

## INFORME TÉCNICO CONSULTA PÚBLICA ORDENANZA MOVILIDAD

El presente informe muestra los datos de participación recogidos durante la Consulta Pública de la Ordenanza de Limpieza y Recogida de Residuos.

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 consulta:** 9 de julio 2021.

**Fecha cierre consulta:** 25 de julio 2021.

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

#### **Datos de participación:**

Se han recibido **20** aportaciones realizadas por **4** personas (3 de Distrito Norte y 1 de Centro), a través de la página web municipal.

## PROPUESTAS Y VALORACIONES

Los apartados que a continuación se muestran se estructuran según las preguntas realizadas en la Consulta Pública de la ordenanza.

### 1. Regulación de la circulación y el estacionamiento de los vehículos de movilidad personal (VMP), en convivencia con el peatón y el resto de vehículos.

propuesta	valoración
<p><b>Circulación:</b> Por el centro de la calzada como indica el Real Decreto 970/2020 al reconocerlos como vehículos y con la posibilidad de circular también por carriles bici.</p> <p><b>Estacionamiento:</b> Prohibición de aparcar en zonas peatonales como aceras. Creación de aparcamientos específicos.</p>	<p>Propuesta en línea con la redacción de la futura ordenanza.</p> <p>El aparcamiento en aceras y en zonas peatonales solo estará permitido en aquellos lugares específicamente habilitados y señalizados para tal fin.</p>
<p>Podrán circular (al igual que las bicicletas) por la calzada por el carril más a la derecha, pero siempre por el centro del carril para evitar el peligro de ir cerca de los coches aparcados y que se abra de repente una puerta. Si necesitaran evitar algún obstáculo en el carril de la derecha podrán ocupar un carril más a la izquierda.</p> <p>Eliminar las señales (R-407) que obligan a bicis y VMP a circular por el carril bici en calles donde existe este y cambiarlas por la cuadrada azul (S-35) que informa pero no obliga. Deberían poder circular libremente por donde sean más eficientes como transporte urbano, y esto no es precisamente por el carril bici.</p>	<p>Propuesta en línea con la redacción de la futura ordenanza.</p> <p>La nueva Ordenanza contempla lo siguiente al respecto: No es obligatoria la circulación ciclista por los carriles específicos, salvo señalización expresa que así lo indique.</p>
<p>Regular el uso de patinetes eléctricos para evitar que circulen entre los coches o por las aceras, se supone que ya debe ser así pero no se está cumpliendo.</p>	<p>No se puede circular entre dos líneas de vehículos en movimiento, si bien se pueden adelantar en semáforos con vehículos parados para alcanzar las zonas adelantadas de prioridad para motos, bicis y patines.</p>



<p>Debería revisarse y proceder a multar a los infractores.</p>	<p>Por las aceras los patines no pueden circular. La sanción está contemplada en el RGCIR y en la futura Ordenanza.</p>
<p><b>Para Ordenanza:</b> Equiparar las condiciones de circulación de VMP y de bicicletas para el mismo tipo de vía y requisitos (por ejemplo, circulación en calzada, circulación por el centro del carril, obligación al resto de vehículos a cambiar de carril para adelantar, etc.).</p> <p>Cambiar la nomenclatura de carriles específicos, tipo ciclocarril, ciclovía, carril bici o acera bici por otro que iguale en derecho a los VMP, por ejemplo "Carriles multimodales" o similar.</p> <p>Que se permita la circulación de VMPs por vías limitadas a 50km/h en igualdad de condiciones a las bicicletas. Por ejemplo, permitiendo el uso del carril derecho limitado a 30 o no en vías de más de un carril por sentido.</p>	<p>Los vehículos de movilidad personal tienen una regulación distinta a las de las bicicletas, éstas siempre han sido vehículos, y los VMP lo son de manera más reciente. Las normas de circulación no son las mismas para unos y otros, si bien en materia de seguridad se aproximan bastante (circulación por centro de carril, distancia para adelantar, etc...)</p> <p>Compartimos la idea de simplificar las distintas denominaciones que a veces confunden una única realidad. Lo cierto es que en este punto hay que intentar unificar criterios con lo que marca la norma, esto es, la Ley de Tráfico y el Reglamento General de Circulación en su articulado y anexos. La Ordenanza irá en esta línea, y así se mantendrán las denominaciones "legales". Sea como fuere la idea de bautizar estos carriles como MULTIMODALES es del agrado de éste equipo técnico. Habrá que esperar a futuras modificaciones de ley para que encaje dentro de nuestra Ordenanza.</p> <p>La idea es que en aquellas vías de más de un carril por sentido, el carril derecho quede establecido como un carril "30" o "Sharrow", en el que han de convivir el tráfico de vehículos en general con la bicicletas y los patines.</p>



En cuanto a medidas de seguridad, el casco sería obligatorio para menores de 16 años, así como en vías interurbanas, siendo recomendado en el resto de los casos. También sería obligatorio el uso de luces de posición delantera y trasera (los VMP las llevan de serie) por la noche o en condiciones de visibilidad reducida.

Se debe prohibir a los vehículos a motor invadir el carril por donde circula un VMP o una bicicleta, siendo obligatorio cambiar completamente de carril para adelantar.

Se debe mantener una separación de 5 metros cuando se circula detrás de un VMP o bicicleta. Así se garantizan unas distancias de seguridad apropiadas.

Propuestas en la línea de la futura Ordenanza.

El cambio de carril es obligado por la propia distancia de seguridad con el ciclista. Sobre la invasión del carril, ésta podrá realizarse siempre que sea un carril compartido, pero con prioridad del ciclista. Cuando es un carril exclusivo o reservado, esta invasión está absolutamente prohibida.

Esta distancia de seguridad no está explicitada en ningún texto, solo se habla de la lateral para los adelantamientos. En tráfico urbano, en el que las velocidades son cortas y las retenciones son frecuentes, es difícil aplicar esta propuesta como norma, aunque se puede trabajar con ella como información positiva, recomendación, para los conductores.



## 2. Medidas para mejorar la salud de las personas y la calidad del aire.

<b>propuesta</b>	<b>valoración</b>
<p>Crear todo tipo de restricciones en relación a la circulación de vehículos que perpetúan el modelo de movilidad privada y térmica (gasolina, diésel).</p> <p>Peatonalizaciones totales de calles del centro como Constitución, Viuda de Aldama, etc..., permitiendo el paso sólo a residentes y autobuses mediante un sistema de bolardos con lectura de matrícula.</p> <p>Eliminación de carriles en calles principales como Av. España, Pº Chopera, Marqués de la Valdavia, Manuel de Falla, Av. Valdelaparra.</p> <p>Reestructuración completa de estos viales y creación de bulevares (de verdad).</p> <p>Aumento considerable del IVTM.</p>	<p>La movilidad va en esa línea, y apoyamos todas las iniciativas, pero el escenario se prevé a medio plazo. Lo importante es no parar, ir despacio pero con paso firme. Ya se han dado los primeros pasos, y en Alcobendas se hará realidad una Zona de Bajas Emisiones en el casco histórico (Contemplada en la Ordenanza).</p> <p>Precisamente la creación de las Zonas de Bajas Emisiones son el laboratorio para futuros procesos de peatonalización y creación nuevos espacios para el peatón.</p> <p>Con la incorporación de las nuevas formas de movilidad puede que se poco a poco se observe el deseado descenso del vehículo privado. La mejora de la red de transporte colectivo también refuerza esta idea. Si este descenso se consigue, muchos de los carriles de circulación pueden convertirse en bulevares y zonas peatonales, estamos de acuerdo.</p> <p>El aumento en los impuestos no es asunto de esta ordenanza y está supeditado a otras decisiones más complejas y múltiples. Tal vez el éxito no esté en subir impuestos, sino buscar fórmulas de beneficio social para aquellas personas más sensibles con el medio ambiente y que apuesten firmemente por políticas de movilidad sostenible.</p>



Potenciación de la movilidad activa (bicicleta) mediante:

- Modificación de la ordenanza de urbanismo actual para que todos los nuevos bloques de pisos que se construyan tengan que disponer de zonas comunes de aparcamiento de bicicletas, cubiertas y cerradas, con al menos tantas plazas de aparcamiento como habitaciones en la promoción o personas puedan vivir. Se puede utilizar un sistema de aparcamiento de dos pisos para optimizar el espacio. Estos aparcamientos deben estar situados al nivel de la calle para facilitar el aparcamiento y que el tiempo usado en ello sea mínimo.

- Creación de aparcamientos seguros para bicicletas y VMP's en edificios públicos como colegios, institutos, polideportivos, bibliotecas. Promoción de este tipo de infraestructura en los centros comerciales y las empresas privadas. Tanto integrados en sus edificios, cuando sea posible, como en el exterior. Asimismo deberán mantenerse vigilados mediante personal o cámaras.

- Creación de incentivos económicos para todos los trabajadores que vayan a su puesto de trabajo en bicicleta.

- Si se plantean y ejecutan carriles bici recomiendo seguir el CROW

Esta propuesta entra dentro del ámbito de la legislación urbanística. Serán los Servicios Técnicos de Urbanismo los que tendrán que pronunciarse sobre su posible aplicación.

El Ayuntamiento de Alcobendas ya ha iniciado una acción similar a la propuesta consistente en la instalación de unos aparcabicis "cerrados" y de Seguridad, que irán situados en puntos estratégicos de la ciudad. Si la movilidad alternativa, personal y no contaminante se impone, no habrá que exigir nada a los centros comerciales o empresas, ya que la propia dinámica social les llevará a ello. Sea como fuere compartimos el sentido de la propuesta.

Ya existen fórmulas en otros países en los que esta iniciativa ha dado ciertos resultados. Mejorar la situación personal de aquellos que ayudan a mejorar la calidad de vida de los demás, nos parece sensato y aceptable.

Sin duda es un manual de referencia para los amantes de la bicicleta y para todos los técnicos, empresas y



Design Manual for Bicycle Traffic ISBN 9789066286597.	administraciones que deseen realizar proyectos ciclistas.
Disminuir la velocidad de los coches a 30 km/h en toda la ciudad, y en las vías de un solo carril a 20km/h.	Afortunadamente la modificación de la Ley de Tráfico ya ha fijado unos límites de velocidad que tienden a templar el tráfico, mejorar la seguridad y hacer compatible el tráfico habitual con la Nueva Movilidad. En Alcobendas ya está impuesto el “ 50 -30 -20” .
Aumentar los kilómetros dedicados a carril bici y protegerlo de los viandantes y vehículos motorizados.	La realidad de la movilidad personal, en bici o en patinete (u otro tipo de VMP) implica tratar a estos artefactos como verdaderos vehículos. Por lo tanto, la idea general es que convivan en la calzada con el resto de vehículos. Ello no es óbice para que se puedan realizar nuevos carriles o mejorar los ya existentes. El propio uso de estos nuevos medios de transporte, su aumento, su implicación en la movilidad, nos irán dando las pautas a seguir.  El peatón siempre es y será el elemento primario a proteger.
Para Ordenanza: Peatonalizar las áreas escolares al menos en 400m desde las entradas principales y secundarias, permitiendo el acceso de bicicletas y VMPs a ellas con una velocidad máxima de 10 km/h y respetando la prioridad peatonal.	Esta propuesta ya se está ejecutando con cortes de tráfico en algunos colegios. Es una medida que genera seguridad y aporta un entorno agradable y cívico en los entornos escolares. No se puede dar una norma estándar para todos, pero estamos trabajando en que las Zonas Escolares seguras sean cada vez más y mejor señalizadas. La peatonalización completa será imposible en muchos colegios, pero se estudiará en los que sí lo sea.



<p>Establecer zonas de bajas emisiones en cada distrito con restricciones de circulación a vehículos sin distintivo ambiental o cuya fuente de energía implique la combustión de derivados del petróleo (gasolina, gasóleo y GLP). Las bicicletas tendrán acceso libre a las zonas de bajas emisiones. Limitar el acceso a vehículos de carga y vehículos industriales con distintivo B o C a las zonas de bajas emisiones y zonas peatonales.</p> <p>Para Reglamento: Aplicar tasas impositivas en proporción al peso del vehículo, su potencia y las emisiones.</p> <p>Reconvertir las antiguas áreas 30 del municipio en áreas de prioridad residencial (señal S-28) y calles de plataforma única.</p> <p>Extender las zonas de estacionamiento regulado a todo el municipio eliminando el aparcamiento libre en todas sus calles. Restringir la posibilidad de aparcamiento en zona verde a los residentes de las calles y aledaños.</p>	<p>Se están realizando los primeros estudios para implantar una Zona de Bajas Emisiones en Distrito Centro. De momento, y hasta ver los resultados de esta primera experiencia, no se contempla su extensión a otras zonas del municipio. Y sí, las bicicletas y los los VMP tendrán acceso libre. Existirán limitaciones para los vehículos contaminantes.</p> <p>Como norma general para la ciudad, esta iniciativa no se contempla.</p> <p>Con la incorporación de la ZBE (zona de Bajas Emisiones) uno de los objetivos será el de hacer un uso más peatonal de las vías. La creación de zonas residenciales y de plataforma única es una de las soluciones; eso sí, no hay soluciones lineales ni de aplicación a todo un barrio o distrito, cada zona ha de ser estudiada de manera individual.</p> <p>El Proyecto de Zona Azul y Verde (Rotación y residentes) se ha ampliado con la Ordenanza de la ORA a nuevas calles de la ciudad, (Distrito Centro y Urbanizaciones) pero no es aplicable, ni factible extenderla a todo el municipio.</p>
--	--



<p>Eliminar las exenciones de pago en zonas de establecimiento regulado a coches con distintivo ECO.</p> <p>Descalificar a coches híbridos o alimentados mediante combustión (GLP) como ecológicos en cuanto a las bonificaciones de establecimiento regulado, tasas de vehículos a motor y acceso a aparcamiento regulado y zonas de bajas emisiones.</p> <p>Instalar medidores de calidad del aire en cada distrito con información a tiempo real aplicando restricciones al tráfico en calles en función de la calidad del aire.</p> <p>Establecer itinerarios naturalizados inter e intra-municipales para favorecer la movilidad peatonal.</p> <p>Eliminación de “autovías urbanas”(Chopera, Valdelaparra, Manuel de Falla, Av. España...) mediante disminución del número de carriles a un máximo de dos por sentido, con anchura limitada y control de velocidad.</p>	<p>Con la nueva Ordenanza Fiscal los vehículos etiquetados como CERO están exentos, y los ECO pagan el 50% de la tasa.</p> <p>Las tipificaciones de los vehículos por su potencial contaminante lo hace la Dirección General de Tráfico. El Ayuntamiento mantendrá las etiquetas ambientales conforme a las prescripciones que éste Organismo vaya marcando. Los derechos y/u obligaciones que cada vehículo ostente se han de respetar.</p> <p>En este aspecto Alcobendas ha sido pionera con un proyecto piloto. El desarrollo de estas tecnologías, en un futuro, permitirá realizar un control directo sobre cada vehículo. De momento es un proyecto a medio plazo, no contemplado en la ordenanza.</p> <p>Estamos de acuerdo. El peatón ha de ser el primer objetivo en la movilidad urbana, y hay que darle su espacio con seguridad.</p> <p>Desde movilidad pensamos que estas vías colectoras han de tener el tamaño necesario como para permitir su función. Es cierto que en muchos puntos podrán plantearse remodelaciones para dar más espacio a peatón y otros medios alternativos, pero sin olvidar que una distribución eficaz y eficiente, del tráfico (contaminante) también minimiza los efectos nocivos de éste (nunca deseados, pero a veces inevitables en escenarios a corto y medio plazo).</p>
--	---



Crear áreas de prioridad residencial en todos los distritos, impidiendo la entrada a no residentes en las manzanas interiores a las vías principales (superislas).	Se requeriría un estudio individualizado de cada zona concreta. Como propuesta genérica para un caso concreto, no es descartable, pero no como proyecto de implantación global en la ciudad.
--	--

**3. Medidas de sostenibilidad ambiental relacionadas con el transporte público, su intermodalidad con la movilidad peatonal y ciclista, la implantación de vehículos VMP eléctricos, etc.**

<b>propuesta</b>	<b>valoración</b>
Sustitución (en la medida de lo posible) de los vehículos municipales por vehículos eléctricos.	Ya se están dando los primeros pasos en esta línea. Una parte de la flota actualmente ya se mueve con motor eléctrico exclusivamente
Adaptar los horarios de autobuses con los de tren y metro de forma que se pueda transbordar entre ellos sin perder tiempo.	Los estudios que realiza el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad van siempre en esta dirección, en la de hacer cada vez más eficiente el transporte. No es fácil compaginar todas las rutas de todos los medios. Aquí, el Ayuntamiento, cuando tiene una queja concreta lo tramita con el Consorcio para buscar soluciones.
Creación de aparcamientos para bicicletas y VMP's en los interiores de las estaciones de tren y metro de forma que estén vigilados.	Está incluido en el proyecto de implantación del Patín y la Bici pública en Alcobendas, pero no dentro de las estaciones.
Instalar aparcamientos cerrados para bicis y VMP en las estaciones de Cercanías y Metro como los que ya se han instalado	Ya se ha planificado un plan de implantación de éste tipo de estacionamientos cerrados para bicicletas. Con la implantación



<p>en Tres Cantos. La intermodalidad Tren-Bici es algo que debería ser prioritario en Alcobendas y ayudaría a que se coja menos el coche para ir a Madrid diariamente.</p> <p>Alcobendas es una ciudad tomada por el coche por las mañanas por toda la gente que tiene que ir a trabajar a Madrid. Hay que poner más incentivos y facilidades para el transporte público.</p> <p>La instalación de bicis de alquiler con asistencia al pedaleo como las BiciMad de Madrid, ayudaría a ver más bicis por la ciudad y a que la gente se fuera acostumbrando al uso de la bici, como ha ocurrido en varias ciudades españolas ya.</p>	<p>del patín público de alquiler en Alcobendas, se irá viendo las distintas necesidades (el patín de alquiler se dejará en sus estacionamiento pre-fijados; y los patines privados, propiedad del usuario, se suelen llevar dentro del transporte público).</p> <p>Estamos de acuerdo, hay que incentivar el uso del transporte colectivo y de otras formas de movilidad individual.</p> <p>Se comenzará en septiembre con un proyecto de implantación de bici pública (No municipal), conjuntamente con el patinete.</p>
<p>En la zona norte es habitual ver a los autobuses urbanos parados durante largos periodos con el motor arrancado emitiendo de forma absolutamente injustificada más contaminantes a la atmósfera.</p> <p>Debería ser obligatorio que los conductores paren el motor del autobús en estas situaciones.</p>	<p>Se ha hablado con las empresas de transporte para que modifiquen estas conductas. Se insistirá.</p> <p>En la futura Ordenanza de Movilidad se estable: “ Quién conduzca deberá apagar el motor desde el inicio del estacionamiento, aun cuando permanezca en el interior del vehículo”</p>
<p>Para Reglamento:</p> <p>Instalación de aparcamientos para bicicletas cerrados y con acceso</p>	<p>Se está en conversaciones con ADIF gestor de las estaciones</p>



controlado en las estaciones de cercanías. Implementación de un servicio municipal de bicicletas eléctricas de alquiler.	de cercanías para la ubicación de este tipo de aparcamientos, bien en el interior o en las proximidades en el exterior.
---	---

**4. Medidas para la racionalización del estacionamiento en superficie, incluyendo la zona regulada ORA, las tarjetas para personas con discapacidad, la ubicación de estacionamientos rotativos, etc.**

<b>propuesta</b>	<b>valoración</b>
Entender que el espacio público es de todos y no se puede relegar la mayor parte a mantener un modelo de movilidad insostenible y minoritario dado que la mayoría de desplazamientos no se hacen por este modelo. Cambio de paradigma, si no tienes un parking privado en el que aparcar tu vehículo no lo poseas entonces, de la misma manera que los ciudadanos no tienen sus pertenencias en la calle...	Esta idílica idea es imposible de poner en marcha con la legislación actual.
Eliminación del mayor número de plazas de aparcamiento de automóviles. Creación en su lugar de otro tipo de infraestructura como carriles bici (en especial en las calles con pendientes pronunciadas como Isaac Albéniz, Avenida de Madrid, etc...), aparcamientos para bicicletas o VMP's, zonas verdes (tan necesarias).	En la tarea de compatibilizar el uso de la vía pública entre todos los medios de movilidad, la tendencia es la de facilitar la circulación a peatones, y medios no contaminantes, intentando una progresiva minoración del tráfico de vehículos contaminantes. Es un proceso lento, cuyo éxito estriba en no dejar de hacer políticas en este sentido, pero con la inexorable realidad de que nos quedan varias décadas de tener que compartir espacio público entre todos los medios de movilidad.
Poner zona ORA en toda la ciudad desincentivaría el uso del coche.	Se ha ampliado la ORA a todo el Distrito Centro y a parte del de urbanizaciones. No se plantea, de momento, hacerlo en toda la ciudad.



<p>Ampliar el número de plazas de aparcamiento para personas discapacitadas con movilidad reducida o en su defecto permitir que estacionen en zonas de estacionamiento regulado SIN LÍMITE DE TIEMPO como en la ciudad de Madrid.</p> <p>Eliminar el límite de estacionamiento en plazas reservadas para movilidad reducida. Estas personas necesitamos más tiempo que el resto para movernos y realizar cualquier actividad, no tiene sentido que se limiten a 2h el uso de estas plazas reservadas, como por ej. en Pº de la Chopera 196.</p>	<p>Las Plazas de Movilidad Reducida tienen una regulación que marca su necesidad en la ciudad, y además también se atienden todo tipo de peticiones individuales tanto para plazas privativas como para las genéricas. Pensamos que la regulación actual es la acertada.</p> <p>Entendiendo perfectamente su comentario. El haber optado por la limitación de tiempo deriva en que algún conductor con tarjeta puede dejar el vehículo estacionado todo el día, restringiendo así el derecho de los demás. Son Plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida que tienen bastante rotación y el no limitar el horario de uso repercutiría en un mal uso de las mismas.</p>
<p>Para Ordenanza: Las calles deberán de contar con un número suficiente de aparcabicis siempre en calzada y antes de cada paso de peatones. Extender las zonas de estacionamiento regulado a todo el municipio eliminando el aparcamiento libre en todas sus calles. Restringir la posibilidad de aparcamiento en zona verde exclusivamente a los residentes de las calles y alrededores. Eliminar las exenciones de pago en zonas de establecimiento regulado a coches con distintivo ECO. Así mismo, descalificar a los coches híbridos o alimentados mediante combustión (GLP) como ecológicos en cuanto a las bonificaciones en zonas de establecimiento regulado, tasas de vehículos a motor y acceso a aparcamiento regulado y zonas de bajas emisiones.</p>	<p>Ya contestado anteriormente</p>



--	--

**5. Otros aspectos relacionados con la regulación del tráfico, la velocidad, la señalización, la distribución de mercancías, el control de infracciones, etc.**

<b>propuesta</b>	<b>valoración</b>
<p>Implantación del modelo ciudad 30 (como Bilbao), es decir, limitar la velocidad máxima de circulación a 30 km/h. Adecuación de la onda semafórica a esta velocidad. Es muy importante que (a largo plazo) esta medida vaya acompañada de cambios en la infraestructura de las calles para que 30 km/h no dé una sensación de velocidad lenta.</p>	<p>NO habrá un modelo global de Ciudad 30 en Alcobendas, si bien se aplicará la norma general para dejar sólo a 50 km/h aquellas vías que por su estructura y tipicidad se consideren necesario mantener esta velocidad (colectoras de más de un carril por sentido).</p>
<p>Eliminación de los semáforos que regulan únicamente pasos de peatones y convertirlos en pasos de peatones estándar en los que el peatón tiene prioridad instantánea. Ej: la calle Manuel de Falla presenta varios semáforos de este tipo desde la parada de metro hacia San Sebastián de los Reyes mientras que en el otro sentido no existen y la tipología de la calle es la misma.</p>	<p>Algunos pasos de peatones nacen solamente con el diseño vial horizontal y vertical, sin semáforo regulador. Con el tiempo, y según los estudios realizados por los técnicos y atendiendo muchas veces a demandas vecinales, se procede a colocar los semáforos. El semáforo aporta un plus de seguridad que nunca ha de ser descartado, cuando se considere necesario. La instalación de un semáforo está sometido a unos criterios técnicos sobre intensidades de vehículos y peatones, que aconsejan o descartan su instalación.</p>
<p>Persecución más firme de las infracciones causadas por los automóviles, existe cierta permisividad a la hora de multar comportamientos como estacionamientos en zonas con línea</p>	<p>Se toma nota de este apunte para corregir conductas infractoras.</p>



<p>amarilla continua, chaflanes, doble fila, en vados, encima de aceras, en línea continua que separa dos carriles (por ejemplo en calle Celso Emilio Ferreiro).</p> <p>Implantación de más aceras continuas, es decir que en un paso de peatones no es el peatón el que cruza la calzada, sino que es el vehículo el que cruza la acera. Creación de más zonas de prioridad peatonal.</p> <p>Instalación de sensores para conseguir un comportamiento semafórico que se adapte al tráfico real en los cruces.</p> <p>Permitir a las bicicletas y VMP's girar a la derecha aún con el semáforo en rojo (siempre que no haya peatones cruzando ni vengan vehículos por la calle a la que se quiere incorporar). Esto es factible de implantar sin problemas de seguridad debido al gran campo de visión que se tiene cuando se circula en estos vehículos y al hecho de que también se oye el tráfico, mientras que en el automóvil no.</p> <p>Permitir la circulación de bicis/VMP's en sentido contrario en las calles de un solo carril con suficiente anchura. Esto se puede conseguir mediante la eliminación de aparcamientos.</p>	<p>Cada vez hay más zonas peatonales y calles de coexistencia. Se trabaja en esta línea, especialmente en calles del Centro.</p> <p>En los últimos grandes cruces que se han instalado semáforos en la ciudad, ya se ha contado con mecanismos de detección que hacen funcionar los ciclos semafóricos en función de la demanda. Coincidimos en lo positivo de los sistemas inteligentes de regulación del tráfico cuando sea posible su instalación.</p> <p>Estará contemplado en la futura ordenanza.</p> <p>Esto solo se podrá hacer (la circulación en sentido contrario) en calles de coexistencia peatonal.</p>
<p>Poner radares de velocidad en determinados puntos en los que se</p>	<p>El Radar móvil de la Policía se ubica en muchos puntos de la</p>



<p>circula superando ampliamente el límite de velocidad establecido de 50 Kim/h, ayudaría a reducir la velocidad media en toda la ciudad.</p>	<p>ciudad en donde se ha detectado exceso de velocidad. Si hay alguna demanda concreta se atiende por parte de la Policía. También se van a instalar radares pedagógicos que informan de la velocidad de paso y sus peligros. Este sistema ayuda a bajar la velocidad media de la vía.</p>
<p>Sería deseable reducir la diferencia de alturas, o suavizar la transición entre las mismas, de los badenes fijos situados en las calles de Alcobendas. Los badenes de la zona norte, como por ejemplo frente a la Policía Municipal en Av. Valdelaparra, tienen una transición tan brusca que, para los que padecemos dolor de espalda crónico y severo, se nos ocasiona mayor sufrimiento cada vez que pasamos por la mismos. Entiendo que cumplen normativa y lo necesario de su función, pero quizás se pueda modificar y suavizar la rampa de subida y bajada de dichos badenes respetando normativa.</p> <p>Por ejemplo Sanse ya ha hecho esta modificación en casi todos los badenes aledaños a la Dehesa Boyal regulan igualmente la velocidad sin necesidad de detener el vehículo para salvar el badén sin daños.</p>	<p>Se está estudiando su revisión.</p>
<p>Para Ordenanza: Se circulará adoptando las medidas necesarias para garantizar la convivencia con el resto de vehículos, especialmente las Bicicletas y VMP, no pudiendo emplear conductas irrespetuosas hacia estos cuando circulan por calzada.</p> <p>En lo relativo a la circulación por calzada, tanto bicicletas como VMP deberán circular por el centro del carril, preferentemente por el carril situado más a la derecha, si bien podrán utilizar el resto de los carriles para facilitar el itinerario a realizar o debido a otras circunstancias en las condiciones del tráfico.</p>	<p>Propuesta en la línea de la redacción de la futura ordenanza.</p>



<p>Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación.</p> <p>Quienes conduciendo vehículos motorizados quieran adelantar a un ciclista en zona urbana deberán extremar las precauciones, cambiando de carril de circulación y dejando un espacio lateral mínimo de 1,5 m que garantice la seguridad entre la bicicleta y el vehículo motorizado que pretenda adelantarla.</p> <p>Cuando un vehículo motorizado circule detrás de una bicicleta, mantendrá una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que nunca deberá ser inferior a 5 metros.</p> <p>No es obligatoria la circulación ciclista por los carriles específicos, salvo señalización expresa que así lo indique. Las aceras bici no serán obligatorias en ningún caso.</p> <p>Con carácter general se prohíbe la circulación de bicicletas por las aceras y zonas exclusivamente peatonales.</p> <p>Con carácter excepcional las personas menores de 12 años podrán circular en bicicletas por zonas peatonales acompañadas por una persona adulta a pie; que no sobrepasen en ningún caso los 5 kms/h; que desmonten del vehículo en caso de alta densidad peatonal; y que circulen y transiten respetando la prioridad de los peatones, con quienes deberán mantener una separación mínima de un metro.</p> <p>En las ciclocalles y calles de plataforma única el ciclista adecuará su velocidad y trayectoria para no interferir ni poner en riesgo a los</p>	<p>Se contempla en la Nueva Ordenanza de Movilidad</p> <p>En la línea de la futura Ordenanza.</p>
--	--



<p>peatones, mantendrá una distancia que como mínimo será de 1 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.</p> <p>En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los paseos pavimentados y sendas ciclables, teniendo estos paseos la consideración de senda ciclable, por lo que el ciclista deberá circular como máximo a 20 kilómetros por hora respetando en todo momento la prioridad peatonal. Los Caminos interiores no pavimentados con anchura superior a 4 metros serán considerados sendas ciclables con prioridad peatonal.</p> <p>Las bicicletas podrán transportar, cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad, menores de hasta 7 años en asientos adicionales o remolques, acoplados a las bicicletas, debidamente certificados y homologados, con las limitaciones de peso que estos dispositivos estipulen. Los menores tendrán que llevar casco homologado obligatoriamente.</p> <p>Las bicicletas podrán llevar remolque homologado para el transporte de animales o mercancías.</p> <p>En las vías de más de un carril por sentido se limitará la velocidad a 30Km/h al menos en el carril derecho. Esta limitación se hará mediante señalización vertical y horizontal en cada incorporación a la vía (carriles multimodales CC30).</p>	<p>En la línea de la futura Ordenanza.</p> <p>En las bicicletas se podrán transportar personas o arrastrar y transporta carga, así como animales, siempre que los elementos adicionales estén homologados. (Contemplado en la futura Ordenanza)</p> <p>En la línea con la futura Ordenanza.</p>
--	---



<p>Para Reglamento:</p> <p>Instalación de mayor presencia de radares fijos y móviles con especial incidencia en las calles 30 y los ciclocarriles derechos (30km/h) en calles de más de un carril pro- sentido. Además, con el fin de garantizar una velocidad punta no superior a la permitida, regular los ciclos semafóricos en grandes avenidas de tal modo que se vayan abriendo con un lapso de tiempo correspondiente a una velocidad de 30 km/h.</p> <p>Establecer cruces regulados por semáforos a demanda en el que la espera máxima sea siempre determinada y fija, preferiblemente inferior a 1 minuto, de tal modo que el peatón sepa de antemano el tiempo de espera y no inicie el cruce ante la incertidumbre.</p> <p>No permitir el paso de peatones y vehículos a la vez en cruces semaforizados (verde a peatones e intermitente a vehículos) especialmente en cruces complejos de grandes avenidas.</p>	<p>La nueva normativa en materia de velocidad obliga a revisar algunos operativos relacionados con el control de la velocidad con el vehículo Radar. También podemos apoyarnos con tecnología informativa que avise de la velocidad y sus peligros (radares pedagógicos)</p> <p>Las Ondas verdes semafóricas seguirán estando diseñadas para las grandes arterias de tráfico y éstas mantienen su velocidad a 50 km/h.</p> <p>En algunos semáforos ya existe un contador de tiempo para los peatones. Es un elemento que se puede incorporar progresivamente.</p> <p>A veces hay necesidades para la fluidez del tráfico que aconsejan hacer despejes interiores en los cruces (para no bloquearlos) , pero siempre y en todo caso, se mantienen los criterios de seguridad para el peatón.</p>
---	---

Alcobendas, 5 de agosto de 2021



Ayuntamiento de  
ALCOBENDAS