

A/A

Raquel Alcázar Ballesteros

Concejal de Cultura, Convivencia, Seguridad Ciudadana y Accesibilidad

A/A:

Jorge Juan Rodríguez Conejo

Concejal de Delegación de Sostenibilidad, Urbanismo, Vivienda y Administración Electrónica.

RUEGO

QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL DE AHORA GETAFE RELATIVA PARA EXTENDER LA RED DE CICLOCARRILES30

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 30 km/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 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 señalizó 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. 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 ciclocalles 30. Las calles elegidas son estrechas, cortas, que ya disponían de medidas de calmado y que 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, al carecer de las flechas de prioridad lo que viene a significar es que es una vía exclusiva.

Si se señalizan de un modo generalizado y 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.

Por todo lo anteriormente expuesto, desde el Grupo Municipal de Ahora Getafe realizamos los siguientes **RUEGOS**:

PRIMERO.– Que se use el pictograma correcto de ciclocarril 30 (“sharrow”) para señalar los ciclocarriles 30.

SEGUNDO.– Que señalice como ciclocarril 30 el carril de la derecha de todas las calles donde haya un carril o acera bici.

TERCERO.– Que señalice como ciclocarril 30 el carril de la derecha de las calles de más de un carril por sentido.

CUARTO.– Que inste 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 16 de enero de 2018

Fdo: Carlos Daniel Enjuto Domínguez
Concejal del Grupo Municipal Ahora Getafe