

ACTA DE LA REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO DEL PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE LA CIUDAD DE MADRID.

Fecha: Madrid, 1 de abril de 2014

Hora: 16:00 – 18:00 horas

Lugar: C/Bustamante, 16, 6ª planta. Sala Aula.

Reunidos:

Elisa Barahona	Directora Gral. de Sostenibilidad y Planificación de la Movilidad
Paz Valiente	Subdirectora General de Sostenibilidad
Ana Rosa Llorente	Jefe del Departamento de Planeamiento Viario
Luís Fernández de Heredia	Departamento de Planeamiento Viario
Federico Rodríguez	Dirección General de Revisión del PGOU
Marisol Mena	Jefe de Departamento de Educación Ambiental
Ángeles Toribio	Departamento de Educación Ambiental
José Luis Sanz Guerrero-Strachan	Subdirección general de Coordinación de Infraestructuras
Joaquín Jiménez Barral	Subdirección General de Movilidad
Eva María López	Subdirección General de Movilidad
Carlos Sánchez Arévalo	Subdirección General de Movilidad
Marisol Santos	Departamento de Planeamiento Viario
Ignacio Ramos	EMT Madrid
Fernando Mínguez	Grupo Municipal PSOE
Antonio Ortiz Mateos	Grupo Municipal IU
Álvaro Cervera	CERMI
Manuel Rancés	FAMMA - COCEMFE
Raúl Medrano	En bici por Madrid
Iván Villarubia	En bici por Madrid
Miguel Samperio	En bici por Madrid
Juan Merallo	Conbici - Pedalibre
Carlos Núñez	Asociación de Ciclistas Profesionales
Belén Moneo	Madrid en Bici
José Román Moreno	Plataforma Carril Bici Ciudad Lineal-Bicilínea
Xavier Pifarré	Plataforma Carril Bici Ciudad Lineal-Bicilínea
Miguel Andrés Andrés	Plataforma Carril Bici Ciudad Lineal-Bicilínea
Carlos Poblete	Asociación Cíclope
César Caparrós	Carril Bici Distrito de Salamanca y Asociación A Pie
Benito Miguel Patiño	Policía Municipal. Unidad de Medio Ambiente
Andrés Serrano	Policía Municipal. Unidad de Medio Ambiente
Miguel Vital	Bonopark
Luz Hernández	Bonopark
Marisol Otero	Madrid Probici
Luis Álvarez	Madrid Probici
Carmen Lostal	FRAVM
Juan Sánchez	Ecologistas en Acción
Gianni Rondinella	TRANSYT
David Lois García	UNED

Resumen de intervenciones:

1. Aprobación del Acta de la reunión anterior celebrada el día 4 de septiembre de 2013 y de la reunión extraordinaria celebrada el 4 de diciembre de 2013.

2. Promoción del uso de la bicicleta en los colegios

- Programa de Educación Ciclista en colegios. STARS

Marisol Mena (SG Sostenibilidad. Dpto. Educación Ambiental) hace balance del primer año de STARS comenzando por los resultados de las encuestas sobre hábitos de desplazamiento realizada a los alumnos de primaria y secundaria a principio de curso. En las encuestas se ve la distribución modal y las distancias medias casa-escuela que permitirán analizar la evolución y establecer conclusiones cuando se vuelvan a realizar al finalizar el curso.

Jose Luis Sanz resume el capítulo de los diagnósticos de movilidad que se están haciendo en cada centro en colaboración con los profesores y alumnos y que permitirá establecer las prioridades de actuación en su entorno (aparcabicis, encaminamientos, aceras, pasos de cebra...). En el diagnóstico participan técnicos de Medio Ambiente, de Ingeniería Ambiental y, en el futuro, los de Vías Públicas.

Ignacio Ramos muestra el blog que se ha puesto en marcha para recoger las actividades que se realizan en los centros y dar a conocer el proyecto y su evolución. Se trata de una herramienta que pretende también promover la movilidad en bici o andando a la escuela a través de la difusión de las buenas prácticas realizadas por los centros STARS.

El cabo de la Policía Municipal Benito Patiño explica la formación que han realizado durante el curso con los alumnos, que incluyen tres sesiones en cada clase, una primera teórica, una segunda práctica de capacitación para circular en bici, realizada en circuito cerrado, y una tercera de salida a la calle con el tráfico real. Muestra el material didáctico que han elaborado para la formación, que será editado para su difusión.

Se ha dado ya la formación a 480 alumnos de Primaria y 650 de Secundaria.

3. Situación actual del programa de bici pública. Implantación y difusión.

Miguel Vital (Bonopark) explica cómo la empresa hizo un estudio comparativo en Estados Unidos entre sistemas eléctricos y sistemas tradicionales de bicicleta pública y vieron que el uso era mayor en el caso de los sistemas eléctricos.

Describe cómo será el servicio BiciMad:

- El porqué de bicicletas de pedaleo asistido (menores costes de redistribución, aliciente al usuario, etc)
- El sistema antivandalismo, que incluye localizador GPS
- Bonopark es la única empresa que fabrica las tres partes principales del sistema: soporte, bici y software
- La bicicleta tiene 250 w de potencia y sólo funciona al pedalear
- La carga en las estaciones es inteligente, el sistema "decide" cuando conviene hacerla, y permite la carga rápida según necesidad (horas pico)
- Las estaciones son modulares: fáciles de trasladar (en eventos, por reubicación...) y requieren de un único punto de luz.
- El software permitirá la reserva de plaza en destino y dispondrá de aplicación para dispositivos móviles.
- El informe por usuario incluirá número de usos, emisiones de CO2, etc.

- El sistema tendrá 1.500 bicicletas y 3.120 anclajes repartidos en 123 estaciones.
- La implantación del sistema supone la creación de 54 puestos de trabajo

- Implantación

Joaquín Jiménez (S.G. Movilidad) explica que estas 123 estaciones corresponden a una primera fase y que la expansión prevista alcanzará un área similar a la Zona de Bajas Emisiones.

Explica que a fecha de hoy ya están instalados el 80% de armarios de acometida de las estaciones y que el 21 de abril se comenzarán a instalar las estaciones propiamente dichas.

Se espera empezar a funcionar en mayo.

- Programas de Difusión y Formación

Marisol Mena (S.G. Sostenibilidad. Dpto. Educación Ambiental) explica la difusión que se va a hacer previa a la implantación del sistema (mes de abril) con el objetivo de fomentar la convivencia bici – coche – peatón y la normalización de la bici como modo de transporte.

Los mensajes serán destinados a visibilizar al ciclista en la calzada, e irán dirigidos al conductor, al peatón y al propio ciclista. Ideas que se están trabajando:

- Gracias por reducir la velocidad (al conductor)
- Gracias por cambiar de carril para adelantar (al conductor)
- Gracias por no invadir el espacio del peatón (al ciclista)
- Gracias por circular por el centro de tu carril (al ciclista)
- Gracias por respetar las vías ciclistas (al peatón)

Aunque el plan de medios está aún pendiente, se prevé inicialmente una campaña en MUPIs, marquesinas y autobuses de la EMT.

Después de esta campaña, comenzará otra anunciando el sistema que coincidirá con el arranque del servicio y contará con los mismos medios y soportes.

- Red de Ciclo calles

Marisol Santos (S.G. Sostenibilidad. Dpto. Planeamiento) explica y muestra el plano de la red de ciclocalles y ciclocarriles que acompañará a BiciMAD y que se enviará a los miembros de la Comisión.

Carlos Núñez, de AMBE, pregunta si las bicicletas están homologadas, si la batería es de litio y si se prevé la gestión de los residuos de la batería, a lo que Miguel Vital responde afirmativamente a la homologación, especifica que las baterías son de un polímero de litio y que tienen un acuerdo con un Gestor de Residuos para el tema de las baterías.

Carlos Núñez cuestiona la solvencia técnica de Bonopark en la licitación poniendo en duda la concurrencia del socio americano que acredita la experiencia de gestión de sistemas de al menos 2.000 bicicletas y Elisa Barahona le explica que toda la documentación está en orden.

Juan Merallo (Pedalibre) pregunta si se podrá salir con la bici de la zona y Joaquín Jiménez le responde afirmativamente explicando que existirá una zona perimetral. Desde Pedalibre se pide que la ocupación bonificada de las estaciones baje del 85%, como se ha anunciado, al 70%. Elisa Barahona le explica que así se recogía en el pliego y que no se puede cambiar.

Fernando Mínguez (Grupo Socialista) pregunta por las instalaciones de EMT donde Bonopark almacena las bicicletas y Elisa Barahona le aclara que no son cedidas, sino alquiladas.

Pregunta también si se han cambiado las ubicaciones y Joaquín Jiménez le aclara que se han respetado las que venían en los pliegos.

Iván Villarubia (En bici por Madrid) sugiere que la red de ciclocalles debería tener señalización de sentido y/o dirección.

Luis Álvarez (Madrid Probici) se muestra preocupado por la incidencia de BiciMAD en el tejido empresarial local y Miguel Vital explica que ya se les ha explicado a asociaciones, etc. que se esperan repercusiones positivas por el esperado efecto llamada a la bici privada.

4. Análisis de los problemas y propuestas presentados por diferentes asociaciones ciclistas

Ana Rosa Llorente (Depto. de Planeamiento Viario) se refiere a dos solicitudes y propuestas de Pedalibre y del blog En bici por Madrid relacionadas con el uso de los carriles bus por las bicicletas, señalando que sólo se permite cuando el ancho es superior a 4,5 metros y que no se pueden hacer normas para casuísticas concretas como el tramo descendente de la calle Génova, como propone Pedalibre.

Ana Rosa Llorente explica que estamos transformando la oferta antes de que exista demanda y que eso siempre implica problemas de ajuste.

Sobre otras cuestiones:

Rejillas: Se ha solicitado un modelo más tupido de rejilla para que sea menos deslizante.

Semáforos priorizados para bici: hay ya dos (Cibeles y Pza. de Independencia) y están generando problemas porque se atasca la zona de Cibeles.

Comunicación: repetiremos las campañas el año que viene.

No tenemos todavía los datos de la II campaña de Policía Municipal, por los que pregunta Iván Villarubia.

Interceder ante el Consorcio Regional de Transportes para que haya más facilidades para las bicis: se ha solicitado reunión.

Iván V. pregunta por biciregistro y Paz Valiente (SG Sostenibilidad) calcula que podría estar en septiembre.

Juan Merallo recuerda que se dijo que se eliminaría pintura blanca por ser deslizante y Joaquín Jiménez explica que ya se está reduciendo y que sólo se pinta lo necesario desde 2008, cuando se incluyó en el Plan de Seguridad Vial de Motocicletas.

Jose Román Moreno (Bicilineal) expresa que los problemas de calidad del aire y las necesidades de la ciudad deberían ser razón suficiente para justificar las actuaciones Probici; y sobre el proyecto de actuación en Arturo Soria muestra un escrito en el que colegios, vecinos y plataformas de la zona avalan el proyecto. Explica que el Consejo Territorial no se pronuncia sobre la bici desde 2007 y que la Junta Municipal alega que los vecinos, a través de las asociaciones, han expresado que prefieren tener plazas de aparcamiento.

Carmen Lostal (FRAVM) propone que las decisiones de los Consejos de Participación deberían ser vinculantes y, en el debate que se genera sobre el mal funcionamiento de los mecanismos de participación ciudadana y de representatividad de las asociaciones (Iván V.), surge la cuestión de la ampliación del SER como principal herramienta de gestión de la demanda (Belén Moneo) y a la que se opone la FRAVM.

Marisol Mena responde a Iván V. que el vídeo de Tonucci sobre movilidad y autonomía infantil estará publicado en unos días.

5. Estudio de Investigación social sobre movilidad ciclista en Madrid

Luís Fernández (SG Sostenibilidad, Dpto. de Planeamiento) explica un estudio sobre los cambios de comportamiento que han provocado las infraestructuras en Las Tablas:

En la calle Castillo de Candanchú, antes sólo el 38% circulaba entre 40 y 50 km/h, ahora el 90%. En la calle Valcarlos, antes el 43% y ahora el 49%.

Álvaro Cervera (CERMI) señala que no se ha protegido la banda peatonal (sugiere un bolardo alto) y que no hay plazas para PMRs.

Joaquín Jiménez opina que ya se respeta mucho y que no todas las medidas deben ser coercitivas.

David Lois (UNED) habla sobre las resistencias al cambio, aunque luego a medio plazo todo el mundo se alegra de los mismos; alaba el efecto multiplicador de los sistemas de préstamo de bicicleta y reclama, no campañas generales sino estudios focalizados en zonas concretas donde hay efecto multiplicador, además de un sistema de medición de la satisfacción para bicimad.

Iván V. pregunta por las infraestructuras en los PAUs o por sistemas de préstamo de bicis para empresas, así como los problemas de conexiones de la red ciclista, condicionados por las limitaciones presupuestarias (Ana Rosa Llorente).

Juan Sánchez (Ecologistas en Acción) incide en la necesidad de un nuevo modelo de movilidad más ambicioso.

6. Convocatoria próxima reunión de la Comisión de Seguimiento

Luis Álvarez (Madrid Probici) pide reunión antes del verano para analizar la evolución de BiciMAD.

Iván V. propone abrir la participación en la Comisión ya que ellos pidieron propuestas a sus lectores y les han desbordado.

César Caparrós (A Pie) expresa su preocupación por el posible choque de convivencia que supondrá la bici pública.

Belén Moneo (Madrid en bici) apoya reunión en 2-3 meses pero pide, más que preparación de la misma, tiempo para debatir muchos temas que se terminan quedando en el tintero.

7. Ruegos y preguntas

Jose Román Moreno (Bicilineal) señala que el colegio Ágora ya estuvo en Madrid A Pie antes que en STARS y que la reforma de la calle que se había comprometido con ellos ha quedado desatendida.

Antonio Ortiz (IU) pregunta por la reforma de la calle Marqués de Portugalete, a lo que Jose Luis Sanz explica que la propuesta está en Vías Públicas manteniendo los criterios de reducción de plazas.

Sobre la actuación en Escuelas Aguirre, Ana Rosa Llorente le comenta que se está a la espera de cerrar el proyecto.

Belén Moneo propone que se puede ayudar, desde las asociaciones de usuarios, a identificar puntos problemáticos, etc. y Ana Rosa Llorente defiende el trabajo y la competencia de los técnicos municipales.