



INFORME TÉCNICO AUDIENCIA ORDENANZA MOVILIDAD

El informe que a continuación se desarrolla, muestra los datos de participación recogidos durante la fase de Audiencia sobre el borrador de la Ordenanza de Movilidad.

El presente informe se adjunta al expediente y será publicado en la página web municipal.

DATOS PARTICIPATIVOS.-

Normativa a consulta: Ordenanza de Movilidad.

Área responsable: Movilidad.

Fecha inicio audiencia: 17 de septiembre de 2021.

Fecha cierre audiencia: 3 de octubre de 2021.

Herramientas utilizadas: Web municipal
<https://www.alcobendas.org/es/node/7881>

Datos de participación:

Se han recibido **2** aportaciones realizadas por **1** persona del Distrito Norte.



PROPUESTAS

Libro I - Circulación y aparcamiento.

Propuesta	Valoración
<p>Las calles sin separación de carril y con solo un carril por sentido deben ser transformadas en dirección única, dejando espacio para un carril dedicado (en dos sentidos) para el uso de bicis, VMP etc. En el caso de que esto no sea factible, se debería prohibir el adelantamiento de una bici (o similar) por un coche en calles de un carril por sentido (y en cualquier zona de 30 km/h), e igual en vías de 50 km/h y de dos carriles por sentido cuando un carril se encuentra bloqueado (por ejemplo en Paseo de la Chopera alta, donde siempre hay coches en doble fila).</p> <p>Aparcamiento en la vía pública: se debe introducir la prohibición de aparcar cualquier vehículo con altura superior a 1.2 m (por ejemplo) en los 5 m antes de llegar a un paso de peatones o bici, para mejorar la visibilidad tanto para conductores como para peatones. Se puede aprovechar para reconvertir estos espacios en aparcamientos para bicis, VMP y motos de cero emisiones. Aparcar en doble fila en esta zona o encima del mismo paso debe ser sancionado en lo máximo posible, ya que estos actos inciviles conllevan mucho riesgo para los peatones.</p> <p>Permisos residentes: limitados a uno por vivienda por defecto, con permisos adicionales solo bajo petición y con documentación de apoyo que sostenga la necesidad por razones de trabajo, cuidados u otros motivos similares. Además, aquellos que tengan el derecho de acceso a un estacionamiento privado (siendo del titular o de arrendamiento) no deberían tener derecho a un permiso para aparcar en la calle, salvo que se puede demostrar necesidad adicional para motivos similares.</p> <p>ZBE:</p> <p>1. Las medidas carecen de ambición, ya que no prohíben ni disuaden a la mayoría de los coches o conductores que ya acceden a la zona, ni tienen un mecanismo definido para incrementar los requisitos durante la vida de la ordenanza (por ejemplo, prohibir vehículos con el distintivo A a partir de 2025; los de B a partir de 2030....).</p> <p>2. Se debería considerar la posibilidad de convertir progresivamente todas las calles del ZBE en vías de plataforma única para fomentar todavía más el uso</p>	<p>Las calles de sentido único con un solo carril serán todas calles con velocidad 30, en las que se incluye la circulación de bicicletas y VMP , pero no se contempla la creación de carriles segregados para bicicletas con doble sentido dentro de él. La bici se incorporará a la circulación en la calzada como un vehículo más, evidentemente con sus peculiaridades.</p> <p>En la cercanía de los pasos de peatones se intentará proteger la visibilidad del mismo, creando prohibiciones de estacionamiento cerca del mismo y/o con la instalación de estacionamientos de motos o de bicis en sus proximidades.</p> <p>Los estacionamientos en doble fila cerca de pasos de peatones que dificulten la visibilidad han de ser contraladas y denunciadas, en eso hay acuerdo.</p> <p>Sobre el derecho de los residentes a tener una o más tarjetas, se mantienen los contenidos de la Ordenanza. El hecho de tener un estacionamiento privado no puede privar del otro derecho, el de tener tarjeta, ya que el titular de una vivienda puede tener en su casa varios conductores con varios vehículos.</p> <p>ZBE:</p> <p>Opinamos que las medidas que se proponen para una Zona de Bajas Emisiones son las adecuadas para dar inicio a una idea de futuro que es ya una realidad en muchas ciudades. Los requisitos de entrada, permisos y limitaciones se iran adaptando, a buen seguro que al mismo ritmo que lo hagan las ciudades de nuestro entorno, Madrid especialmente.</p> <p>La idea de convertir las ZBE en zonas más amables para el peaton está en los objetivos del Área de Movilidad.</p>



<p>de movilidad a pie, en bici o VMP, bajar la velocidad de vehículos y para disuadir a aquellos conductores que pretendan cruzar la zona entera.</p> <p>3. La ordenanza debería incluir la obligatoriedad de instalar cámaras OCR con sensores medición de gases del tubo de escape en las entradas principales a la zona, ya que el distintivo ambiental de un coche se basa en sus especificaciones cuando es nuevo, no en sus emisiones reales. En el caso de que se produzca emisiones excesivas, se debe informar al propietario de la necesidad de rectificarla, con sanciones si no se resuelve dentro de los 30 o 60 días posteriores a la notificación. Para demostrar que Alcobendas sea una ciudad con compromiso con la salud y el medioambiente, se puede estudiar la implantación de un programa similar para toda la ciudad.</p>	<p>Se instalarán cámaras de entrada y salida y elementos de control de gases y contaminación en el interior de la zona de bajas emisiones. Se estudiará también en su momento, la posibilidad de instalaciones móviles en vehículos que den medidas reales de toda la zona.</p> <p>La detección de emisiones emitidas de manera individual por cada vehículo no se descarta, siempre que la tecnología lo permita y sea eficaz y asumible.</p>
--	--

Libro II – Modos de transporte y vehículos.

Propuesta	Valoración
<p>Circulación en bici por la acera: existen muchas zonas de la ciudad donde es muy peligroso que un niño de 12 años circule por la calzada. Un niño de esta edad puede fácilmente no superar los 1.3 metros sentado en la bici, siendo casi invisible desde un todoterreno. Hasta que lleguemos a una concienciación mayor en toda la población, se debe flexibilizar el uso de aceras para niños hasta 16 años donde sea factible (por ejemplo, en la zona norte, donde las aceras suelen ser anchas) y en todas las zonas urbanas de 50 km/h. En esto, se debe incluir la posibilidad de que los padres sigan montados en la acera mientras estén acompañando a un menor, siempre que no superen una velocidad determinada, y actuando con respeto, dando prioridad a los peatones.</p> <p>Circulación en vías ciclistas y vías acondicionadas: la prioridad de paso para ciclistas en un carril bici donde cruce a una calle existe solo sobre papel. Dadas las consecuencias desproporcionadas para el ciclista en una colisión con un coche, poca gente se atreve a jugarse la vida de esta manera, así que normalmente tienen que frenar mucho o parar completamente hasta estar seguros de que un coche se para. Se debería estudiar otra manera de dar continuidad a los carriles bici en las zonas donde hay espacio para modificar la calzada (y sin recurrir a paradas para esperar para una señal, dado que parar y empezar cuesta más para una ciclista</p>	<p>La Ordenanza solamente contempla que las aceras puedan ser ocupadas por ciclistas menores de 12 años. Hay que poner el límite en alguna edad, y ésta parece que la aceptada por varias normas del mismo rango. El peatón en su derecho de tener libertad y seguridad en su espacio de deambulación, también merece el mayor respeto y la máxima protección.</p> <p>La continuidad de los carriles bici se establece con la aplicación exhaustiva de la norma, reforzando en lo posible la señalización tanto para los ciclistas como para los conductores de vehículos. El hecho de tener que reducir mucho su velocidad (parar si llegase el caso), si bien es algo incomodo, es algo inherente a la necesidad de cruzar con seguridad. El peatón también tiene prioridad en un cruce de peatones, pero no ha de invadirlo hasta asegurarse que el vehículo ha parado. Este axioma de la seguridad, también es aplicable a los ciclistas, cuya prioridad no es un seguro de vida.</p>



<p>que para un coche). El ejemplo perfecto es la Avenida del Monte Valdelatas, donde un ciclista tiene que frenar hasta casi parar en 5 cruces o rotondas donde teóricamente tiene prioridad, la mayoría de ellos en cuesta arriba. En este caso, se puede duplicar el carril bici en la Avenida de Peñalara, donde se puede instalar un carril bici continuo en el lado del monte, sin la necesidad de cruzar ninguna calle con o sin prioridad.</p> <p>VMP: es absurdo que los VMP tengan distintos requisitos de uso de carril bici y/o calzada en cada municipio. La ordenanza debería incluir la obligación de buscar convergencia con normativas en municipios colindantes, e idealmente en toda la comunidad o país.</p>	<p>Sobre la Avda. de Peñalara, hay un proyecto para convertir las vías de doble carril en vías tipo Sharrow, en donde el carril derecho quede limitado a velocidad 30 con prioridad para el ciclista.</p> <p>La obligación de la convergencia normativa es un desiderátum difícil de conseguir dada la capacidad que cada Municipio tiene para generar sus normas. Cuando una Norma, Ley o Reglamento, de rango autonómico o estatal instaura un nuevo precepto, la situación cambia ya que la disposición legal “obliga hacia abajo”.</p> <p>Compartiendo su criterio, hemos de decir que nuestra Ordenanza mantiene el esqueleto y la orientación que ha plasmando el Ayuntamiento de Madrid en la suya, la cual nos ha servido de referencia en muchos aspectos.</p>
---	---

Alcobendas, 5 de octubre de 2021