Patinetes y bicis en las aceras de Madrid!

Estudios sobre usos indebidos de VMP (Vehículos de Movilidad Personal) en espacios destinados a peatones, en Madrid.

Roberto Ghidini, Madrid 2019.

Objetivo

Se pretende con el estudio de campo mensurar cual es la incidencia concreta de estos malos costumbres e incumplimiento a las normativas y proponer como afrontarlo para minimizarlo o bien intentar erradicarlo.

Conceptos Generales sobre usos peatonales en el medio urbano

La búsqueda de una ciudad sostenible, debe priorizar el peatón y recuperar la caminabilidad[1] en la misma, potenciando las relaciones entre los ciudadanos, las calles y sus barrios.

Evidentemente, que los modos de desplazamientos activos (estos basados en la utilización energía humana), se suman a esta estrategia de actualización, modernidad y sostenibilidad y están inseridos en los ODS (objetivos de desarrollo sostenible) enmarcados en las pautas de las Naciones Unidas para que se pueda frenar y ojalá revertir los cambios climáticos y detener sus efectos sobre el planeta como un todo.

En cualquier caso, hay que considerar, que estos equipamientos (la bicicleta, los patinetes, los monopatines o bien skates, los segways, etc.), mismo con su poca masa y con velocidades bastante inferior a las de los coches, no dejan de ser "vehículos" y en lo siendo, no deben circular por las aceras, que en teoría son áreas de uso peatonales.

> *Las aceras responden principalmente y prioritariamente a las personas que van caminando a pie. Pero no debe ser olvidado que sirven también como vías de comunicación para los vehículos motorizados entre las calzadas y las propiedades linderas por medio de los vados de acceso a los edificios.*[2]

Las áreas peatonales de carácter estancial, son definidas como aquellas en que el peatón pueda detenerse por un tiempo e en esto mismo estudio (MACHIN GIL y GHIDINI, 2013), presentan un elenco de estas, que reproducimos para constancia.

> *Tipología de áreas estanciales Los elementos del espacio peatonal que constituyen áreas estanciales son:*
> - *Las aceras con anchura superior a ocho metros;*
> - *Los bulevares con anchuras superiores a ocho metros;*
> - *Las calles, sendas, plazas y otros espacios peatonales;*
> - *Los ámbitos ajardinados;*
> - *Las calles de prioridad peatonal.*

1 Terminología bastante utilizada, derivada do termo inglés walkability. Véase como ejemplo: GHIDINI R. – "A CAMINHABILIDADE: MEDIDA URBANA SUSTENTÁVEL" - Revista dos Transportes Públicos nº 127 - ANTP - Ano 33 - 2011 - 1ºquadrimestre

2 Machin Gil y Ghidini en Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 35 - 2013 - 2º quadrimestre

Se irá estudiar, tan solamente calles y aceras, dejando de lado, los demás ámbitos donde se pode ocurrir usos simultáneos entre peatones y los VMP (Vehículo de Movilidad Personal), por su magnitud en el espacio urbano.

El uso compartido, siempre y cuando el espacio permita, de forma ordenada, pero en el sistema vial convencional, donde hay vía o calzada y acera, hay que tener en cuenta lo que dicho Pere Navarro[3] "Las aceras son para los peatones, para los que van en sillas de ruedas y para los padres que llevan sillitas y el objetivo final es que no van a circular por ellas" - respecto a los VMP y la legislación que pretende la DGT actualizar la normativa sobre el tema.

Normativas sobre uso de bicis y patinetes en las ciudades, hoy es algo distinto, habiendo sido objeto de deliberación local, y por lo tanto ninguno igual al otro, lo que dificulta a los usuarios, cuando desplazan por otras ciudades.

Investigación de Campo

Que se busca?

- Recuento de incidencias de uso de patinetes, bicis, skates, etc. - dejar fuera carritos de bebés, carros de compra, "toros" de repartos – en las aceras;
- Apuntar la naturaleza, la hora y nivel de esfuerzo de la acera (presencia de peatones – alta, media, regular o baja) de la incidencia.

Cuando, como y donde?

La elección de las calles, tiene como intención, contemplar una muestra que pueda significar en el conjunto de calles de la ciudad, respecto a la movilidad. Por lo tanto, son calles dotadas, de servicios como paradas de metro, autobuses y estaciones o bien parkless de motos, bicis y patinetes y coches de uso compartidos.

Buscamos, calles relativamente céntricas, pero no limitando a la M-30 un poco de heterogeneidad respecto a los estándares socio económicos de las áreas del entorno y sobretodo con un diseño distinto, con diferentes dotaciones para el uso de la bici (en la que hoy se enchufan los patinetes y otros). Es decir una con carril bici, otra con las vías bici 30Km que comparten uso coches/bici y una sin nada. Una vía 50 Km/h.

Durante 3 días, durante una hora por día, entre las 9 y las 21 horas, en 3 calles distintas, en dos puntos de cada una de las calles, siendo uno repetido y otro mas, así, se puede matizar los resultados individualizados por calle en el mismo punto, en otro día y a la veces en otro horario, y contrastarlos con un otro punto del mismo vial.

3 20minutos.es "La DGT busca sacar las bicicletas y los patinetes eléctricos de las aceras" - Pablo Rodero 07.10.2019

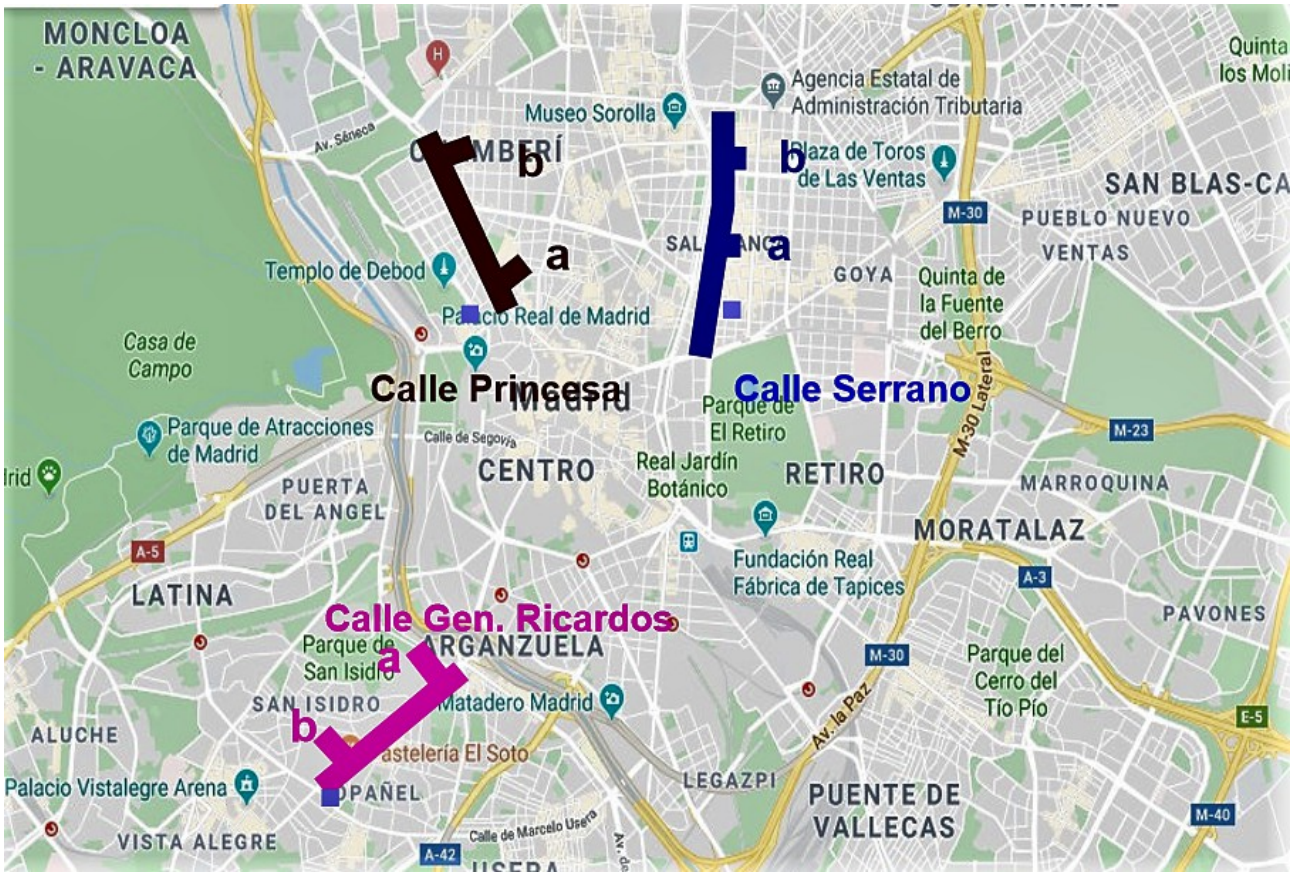
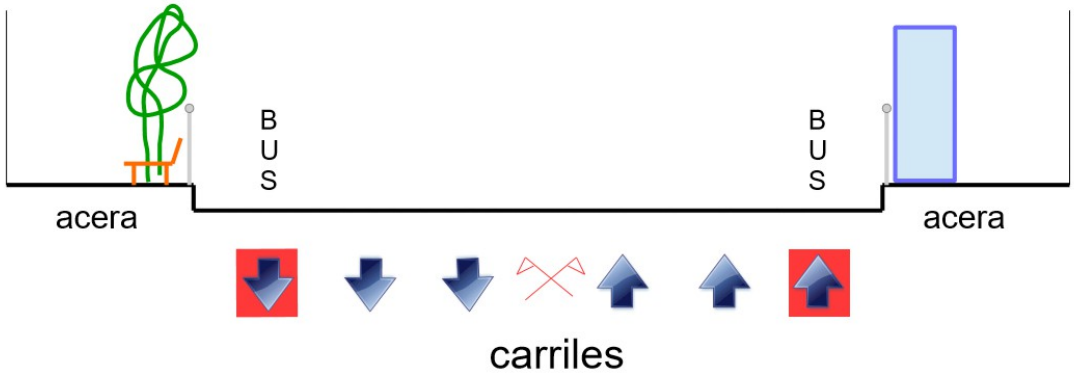


Figura 1 – Localización de las calles y los puntos para el estudio

Con estas condiciones satisfechas, podríamos tener una aproximación de lo que se pueda ver en la ciudad. Evidentemente, se trata de un pequeño estudio, y estos criterios y metodología, son una tentativa de lograr un buen resultado.

1) Calle General Ricardos

Vía estructural del eje sur de la ciudad, en el distrito de Carabanchel, un dos distritos de bajos niveles socio-económicos de la ciudad, dotada de dos sentidos de circulación, con 6 carriles en el tramo del estudio (Puente de Toledo, hacia Calle de la Oca), siendo 3 en cada sentido, el exterior para los autobuses e dos más para cada sentido. Tiene aceras de unos 3 a 4 metros de ancho, bastante bien ordenadas y con piso e equipamientos y mobiliario urbano actualizados.



Diseño de la vía – sección esquemática.

Figura 2 - Sección transversal de la calle General Ricardos

Será estudiado los siguientes puntos:

Foto nº1 - Desde calle General Ricardos, 12 mirando hacia Marques de Vadillo

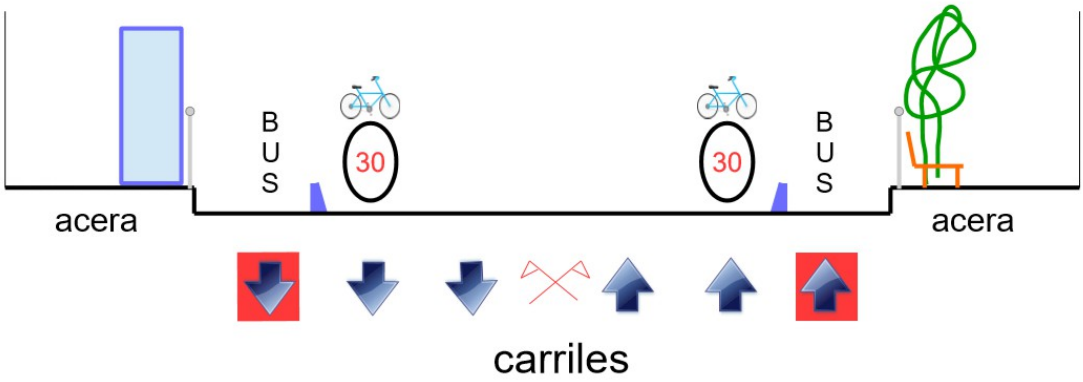
a) Nº12 - Localizado a escasos metros de la esquina de la calle Carmen Parra, está bastante próximo al metro Marques de Vadillo y al Madrid-Río. La Calle, desde la Glorieta donde está el Metro, sube dirección Carabanchel Alto, hasta Oporto. Donde hay paradas de metro y en ciertos tramos, se suprime el carril bus, pero en este punto la sección transversal de la vía es plena y es donde se ha contado dos veces las incidencias de bicicletas, patinetes y otros VMP.

Foto nº2 desde calle General Ricardos, 137, mirando hacia el Norte.

b) Nº 144 – Localizado, próximo a las salidas del metro de Oporto, tiene en este caso, las vías de circulación de autobuses suprimidas y a partir de ahí, su reinicio como en la foto. Ya en la otra acera se permite parar en esta manzana, antes del avanzo de la salida del metro. Dichas características, le hacen un poco menos amistosas a la circulación de los VMP por la vía.

2)Calle Princesa

Vía que conecta la Plaza de España a la Moncloa, pasando por la zona de Argüelles, Barrio de nivel medio/alto, con circulación en dos direcciones y con carriles de autobuses en ambos os lados, separados por bandas, siendo que en esta vía, se señala el carril exterior de los coches, el que colinda con los autobuses, con la bici y los 30Km, es decir, se trata de un carril de uso compartido entre bicis e coches, y se debe circular a no máximo 30 Km/h. Las aceras, son de unos 4 a 5 metros de ancho, dotadas de buen mobiliario, piso, vegetación y arbolado.



Diseño de la vía – sección esquemática.

Figura 3 - Sección transversal de la calle Princesa

Se estudian los siguientes puntos:

Foto nº3 Calle Princesa, 30, en frente, del otro lado, calle Evaristo San Miguel

a) Nº 30 – Localizado en la esquina de la Calle Seminario de los Nobles, a pocos metros del Metro Ventura Rodríguez y del Hotel Meliá Princesa en Argüelles, y un poco mas distante (a 5 minutos) la Plaza de España.

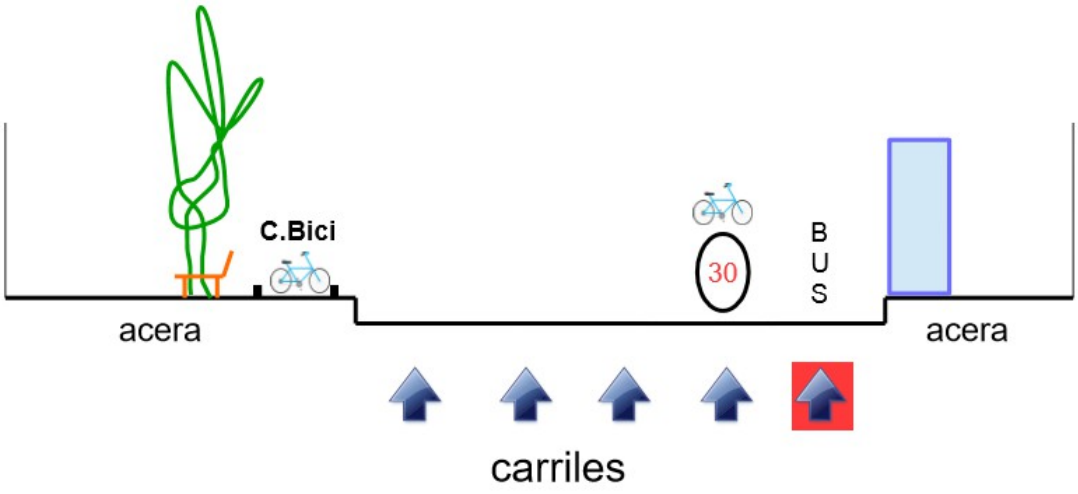
Foto nº4 C/ Princesa, 80. Semáforo en el 84 de la calle. Vista hacia Argüelles

b) Nº 80 – Está próximo al intercambiador de Moncloa y de la zona de la Ciudad Universitaria y del Hospital Clínico San Carlos.

3) Calle Serrano

Vía central, que conecta el Retiro a Chamartín, pasando por el distinto barrio de Salamanca, y cruzando la Calle de Ortega y Gasset, la “milla de oro” de la ciudad, con sentido único de circulación (norte-sur) fue a unos años atrás, reordenada en una operación de ejecución y venda de aparcamientos a los vecinos, que con la receta se hizo la obra. Diseñada dentro de una visión un tanto más actualizada, propuso, un carril bici en una de las aceras – del lado izquierdo de la circulación, que tiene unos 8 metros de ancho entre todo – segregado de la zona destinada a los peatones, próxima a la vía, donde más recientemente, se han incorporado paradas de bici (BiciMad), además tiene, cinco carriles para circulación rodada,

siendo el derecho en el sentido del tráfico para autobuses, el siguiente, un carril con la bici y los 30Km y luego para los coches.



Diseño de la vía – sección esquemática.

Figura 4 - Sección transversal de la calle Serrano

Se estudian los siguientes puntos:

Foto nº5 - C/ Serrano, 48, en el lado que está la acera ancha con el carril-bici

a) Nº 48 – Entre las calles de Hermosilla y Ayala, a unas pocas manzanas de la Plaza del Descubrimiento (Colón) y ha sido el punto donde se ha hecho dos veces el recuento.

Foto nº6 C/ Serrano, 100 siguen las características proyectuales anteriores

b) Nº100 – Entre las Calles Juan Bravo y Maldonado, está ubicada en zona menos céntrica que el punto anterior, ya con comercios distintos – en esto punto está el edificio del INSS y el otro lado (Nº71) está el edificio del Banco Sabadell, pero tiene igual sección transversal, equipamientos y mobiliario.

Números del Estudio.

Hay que considerar, las condiciones de la obtención de los datos para se trabajar. En nuestro caso, los recuentos, han sido hechos en los días 10,11 y 12 de octubre de este año (jueves, viernes y sábado), buscando cubrir lo mejor posible las franjas horarias tales como comienzo de la jornada laboral (a partir de las 9 horas), media mañana (sobre las 12 horas), final de la jornada laboral matinal (las 14 horas), medio de la tarde (como las 16-17 horas) y final del día (sobre las 20 horas).

Teniendo en cuenta los días y por el sábado 12 ser día festivo, se puede contrastar a los días de semana. El clima estuvo soleado/nublado, sin temperaturas extremas lo que produce un ambiente ideal para el uso de los VMP.

Esperase que con estos pocos datos, se pueda hacer una simulación aproximada, o al menos una tentativa de obtener datos fiables, mas en cualquier caso, representan nueve horas de uso de estas tres calles, por los VMP y mas bien con un poco de sus análisis y la reflexión, podamos validar algunas conclusiones y que estas puedan auxiliar a erradicar o bien mitigar el uso indebido de bicis y patinetes.

Los resultados numéricos relativos a la investigación de campo (312 VMP fueron contados en 9 horas de observación, lo que no alcanza a los 35 VMP/hora de promedio), aporta la vía el portal del recuento, los niveles de servicio de vehículos en la vía y de peatones en las aceras, día y horarios, se presentan a continuación.

Tabla con los datos del recuento.

Calle Gen. Ricardos	Nº12	Nº144/137	Nº12		
fecha	10/10/19	11/10/19	12/10/19		
intervalo horário	19:30-20:30	13:45-14:45	9:00-10:00		
N.S. Vía	Médio/Alto	M/A-M-M/A	Reg. - M/A		
N.S. Acera	Medio/Alto	M-Regular-M	Bajo-Media	TOTALES	
BICIS	29	8	11	48	
PAT's	6	2	3	11	
otros	4	0	0	4	
POR VÍA	26	4	10	40	64,52%
POR ACERA	**13**	**5**	**4**	**22**	35,48%
					62

Calle Princesa	Nº30/29	Nº80/81	Nº30/29		
fecha	10/10/19	11/10/19	12/10/19		
intervalo horário	17:00-18:00	9:30-10:30	11:50-12:50		
N.S. Vía	Médio	Media/Alta	Regular		
N.S. Acera	Medio	Regular	Reg./Media		
BICIS	30	15	17	62	
PAT's	4	5	6	15	
otros	0	0	0	0	
POR VÍA	29	17	18	64	83,12%
POR ACERA	**5**	**3**	**5**	**13**	16,88%
					77

Calle Serrano	Nº48/29	Nº100/71	Nº48/29		
fecha	10/10/19	11/10/19	11/10/19		
intervalo horário	15:20-16:20	16:00-17:00	17:50-18:50		
N.S. Vía	Médio/Alto	Alto	Medio/Alto		
N.S. Acera	Medio/Alto	Regular	Medio/Alto		
BICIS	35	32	38	105	
PAT's	14	21	30	65	
otros	0	0	3	3	
POR VÍA	3	9	9	21	12,14%
*POR CARRIL BICI	45	39	59	143	82,66%
POR ACERA	**1**	**5**	**3**	**9**	5,20%
					173

			MUESTRA	312

Tabla nº1 - En fondo gris, los experimentos en el mismo punto de la calle y con grafía azul los datos del festivo (12/10) en rojo por aceras.

Desde esta recolección de datos, inicialmente presentase la distribución de los distintos medios de transporte personal, con el resultado individualizado y total de las calles, de forma gráfica, bien como agrupar las calles General Ricardos y Princesa - mientras no sean iguales, tienen en común el fato de no presentar carril- bici segregado de la vía - que como se nota en calle Serrano, tiene la mayoría de los recorridos VMP, y presenta gráficamente también las estadísticas respecto a la incidencia de la circulación en vía y acera, bien como en el caso de la calle Serrano, en carril-bici.

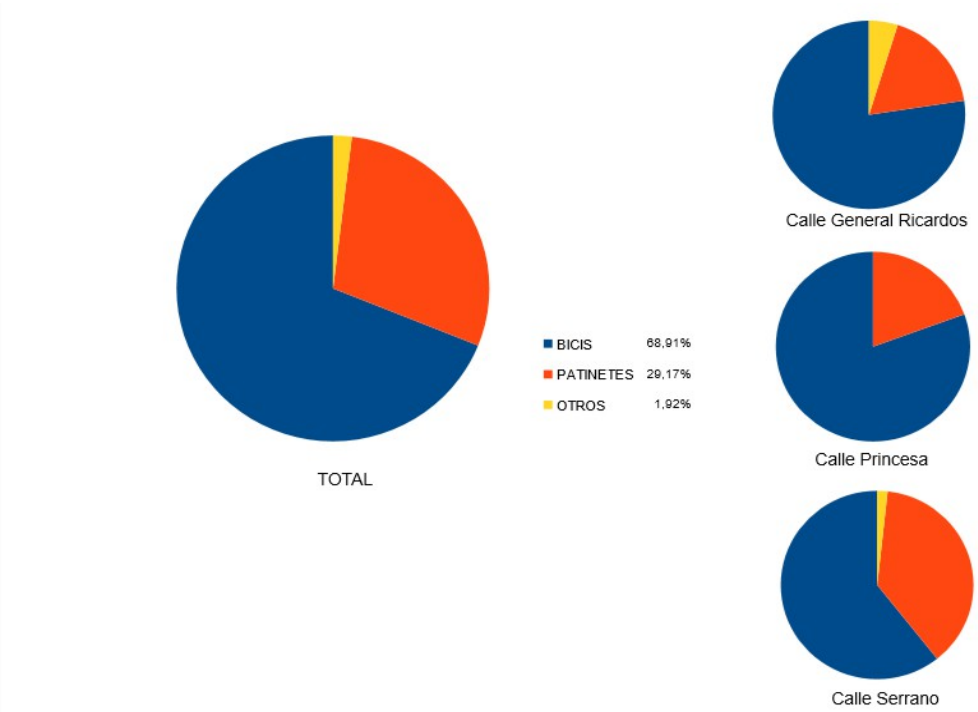


Figura 5 distribución modal VMP total (312) y por calles

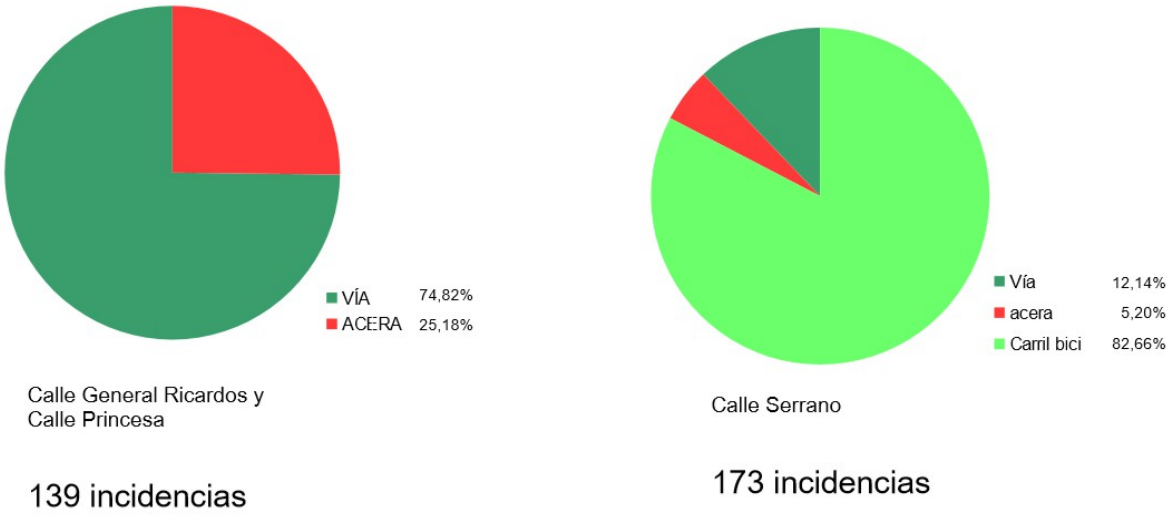


Figura 6 incidencias agrupadas Gen. Ricardos y Princesa (139) y Serrano (173)

Analice y discusión de resultados

El primer dato que se debe comentar, es sobre los números globales, donde se ha observado que 14% de los usuarios de VMP infligen el respecto a los peatones, apropiándose de su espacio.

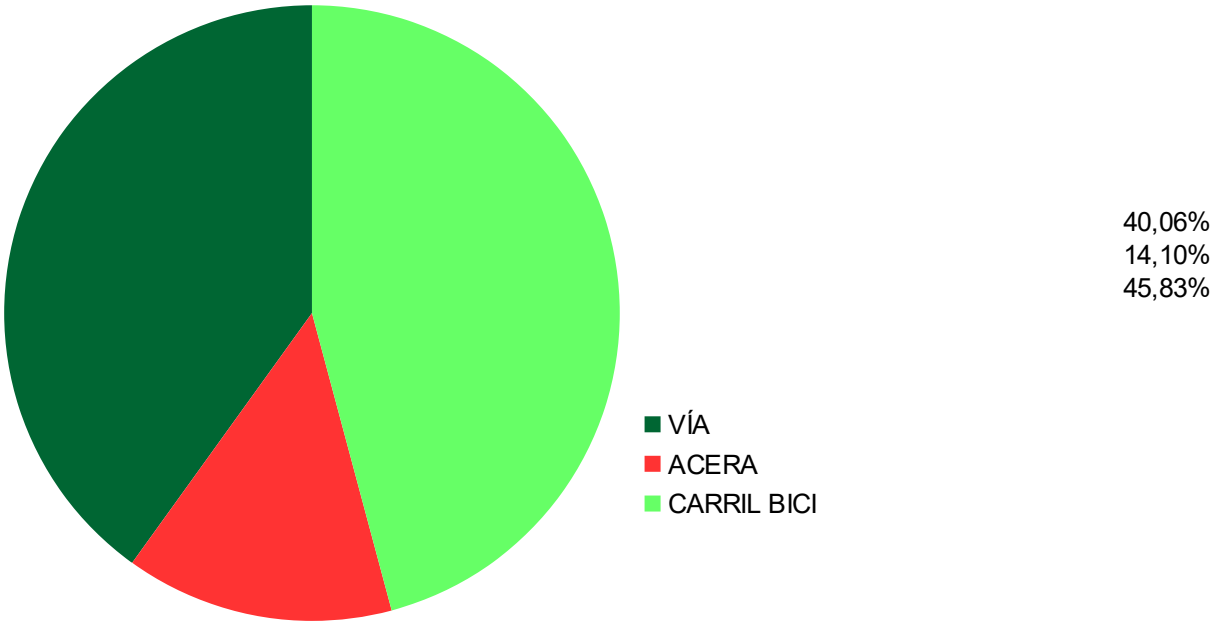


Figura 7 – Dados globales de los desplazamientos (312).

En el mejor de los casos, en la distinta calle Serrano las incidencias superan los 5% y en el peor de los casos – el que se produzco en la peor situación vial, pues en esto punto ha una supresión de carriles bus, el horario del paro del comercio local (sobre las 14 horas) – en General Ricardos 144, se ha registrado 5 sobre las aceras y 4 en vía. Es decir, más de 55% de las incidencias en área de peatones.

En cuanto a calle por calle, observamos, que en la calle General Ricardos, el promedio de incidencias de VMP en las aceras es de la orden del 35%, en la Calle Princesa del 17% (La mitad) y en Calle Serrano un poco mas del 5%.

Respecto a los diferentes tipos de vehículos podemos decir que la bicicleta sigue siendo la reina, con casi 70% (69%) de los usos y el recién llegado patinete, alcanza casi los 30% (29%) restando poco menos de 2% (1,9%) a los otros tipos (skates, segways, etc.), siendo que en la Calle General Ricardos, se ha observado 6,5% de otros tipos de VMP .

En cualquier caso, se ha notado que el uso de los VMP es algo todavía insipiente en Madrid, cuando comparamos con los flujos de otras ciudades como Copenhague o Amsterdan, o mismo las ciudades alemanas e italianas, que llegan a tener calles con incidencias de la orden 25 a 30 mil VMP/día o más inclusive.

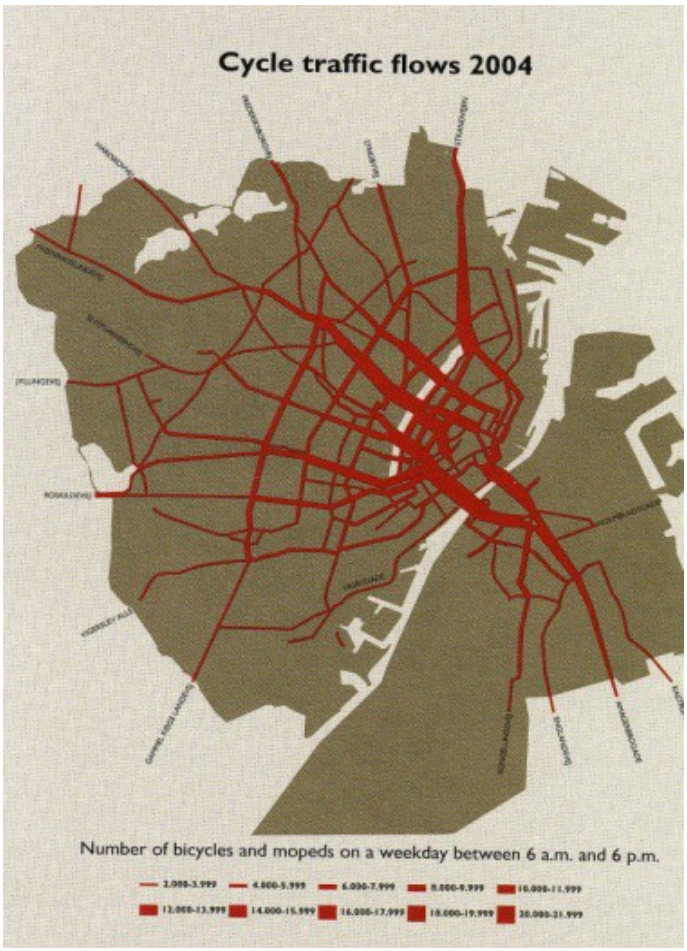


Figura 8 – Recuento de bicicletas en las calles de Copenhague.

Conclusiones del estudio

El estudio a puesto aparente, números de recuentos del uso de los VPM en la ciudad de Madrid y pretende dar a conocer esta realidad, además de plantear algunas medidas e ideas par debatir sobre la legislación y el uso de estos equipamientos de movilidad que toman relevo en los días de hoy para hacer frente a las cuestiones relativas a desplazamientos sostenibles en la tentativa de minimizar el uso de medios contaminantes y de energía oriunda de fuentes de combustibles fósiles, dentro de la óptica de reducción de los cambios climáticos y los ODS.

Así, es oportuno dejar claro, que no se pretende apuntalar como “indeseable” el uso de dichos VMP, sino, que hay que crear condiciones para que estos, no circulen por áreas peatonales como las aceras de las calles.

Lo primero a decir es que una gran cantidad de usuarios de VMP (más de 14%) utilizan indebidamente las aceras para sus recorridos, creando con eso un conflictivo uso con el peatón, independientemente de la velocidad de sus desplazamientos (en nuestro estudio limitamos a contar y no a poner velocidades de circulación de los mismos).

Se ha observado también, y eso si es algo que era previsible, que las vías cuanto más aptas al uso de la bici (y por lo tanto de otros VMP), menos usuarios en las aceras se pudo verificar.

La calle Serrano, que está dotada de um carril bici segregado y más un carril bici-30Km en la vía, es la que menos tiene VMP en las aceras, luego la calle Princesa, que tiene carriles bici-30Km en la vía en los dos sentidos, y por último, con un mayor número de incidencias en acera, la calle General Ricardos, que no tiene ninguna preparación para el uso de estos vehículos.

No se va entrar en el análisis conjugado con el factor socio-económico de donde están ubicadas las calles, pues esto podría llevarnos a conclusiones sin propósito o mismo sin vínculos con el tema de la movilidad.

Si acaso, nuestra muestra pueda ser considerada significativa en el universo de las calles, a punto de validar el experimento, podría afirmarse que para que se reduzca o bien se pueda erradicar el uso indebido de los VMP por las aceras, la solución está en implantar e implementar los carriles bici segregados de uso exclusivo a los VMP, bien como los carriles compatible bici-30Km para uso de coches y VPM en las vías.

También algo que se puede pensar son campañas publicitarias para dar conocimiento a la población del uso de los VMP y sus espacios de circulación y en último caso, aplicar multas a los que utilicen las aceras.

Hay todavía que considerar, los niños (hasta los 12 o 14 años) que para que podamos incluir programas tipo “de bici al cole”, que no se los ponga en una vía dura y para coches, que en última análisis, cuando no hay nada para las bicis, y en siendo esta un vehículo, es por donde debe circular y que en estos casos, suena un poco inconsecuente.

Por último, algo que parece estar siendo hecho, es la necesidad de una legislación única y actualizada, para toda España (redactada por la DGT) sobre el uso de los VMP, para que se tenga un marco legal a la ciudadanía, sobre todo en cuestiones de accidentes y daños (físicos y materiales), que puedan ser ocasionados en consecuencia de su circulación.

Referencias Consultadas

- 20minutos.es – “La DGT busca sacar las bicicletas y los patinetes eléctricos de las aceras” - https://www.20minutos.es/noticia/3791491/0/trafico-dgt-plantea-prohibir-patinetes-bicicletas-circular-aparcar-aceras/?utm_source=whatsapp.com&utm_medium=socialshare&utm_campaign=mobile_web (07-10-2019)

- CIVITAS ECCENTRIC – “Somos peatones, la acera es nuestra”. https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Medio-ambiente/CIVITAS-ECCENTRIC/Actualidad-de-Eccentric/Camina-Madrid/?vgnextfmt=default&vgnextoid=000fdbf6699cd610VgnVCM1000001d4a900aRCRD&vgnextchannel=db5caf6af369f510VgnVCM1000001d4a900aRCRD&fbclid=IwAR0wlSpxxLwHoYz-BepM1ZomflRWU7Wd-Ev3wccj3g1ihQK2JrfMKR6u3k4 (14-10-2019)

- GHIDINI R. – “A CAMINHABILIDADE: MEDIDA URBANA SUSTENTÁVEL” - Revista dos Transportes Públicos nº 127 - ANTP - Ano 33 - 2011 – 1ºquadrimestre;

- La provincia - “El caril bici excluye a los patinetes que vayan a más de 30 kilómetros por hora” - https://www.laprovincia.es/las-palmas/2019/10/07/carril-bici-excluye-patinetes-vayan/1215945.html (06-10-2019)

- La razón - “Por donde deben Circular los VMP” https://www.google.es/amp/s/www.larazon.es/amp/sociedad/por-donde-deben-circular-los-vmp-FD20019194 (03-10-2019)

- MACHIN GIL y GHIDINI R. “BUENAS CONDICIONES PARA EL PEATÓN – RECOGIDA DE INFORMACIÓN TÉCNICA” - Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 35 - 2013 - 2º quadrimestre;