

PROPOSICIÓN QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL DE AHORA GETAFE AL AYUNTAMIENTO PLENO RELATIVO A LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS PARA LA PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA SIN COSTES PRESUPUESTARIOS ADICIONALES

El PMUS de Getafe recomienda la coexistencia entre bicis y coches en las vías donde el porcentaje de vehículos pesados es bajo y la velocidad real de los vehículos no supere los 30km/h. Recomienda así mismo la instalación de medidas de calmado para lograr que la velocidad no supere los 30 km/h. En la actualidad la mayoría de las calles de la ciudad ya disponen de medidas de calmado, en general pasos alomados limitados a 20 km/h.

También recomienda la coexistencia para las vías con una intensidad menor a 10.000 vehículos diarios, condición que solo incumplen las rotondas que sirven de acceso a la A42 y la M-406. Sin tener en cuenta ni el proceso de calmado de estas calles ni las recomendaciones del PMUS se han ido construyendo de un modo desordenado carriles bici, sobre todo aceras bici, en toda la ciudad. A las distintas obras a cargo de los presupuestos municipales, subvenciones autonómicas, estatales y europeas habría que agregar los kilómetros que se han construido posteriormente en las recientes urbanizaciones como parte de la decoración de la acera. En la actualidad no hay un plano oficial de las vías ciclistas de la ciudad ni de calles calmadas.

Más allá de la falta de planificación, la diversidad de criterios en su diseño o su pésima ejecución, las aceras bici de Getafe no han servido para aumentar el uso de la bicicleta. Sin embargo, sí han provocado que la bicicleta suba de la calzada a la acera generando conflictos con los peatones y riesgos tanto para los peatones como para los propios ciclistas. Además la presencia de aceras bici en tantas calles genera el rechazo por parte de los conductores de coches a compartir la calzada con las bicis incluso en las calles más tranquilas.

La modificación de la ordenanza de movilidad dejó claro que estas aceras bici no son obligatorias pero lamentablemente no se ha hecho ninguna difusión de la misma. Madrid, que tiene una ordenanza de movilidad similar a la nuestra, no consiguió una difusión suficiente de la misma hasta que no señaló un número significativo de calles como ciclocarriles 30. A día de hoy el derecho de la bicicleta a ir por la calzada usando el centro del carril se cuestiona menos en Madrid que en Getafe a pesar de que aquí tenemos menos tráfico y es más calmado debido a los pasos de peatones alomados.

El Plan Estratégico de Sostenibilidad 2020 de Getafe reconoce los ciclocarriles 30 como un medio eficaz para reducir las emisiones de los vehículos motorizados. Sin una partida presupuestaria específica, debido a su bajo coste,

se introdujeron tímidamente en el primer anillo de calles ya calmadas que rodean la zona peatonal o de prioridad residencial del centro de Getafe.

Estas calles son de un solo carril, por lo que en rigor estamos hablando de cicocalles 30. Las calles elegidas son estrechas, cortas, ya disponían de medidas de calmado y tienen aceras muy estrechas donde lo que era cuestionado, en el citado PMUS por ejemplo, era precisamente la presencia del coche. Lo menos que se puede decir es que se fue muy poco ambicioso en la señalización de ciclocarriles 30. Por otra parte, se usó un pictograma erróneo ya que carece de las flechas de prioridad.

Si se señalizan de un modo generalizado, especialmente allí donde la presencia de la bici en la calzada es cuestionada, los ciclocarriles 30 son un medio eficaz para transmitir a todos los usuarios de la vía que el espacio de la bici es la calzada. La existencia de un carril o acera bici provoca este cuestionamiento; la velocidad de los vehículos inducida por el ancho de la calle o la ausencia de medias de calmado también lo provoca.

Los ciclocarriles 30 también sirven como fase intermedia para avanzar gradualmente hacia la ciudad 30 que se propone como ciudad moderna desde casi todos los ámbitos especializados incluida la DGT. En el caso de Getafe, como ya se ha dicho, muchas calles disponen de pasos de peatones alomados que tienen un límite de velocidad a 20 km/h por lo que intentar alcanzar los 50 km/h entre estos supone una conducción tremendamente ineficiente tanto en términos de consumo como de emisión de gases contaminantes.

Otro de los problemas que limitan el uso generalizado de la bicicleta como medio de transporte es la falta de lugares para poder aparcar la bicicleta. A falta de lugares específicos los usuarios se ven obligados a usar el mobiliario urbano. Práctica permitida, gracias a la modificación de la ordenanza municipal de tráfico y circulación del municipio de Getafe aprobada el día 12 de junio de 2012 que dice “En el supuesto de que en un radio aproximado de 75 metros no sea posible estacionar una bicicleta en un espacio específicamente reservado, las bicicletas podrán ser amarradas a elementos del mobiliario urbano, no se vea alterada su función ni se entorpezca el tránsito peatonal ni la circulación de vehículos.”

El 14 de julio se aprobó inicialmente por unanimidad “Plan de Accesibilidad de la ciudad de Getafe” para dar cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social establece en su artículo 7 sobre Derecho a la igualdad (Título I de Derechos y obligaciones): “Para hacer efectivo este derecho a la igualdad, las administraciones públicas promoverán las medidas necesarias para que el

ejercicio en igualdad de condiciones de los derechos de las personas con discapacidad sea real y efectivo en todos los ámbitos de la vida”.

Con menos apoyo, también se aprobó la inversión de 1,5 millones de euros en la “Remodelación urbana de aceras en las diferentes calles de Getafe mejoras en la accesibilidad y el firme”.

A finales de año se comenzaron obras de remodelación de aceras en algunas calles que, sin conocer el proyecto, parece responden a esta necesidad.

Sin embargo se están eliminando las horquillas que resolvían la falta generalizada de aparcabicis en dichas calles. En el mejor de los casos se están sustituyendo por bolardos que no sirven para tal fin. En el peor de los casos no se han puesto los bolardos y se están utilizando las aceras como aparcamiento.

Por otra parte para la instalación de farolas led, ante la ausencia de un espacio peatonal suficiente, se están creando unas mesetas en la banda de aparcamiento que bien se podrían usar para la instalación de aparcabicis.

Poco antes del día de Reyes el Ayuntamiento de Getafe anunciaba desde su Web la licitación de “1,5 millones de euros en el ambicioso Plan de Acerado que propiciará la renovación del firme y las aceras en todos los barrios”. El propio concejal apuntaba que “Se trata de uno de los proyectos más importantes que se van a realizar en 2018 ya que mejorará, de forma notable, la accesibilidad y movilidad de los vecinos y vecinas de Getafe” y “gracias a la buena gestión que ha realizado el Ayuntamiento en 2016”. A los pocos días nos enteramos por el BOCM que dicho plan había sido paralizado debido a la mala gestión municipal. Concretamente apunta a “errores en el proyecto y en el pliego de condiciones”. Entendemos que dichos pliegos están en disposición de ser modificados

Por todo lo anteriormente expuesto, se propone al Pleno del Ayuntamiento de Getafe la adopción de los siguientes **ACUERDOS**:

PRIMERO: Instar al Gobierno Municipal de Getafe a que señalice con el pictograma de ciclocarril 30 (Sharrow) las calles en las que se realicen obras de mantenimiento.

SEGUNDO: Instar al Gobierno Municipal de Getafe a instalar aparcabicis en los diferentes planes de acerado.

TERCERO: Instar al Gobierno Municipal de Getafe a usar horquillas en lugar de bolardos en los diferentes planes de acerado que no incluyan la instalación de aparcabicis.

CUARTO: Instar al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que señalice como ciclocarril 30 el carril de la derecha en las travesías de su titularidad.

En Getafe, a 10 de abril de 2018

**Fdo: Marta Esteban Viñas
Coportavoz del Grupo Municipal Ahora Getafe**