

## La ciudad que queremos en cuanto a movilidad



Desde **Aumpex** tenemos claro que el futuro debe pasar por tener ciudades donde el peatón sea el protagonista, que recupere cada vez más espacio en ellas, a la vez que se fomenta el uso del transporte público o vehículos de movilidad más sostenible como pueden ser las bicis o los VMP.

En lo que respecta al uso de bicis y VMP vemos importante que se siga predominantemente la vía de la INTEGRACIÓN (uso de la calzada) y no la SEGREGACIÓN (carriles bici, carriles acera-bici...).

La **segregación** lleva consigo una serie de inconvenientes, entre los que podemos encontrar:

- Quitar espacio al peatón cuando se realizan en aceras (carriles acera bici)
- Crear una falsa sensación de seguridad en los usuarios
- Deslegitimar el uso de la calzada (usuarios de otros vehículos increpando a los que usan la calzada y no los carriles bici)
- Un gasto económico importante y muchas veces innecesario

Con esto no queremos decir que estemos en contra de todos los carriles bici, pero sí que hay mucha gente que se equivoca al tener el pensamiento que sin ellos no se puede circular en bici o VMP, cuando el mejor sitio para circular es integrado en la calzada, como un vehículo más. Y todo esto en una ciudad como Cáceres, que tiene un tamaño ideal para este tipo de movilidad.

Por ejemplo, vemos muy positivamente la creación de carriles bici interurbanos para conectar localidades, como puede ser el de Sierra de Fuentes o el futuro hasta el Casar de Cáceres. También otro interesante es el proyectado hasta Las Capellanías. Por el contrario, nos encontramos con algunos que son un error y completamente innecesarios, como los proyectados en Ronda de la Pizarra o Avda Hispanidad.

Para conseguir la deseada **integración** vemos clave una serie de puntos que vamos a tratar en más profundidad a continuación:

- **PACIFICACIÓN DEL TRÁFICO**

Desde mediados de 2021 están en vigor los nuevos límites de velocidad impuestos por la DGT. Pensamos que DGT fue demasiado laxa con sus medidas, ya que, la obligación de limitación a 30 km/h se quedó solamente en vías de un único carril por sentido de circulación. Tenían que haber sido más valientes y haber impuesto ese límite de 30 km/h en el carril derecho de todas las calles, independientemente de tener dos, tres, cuatro o más carriles por sentido. Pero si no se atrevieron a implantar esto, menos aún el plantearse realizar una pacificación del tráfico completa mediante la obligación de las ciudades 30, es decir, todas las ciudades con un límite de velocidad máxima de circulación de 30 km/h. Por esto último, es por lo que debemos luchar. El futuro de las ciudades debe ir enfocado en esa dirección.

Administraciones, asociaciones vecinales, de peatones, bicis, VMP... en definitiva, todos los habitantes de las ciudades deberíamos estar de acuerdo en esto y luchar conjuntamente por ello. Al final, una ciudad a 30 es algo beneficioso para todas las personas.

**En cuanto a Cáceres**, estos nuevos límites que entraron en vigor en 2021 apenas afectaron a la ciudad, ya que, Cáceres se había adelantado a estas medidas de la DGT al poner en prácticamente todas las calles zonas 30 mediante los ciclocarriles 30. Con el paso del tiempo se ha demostrado que fue una decisión acertada, aunque al principio generara mucho revuelo entre la población.

**¿Qué pasos seguir dando en el futuro?** Pues el primero sería completar la ciudad con los ciclocarriles 30, que todas las calles de la ciudad, de dos o más carriles, tengan el carril derecho limitado a 30. Son pocas las que quedan sin tenerlo, así que, no debe suponer mucha labor.

Y mirando más al futuro, el siguiente paso de Cáceres debería ser convertirse en una ciudad 30. Pocas ciudades han sido valientes en dar este paso y creemos que Cáceres debería darlo, es la mejor solución para la protección del peatón, el fomento de la movilidad sostenible y conseguir menos vehículos a motor en nuestras calles. Las zonas de circunvalación de la ciudad, como pueden ser las rondas norte, sureste... pues podrían establecerse como fuera de zona 30, manteniendo el límite de 50 km/h actual.

Tan importante es establecer esos nuevos límites de velocidad máxima como el controlar que se respeten. Ojo, no pedimos que haya una persecución policial con multas, pero sí que se establezcan determinados mecanismos para que haya la sensación de control y la gente respete los límites. No podemos seguir viendo a vehículos circulando a 50-60 km/h en carriles limitados a 30 o yendo a 70-80 km/h en los de 50, debido a la sensación de impunidad que se transmite ahora mismo.

- **ACCESIBILIDAD Y APARCAMIENTOS PARA VMP**

Entre las muchas ventajas que tienen los VMP está la portabilidad que poseen. Es un aspecto en el cual destacan frente a otros vehículos más convencionales, debido a su poco peso y tamaño.

- Posibilidad de combinarlo fácilmente con otros medios de transporte, ya sea, para el día a día o viajes (bus, tren, metro...)
- Posibilidad de entrar a tiendas, supermercados, etc.
- Posibilidad de cargarlo en prácticamente cualquier lugar, además con un consumo muy bajo.

Por el contrario, aún tiene que mejorar el tema de **aparcamientos para VMP**. Es cierto, que hay puntos donde hay aparca bicis y se pueden usar para los VMP, aunque la realidad es que no son los más adecuados.

Creemos necesaria la creación de aparcamientos protegidos y cubiertos (incluso si pueden ser para cargar el vehículo mucho mejor) por distintos puntos de la ciudad. También creemos conveniente en que los aparcamientos deberían estar en calzada y no en las aceras. En algunas ciudades ya ha habido casos de quitar una plaza de aparcamiento de coche y poner allí a los VMP/Bicis.

También la creación de zonas para dejarlos en los edificios públicos (como puede ser el Ayto de Cáceres), zonas concurridas como centros comerciales, etc. En este caso no sería necesario aparcamientos tan sofisticados como los que se encuentren al aire libre. Simplemente con una zona donde poder atarlo, echarle candado, y poner una cámara que los vigile es suficiente.

**Fomentar el uso de la dualidad en el transporte**, por ejemplo, coches y luego VMP/BICIS, TP + VMP/BICIS, etc.

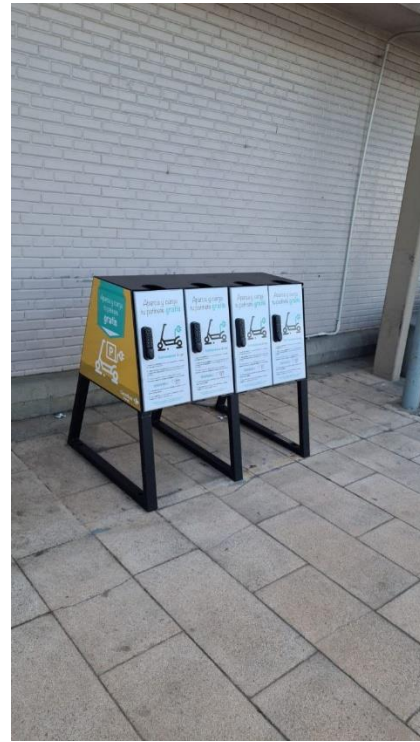
Para ello apoyamos la creación de aparcamientos disuasorios en las afueras y desde allí usar VMP/BICIS, ya sean propios o de alquiler, para desplazarse por la ciudad. Para incentivar el uso de estos aparcamientos disuasorios, sería necesario contar en ellos con puntos de alquiler de bicis/VMP, tan frecuentes en muchas otras ciudades.

También proponemos que se puedan subir al TP los VMP. Actualmente no hay una norma clara al respecto y estaría bien poder aclarar el asunto entre la empresa concesionaria (Subús), Ayto y esta asociación de usuarios de VMP. Creemos que es importante que nuestros usuarios sepan si en caso de necesitarlo se les permitirá subir al bus con su VMP y en qué condiciones.



ASOCIACIÓN DE USUARIOS PARA LA MOVILIDAD  
PERSONAL Y ECOLÓGICA EN EXTREMADURA

## Asociación de Usuarios Para la Movilidad Personal y ecológica en Extremadura





- **SEÑALIZACIÓN**

**Señalización horizontal**, incluir la señal del patinete en los mencionados ciclocarriles 30, zonas delanteras de los semáforos, etc. Actualmente solo cuentan con la señal de la bicicleta y creemos que eso no refleja la realidad de la movilidad en estos momentos. Algo más acorde a ello sería incluir la señal del patinete. Por lo tanto, que cuando se repinten los actuales o la creación de nuevas zonas, se tengan en cuenta a los VMP, siendo ya con señal bicicleta y patinete. Es algo que llevamos demandando desde 2019 y aún no se ha realizado, aunque ha habido varias oportunidades para ello.

En relación con lo anterior, proponemos también que los ciclocarriles y los carriles bici dejen de llamarse así y pasen a tener otros términos más inclusivos y engloben al resto de vehículos que hacen uso de ellos. Por ejemplo, puede llamarse carril multimodal al actual CC30<sup>1</sup> y carril micromovilidad a los CB<sup>2</sup>. Por citar algunas sugerencias.

**Señalización vertical**, hace unos días se han revelado las nuevas señales<sup>3</sup> que van a entrar en vigor dentro de unos meses, en 2023. Entre ellas, ya se encuentran varias que hacen mención a los VMP a través de señales que contienen un pictograma de patinete eléctrico. Creemos que es necesario, una vez estén ya en vigor, ir adaptando la ciudad con la instalación de las nuevas señales.

Este punto es importante, ya que, si no se realiza el cambio, con la señal actual que hay en los CB (la R407a) quedarían prohibidos de facto para los VMP. Lo ideal es instalar la nueva S-38 (Vía reservada para ciclos y vehículos de movilidad personal).

Con la instalación de la S-38 solucionamos dos problemas a la vez. Por un lado, impedimos que el uso de los CB quede prohibido para los VMP y, por otro lado, hacemos que estas vías sean reservadas para ciclos/VMP y no sean obligatorias, como pasa actualmente al tener la señal R407a (Vía reservada y obligatoria para ciclos).

Llevamos ya varios años solicitando el cambio de señales en los CB. Anteriormente pedíamos que se instalase la S-35, pero con la nueva creación de señales que incorporan a los VMP, pues ya solicitamos el cambio a las actualizadas como es la S-38 mencionada anteriormente.

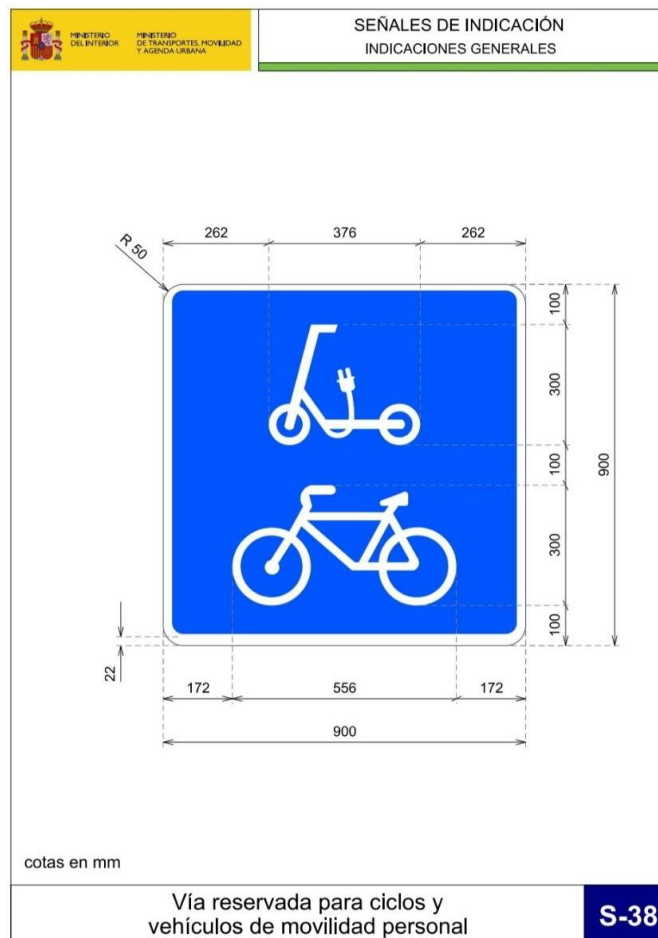
La señalización cumple también una función educativa e inclusiva. La gente va viendo la señalización y con ello aprendiendo que son un vehículo más, que su sitio para circular es la calzada, etc. En definitiva, van normalizando el uso de los VMP en su día a día.

---

<sup>1</sup> Ciclocarriles 30

<sup>2</sup> Carriles bici

<sup>3</sup> Se pueden consultar todas en la siguiente dirección [CATÁLOGO DE SEÑALES](#)



- **ORDENANZAS VMP**

Otro punto clave es tener una buena Ordenanza Municipal de VMP. De nada sirve llevar a cabo medidas para el fomento de los VMP y luego tener una Ordenanza restrictiva. Hay ciudades como Madrid, Sevilla o Barcelona, por mencionar algunas, que tienen ciertas restricciones en sus Ordenanzas para con los VMP. El no poder ir por vías de 50 km/h, límite de W para circular en CB, etc. Por otro lado, nos encontramos con ciudades que han optado por la vía de la equiparación a las bicis, como pueden ser Cáceres, Granada o LPGC. Esta equiparación a bicis es lo ideal.

Desde esta asociación, como desde el resto de asociaciones de VMP o Federación nacional, tenemos un pensamiento unificado en este aspecto y es algo por lo que llevamos años luchando. Ojalá algún día se haga realidad en todo el territorio nacional la **equiparación bicis/VMP**.

Para qué quebrarnos la cabeza en pensar una nueva normativa cuando fácilmente puedes usar la que ya tienes de bicis y equiparar a los VMP a ellas. Es lo más rápido y sencillo de realizar. Además, con ello te evitas problemas que surgen a día de hoy, como, por ejemplo, que según en la localidad que estés puedes circular por unas vías u otras, tienes X obligaciones y en otras no, etc. Al final, se produce un caos normativo y es imposible para el ciudadano saberse las Ordenanzas de cada sitio al que acude. Esto en las bicis no sucede. **¿Solución?** La mencionada equiparación y adiós a esos problemas. Una normativa común para la circulación de bicis/VMP y no caer en una sobre regulación que desincentive el uso de los mismos.

**En Cáceres**, contamos con una buena Ordenanza de VMP, aprobada en mayo de 2019, la cual se basa en esa equiparación bicis/VMP y permite su uso sin mayores problemas.

Pero no todo es perfecto, la Ordenanza tiene algunos aspectos mejorables y creemos que en el futuro sería idóneo una modificación de la misma. Esta asociación tuvo reunión con Ayto de Cáceres y Policía Local, a finales de 2021, con el objetivo de hacer esa modificación de la Ordenanza de VMP. Desde Aumpex planteamos una serie de puntos a cambiar para mejorar la Ordenanza, recibidas con agrado por parte del resto de implicados, pero no se supo nada más sobre este proceso. Una pena que haya quedado paralizado. Esperamos que en el futuro se pueda retomar y participar en el.

En resumen, en Cáceres contamos con una buena situación en este aspecto, aunque si bien es cierto que se puede trabajar en modificarla para que sea aún mejor.

- **CAMPAÑAS DE FORMACIÓN**

Por último, pero no menos importante, está lanzar desde las administraciones campañas de formación tanto a los usuarios de bicis/VMP, como al resto de conductores de otros vehículos, peatones, etc.

Enseñar a la ciudadanía la normativa de VMP (evitar seguir viendo a gente yendo por aceras, dos personas montadas...), concienciar al resto de vehículos que la calzada no es solo de ellos y deben compartirla con otro tipo de movilidad como son VMP o bicis, con respeto, sin acoso, insultos y demás actitudes violentas que se producen a veces.

También se pueden hacer cursos/rutas para enseñar a la gente como circular correctamente con sus VMP/bicis por la ciudad. Mucha gente no se atreve a dar el paso ya sea por miedo, por desconocimiento de cómo hacerlo.

Estamos seguros de que si se fomentara y enseñara como circular aumentaría el uso de estos en la ciudad. Por ejemplo, una cosa fundamental en calzada es el circular por el centro del carril. La mayoría de gente desconoce el peligro de ir orillado a la derecha, incluso tienen la falsa creencia de que es más seguro para ellos.

Como está demostrado, **la circulación por el centro del carril es vital para la seguridad:**

- Obliga a cambiar completamente de carril en adelantamientos, minimizando las pasadas cercanas, que tanto desincentivan y generan peligro.
- Evita accidentes por apertura de puertas.
- Aumenta el margen de seguridad y espacio disponible ante maniobras de emergencia.
- Disminuye los acosos en calzada por esa circunstancia, al tener el apoyo normativo para dicha forma de circulación segura que gran parte de las personas conductoras desconocen y que se toman en ocasiones como una especie de desafío, al pensar que deberían orillarse para “no molestar”.