



ASAMBLEA DE MADRID

## A LA MESA DE LA ASAMBLEA DE MADRID

### DATOS IDENTIFICATIVOS DE LA PERSONA FÍSICA SOLICITANTE

Nombre

Primer Apellido

Segundo Apellido

Número de D.N.I./N.I.F./N.I.E.

### DATOS IDENTIFICATIVOS DE LA PERSONA JURÍDICA SOLICITANTE

Razón Social ASOCIACION PEDALIBRE

Número de C.I.F. G28906223

### DATOS IDENTIFICATIVOS DEL REPRESENTANTE

Nombre

Primer Apellido

Segundo Apellido

Número de D.N.I./N.I.F./N.I.E.

### DATOS DE LA RESIDENCIA (DOMICILIO O SEDE SOCIAL) DEL SOLICITANTE EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Municipio MADRID

Código Postal 28028  Tipo de Vía CALLE

Nombre de la Vía COLOMER

Número 18  Edificio

Portal  Escalera  Piso  Letra

Correo Electrónico administrador.pedalibre@gmail.com @

Teléfonos: Móvil  Fijo

### MEDIO PREFERENTE A EFECTO DE COMUNICACIONES (sólo es válida una opción)

Correo electrónico  Correo Postal

### CONTENIDO DE LA PROPUESTA CIUDADANA

Señale Los descriptores de la PROCI conforme al Thesaurio de la Asamblea (No obligatorio):

Materia 1 <input type="text"/>	Materia 2 <input type="text"/>
Materia 3 <input type="text"/>	Materia 4 <input type="text"/>

EL SOLICITANTE, REQUIERE QUE, AL AMPARO DE LO DISPUESTO POR LOS ARTÍCULOS 243 Y 244 DEL REGLAMENTO DE LA ASAMBLEA DE MADRID, SEA ACOGIDA LA SIGUIENTE,

## Propuesta Ciudadana

PARA SU FORMULACIÓN:

**Al Gobierno de la Comunidad de Madrid a:**

**Al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que se dirija a (indique la Institución o Administración Pública).**

**Instándole a:**

**(INDIQUE DE FORMA DETALLADA Y, EN SU CASO, ENUMERADA EL OBJETO AL QUE SE INSTA):**

PROPUESTA CIUDADANA DE PEDALIBRE A LA ASAMBLEA DE MADRID CON EL APOYO DE ECOLOGISTAS EN ACCIÓN Y GREENPEACE para impulsar el uso de la bicicleta en ciudades y territorios para hacer frente a la crisis del Covid 19.

Véase documento adjunto

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS** (exponga los motivos por los que se presenta):  
incluidos en el documento adjunto

### **DOCUMENTACIÓN A APORTAR Y/O APORTADA POR EL SOLICITANTE:**

1. **Certificado de empadronamiento válido y vigente** (en caso que el solicitante de la PROCÍ sea una persona física).
2. **Certificación, en documento válido y vigente, que acredite el domicilio social de la entidad en la Comunidad de Madrid** (en caso de que el solicitante de la PROCÍ sea una Entidad).
3. En caso de formularse la PROCÍ mediante representante deberá aportar **documento de otorgamiento de la representación singular y limitada para dicho acto y para su tramitación o indefinida y general para este tipo de actos ante las Instituciones públicas** en favor del representante; copia autenticada de los documentos oficiales identificativos del representado y representante; y en caso de Entidad documentación que acredite la vinculación del representante con la persona jurídica.
4. **Otros**, en su caso, que considere pertinentes el autor o solicitante de la PROCÍ.

En Madrid a 15 de junio de 2020

Firmado:



### **NOTA SOBRE PROTECCIÓN DE DATOS**

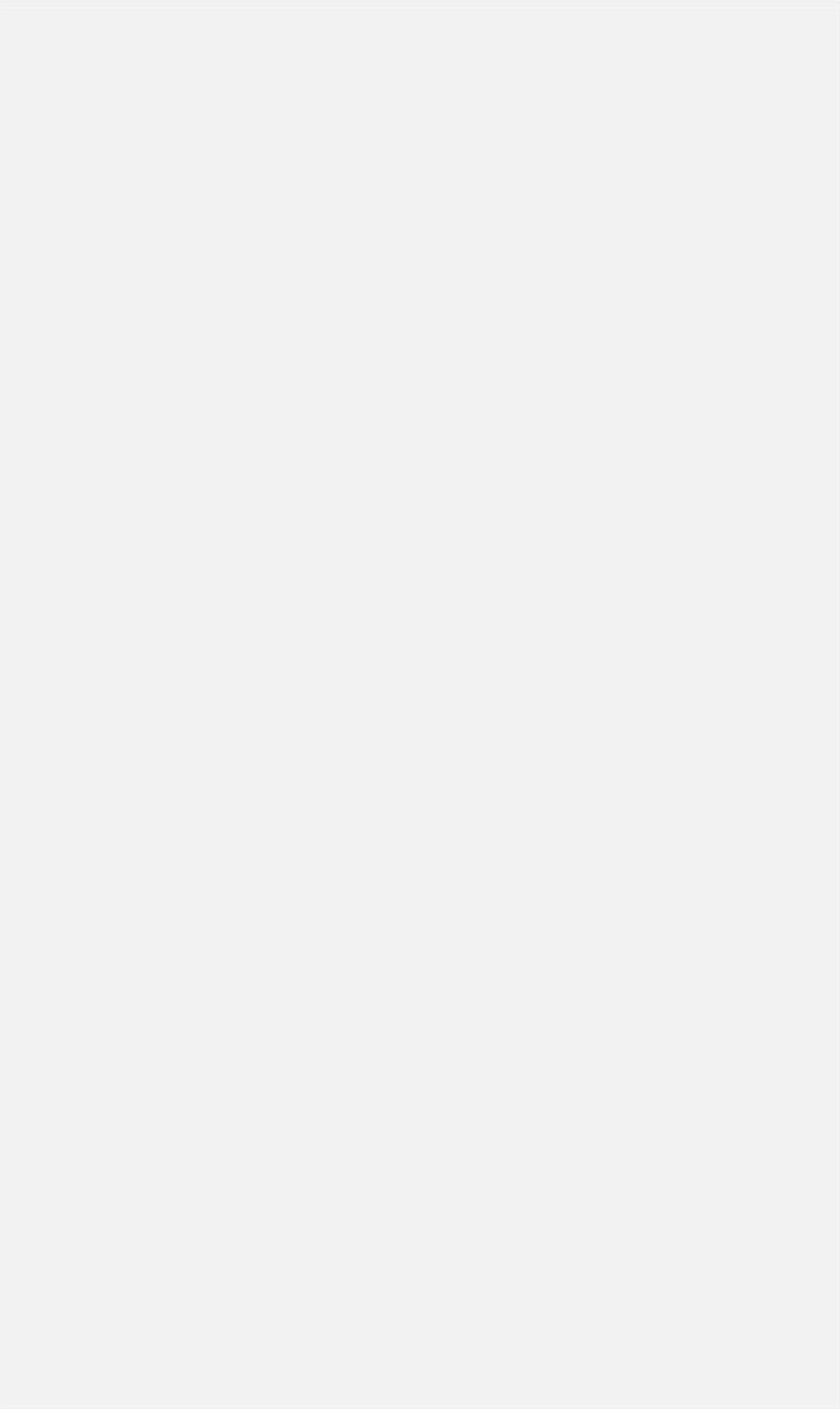
Los datos personales recogidos en este formulario serán gestionados conforme se describe en el **TRATAMIENTO: SOLICITUD DE PROPUESTAS DE RESOLUCIÓN POR PARTICULARES; RESPONSABLE:** Asamblea de Madrid; **FINALIDAD:** Solicitud de Propuestas de resolución por particulares; **DETALLE SOBRE EL POSIBLE EJERCICIO DE DERECHOS (artículos 15 a 22 del Reglamento (UE) 2016/679):** Presencialmente ante el Registro de la Asamblea de Madrid, dentro del horario de acceso; o a través de la dirección de correo electrónico: [asesoriajuridica.lopd@asambleamadrid.es](mailto:asesoriajuridica.lopd@asambleamadrid.es), con la referencia "Derechos de los interesados" e indicando su nombre y apellidos y dirección postal; y adjuntando copia de su D.N.I., pasaporte u otro documento identificativo, e identificando los tratamientos y/o datos a los que se refiere su solicitud. La información completa sobre dicho tratamiento figura en el **Registro de Tratamientos de la Asamblea de Madrid** (<https://www.asambleamadrid.es/static/docs/proteccion-datos/RegActTrat.pdf>). **El arriba firmante DECLARA haber leído dicha información, así como aceptar y consentir voluntaria, libre e inequívocamente dicho tratamiento.**

## Anexo Propuesta Ciudadana

PARA SU FORMULACIÓN:

OBJETO:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS



# PROPUESTA CIUDADANA DE PEDALIBRE A LA ASAMBLEA DE MADRID CON EL APOYO DE ECOLOGISTAS EN ACCIÓN Y GREENPEACE

## La bicicleta como protagonista de una nueva movilidad Post-Covid19

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Recientemente Red de Ciudades por la Bicicleta ha emitido un comunicado con un **Plan de choque para impulsar el uso de la bicicleta** en ciudades y territorios para hacer frente a la crisis del Covid-19.

La crisis sanitaria del coronavirus está obligando a realizar cambios drásticos y de carácter urgente en la movilidad urbana y metropolitana, con reducciones en el número de desplazamientos y con nuevos criterios de distanciamiento físico para garantizar la salud. Esto implica un nuevo paradigma a considerar en la gestión de la movilidad de los próximos meses y años. Estos cambios se están ejecutando en el resto de países y ciudades, muchas de ellos muy cercanas, como, por ejemplo, en Francia, donde se está ejecutando un plan integral y de urgencia para posicionar la bicicleta como vehículo principal del país para combatir la Covid-19.

A día de hoy, se desconoce cuánto tiempo habrá que mantener cierto grado de distanciamiento físico, por lo que favorecer la movilidad en medios individuales, como la bicicleta, permitirá un retorno a la actividad de la forma más ordenada y aislada posible. De hecho, el propio Ministerio de Sanidad recomienda desplazamientos andando o en bicicleta, al tiempo que el Ministerio de Transición apela al ámbito local y regional a través de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) al desarrollo de la misma.

Cabe destacar que la Covid-19 está incidiendo con una mayor gravedad en los territorios con un aire más contaminado, hecho que corroboran ya diversos estudios científicos y universidades de todo el mundo (p.ej, Universidad de Harvard, Universidad de Aarhus, Universidad de Siena y Universidad de Bolonia). Por tanto, parece sensato recomendar evitar a toda costa recuperar las tasas de uso previo del vehículo privado motorizado, causante en gran medida de la contaminación que sufrimos.

Por otro lado, la superación de la crisis sanitaria estará acompañada por una importante crisis económica y social. Nuevamente el transporte público y, muy especialmente, la movilidad activa, tendrán un papel indispensable porque se trata de los modos de transporte más económicos y accesibles para todas las personas.

Sin embargo, la reducción del uso del transporte público para asegurar las distancias físicas de seguridad hace que el aumento del automóvil privado, y por tanto la contaminación, sea una amenaza que debemos evitar.

Así pues, la promoción de la movilidad activa y en particular de la bicicleta, tendría un triple papel: compensar la baja ocupación del transporte público, evitar volver a los perniciosos niveles de contaminación de antes y sentar las bases de una movilidad más accesible, saludable y sostenible.

En el caso de la Comunidad de Madrid, las distancias medias recorridas en las diferentes coronas de la región, bien en viajes directos o en distintas etapas son perfectamente asumibles para que sean cubiertas a través de la bicicleta o e-bike y el 50,2% de los viajes en coche o moto no superan los 5 km. Por tanto, el margen de crecimiento del uso de la bici puede ser máximo, habida cuenta de la exigua representación con la que cuenta en la actualidad: 0,5% (Ver EDM-18).

## INSTAMOS AL GOBIERNO DE LA COMUNIDAD DE MADRID A:

Llevar a cabo cuantas actuaciones sean necesarias para contribuir a que, en el proceso de desescalada, la bicicleta compense la baja ocupación del transporte público colectivo y frene el previsible mayor uso del automóvil. También, a incorporar las anteriores en un futuro Plan Madrileño de la Bicicleta dentro de una estrategia de movilidad sostenible para la Comunidad de Madrid.

### ACTUACIONES URGENTES y A CORTO PLAZO

**Crear una red metropolitana de vías ciclistas protegidas que:**

- a) **Comuniquen la capital con las ciudades de la primera corona metropolitana (zona B1 y B2 del abono transportes) salvando el efecto muralla de las autovías radiales y circunvalaciones de la M-30, M-40, M50 y con todos los municipios entre sí**

Habilitar espacio exclusivo y protegido en carreteras de acceso y conectar éstas con redes ciclistas locales (provisionales o ya establecidas) como la conexión Madrid-Coslada por la M-201...; destinar carreteras al uso exclusivo ciclista, derivando el tráfico motorizado por otras -radiales de peaje, p.ej.-; ampliar y mejorar el estado de los arcenes; acondicionar caminos y vías pecuarias, etc.

- b) **Comuniquen las estaciones e intercambiadores de transporte público, tal y como ya apuntaba el Plan Cima de la Comunidad de Madrid de 2008 o en menor medida el plan Ciclamadrid de 2014**

**Implementar vías ciclistas en zonas urbanas e interurbanas en los viales más utilizados para los desplazamientos a polígonos industriales o grandes centros atractores de desplazamientos.**

**Extremar la vigilancia en las vías ciclistas**

**Impulsar la intermodalidad Bici – TP** facilitando el acceso ciclista a las estaciones de transporte público

- a) Modo “Bike on Board” (bicicleta acompañando al viajero) lo que asegura la distancia física de seguridad y compensa, gracias a la bicicleta, la menor ocupación de personas. Es urgente especificar las condiciones de acceso de las bicicletas a los autobuses interurbanos según el derecho reconocido en el decreto 54/2017, que modifica el decreto 79/1997 – Reglamento de Viajeros del transporte interurbano de la Comunidad de Madrid.
- b) Modo “Bike on Ride” (no implica el transporte de la bicicleta con el viajero), adaptando las estaciones e intercambiadores de transporte para un fácil acceso y estacionamiento de bicicletas

**Mantener activos los servicios de bicicleta pública** (en los municipios que dispongan de ellos), desinfectándolos con frecuencia y obligando a usuarios a utilizar guantes y/o recomendando lavarse las manos al llegar a destino.

**Aumentar la disponibilidad de aparcamientos** para bicicletas en aquellos puntos que lo requieran sin restar espacio peatonal.

**Ceder los aparcabicicletas itinerantes** utilizados en acontecimientos con grandes aforos (los ayuntamientos que dispongan de ellos) a las empresas que los necesiten para facilitar los desplazamientos en bicicleta a su personal.

**Impulsar y favorecer la ciclogística** para los repartos de paquetería, la compra de proximidad y los servicios municipales.

**Incentivos económicos** por la utilización, adquisición y reparación de bicicletas. Dado que ahora más que nunca la bicicleta se ha convertido en un vehículo fundamental, se debe facilitar su adquisición, con ayudas directas, rebajas del IVA, exenciones fiscales a las empresas que faciliten bicis a su personal, etc.

**Incentivos fiscales** para todas las personas que se desplacen en bici a sus lugares de trabajo, y a todas las empresas que adapten sus lugares de trabajo en destino con instalaciones adecuadas para ciclistas (aparcamientos cubiertos y seguros, vestuarios con taquilla y duchas, adquisición de una flota de bicicletas para sus trabajadores, etc.).

**Reducción de la velocidad máxima en áreas urbanas a 30 km/h.** Se debe implantar con carácter urgente la ciudad 30 en todos los pueblos y ciudades de la Comunidad de Madrid, especialmente en aquellos municipios de más de 5.000 habitantes, mediante la elaboración de Ordenanzas y Planes de Movilidad. Incluir la implantación de zonas residenciales pacificadas de velocidades máximas de 20 o 10 Km/h. La velocidad es causa de un gran número de accidentes y agrava las consecuencias de éstos. Evitarlos debe ser el objetivo principal de las administraciones y más ahora con la carga de trabajo que tienen los servicios de urgencias.

**Modificar los intervalos semafóricos** o incluso desactivar algunos, para proporcionar y devolver la prioridad a peatones y ciclistas, reduciendo los tiempos de espera para que la distancia de seguridad pueda ser garantizada.

**Desactivar los semáforos con pulsador** o mantenerlos en fase ámbar ya que presionar botones con los dedos es una vía de transmisión del virus.

**Incorporar estas medidas y propuestas en el plan de acción que está elaborando para el desconfinamiento para que se ejecuten lo antes posible,** de forma muy urgente.

**Creación de un grupo de trabajo urgente entre el Gobierno de la Comunidad de Madrid y Ayuntamientos** para la puesta en marcha de las medidas de forma ordenada y coordinada.

**Un manual de infraestructura ciclista provisional “de urgencia”** que garantice las características mínimas que ha de reunir estas vías ciclistas en cuanto a sección, exclusividad (bicis, cargo bikes, ...), grado de protección y segregación, materiales a emplear (balizas atornilladas al pavimento, jardineras, pintura...), conectividad, estructura en red, etc.

Desde ConBici se ha elaborado estas recomendaciones para su ejecución:

<https://conbici.org/noticias/recomendaciones-para-la-ejecucion-de-corredores-ciclistas-durante-covid-19> y tenemos ejemplos en Berlín

[https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik\\_planung/rad/infrastruktur/download/Regelplaene\\_Radverkehrsanlagen.pdf](https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/infrastruktur/download/Regelplaene_Radverkehrsanlagen.pdf)

o Francia

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenagements-cyclables-provisoire-tester-amenager#:~:text=Am%C3%A9nagements%20cyclables%20provisoire%20%3A%20tester%20pour%20am%C3%A9nager%20durablement,mani%C3%A8re%20efficace%20et%20en%20s%C3%A9curit%C3%A9>

## ACTUACIONES A MEDIO PLAZO

**Acondicionar y señalizar los caminos y vías pecuarias** como la de la Casa de Campo – El Escorial (por Pozuelo); **acelerar la ejecución de las vías verdes ciclables** (corredores ecológicos) descritas en el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid 2013-25 como:

- Vía verde de Fuencarral (Madrid / Alcobendas / San Sebastián de los Reyes)
- Vía verde de Alcobendas (Valdebebas / Rio Jarama)
- Vía Verde de Coslada (Madrid / Coslada / Torrejón)
- Vía verde de Getafe (Castella / Arroyo Culebro / Getafe)
- Vía verde de Tetuán (Dehesa de Tetuán / Campamento / Alcorcón)
- Vía verde de Aravaca (Casa de Campo / Monte del Pilar)

u otras como:

- Vía verde del tren militar Leganés – Aluche,
- Vía verde del Suroeste de Madrid: Leganés - Alcorcón – Madrid
- Ciclovía del Tren de Arganda;
- Vía Verde Valle del Lozoya/ Sierra Norte de Madrid
- Prolongación de la vía verde de Móstoles hasta Navalcarnero y Villamantilla (antiguo tren Madrid – Almorox)

#### **Implantar una planificación a medio plazo para impulsar una estrategia de la bicicleta:**

- **Un Plan Madrileño de la bicicleta o “Plan Regional de Movilidad Ciclista”,** tal y como aparece nombrado en el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid 2013-25, **que impulse una Red Ciclista Básica en la región y la intermodalidad bici-TP, de manera que:**
  - a) Aborde la planificación, adaptación, señalización y construcción de nueva infraestructura viaria (**Red Ciclista Básica Autónoma**), contemplando los largos recorridos y su enlace a una futura Red Ciclista Estatal y europea (EUROVELO), las conexiones entre localidades vecinas y a sus redes ciclistas locales.
  - b) Que cree un **manual de diseño** para la construcción de la red que actualice el que en su momento se hizo en 2001 – Recomendaciones de Vías Ciclistas 2001
  - c) Que **recoja la infraestructura existente** y la dote de la máxima eficiencia.
  - d) Que **priorice la seguridad del ciclista** mediante la construcción, mantenimiento y limpieza de infraestructuras ciclistas seguras y la pacificación del tráfico.
  - e) Que se ocupe de aquellos elementos complementarios como la **intermodalidad o medidas de concienciación ciudadana y de gestión.**
  - f) Que **apoye a los municipios en la redacción y ejecución de sus respectivos Planes Directores de la Bicicleta** y en la creación de Redes Ciclistas Locales, y establezca un órgano de participación ciudadana y asesoramiento para los ayuntamientos, organismos, empresas y entidades involucradas en la promoción ciclista. **CREACIÓN DE UNA OFICINA DE LA BICICLETA.**
  - g) Que sea **fruto de una política de la bicicleta transversal** entre las diferentes Consejerías (ordenación del territorio, transporte, salud, medio ambiente, turismo...) que evite actuaciones contrarias y cumpla el objetivo principal de ofrecer a la población un uso fácil, eficaz y seguro de la bicicleta a fin de avanzar hacia la intermodalidad y a un modelo de movilidad sostenible.
- **Un Manual para el desarrollo de la intermodalidad bicicleta – transporte público colectivo**
  - a) Que cuente **con la necesaria metodología** y que contemple entre otros aspectos, un diagnóstico, las áreas de influencia, una evaluación de la demanda esperada y propuestas para satisfacerla, entre las que destaca:
    - b) Medidas de accesibilidad** en el exterior de la estación: conexión con las vías ciclistas del entorno de la estación (Red Ciclista), pacificación del tráfico, etc. y en el interior: rampas, normativa favorable, etc.,
    - c) Aparcamiento seguro de bicicletas:** interiores y exteriores, consignas, sistemas de parking, etc.;
    - d) Sistemas de préstamos de bicicletas y de bicicletas públicas; accesibilidad ciclista en el interior de los vehículos de TP:** racks exteriores en los autobuses, espacio reservado en tren y metro, etc.
    - e) Aspectos relativos a la **variación en las frecuencias y horarios del transporte público,** etc.
    - f) **Seguimiento y evaluación del plan.**
- **Que la bicicleta se convierta en el motor principal para reactivar la economía de la movilidad a través de venta de bicicletas, reparación, ciclogística, sector turístico (cicloturismo), ...**