto propuesto

Se permite la circulación en paralelo dentro del mismo carril de circulación junto con otro VMP o bicicleta, salvo cuando suponga un riesgo para otros usuarios de la vía por su anchura o estructura.

Justificación

Autorizar la circulación en paralelo en las mismas condiciones que se aplican a las bicicletas en el artículo 167.3, de forma que sea indistinto que la realicen dos bicicletas, dos VMP o una bicicleta y un VMP.

6. Artículo 177.2.a

Texto del proyecto

(añadir nuevo epígrafe tras el apartado a)

Texto propuesto

Quienes conduciendo vehículos motorizados quieran adelantar a un VMP deberán extremar las precauciones, cambiando de carril de circulación y dejando un espacio lateral suficiente que garantice la seguridad entre el VMP y el vehículo motorizado que pretenda adelantar.

Cuando un vehículo motorizado circule detrás de un VMP, mantendrá una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que nunca deberá ser inferior a cinco metros. Esta distancia aumentará en proporción a la velocidad con que el vehículo motorizado circule por la vía.

Justificación

Hacer extensibles a los VMP las normas de adelantamiento a bicicletas del artículo 167.7, dado que son vehículos igualmente vulnerables que requieren de las mismas medidas de protección a la hora de ser adelantados por vehículos motorizados.

7. Artículo 177.2.a

Texto del proyecto

(añadir nuevo epígrafe tras el apartado a)

Texto propuesto

En la circulación en rotonda la persona usuaria tomará la parte de la misma que necesite para hacerse ver y ser predecible. Ante la presencia de un VMP el resto de vehículos reducirán la velocidad y evitarán cortar su trayectoria.



Justificación

Hacer extensibles a los VMP las normas de circulación en rotondas para bicicletas del artículo 167.8 a los VMP, dado que son vehículos igualmente vulnerables que requieren de las mismas medidas de protección a la hora de circular por las rotondas y hacerse visibles.

8. Artículo 177.2.a

Texto del proyecto

(añadir nuevo epígrafe tras el apartado a)

Texto propuesto

Los VMP podrán hacer uso de las líneas de detención adelantada para vehículos de dos ruedas a las que se refiere el artículo 165. En este sentido, y al objeto de permitir un posicionamiento más seguro de los VMP en la calzada durante la detención semafórica, éstos podrán rebasar a los vehículos detenidos en la calzada siempre y cuando exista espacio suficiente para avanzar entre ellos de forma segura, hasta colocarse en una posición más adelantada, o alcanzar las líneas de detención adelantadas e implantadas a tal efecto.

Justificación

Hacer extensibles a los VMP el uso de las líneas de detención adelantadas (avanzabicis) de acuerdo con el artículo 171.3 con el fin de mejorar la visibilidad de los mismos durante la detención semafórica.

9. Artículo 177.2.c

Texto del proyecto

(añadir nuevo epígrafe tras el apartado c)

Texto propuesto

En las ciclocalles, zonas residenciales y zonas 30, la persona usuaria de VMP adecuará su velocidad y trayectoria para no interferir ni poner en riesgo a los peatones, mantendrá una distancia que como mínimo será de un metro con los peatones y con las fachadas y deberá descender de su vehículo y circular andando cuando las condiciones de ocupación y movimientos peatonales no le permitan respetar esta distancia de seguridad.

Justificación

Hacer extensibles a los VMP las normas de protección al peatón en las calzadas donde cohabitan VMP, bicicletas y peatones existentes en el artículo 169.1 para las bicicletas.



10. Artículo 177.2.c

Texto del proyecto

(añadir nuevo epígrafe tras el apartado c)

Texto propuesto

Los VMP tienen acceso libre a las ZBEDEP.

Justificación

Hacer extensible a los VMP la habilitación de acceso a las ZBEDEP del artículo 171.2.

11. Artículo 177.2.c

Texto del proyecto

(añadir nuevo epígrafe tras el apartado c)

Texto propuesto

Salvo indicación expresa, toda la señalización relativa a las bicicletas se hará extensiva a los VMP. Del mismo modo, las indicaciones de los semáforos para bicicletas serán de cumplimiento obligatorio para los VMP.

Justificación

Extender de forma automática las señales complementarias con el texto “excepto bicis” o “solo bicis” a los VMP. Igualmente serían de aplicación la señales R-114, R-407a, R-505, S-35, S-64 o S-880. Además, dado que en los carriles bici se utilizan semáforos para bicicletas, es necesario extender las indicaciones de estos a los VMP.

12 Artículo 177.1.d

Texto del proyecto

d) sendas bici

Texto propuesto

d) sendas ciclables.

Justificación

Utilizar la nomenclatura del Anexo VI, dado que el término “senda-bici” es incorrecto.



13. Artículo 177.2

Texto del proyecto

(añadir nuevo apartado entre los apartados 2 y 3)

Texto propuesto

3. La circulación de estos vehículos por las vías ciclistas se hará bajo las siguientes normas:

- a) La circulación por el carril bici da prioridad de paso a los VMP con respecto a los vehículos de motor, incluyendo cuando los vehículos de motor realicen, en las calzadas, maniobras de giro a derecha e izquierda y corten el sentido de la marcha de la persona usuaria de VMP.
- b) En las calles en las que exista una coexistencia entre VMP, bicicletas y peatones (ciclocalles) se permitirá con carácter general la circulación de VMP en ambos sentidos de circulación.

Justificación

Hacer extensibles a los VMP la prioridad de circulación de las bicicletas en los pasos de ciclistas de acuerdo con el artículo 170.1. También se incluye la habilitación para circular en doble sentido del artículo 170.3. Este apartado también podría contener lo establecido para aceras bici y sendas ciclables del artículo 177.1.

14. Artículo 17.2.c

Texto del proyecto

(añadir nuevos epígrafes tras el apartado c)

Texto propuesto

- c2) De treinta kilómetros por hora en las vías urbanas que dispongan de pasos de cebra sin semaforizar.
- c3) De treinta kilómetros por hora en las calzadas laterales de las avenidas con calzada central independiente.
- c4) De treinta kilómetros por hora en los carriles que se hallen contiguos a las aceras o zonas peatonales.

Justificación

Avanzar el calmado del tráfico en vías donde las altas velocidades no pueden mantenerse con seguridad por existir pasos de cebra sin semaforizar (calles como Juan Bravo).

Así mismo, reducir la velocidad en los carriles más próximos a las aceras para reducir los fallecimientos por atropellos. Especialmente, en las vías laterales de avenidas con calzada central (Castellana, Fuerzas Armadas, Ensanche de Vallecas, etc.). La fluidez del tráfico queda garantizada al mantenerse la velocidad de 50 km/h en las calzadas o carriles centrales.



15. Artículo 22.3.d

Texto del proyecto

Limitaciones de velocidad en toda la ZBEDEP o en aquellas partes de la misma que se delimiten.

Texto propuesto

Se establece la limitación máxima de 30 km/h sin perjuicio de velocidades menores de acuerdo al carácter de la vía.

Justificación

Para promover la movilidad en VMP y la protección de los más vulnerables en la ZBEDEP, es básico asegurar que la velocidad de los motorizados sea la menor de las posibles.

16. Artículo 25.5

Texto del proyecto

(añadir nuevo elemento)

Texto propuesto

i) las bicicletas, otros ciclos y los VMP

Justificación

Carece de sentido excluir a las bicicletas y los VMP en episodios de congestión o alta contaminación cuando en ningún caso son los causantes y son los que ayudan a reducir dichos episodios.

17. Artículo 48

Texto del proyecto

Con carácter excepcional podrán anclar su vehículo 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.

Texto propuesto

Aquellos vehículos que no sean de uso compartido, cuando no sea posible el estacionamiento en los espacios indicados anteriormente, podrán anclarse 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.



Justificación

Los vehículos de uso particular requieren de elementos para poder atarse con seguridad de forma cómoda, rápida y flexible. Dado que el usuario ha realizado una inversión económica en el mismo, su principal interés está en que no resulte dañado por el paso de peatones o vehículos, lo que de por sí es un incentivo muy fuerte para que no afecte al tránsito peatonal.

18. Artículo 173.1

Texto en vigor

El Ayuntamiento creará un registro municipal de bicicletas y regulará su régimen de funcionamiento

Texto propuesto

El Ayuntamiento creará un registro municipal de bicicletas y VMP y regulará su régimen de funcionamiento

Justificación

Extensión del registro municipal de bicicletas para su uso por VMP.

19. Artículo 175.3

Texto del proyecto

(añadir nuevo apartado 3)

Texto propuesto

Los VMP que por construcción no superen los quince kilómetros por hora así como los de mayor velocidad pero que circulen apagados e impulsados exclusivamente mediante la fuerza muscular del usuario tendrán la consideración de patinetes sin motor y se regirán por lo establecido en la presente ordenanza en el artículo 180.

Justificación

Aplicar un tratamiento diferencial a los VMP de baja velocidad como los hoverboards. También se tiene en consideración que algunos VMP cuando no pueden hacer uso del motor eléctrico, por ejemplo, al agotarse su batería, se pueden utilizar como patinetes sin motor y carece de sentido aplicar las mismas normas que cuando funcionan con tracción mecánica. En ambos casos, su circulación debe regularse en idénticas condiciones a los patines y monopatines.



20. Artículo 176.1

Texto del proyecto

La edad mínima permitida para circular con un VMP por las vías y espacios públicos es de quince años. En caso de transportar personas en un dispositivo homologado, quienes conduzcan deben ser mayores de edad.

Texto propuesto

La edad mínima permitida para circular con un VMP por las vías y espacios públicos es de quince años, **salvo cuando circulen con sus progenitores quienes se harán responsables en todo momento del estricto cumplimiento de las normas de circulación.** En caso de transportar personas en un dispositivo homologado, quienes conduzcan deben ser mayores de edad.

Justificación

Es importante dar cabida a la educación vial dentro del ámbito familiar para garantizar que los menores cumplan con las normas de circulación cuando sean mayores. Para lograr este objetivo, es indispensable dar cabida al uso de VMP por menores de quince años siempre que lo hagan acompañados por sus progenitores.

21. Anexo VI

Texto del proyecto

Ciclocalle: Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor, 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.

Texto propuesto

Ciclocalle: Es una calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas **y VMP** en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor, 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 **y los VMP.**

Justificación

Actualizar las definiciones a las habilitaciones existentes para VMP. También deberá modificarse el artículo 170.3 dado que la coexistencia es entre VMP, bicicletas y peatones.



ANEXO

El artículo 177 tras incorporar todas las alegaciones quedaría de la siguiente forma:

Artículo 177. Circulación de Vehículos de Movilidad Personal.

1. Los VMP podrán circular exclusivamente por:

- a) Por la calzada en los carriles en la que la velocidad máxima de circulación sea de hasta treinta kilómetros por hora, así como en intersecciones o glorietas que permitan dar continuidad al itinerario por vías autorizadas.

Excepcionalmente, se permitirá el uso del resto de carriles para facilitar el itinerario a realizar o debido a otras circunstancias en las condiciones del tráfico, señalizando los cambios de carril de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Circulación.

- b) Ciclocalles.
- c) Carriles bici, aceras bici y pistas bici
- d) Sendas ciclables, no pudiendo exceder de los veinte kilómetros por hora, debiendo respetar la prioridad de paso de los peatones en los cruces señalizados y extremando la precaución ante una posible irrupción de peatones y, muy especialmente, de menores, de personas mayores y de personas con discapacidad. Los fines de semana y días festivos, así como el resto de días durante los horarios con mayor intensidad de tránsito peatonal los VMP deberán limitar su velocidad máxima a cinco kilómetros por hora.
- e) En los parques, jardines y zonas forestales de uso público podrán circular exclusivamente por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas, sin exceder los veinte kilómetros por hora y respetando en todo momento la prioridad peatonal. En el caso de tratarse de sendas compartidas con el peatón se limitará su velocidad de circulación a cinco kilómetros por hora en los días u horarios con mayor intensidad de tránsito peatonal.

2. La circulación de estos vehículos por la calzada exige el cumplimiento de las siguientes normas:

- a) Se realizará por la parte central del carril.
- b) Se permite la circulación en paralelo dentro del mismo carril de circulación junto con otro VMP o bicicleta, salvo cuando suponga un riesgo para otros usuarios de la vía por su anchura o estructura.
- c) Quienes conduciendo vehículos motorizados quieran adelantar a un VMP deberán extremar las precauciones, cambiando de carril de circulación y dejando un espacio lateral suficiente que garantice la seguridad entre el VMP y el vehículo motorizado que pretenda adelantar.

Cuando un vehículo motorizado circule detrás de un VMP, mantendrá una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que nunca deberá ser inferior



- a cinco metros. Esta distancia aumentará en proporción a la velocidad con que el vehículo motorizado circule por la vía.
- d) En la circulación en rotonda la persona usuaria tomará la parte de la misma que necesite para hacerse ver y ser predecible. Ante la presencia de un VMP el resto de vehículos reducirán la velocidad y evitarán cortar su trayectoria.
 - e) Los VMP podrán hacer uso de las líneas de detención adelantada para vehículos de dos ruedas a las que se refiere el artículo 165. En este sentido, y al objeto de permitir un posicionamiento más seguro de los VMP en la calzada durante la detención semafórica, éstos podrán rebasar a los vehículos detenidos en la calzada siempre y cuando exista espacio suficiente para avanzar entre ellos de forma segura, hasta colocarse en una posición más adelantada, o alcanzar las líneas de detención adelantadas e implantadas a tal efecto.
 - f) Se recomienda circular protegiendo en todo momento la cabeza mediante el uso de casco homologado o certificado.
 - g) La persona usuaria deberá mantenerse erguida y en pie sobre el vehículo de movilidad personal, pudiendo circular exclusivamente sentada en aquellos VMP que dispongan de un sistema de autoequilibrado que permita conducir el vehículo en una posición que la haga visible por el resto de usuarios de la vía.
 - h) En las ciclocalles, zonas residenciales y zonas 30, la persona usuaria de VMP adecuará su velocidad y trayectoria para no interferir ni poner en riesgo a los peatones, mantendrá una distancia que como mínimo será de un metro con los peatones y con las fachadas y deberá descender de su vehículo y circular andando cuando las condiciones de ocupación y movimientos peatonales no le permitan respetar esta distancia de seguridad.
 - i) Los VMP tienen acceso libre a las ZBEDEP.
 - j) Salvo indicación expresa, toda la señalización relativa a las bicicletas se hará extensiva a los VMP. Del mismo modo, las indicaciones de los semáforos para bicicletas serán de cumplimiento obligatorio para los VMP.

3. La circulación de estos vehículos por las vías ciclistas se hará bajo las siguientes normas:

- a) La circulación por el carril bici da prioridad de paso a los VMP con respecto a los vehículos de motor, incluyendo cuando los vehículos de motor realicen, en las calzadas, maniobras de giro a derecha e izquierda y corten el sentido de la marcha de la persona usuaria de VMP.
- b) En las calles en las que exista una coexistencia entre VMP, bicicletas y peatones (ciclocalles) se permitirá con carácter general la circulación de VMP en ambos sentidos de circulación.
- c) En las aceras bici no podrán circular una velocidad no superior a los diez kilómetros por hora, debiendo respetar la prioridad de paso de los peatones en los cruces señalizados y extremando la precaución ante una posible irrupción de peatones y, muy especialmente, de menores, de personas mayores y de personas con discapacidad.
- d) En las pistas bici, no podrán exceder de los veinte kilómetros por hora.



4. Se prohíbe la circulación de VMP por:

- a) aceras, zonas peatonales y demás espacios reservados con carácter exclusivo para el tránsito, estancia y esparcimiento de los peatones;
- b) carriles bus, reservados al transporte colectivo regular de viajeros de uso general, excepto cuando la señalización permita la circulación de bicicletas;
- c) túneles, excepto cuando exista una vía ciclista o un carril multimodal;
- d) la vía M-30 y sus accesos;