



IDEAS PARA UN PLAN DE MOVILIDAD CICLISTA EN COSLADA

Una propuesta para la legislatura 2019-2023

1. Por qué este texto:

Coslada en Bici es una entidad ciudadana cuyo objetivo es potenciar el uso de la bicicleta como vehículo de transporte y ocio. Buscamos que los ciudadanos-as cambien de actitud ante sus necesidades de movilidad, reduzcan los efectos contaminantes que tienen los vehículos a motor y encuentren en la bicicleta un elemento seguro, económico, sostenible y amable para sus desplazamientos. En ese sentido, nuestras actividades son reivindicativas pero lúdicas y nunca partidistas. No vamos contra nadie, pero sí queremos que se nos tome en cuenta.

Una de las maneras que entendemos que puede sumar, en la vida política de la ciudad, es consensuar planes que se vayan implementando a lo largo de los próximos años. Hoy en día, ir contra la bici es ir contra corriente de la historia, un buen ejemplo de ello son las buenas prácticas que se están empezando a poner en marcha en ciudades españolas similares a Coslada. Cada día hay más bicicletas en las calles de nuestra ciudad, padres, madres, niños y niñas de todas las edades utilizan hoy en Coslada la bici para hacer deporte, pasear o desplazarse. Este es el motivo fundamental por el que la bicicleta tiene que estar incluida en las agendas electorales de los grupos políticos cara a las próximas elecciones municipales. Es necesario promover y facilitar el uso de las bicicletas de forma segura en Coslada.

Además, en estos momentos, esta planificación es urgente y obligada por cuanto los niveles de contaminación en nuestra ciudad están subiendo de forma alarmante. Hace pocos días nos encontrábamos con este argumentario político: (...)“*El consistorio municipal está trabajando para tratar de paliar los efectos de esta boina de polución mediante un protocolo de actuación que se aplicará cuando se den episodios de alta contaminación atmosférica, y un programa de concienciación para modificar el “cambio de cultura en la movilidad urbana”*”. Pues promover el uso de la bici es promover de la salud de vecinos y vecinas; de los que pedalean y de los que no.

Estas son propuestas saludables, fáciles y baratas. Y, desde una entidad ciudadana, creemos que pueden ser una base sólida y eficaz para conformar y aprobar en la próxima legislatura un **Plan de Movilidad Ciclista**. Una ciudad como Coslada no puede seguir mirando hacia otro lado más tiempo y tiene que empezar a tomar decisiones valientes a favor de la salud de sus ciudadanos, es necesario cambiar el chip y dejar de pensar en el “coche” como elemento principal de la movilidad.

2. Objetivos:

- Facilitar los desplazamientos en bicicleta dentro de la ciudad, incluyendo tanto zonas seguras de rodada como espacios seguros de aparcamiento.
- Diferenciar espacios de rodada para que nadie pueda sentirse molesto. Ni vehículos a motor ni ciclistas ni peatones. Eso sí, manteniendo la jerarquía de prioridad y protección al más débil frente al más fuerte: protegiendo a peatones frente a bicis y coches y protegiendo a ciclistas frente a los coches.
- Coordinar la política municipal de movilidad ciclista con la supramunicipal, en especial con el Plan de Vías Ciclistas y Peatonales de la Comunidad de Madrid (CIMA) aprobado en 2004, así como **exigir en cumplimiento de este, en especial, mediante la comunicación bici/peatón junto a la M-201 entre la acera bici de Coslada (túneles bajo la Est. de Clasificación) y el Anillo Ciclista de Madrid.**
- Prevenir accidentes, evitando elementos agresivos en las cercanías de las zonas de rodada ciclista. Si los hubiera, en el futuro, habrá una clara responsabilidad política de quien no hizo nada por prevenirlos.
- Prevenir los robos y el vandalismo, mediante el establecimiento de aparcabicis homologados suficientes y en cercanía de los centros a los que se dirige el ciclista, por ejemplo en el Intercambiador de Coslada Central (metro-tren) ,
- Promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible entre los ciudadanos de Coslada, en especial los más jóvenes, mediante acuerdos con centros educativos y primando con acciones concretas favorables, el uso de la bicicleta como desplazamiento diario: asistencia a centros escolares, edificios municipales, etc.



3. ¿Qué entendemos por movilidad?

La ley 2/2011 de economía sostenible (art. 99) define como Principio de la Movilidad Sostenible:

a) "El derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad (sic) adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible."

A nuestro entender, el concepto de movilidad hace referencia al acceso de las personas a los bienes y servicios de un territorio, mediante diversos medios y modos de transporte, en condiciones de seguridad, salud, amabilidad sostenibilidad (equidad social, eficiencia económica y equilibrio ecológico) y sin barreras.

Para el acceso a bienes y servicios (trabajo, estudios, compras, amistad, ocio, turismo, gestiones...) muchas veces nos desplazamos haciendo uso de medios de transporte (vehículos) y éstos generan un tráfico. La gestión del tráfico se preocupa de la fluidez de los vehículos y su seguridad, la gestión del transporte por el reparto modal (transporte privado individual, público/colectivo, y poco a poco, también la bicicleta o el caminar) para aumentar su eficacia y minimizar sus impactos. **Pero la gestión de la movilidad atiende más a principios y condiciones de salud, amabilidad, sostenibilidad, etc. Por ejemplo, la ciudad de Bilbao puso como objetivo principal la SALUD de sus ciudadanos a la hora de elaborar su Plan General de Movilidad Urbana y en torno a ese objetivo se diseñó.**

Dicho de otra forma, la movilidad se interesa por las personas y en relación a ellas con los modos de transporte y sus condiciones e impactos.

En concreto, a nuestro entender, la movilidad se preocupa por:

- a) Los ciudadanos en su diversidad de características y necesidades en relación a la movilidad: los niños/jóvenes/adultos/mayores, hombre/mujeres, **personas con movilidad reducida**, estudiantes, trabajadores, comerciantes -y sus clientes y proveedores-, amas de casa, turistas... Pensemos lo diferente que sería el tráfico y transporte en nuestras ciudades si se diseñaran pensando en estas "categorías" de colectivos, sus necesidades y posibilidades.

Dado que el tema de la movilidad es más un tema social que técnico, requiere de la activa participación ciudadana para acordar el modelo de movilidad saludable a desarrollar.

b) Los modos de transporte:

- **Un transporte público** de calidad, (en frecuencia, puntualidad, eficiencia, comodidad, accesibilidad, adecuación a las necesidades de los usuarios, coste...) y la intermodalidad. De forma que sea una buena opción a elegir.
- **El caminar.** En nuestro entorno mediterráneo, de ciudades compactas, buen clima, etc, muchos desplazamientos se hacen a pie pero ello puede favorecerse o dificultarse según lo lejos que se ubiquen los bienes/servicios, el diseño de las calles, la comodidad/calidad de los recorridos (directos, sin barreras ni obstáculos, sin molestias -ruidos, contaminación, esperas en semáforos, zigzagueos en los chaflanes, etc.-, iluminación, situaciones de riesgo...). Muchos trayectos en coche son cortos y podrían hacerse andando o en bici -con apoyo del transporte público- con mayor eficiencia. El mayor ejemplo de esto es la ausencia de viales para peatones y ciclistas entre Coslada y Madrid-Arcenales (separados por escasos 2km. y en cambio, comunicados por dos autopistas (M-21 y M-201).
- **La bicicleta.** Es el modo de transporte más eficiente en la ciudad y por sus cualidades debe ser considerado como vehículo preferente.
- **El automóvil.** Se entiende poco que para transportar una persona (unos 60 kg) haya que utilizar un artilugio que pesa una tonelada, que está el 90% de su tiempo aparcado, que es energéticamente muy ineficiente y caro, y que genera un gran daño social y ambiental. Su uso hay que reducirlo a su justa medida, en un reparto más equitativo (socialmente) de los modos de transporte.

Así, **la gestión de la movilidad** tiene que ver con el diseño/planificación, la regulación/ordenación, la información/formación, la participación/promoción, etc. tanto urbana/territorial, del tráfico/transporte, calidad del aire, el ruido, la seguridad vial, la accesibilidad universal, el transporte público, la bici y el andar, etc. siempre poniendo en el centro a las personas en su diversidad.

4. Nuestra apuesta: Coslada

Coslada es una ciudad perfecta para implementar en ella políticas de promoción del uso de la bicicleta similares a las que se pusieron en marcha en las grandes coronas metropolitanas holandesas en los años 60-70 del siglo pasado y que se han extendido al conjunto de Europa, habiendo quedado España como una reserva del uso abusivo del vehículo a motor.

Nuestra ciudad es una de las pocas colmatadas de España, con un término municipal reducido (11 km²) que favorece que cualquier desplazamiento sea inferior a 2 km. (excepto aquellos que tengan como origen o final el Barrio de la Estación, que añadiría 1 km. más de recorrido. Coslada, desde el Plan General de Ordenación Urbana dispone de una red interesante de carriles bici y, sobre todo, de un importante tejido deportivo ciclista que favorece la familiarización con la bicicleta. Y, además, nos encontramos a las puertas de una gran capital que lleva años apostando por incrementar el uso de la bici. La cercanía del anillo ciclista de Madrid es un elemento de alto valor añadido para pensar en facilitar los desplazamientos en bicicleta.

Pero, aunque en población, Coslada es el undécimo municipio de la **Comunidad de Madrid**, en contaminación sube a la **segunda posición solo por detrás de la capital**. Según informó el diario *El Mundo*, el Informe de Calidad del Aire revela que Coslada es la localidad que en 2018 ha continuado superando los límites máximos de emisiones de dióxido de nitrógeno (NO₂) que permiten la ley española y la Unión Europea. El consistorio municipal está trabajando para tratar de paliar los efectos de esta boina de polución mediante un protocolo de actuación que se aplicará cuando se den episodios de alta contaminación atmosférica, y un programa de concienciación que debería de intentar modificar el "cambio de cultura en la movilidad urbana".

En 2016 y 2017 Coslada emitió una media de 47 mg/m³ de NO₂, siete décimas por encima del máximo permitido aunque de momento, en el primer trimestre de 2018 —el último del que se tienen datos— esa cifra ha descendido a los 44 mg/m³. Además de Coslada, Getafe y Leganés también sobrepasaron en 2017 los límites establecidos.

En 2011 se creó la asociación *Coslada en Bici*. En aquella época era casi imposible ver una bicicleta rodando por las calles de la ciudad. Ocho años después, en 2019, es casi imposible no ver alguna. Si bien no disponemos de estadísticas

concretas de formas de desplazamiento en el interior de la ciudad, podemos hacer aquí una estimación a partir de nuestras observaciones y de comparaciones estadísticas con ciudades similares de nuestro entorno. Entendemos que son cifras acertadas, pero que son manifiestamente corregible si se aportan otros datos de aforos:

	A pie	En Bici	En vehículo privado	En tte. Público (bus y metro)
Internos entre semana	15%	3%	65%	17%
Coslada-Periferia entre semana	1%	1%	75%	23%
Internos en fin de semana	25%	5%	52%	18%
Coslada-Periferia en fin de semana	2%	2%	82%	14%

Salvando el gran margen de error que pueda tener esta apreciación, lo que sí podemos acordar es que 3 de cada cuatro desplazamientos, tanto internos como a la periferia (San Fernando, Vicálvaro, Barajas o Arcentales), se hace en vehículo privado a motor.

Estas cifras se ven relativamente avaladas por determinados estudios sobre la movilidad en la corona metropolitana. Son, en cualquier caso, ejemplos de derroche de energía y tiempo, en especial, en lo que se refiere a los desplazamientos con la periferia, la falta de cultura de uso de la bici o del transporte público, es la mayor generadora de emisiones de CO2 a la atmósfera en la Comunidad de Madrid o, por ejemplo, la responsable de la pérdida de cerca de 80 millones de horas laborables.

5. Hacia una red integral de movilidad ciclable.

5.1- Tipos de viales existentes según el Ministerio de Fomento

Aunque, en general, denominamos al conjunto de viajes para bicicletas que existen en Coslada carriles bici, estamos hablando de topologías diferentes:

- Cuando el espacio se hace en la misma plataforma que las aceras, se llama "**acera bici**" y se habilita para que las bicicletas circulen por allí. Si bien aleja la circulación de bicis de las de los coches, suelen juntar a peatones y ciclistas. Lo que hay actualmente en Coslada es acera-bici.
- Existen también **aceras-mixtas** que, aunque cuentan con la misma superficie, guardan un espacio reservado para el peatón y otro para el ciclista. Un ejemplo bien hecho es el recorrido por el parque de El Cerro.
- Un "**carril bici**" es un espacio marcado en la calzada para un vehículo como es la bicicleta, de la misma manera que puede hacerlo para los autobuses y llamarse "carril bus" o para los vehículos con más de uno o dos ocupantes y denominarse "carril VAO". Puede ser de uno o dos sentidos. En Coslada, aunque popularmente lo llamemos así, técnicamente no hay carriles-bici.
- Por último, en muchas ciudades se está estableciendo **calles ciclables**. Calles que no tienen ningún espacio delimitado para las bicis pero que disponen de señalización horizontal que avisa de su posible presencia así como de reducción drástica de la velocidad a menos de 30 km/hora.



Carril-bici



Acera-Bici



Acera-mixta



Calle ciclable

En nuestra opinión, es importante establecer que, en el caso de viales segregados (carriles bici) estos estén a la altura de la calzada y no de la acera. Con ello se consigue una intermodalidad de rodada entre calzada y carril y se evitan las invasiones de la acera.

Por otro lado, siguiendo las directivas europeas, la Dirección General de Tráfico (DGT) anunció a finales de 2018 que pretende rebajar el límite de velocidad en las ciudades españolas a 30 km/h. La DGT ya trabaja en una reforma del Reglamento General de Circulación para hacerlo posible. En ese sentido, la velocidad en nuestras calles dejaría de ser agresiva para las bicis, previendo que habrá un mayor número de usuarios en la calzada que, al mismo tiempo, incidirán en calmar el tráfico. No hay nada mejor para reducir la velocidad en las calles que la presencia de ciclistas.

5.2- Cerrar la malla de las actuales aceras bici:

Nosotros creemos que el actual sistema de acera-bici segregada del tráfico a motor en Coslada, es bueno para las grandes avenidas y acceso a grandes centros con uso de bicicletas (institutos, paradas de Metro, polideportivos, etc).

La red de carriles bici permite una circulación básica con una idea clara de seguridad para los ciclistas menos expertos. En ese sentido **coincidimos con la fundación 8-80** (www.880cities.org), que propone la conocida regla 8-80: una infraestructura ciclista es segura cuando puede ser usada confiadamente tanto por personas de 8 años como de 80 años

Como es lógico, las grandes rutas para para vehículos a motor y peatones lo son también para bicicletas. Lo cual quiere decir que las grandes arterias de la ciudad van a ser itinerarios demandados por los ciclistas. Como, además, esas arterias suelen disponer de mucho espacio, podemos reducir el ancho de los carriles de vehículos a motor para incluir en sus laterales un carril bici (no debe quitarse nunca espacio a la acera sino a la calzada). **La propuesta es que desde el inicio de la nueva legislatura se plantee un Plan de cierre de la malla de carriles bici que, en 2020 nos permita:**

- Conexión final de la nueva acera bici de Fleming con el carril bici de Av. España a la altura de la estación de metro de Barrio del Puerto.

- Conexión entre acera bici de Petra Sánchez (arrancarí­a en el paso de bicis ya establecido en el cruce con Maches G3mez) y Rosa de los Vientos, para enlazar con el carril bici de Constituci3n que continua hasta San Fernando.
- Acceso a Campos de f3t­bol de El Puerto desde la rotonda final del carril bici paralelo a la v­a del tren.
- Calle del Olmo, entre Constituci3n y Polideportivo El Plant­o con acceso a institutos y Centro de Salud.
- Bajada desde la nueva acera-bici del Centro Miguel Hern3ndez hasta la Calle Madrid, es manifiestamente rid­culo que se haya hecho una acera que desemboca en la p3rgola sin que haya manera de acceder en bici a ella, salvo que lo tomemos como parada y cambio de sentido en el circuito por el parque del Cerro.
- Terminaci3n de los 20 metros que nunca se hicieron del carril bici peat3n de El Cerro en la curva sobre la cascada.
- Avenida de Espa­a, entre el actual carril-bici de Manuel Aza­a y el de la Calle Pr­ncipes de Espa­a a la altura del Lago, garantizando as­ un acceso seguro al Centro de Salud J. Vera, la I.E.S. Mar­a Moliner, los colegios F3lix Rodr­guez de la Fuente y Men3ndez Pidal y los campos de f3t­bol de M3xico. Como estos 3ltimos recorridos en formato acera-bici ser­a caro, se puede estudiar diferentes f3rmulas, que deben incluirse urgentemente ya que se va a remodelar la zona.
- Ramal hacia el parque Carlos Marx, saliendo del carril que ha de hacerse en Av. Espa­a y cogiendo las calles Jorge Guill3n (C.C. Uruguay y trasera I.E.S. Mar­a Moliner) y traves­a Miguel Hern3ndez hasta llegar a calle Miguel Hern3ndez, rodeando el parque Carlos Marx, el popular kil3metro.
- Av. La Ca­ada. Elemento fundamental de comunicaci3n ciclista, ya que no tiene casi pendiente. La anchura de la calle facilitar­a sendos carriles de sentido 3nico en ambos lados, entre los veh­culos aparcados y la zona de rodada. Ser­a necesario, al menos, entre la actual acera en esquina a calle Honduras y los Institutos La Ca­ada, Miguel Catal3n y las Pistas de Ten­.



Junto a este cierre de la red, es necesario abordar determinadas obras de mantenimiento que la dignifiquen. Si bien *Coslada en Bici* edita con frecuencia documentos de necesidades de mantenimiento y reparación, en el caso de la red de carriles es preciso que en el Plan de cierre de mall se incluya la eliminación de bordillos transversales, la sustitución de rejillas y el repintado de las intersecciones con viario de vehículos a motor y viario peatonal.

5.3- Calles ciclables.



A partir de ahí, creemos que es mucho más eficaz y mucho más barato, plantearse la señalización de carriles-bici sobre la propia calzada, en especial en las calles que tienen una anchura del carril para vehículos superior a 4 m., fácilmente reducible. El mayor inconveniente de estos carriles sería que el estacionamiento que queda entre el carril-bici y la acera sea en batería, ya que la salida marcha atrás puede ser peligrosa. En cualquier caso, es factible y barato sustituir el aparcamiento en batería por aparcamiento en línea en las zonas donde se vaya a establecer el carril bici.

Por último y, en función de cómo se vaya desarrollando el tráfico y de la reducción de velocidad a un máximo de 30 km/k, será fácil ir estableciendo calles ciclables en las que bicis y coches compartan calzada, pero debidamente señalizado. Unas de las primeras que habría que estudiar serían la Avenida Constitución y Calle Begoña en El Casco (desde el Ayuntamiento hasta la salida a Madrid) y las calle México y Perú en Valleaguado.

Cuando compartimos calzada, las bicis no solo no contaminan, ayudan a calmar el tráfico a motor y, con ello, a reducir sus emisiones. Los-as ciclistas en la calzada son buenos-as para la ciudad.

6. Señalización.

Es muy llamativo que, en el diseño técnico del viario ciclista de Coslada no se hayan tenido en cuenta buenas prácticas de otros lugares o los manuales estandarizados y reconocidos de diseño de viario ciclable. Coslada en bici recomendamos, por ser de los más aceptados, los criterios que propone CROW, una plataforma nacional de información y tecnología para la infraestructura, el tráfico, el transporte y el espacio público. CROW es una organización sin fines de lucro que desarrolla, difunde y gestiona conocimientos prácticos aplicables a la preparación de políticas de la planificación, el diseño, la construcción, la gestión y el mantenimiento. Para los temas de señalización proponemos seguir su documento **“Sign up for the bike (Intégrate a favor de la bicicleta)”**. En la última década, este libro se ha convertido en el manual de mayor autoridad en el tema del tráfico ciclista en el mundo. Se puede consultar en <https://drive.google.com/a/conbici.org/file/d/0B8rDV5P34PbLbIIJN2FJVzRTZDQ/preview?usp=drivesdk>

6.1- Señalización vertical.

Coslada no dispone de señalización específica vertical para bicicletas. Creemos que es conveniente para anunciar situaciones de peligro (cruces, pasos de peatones, etc) a lo largo de los carriles bici. Que es imprescindible para señalar los puntos de aparcamiento. Y que sería conveniente disponer además de pequeños indicadores de dirección (a Madrid, al Lago, al Ayuntamiento...). Proponemos un plan básico de balizamiento.

6.2- Señalización horizontal.

Por la posición del ciclista sobre la bici, la señalización horizontal es fundamental. Además, al tratarse sólo de pintura, es muy barata. Es necesario señalar bien pero, además, señalar homogéneamente. Si alguien circula por un carril donde parte de los pasos de cebra están pintados y parte no, al cruzarse con estos últimos, el ciclista puede ser peligroso. Planteamos la necesidad de pintar los siguientes tipos de señalización:

- Definición del carril. Si la inmensa mayoría está pintado en rojo, debe completarse esta señalización, en especial en los momentos de intersección con vehículos a motor.
- Señalización de que se encuentra en un carril bici (la famosa bicicleta)
- Señalización de peligros a los que se va a encontrar un-a ciclista: pasos de cebra, avisos de curva e intersecciones, reducción de velocidad.

7. Aparcar las bicicletas.



No hay viaje en bici no se hace si no hay lugares donde dejar la bici a buen recaudo. Es necesario ampliar el número de aparcabicis y señalizarlos con balizas, a ser posible cerca de las puertas los lugares a los que se acude. De nada sirven aparcabicis ocultos, en zona oscura o alejada de las entradas.

Recomendamos la instalación de elementos homologados en U,

que es el modelo más útil y el más barato.

Pedimos una mayor implicación del ayuntamiento en el tema del aparcabicis en la estación de Coslada Central. Cada año vemos en torno a la Semana Europea de la Movilidad, que se premian como buenas prácticas los aparcabicis con servicios complementarios (custodia, taller, etc.). En Coslada no hay que hacer el edificio, disponemos de él (y con ello, eliminaríamos una de las mayores vergüenzas de la ciudad)

Es necesario que, en la ordenanza de movilidad ciclista, el Ayuntamiento exija la construcción de aparcabicis cubiertos en grandes superficies comerciales (que, por otro lado, lo están haciendo), centros públicos (centros culturales, polideportivos, colegios,

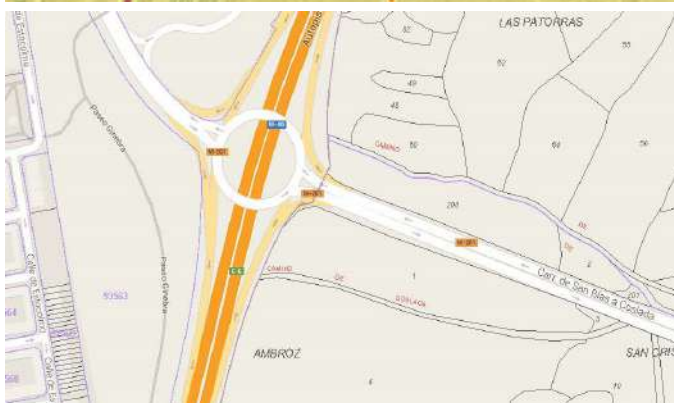


institutos, etc. y paradas de metro y ferrocarril. Tanto mediante esa propuesta anterior de la antigua estación o bien habilitando fórmulas en el interior de los templetos de acceso a las estaciones de metro a la manera de lo iniciado por MetroMadrid en colaboración con el ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid.



8. Conexión con Madrid.

8.1- Conexión Arcentales



La conexión directa actual de 2,5 km es la autovía M-201, con una rotonda de enlace a la M-40 es bastante peligrosa y el tramo de túnel sin arcenes y rotondas bajo las vías del tren justo al salir de Coslada la hacen de difícil tránsito ciclista.

Entre ambos puntos existe un camino paralelo a la M-201 en un estado aceptable, pero que no permite sortear la M-40 hasta llegar casi a Las Rosas, obligando a un rodeo de 3 Km.

La alternativa para evitar todos estos puntos de tráfico complicado es un rodeo de 6 km por un camino en mal estado sin iluminar.

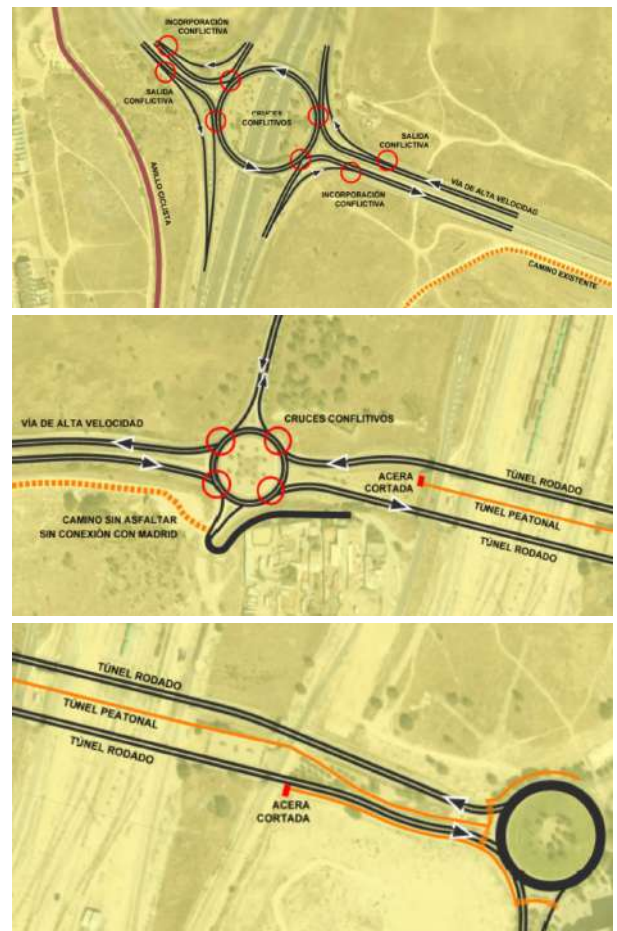
En 2017, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid aprobó el documento RED DE ITINERARIOS BICI Coslada-San Blas que planteaba tanto una solución al paso sobre

la M-40 como al acceso a Coslada a través de los túneles bajo el ferrocarril en la M-201. Esta propuesta contempla:

- Construcción de pasarela peatonal/ciclista sobre la M-40 al sur de rotonda actual.
- Habilitación de camino de conexión entre pasarela y camino existente aprovechando una zona de dominio público

Junto a ello, se debería intervenir en camino paralelo a M-201, mejorando el firme en los tramos en peor estado, dándole un tratamiento de carril bici/peatón similar al del anillo ciclista e iluminando tanto la M-201 como ese camino paralelo

Por último, habría que intervenir en la conexión con Coslada bajo vías del ferrocarril, habilitando el túnel peatonal cortado como carril-bici, semaforización a demanda para cruzar la calzada hacia el camino existente paralelo a la M-201

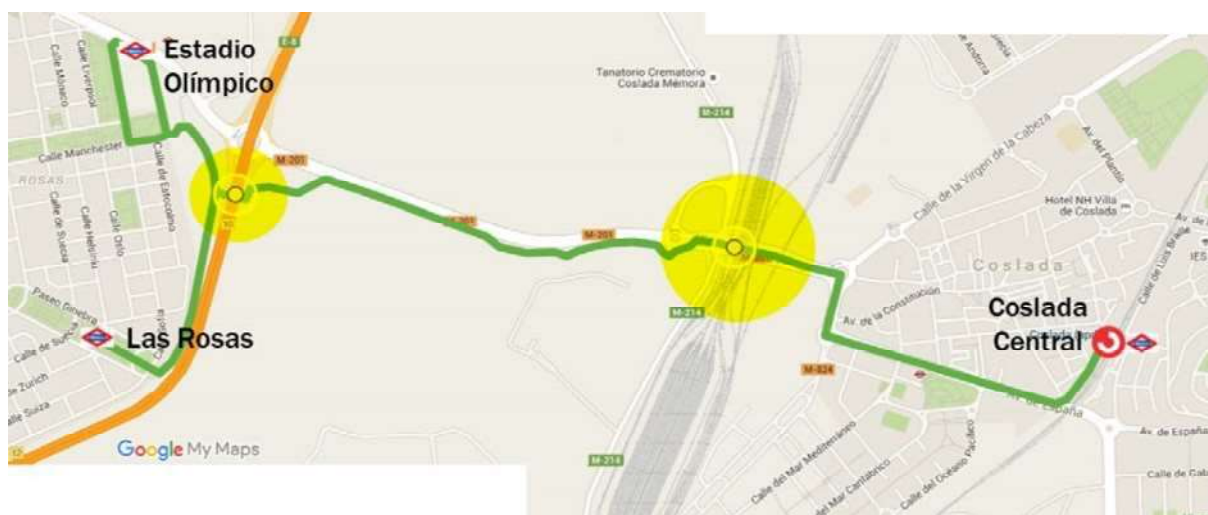


Las intervenciones mencionadas permiten generar una red de itinerarios ciclistas entre distintos nodos de transporte de Coslada y San Blas. Las siguientes combinaciones bici+transporte público permiten ventajas frente a la situación actual

que hace el transporte público más competitivo frente al uso del vehículo motorizado privado:

- Coslada – Estadio Olímpico: Ahorro de un trasbordo para tomar L7. Ahorro de una corona tarifaria para ir hacia Madrid.
- Coslada – Las Rosas: Posibilidad de conectar con la L2 desde Coslada. Ahorro de una corona tarifaria para ir hacia Madrid.
- San Blas - Coslada: Acceso directo al Cercanías en un barrio sin este servicio. Ahorro de una corona tarifaria para ir hacia el corredor del Henares.

Esta actuación depende de la Comunidad de Madrid y debe contar con el beneplácito del Ministerio de Fomento, por eso pensamos que es un tema que debería de generar un gran acuerdo entre los grupos municipales de Coslada y tomar la tarea de su negociación como una prioridad para la legislatura 2019-2023. Además, es necesario estar atentos a las actuaciones que pueda hacer el Club Atlético de Madrid ya que, de decidir éste hacer una pasarela entre el Estadio metropolitano y el lateral este de la M-40, sería el momento propicio para resolver el salto sobre esta autopista de circunvalación que, en su construcción cortó el antiguo camino de Ambroz para vehículos que no sean a motor (bicis) y para peatones.



8.2- Conexión Las Mercedes.

Coslada dispone de un itinerario de caminos no ocupados por vehículos a motor desde la entrada del Puerto Seco (Puente cerrado) hasta el túnel bajo la M-21 en el barrio madrileño de Las Mercedes.

Planteamos pactar con el ayuntamiento de Madrid la adecuación de este camino (zahorra compactada) y, en la medida de lo posible, arbolar sus laterales. Esto es perfectamente factible en los 200 metros del término municipal de Coslada que es, además, el de firme más deteriorado.

8.3- Conexión Cañaveral

El diseño de la rotonda en forma de hipódromo sobre la M-45 que comunica el barrio cosladeño de La Colina con el madrileño de El Cañaveral es otro de los atentados a la inteligencia humana con los que los urbanistas del coche y el humo nos sorprenden en nuestra ciudad. Cinco carriles para vehículos a motor por sentido y, en cambio, una acera minúscula con pasos de cebra peligrosos y casi ocultos e inexistencia de viario ciclista.

Proponemos acordar con el Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad y la Junta de Compensación de El Cañaveral la sustitución de los dos carriles derechos de esos cinco de cada puente, por un gran paseo bici/peatón, mejorando la seguridad en las intersecciones con los accesos y salidas a la M-45.

Esto permitirá la posibilidad de un encuentro agradable de ambos barrios, a pie y en bici y, sobre todo, disminuir el impacto del automóvil sobre esa zona de Coslada. En un barrio nuevo que aún no dispone de instituto, los alumnos y alumnas de El Cañaveral podrán acceder en 5 minutos, con sus bicis, al I.E.S. Manuel de Falla.

9. Servicio Público de bicicletas de alquiler.

Coslada, por su alta densidad y las pequeñas distancias que hay entre sus extremos, es una ciudad ideal para implantar un servicio público de bicicletas de alquiler. Porque no necesitaría muchos puntos de servicio (que es lo que encarece) ni un excesivo transporte de recarga, por lo que sería fácil que hubiera empresas de gestión interesadas en ello. Estaríamos hablando de unas 7-8 estaciones que, a una media de bicicletas de un parque de 100-120.

Somos, además, una población muy joven que, recibiría con agrado esta propuesta y que, viendo el nivel de aceptación en ciudades periféricas similares a Coslada.

Pero, además, somos una ciudad integrada en la macrourbe madrileña. La puesta en funcionamiento del estadio metropolitano como campo de juego del Club Atlético de Madrid hace que se necesite una nueva visión de la movilidad. En ese sentido planteamos buscar un acuerdo con el Atlético y la EMT de Madrid para extender el servicio de BiciMadrid a Coslada, de manera que se facilite el acceso al estadio desde nuestra ciudad y sus estaciones de metro y cercanías.

10. Formación para una nueva movilidad.

De la misma manera que la promoción del uso del vehículo a motor conllevó una estructura de formación de conductores, evaluación, seguimiento, etc.; facilitar que la gente vuelva a la bici necesita también el apoyo de las instituciones.

Proponemos un Plan de Municipal de Formación para la Movilidad Ciclista, consensuado y apoyado en las asociaciones y clubes ciclistas y que intervenga en los siguientes ámbitos:

- Mantener y extender el plan de educación vial que la Policía Local tienen en colegios.
- Incluir a los institutos de secundaria en ese proyecto de educación vial, en la línea del programa de *Coslada en Bici* "Al Insti en Bici" pero con un claro apoyo municipal.
- Formar a personas en riesgo de exclusión, en especial a mujeres, en el uso de la bicicleta, así como crear un banco de bicicletas que se les pueda prestar para sus desplazamientos a la búsqueda de empleo y similares.
- Incluir la formación para la movilidad ciclista en los cursos de monitores-as, coordinadores-as y de iniciación al tiempo libre que imparte la Concejalía de Juventud.
- Convocar cada año, unas Jornadas de Movilidad Ciclista, que permitan el encuentro entre políticos técnicos y usuarios-as de la bicicleta así como conocer las novedades que, en cada momento, se vayan dando en cuanto a la movilidad ciclistas y acercarnos a las buenas prácticas de otras ciudades.
- Incluir a Coslada en la celebración, cada mes de abril, de la campaña "30 días en bici" (<http://30diasenbici.com/30-dias-bici/>)

11. Ordenanza de movilidad ciclista

Si bien, en cuanto a regulación de velocidades, circulación, vestimenta y utillaje básico del-la ciclista, ya se dispone de regulación a nivel estatal (nuevas normas de circulación y seguridad para ciclistas que va acordando la DGT), nuestra ciudad necesita plasmar en una ordenanza esa voluntad política de favorecer la circulación en bici.

En su elaboración es imprescindible lograr el máximo consenso, por este motivo, al trabajo del personal técnico municipal se debe sumar la colaboración de asociaciones y clubes, personal técnico de otros organismos de ámbito supra municipal y por personas de reconocida trayectoria en el mundo de la movilidad sostenible.

La ordenanza pretenderá impulsar el reparto modal de la bici con el objetivo de situarlo al nivel de la media europea. Para ello debe establecer una serie de medidas, como el ámbar ciclista, la posibilidad de la circulación a contramano, la circulación preferente por el centro del carril y las ciclocalles, qué establecimientos públicos y/o privados deben poner aparcabicis, etc.

Mención aparte merecen los carriles bici, privilegiando su implementación en la calzada -frente al modelo de aceras de convivencia- lo que permitirá reducir el conflicto entre ciclistas y peatones en las aceras. En cualquier caso, en atención al retraso en la incorporación de ciclistas al flujo habitual del tráfico de nuestra ciudad, la ordenanza debe hacer especial hincapié en la seguridad del ciclista. Para ello se apuesta por un modelo de carrilbici protegido en las arterias principales de la ciudad, y medidas de calmado de tráfico en las demás.

Paralelamente, en lo que se refiere a los y las menores y a las personas con movilidad reducida, la ordenanza regulará su circulación en bicicleta y sillas de ruedas, tanto por viario ciclista como por las aceras.

La ordenanza nos permitirá regular nuevas iniciativas de movilidad asimilada con la ciclista: bicis eléctricas, patinetes, etc. así como regular la relación de éstas con la ciudad y los otros agentes que en ella se mueven.

En definitiva, se trataría de una norma que pretende equiparar a Coslada a las ciudades de nuestro entorno que lleven ya años caminando hacia un modelo de movilidad más sostenible. Al mismo tiempo, debe acercarnos a los compromisos europeos en materia de reducción de gases de efecto invernadero y abre la puerta a una nueva manera de

entender el espacio público que coloque a las personas en el centro del diseño urbano y que priorice al autobús y la bicicleta y que desincentive el uso del vehículo privado.

Por último, y como fórmula de intercambio de información, normativa y experiencias sobre la movilidad ciclista, el Ayuntamiento de Coslada se incorporará a la Red Española de Ciudades por la Bicicleta (<https://www.ciudadesporlabicicleta.org/>)

Coslada, marzo de 2019.