

**Por una movilidad sostenible en Getafe.  
(movilidad ciclista)**



**Plataforma contra el Cambio Climático de Getafe, O2O3.  
Mayo de 2016**

**Documento preparando el consejo de movilidad ciclista que se celebrará en junio  
2016 en el ayuntamiento de Getafe.**

## **MOVILIDAD EN BICICLETA**

**Una de las definiciones de transporte sostenible** es<sup>1</sup> “aquel que sustenta la libertad de movimiento, la salud, la seguridad y la calidad de vida de los ciudadanos de la generación actual y las futuras; es ecológicamente eficiente; y sostiene una economía dinámica e integradora que da acceso a todos los servicios y oportunidades, incluyendo a los menos favorecidos”.

### **OBJETIVO GENERAL**

- a) *Potenciar la movilidad sostenible referente a los trayectos a pie y en bicicleta.*
- b) *Crear redes funcionales para peatones y ciclistas.*
- c) *Liberar espacio público de tráfico para recuperar entorno urbano.*
- d) *Invertir la tendencia al incremento en el uso del coche (Trasvase de modos motorizados a modos no motorizados).*

---

<sup>1</sup> Centro de Transporte Sostenible de Canadá, 1998.

## 1.- ITINERARIOS PEATONALES

**La propuesta de red de itinerarios peatonales y ciclistas** de primer orden que sirvan de base para la movilidad de los modos no motorizados es sumamente importante. Las zonas y calles peatonales suponen elementos de humanización, mejora de la accesibilidad, reducción de la contaminación, y dinamización económica de la zona peatonalizada.

**La finalidad es conseguir un centro urbano peatonal donde convivan el uso residencial y el comercial**, facilitar los espacios libres para el paseo, la interrelación con los vecinos, en definitiva, un espacio para vivir y convivir que podemos denominar “espacios de coexistencia”.

**Potenciar la configuración de una nueva identidad urbana**, como elemento de revitalización del centro de Getafe y de recuperación de estos espacios para los ciudadanos. Contemplar los beneficios que supone también para la rápida bajada de los niveles de estrés.

**Esta perspectiva implica la mejora de la capacidad y transitabilidad en intersecciones y glorietas.** Mejorar los cruces de peatones y ciclistas. Eliminación de elementos conflictivos y reducción de la accidentalidad mejorando la señalización.

### **Medidas para el fomento de vías peatonales y un Getafe accesible a los ciudadanos**

1. **Aumentar las zonas peatonales**, diseñar itinerarios peatonales de forma que se pueda acceder fácilmente a los principales lugares de la ciudad sin tener que dar rodeos para sortear obstáculos.
2. **Mejorar la accesibilidad de las zonas peatonales** para que todo el mundo, incluyendo personas con movilidad reducida, pueda caminar con comodidad y seguridad.
3. **Campañas de sensibilización** para promover la importancia de calles “libres de vehículos a motor”. Es necesario adoptar una serie de medidas urbanísticas, de tráfico y de seguridad, que contemple las condiciones necesarias para hacer posible el disfrute de un centro urbano peatonal.
4. Que se pongan los medios necesarios para que las zonas peatonales sean tales y para **que a estas sólo accedan los vehículos autorizados** (residentes con plaza de garaje en la calle peatonal, vehículos de emergencia, etc.).
5. **Limitar la velocidad de circulación de vehículos** en las calles peatonales, y vías abiertas al tráfico en las que desembocan estas, a 10 o 15 km/h. A tal efecto, señalar convenientemente las calles afectadas y los accesos a las zonas peatonales así como instalar los medios necesarios para ello.

## 2.- FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA

**El interés por la bicicleta como medio de transporte no ha dejado de crecer.** Esta máquina aparentemente sencilla, es sin duda el **vehículo más ecológico** en el que uno puede desplazarse. La bicicleta no es sólo un medio de transporte eficaz, rápido, económico, saludable, amigable y respetuosa con la naturaleza. Es un símbolo de cómo las cosas pueden hacerse de otra manera para conseguir un mundo más justo, una sociedad más unida y un planeta más sano. Por cada 3 kilómetros en bici, se ahorra 1 kilo de CO<sup>2</sup>.

- **Cada vez se descubren más beneficios para la salud** y para el medio ambiente a partir del uso de la bicicleta. En relación con la calidad del aire la bici empieza a ser parte de la solución moviéndote en un medio de transporte que no necesita ningún combustible
- **Además, si coges la bici cada día** para hacer todo o parte de tu trayecto rutinario habrás cumplido con la recomendación de los expertos: media hora de ejercicio cardiovascular al día.
- **Caminar y/o utilizar la bicicleta** contribuye de manera significativa a la reducción de la obesidad y las enfermedades cardiovasculares así como a la disminución del estrés.
- **La bicicleta se ha convertido en uno de los medios más reivindicativos de la ciudad.** Puedes unirte a las bicicríticas, a las bicicletadas, a las marchas ciclistas, a bicisur a conferencias sobre el uso de la bici, a talleres de reparación en centros sociales, asociaciones... y contribuir a la mejora de la ciudad.

### 3.- IDENTIFICACIÓN GENERAL DE PROBLEMAS:

**El transporte motorizado genera unas altas tasas de emisión de gases CO2** teniendo una alta responsabilidad en el cambio climático y los problemas que de él se derivan, los cuales cada vez más sufren los ciudadanos.

**El automóvil es el principal generador de insostenibilidad en nuestras ciudades y funcionan básicamente como un objeto de consumo.**

La **ineficiencia** del automóvil se aprecia en tres parámetros: bajo índice de ocupación (1,3 pasajeros de media en áreas urbanas, cuando usualmente la capacidad en los vehículos es de 5 plazas), bajo grado de utilización (una hora diaria, un 4% de su vida útil) y elevado consumo de energía por unidad transportada.

Genera ruido, una gran ocupación de espacio (superior al 50 %), son los principales causante de contaminación en nuestras urbes, además de ser un peligro para el resto de usuarios de la calle.

Cada año se registran cerca de 27.000 muertes prematuras en el España por afecciones derivadas de la contaminación del aire, según la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA). El 95% de la población española respira aire con niveles superiores a las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), debido principalmente al tráfico en las zonas metropolitanas. Según el informe presentado por Ecologistas en Acción acerca de la calidad de la aire.<sup>2</sup>

**El abuso del automóvil es responsable del mal funcionamiento de los transportes públicos y de la inhibición de los no motorizados.** Por eso no se puede hablar del fomento del transporte no motorizado, sin hablar también de la reducción del número de coches.

Las principales vías de actuación para reducir la contaminación del aire pasan por la reducción del tráfico motorizado en las zonas metropolitanas, disminuir la necesidad de movilidad, y el fomento del cambio hacia otros modos de transporte.

---

<sup>2</sup>Ver Informe Ecologistas en Acción. El Mundo 23/06/2015

#### **4.- IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS CONCRETOS EN GETAFE:**

Existencia de **puntos negros** en las conexiones, **grandes infraestructuras** generalmente diseñadas para los vehículos a motor, M50, A42, M45, A4, C3, C4 y AVE, las cuales **cercan y aíslan a la población de Getafe**.

Necesidad de medidas encaminadas al fomento de los medios públicos y no motorizados, aumentando su competitividad con respecto al automóvil privado, y atrayendo a un mayor número de usuarios.

Existe un consenso generalizado que **en los carriles bicis de Getafe se ha invertido mucho dinero, en unas infraestructuras sin planificación estratégica**. El carril bici ha quedado asociado con paseos sin que tengan finalidad alguna en cuanto al fomento de la cultura de la bicicleta como modalidad de transporte. Sin conexión con un Plan de Movilidad que conecte con los centros vitales de la ciudad.

**Las redes de itinerarios ciclistas** presentan problemas que suelen provenir de las vías compartidas, bien cuando peatones y ciclistas comparten acera, o cuando ciclistas y tráfico motorizado comparten calzada.

**El Servicio de alquiler de bicicletas públicas**. A pesar de que los recursos pueden parecer elevados para mantenerlos operativos, no es así si se comparan con otros medios de transporte públicos. Estos costes podrían reducirse si la gestión de este servicio fuese municipal en vez de privados y si se consigue aumentar el número de usuarios. Entendemos el alquiler de bicicleta como un servicio público, dirigido a una población concreta, el alquiler fomenta y facilita la intermodalidad (posibilidad de combinar distintos medios de transporte en los trayectos) además de hacer más visibles el número de bicicletas en la la calle, con el consiguiente fomento de la misma. Desde la perspectiva del transporte al trabajo en Getafe faltan algunos puntos de préstamo como son la estación de cercanías del Sector III. Y en la zona del Casar

## 5. PROPUESTAS EN TORNO AL FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA:

### 1. Hay que **regular y limitar la velocidad de los vehículos.**

- En el caso de las bicicletas adecuar su velocidad a la de los peatones, cuando compartan vías con estos (calles ciclables). Es decir prioridad peatonal incluso en “aceras bicis”, donde el carril se encuentra al mismo nivel que la acera.
- Reducción de la velocidad de los vehículos motorizados a **20 km/h y 30km/h en zonas urbanas**. Se trata de vivir en una ciudad más habitable, segura y menos contaminada. Esta medida conducirá a mejorar el tráfico y aliviar la congestión. Las personas podrán desplazarse sin miedo.

### **Los efectos positivos de la creación de zonas 20 y 30 serían:**

- Se reduce el ruido provocado por los automóviles y –gracias a las menores aceleraciones de los automóviles–
- Se favorecerían los modos más sostenibles, como la marcha a pie y en bicicleta.
- Permitiría la convivencia de bicicletas y automóviles en la calzada.
- Se mejoraría la seguridad, reduciéndose el número de personas atropelladas cada año y la gravedad de las lesiones.
- Disminuiría el consumo de combustibles de automoción, lo que implicaría una mejora y un ahorro en recursos financieros que se podrían dedicar a otros fines sociales
- Contribuye a reducir la contaminación del aire y la emisión de gases de efecto invernadero.

### 2. Abordar la problemática de **puntos negros**, tanto peatonales como para ciclistas, en las conexiones con las grandes infraestructuras que asilan Getafe.

#### Puntos más significativos:

- Cruce A42 con Carretera de Leganés. Acceso al hospital.
- Puente que salva la C3 en las calles Fundidores.
- Puente que salva la C3 en el Paseo de John Lennon., Estación Getafe Industrial.
- Inmediaciones de la Glorieta de General Polanco.
- Rotonda acceso M45 en la carretera Villaverde, conexión con Villaverde.
- Adecuación túnel que cruza la M45 junto a la C3.
- Adecuación túnel que pasa debajo de la M50 para dar acceso al prado Acedinos.
- Paso a través de la estación del sector 3, para salvar C4.
- Puente que salva la A42 por la avenida de las ciudades (no tiene paso ni peatonal ni ciclista).
- En general todos los puentes de la A42, disponen de aceras estrechas para el paso adecuado mediante carro de niños. Se realizaron principalmente pensando en el vehículo motorizado.
- No existe ruta peatonal o ciclista directa con Parla.
- Conexiones Leganés, Fuenlabrada... (Concepción metropolitana de la movilidad, búsqueda de iniciativas conjunta entre los distintos municipios).

3. Recuperación de caminos y sendas para desplazarse entre los municipios limítrofes tanto a pie, como con vehículos sin motor.
4. **Con respecto al transporte público**, buscando la **intermodalidad**.
  - Es necesario aportar información mediante mapas, en marquesinas, aplicaciones, páginas web del ayuntamiento, etc... que informe de las diferentes modalidades de transporte existentes, tiempos de los transportes públicos, características de los mismos. Y reflejen a su vez los posibles itinerarios ciclistas, rutas fáciles, tipo vías, pendientes, aparcamientos existentes...
  - Admitir bicicletas en todos los transportes públicos.
  - Aparcamientos bicicletas para usuarios de transporte en las estaciones de cercanías y metro sur.  
Tener en cuenta este punto en las posibles futuras reformas para adecuar la estación de Getafe industrial y en las estaciones de nueva creación.
5. La **disponibilidad de aparcabicis** cómodos (U invertida) y seguros en el origen y en el destino de los desplazamientos es una condición imprescindible para una acertada estrategia de promoción de la bicicleta.
6. Situar aparca-bicis en los centros de actividad industrial más próximo al casco urbano, como John Deere o EADS-CASA, con la intención de transformar la bicicleta en un modo de transporte. Y se convierta en una variable mas en los desplazamientos al trabajo en días laborables.
7. Revisión del plan de movilidad, el horizonte de seguimiento era hasta 2016. En concreto sugerimos, como compromiso político, la creación de un plan director sobre movilidad ciclista y peatonal, más desarrollado y concretando los puntos ya esbozados en el PMUSG. Así como ir desarrollando y implementando realmente el PMUSG cuyo horizonte era 2009 -2016.  
(En Sevilla en 8 años se ha conseguido pasar de un uso ciclista de aproximadamente del 0.2 % al 8 %, en Getafe probablemente siga en ese 0.2 %)
8. Adhesión a la red de ciudades por la bicicleta<sup>3</sup>.
9. Realización y publicación de estudios concretos por barrios de la aparca-bicis existentes, estado y necesidades. Informes del estilo al realizado para el Sector III, por presupuestos participativos 2010.

---

<sup>3</sup><http://www.ciudadesporlabicicleta.org/web/socios/>

10. Como ejemplo para el punto anterior, con puntos a desarrollar en un estudio más amplio, se presentan sugerencias de aparca bicis para el **barrio de la Alhóndiga**:

**Zona el Greco:**

- Junto a la estación Alonso Mendoza, que permita uso intermodal entre bicicleta y metro sur.
- Junto a la nueva cancha de baloncesto.
- En el colegio público Miguel Hernández, dos aparcamientos en el exterior de las dos entradas existentes, complementando los ya instalados en el interior. Favoreciendo de esta forma la utilización de la bicicleta como medio de transporte, entre nuestros hijos, sus docentes y padres.
- En el interior del centro de Salud el Greco.

**Colegios públicos:**

- En el interior y exterior del colegio público de la Alhóndiga, misma razón citada anteriormente.
- En el interior y exterior del colegio público Ciudad de Getafe, misma razón citada anteriormente.

**En las diferentes plazas del barrio:**

- Plaza Rafael Pazos Pria.
- Plaza Tirso de Molina con C/ Alonso de Mendoza.
- Plaza Tirso de Molina junto al mercado Garcilaso (Retirado tras la remodelación de la plaza en diciembre 2015).
- Plazo Rufino Castro.
- Plaza Alcalde Juan Vergara.
- Plaza entre c/ Rayo con c/ Almagro.

**Ubicaciones cercanas a asociaciones.**

- C/ Maestro Arbos, Junto al antiguo centro de la Alhóndiga.
- C/ Hernán Cortes, junto al centro “Ágora”.
- C/ Tirso de Molina, junto a la asociación “Gali”.

11. Aparcamiento bicicleta privada junto a las bases de estacionamiento de las bicicletas públicas.

12. Aparca-bicis junto a comercios que puedan ser demandados por usuarios de bicicletas urbanas.

13. Contemplar la introducción de un **articulado del Plan General de Ordenación Urbana que regule el aparcamiento de bicicletas en nuevas edificaciones**, Independientemente del uso de la edificación ya sea privado, público, de viviendas, industrial... que rompe con la dictadura de los estándares en exclusiva para vehículos motorizados.

Se sobreentiende que en este apartado incluiría la construcción de **aparcamientos de larga duración** en estaciones (por ejemplo para usuarios con abono transporte), así como en garajes subterráneos y de superficie públicos (Ejemplo experiencia Bicibox). Dejando de ser la palabra aparcamiento sinónimo de aparcamiento para vehículo motorizado.

Los nuevos desarrollos deben contemplar en su diseño los posibles itinerarios ciclistas.

14. La red de itinerarios ciclistas debe incluir la mayor parte de los centros neurálgicos de la ciudad: polígonos industriales, empresas, centros comerciales, centros de salud, centros educativos, centros ocupacionales y de tercera edad entre sus objetivos de conexión. Estos itinerarios deben ir acompañados y reforzados mediante aparcamientos de bicicleta.
15. Sobre las **bicicletas públicas de alquiler** uno de sus objetivos es conseguir una cantidad de usuarios suficiente como para animar a las bicicletas privadas a salir y ser utilizadas a diario como un modo de transporte individualizado que permita los desplazamientos puerta a puerta.

Sugerencia de nuevas estaciones:

- En la zona del polígono industrial los Ángeles, en la estación de Getafe Industrial y el polígono Industrial San Marcos.
  - Sugerencia en el nuevo desarrollo urbanístico de los Molinos y en la estación de El Casar.
  - En Perales del Río.
  - Estación Sector 3.
16. A la vez habría que potenciar la interrelación del uso de la bicicleta pública con los títulos de transporte público integrados de la Comunidad de Madrid, tarifas de usuarios ocasionales, publicidad, medidas recaudatorias contempladas.
  17. Adecuación de los carriles bicis ya existentes, por ejemplo en la c/ Greco el carril se encuentra interrumpido hasta cuatro veces por bordillos.
  18. Campañas de promoción de la bicicleta como transporte urbano, En la actualidad las campañas de educación vial son un adiestramiento hacia los modos motorizados.
  19. Creación de un **centro municipal ciclista integral o una oficina de la bicicleta**. Donde se promocióne la bicicleta como medio de desplazamiento urbano y se realicen:
    - Talleres de mantenimiento y reparación bicicletas.
    - Recuperación de bicicletas recibidas en el punto limpio o donadas, para cesión posterior o préstamo a vecinos de Getafe, bicicletas solidarias.
    - Organicen talleres de circulación por zonas urbanas y de biciescuelas para el aprendizaje para adultos.
    - Estimulación del uso de la bicicleta como modo de desplazamiento mediante la creación y fomento de **camino escolares** (con el apoyo de la sección ciclista de la policía municipal), **biciBus**, etc..., se puede tomar como ejemplo las experiencias en el cercano municipio de Leganés (asociación Cíclope).
    - Posibilidad de reparación de la flotillas municipales de bicicletas pertenecientes al ayuntamiento. Como por ejemplo de la policía municipal o de las bicicletas a disposición de empleados municipales para sus desplazamientos por motivos laborales dentro del municipio.

- Vigilancia infraestructuras (Debería existir una partida específica en los presupuestos del ayuntamiento para el mantenimiento de los itinerarios ciclistas).
  - Búsqueda de la **complicidad con el pequeño comercio**. Para la instalación de aparcabicis o experiencias como “Comercio amigo” en Gijón o “Entidad bici amiga” en la ciudad de Salamanca, donde se anima a realizar los pequeños desplazamientos en bicicleta para las compras en tiendas de barrio.
20. La gestión de esta oficina de la bicicleta no debería ser puramente mediante contrato, si no que fuese mediante convenio o vía subvención. Aparte debería existir una partida específica para movilidad ciclista y peatonal.
21. Creación de una **flotilla de bicicletas** para los desplazamientos del personal municipal dentro del municipio por razones de trabajo, de igual forma que existen vehículos a motor municipales.
22. Creación de un registro local de bicicletas, con el objeto de identificación de bicicletas robadas o extraviadas. Como por ejemplo Biciregistro perteneciente a la Red de Ciudades por la Bicicleta (RcxB).
23. Posibilidad de recogida de cubiertas y cámaras de bicicletas, para su correcto **reciclaje**.
24. Ante los conflictos peatones, ciclistas y vehículos a motor resolverlo siempre primeramente mediante prioridad peatonal, después ciclista y por último vehículo motorizado.  
En este sentido damos como ejemplo:
- La señal de círculo azul R-407, existente en aceras bicis, que excluyen a peatones de su uso, deberían ser sustituidas por señal de prioridad peatonal, ya que de por sí se encuentran en la acera. Ejemplo de esta señalización inadecuada la encontramos por ejemplo en la calle Alonso de Mendoza.
  - La señalización de prioridad peatonal debe ser sencilla y clara.
  - Otro ejemplo en este caso de conflicto ciclista - ciclista se encuentra en el camino del cementerio, donde existe un carril bidireccional, donde el cruce de varios ciclistas se convierte en peligroso. Se resolvería (volviendo a pintar) convirtiendo la vuelta en un carril bici de un solo sentido y la ida compartiendo la calzada con los vehículos motorizado, indicándolo la prioridad ciclista mediante pintura de la silueta de la bicicleta y velocidad 30.
  - Instalación puntos adelantados para bicicletas.
  - Rampas que permitan el acceso de bicicletas hacia la calzada, salvando bordillos (ejemplo acera bici C/ Alonso Mendoza hacia las bocacalles).

## **6.- BIBLIOGRAFÍA MOVILIDAD CICLISTA GETAFE:**

1. Documentación ISTAS, CCOO "Propuesta aparcabicy en la red de cercanías de Madrid", descargado: [http://www.istas.ccoo.es/descargas/Aparcabicy\\_C.Madrid.pdf](http://www.istas.ccoo.es/descargas/Aparcabicy_C.Madrid.pdf).
2. Marzo 2009 "DE5 Informe alegaciones del PMUSG" 24-04-2009.
3. Abril 2009. Plan de Movilidad Sostenible de Getafe. DE2 Memoria Plan - Texto refundido -
4. CulturJoven, Mayo 2011, "Propuesta para mejorar la Red de Aparcamientos de Bicicletas en el Sector III (GETAFE)". Presupuestos participativos de Getafe 2010, O2O3.
5. Texto grupo de trabajo de local de Getafe 15M. Con motivo de la Semana Europea de la Movilidad y contra las medidas restrictivas de este Ayuntamiento del uso de la bicicleta. Pasado por registro el 15 de septiembre de 2011
6. Oficina de movilidad de Getafe. Marzo 2012. "Proyecto del servicio de alquiler de Bicicletas públicas en Getafe".
7. O2O3, julio 2012 "Sugerencias a la aprobación inicial del reglamento regulador del Servicio municipal de alquiler de bicicletas publicas de Getafe" n° de registro 2012043568.
8. O2O3, febrero 2013, "Mejora de la movilidad para la estación de cercanías del Sector III." n.º registro 2013006601
9. Bicicomunera, Marzo 2015, "Aparcabicy mercado de la Alhóndiga". Consultado en <http://bicicomunera.blogspot.com.es/2015/03/aparcabicy-mercado-de-la-alhondiga.html>