



PROPUESTAS DE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE EN LOS ASPECTOS NORMATIVOS RELACIONADOS CON LA BICICLETA EN LA CIUDAD DE MADRID

INTRODUCCIÓN

Desde Pedalibre, dado que se encuentra actualmente en proceso de redacción un manual de recomendaciones para adecuar la movilidad en general (y en bicicleta en particular) a la nueva realidad madrileña que viene impuesta por la aplicación del Plan Director de Movilidad Ciclista, y con objeto de mejorar los aspectos normativos de la movilidad urbana en relación con la circulación de ciclistas, se sugiere al Área de Gobierno de Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid que se consideren las siguientes propuestas y sugerencias. En la mayoría de los casos estas propuestas y sugerencias se corresponden con sencillas medidas de poco coste y que podrían ser muy efectivas tanto desde el punto de vista de la seguridad vial como desde la consideración de que pueden servir de elementos motivadores del uso de la bicicleta en el entorno urbano de Madrid.

El Real Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, en su artículo 7, atribuye a los municipios competencia para la ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la competencia para la regulación, mediante una ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los espacios de circulación y aparcamiento entre todos los usuarios con la fluidez del tráfico rodado y el uso peatonal de las calles, todo ello dentro del marco de las disposiciones legales vigentes sobre estas materias. Por lo tanto, es primordial que el Ayuntamiento de Madrid haga una Ordenanza de Movilidad Ciclista específica sobre bicicletas, que promueva de una forma segura y eficaz la circulación de estos vehículos en el entramado viario actual y futuro.

Todos los agentes implicados en las distintas fases de la creación del Plan Director de Movilidad Ciclista han estado de acuerdo en que uno de los primeros pasos para mejorar dicha movilidad ciclista es la concreción de la normativa aplicada al creciente uso urbano de la bicicleta, sin la cual se generarían indudables conflictos que es responsabilidad de todos evitar con una reglamentación adaptada a los tiempos que corren. No cabe la menor duda de que algunas de las medidas que habrá que tomar serán novedosas y otras incluso audaces, pero tenemos el ejemplo de las ciudades de nuestro entorno (Sevilla, San Sebastián, Barcelona o Zaragoza son algunos de estos ejemplos) que han ido aprendiendo unas de los errores y aciertos de las anteriores y, las últimas ciudades en sacar ordenanzas propias, empiezan a ser auténticamente "europeas".

A continuación detallamos nuestras propuestas para la ciudad de Madrid.



NOMENCLATURA

Dada la actual confusión que existe con la terminología ciclista, que ha llevado a algunos municipios y otros ámbitos territoriales a poner orden con su propia norma de términos ciclistas, pensamos que el Ayuntamiento de Madrid debería en primer lugar tener clara la diferente terminología que se maneja, para asimismo poder manejar los términos correctos en la propia Ordenanza de movilidad ciclista.

CARRIL BUS

En la actualidad las calles con carril-bus se han convertido en un auténtico problema de circulación para los/as ciclistas, especialmente en aquellos separados con la famosa ‘aleta de tiburón’: por el carril-bus no se permite de forma explícita que circulen bicicletas (aunque sí motocicletas) y circular por el carril que está a la izquierda del carril-bus genera conflictos constantes y estimamos que cierto riesgo para los/as ciclistas, por ello proponemos:

- a) Permitir expresamente la circulación de bicicletas en aquellos carriles-bus que no tengan aletas azules instaladas.
- b) Permitir la circulación a los ciclistas en los carriles bus que tienen aletas, si la dirección es descendente.
- c) En aquellos carriles-bus que teniendo aletas azules pero que tomando como base los criterios del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid (PDMC), sean aptos para la circulación ciclista, se propone ampliar el ancho y permitir la citada circulación de ciclistas. Sugerimos que el carril bus existente en la calle Conde Peñalver en sentido Goya se utilice para realizar una experiencia piloto y comprobar el resultado ya que esta calle presenta características que pueden ser idóneas para realizar un ensayo y poder evaluar los resultados. No obstante lo anterior, esta necesidad es más perentoria en aquellos carriles bus en fuerte cuesta ascendente, por una mayor diferencia de velocidad con vehículos del carril central e incluso del propio autobús.

AREAS DE PRIORIDAD RESIDENCIAL

En la actualidad no existe permiso expreso para circular en bicicleta de forma general por las Áreas de Prioridad Residencial por lo que desde el punto de vista jurídico un ciclista que circule por estas zonas, si tuviera un percance, estimamos que queda bastante desprotegido (inseguridad jurídica).

Por lo expresado en el párrafo anterior, sugerimos al Ayuntamiento de Madrid que incluya de forma expresa en las normativas sectoriales de la bicicleta, así como en las generales de movilidad, el permiso para la circulación de ciclistas por esas zonas, como de hecho ya ocurre en la práctica. En este sentido consideraríamos también importante que este hecho se anunciara de forma adecuada, además de en la normativa, en la cartelería que existe en el acceso a estas APRs.

AREAS PEATONALES ANCHAS

Con la actual proliferación de zonas peatonales anchas (muchas de ellas antiguas calles con tráfico rodado) en las que se elimina o restringe severamente la circulación de vehículos motorizados, que consideramos muy positiva para la ciudad en general, resulta que se están generando barreras importantes para la circulación ciclista. Estimamos que en determinadas calles que sean lo suficientemente anchas y con frecuencias de paso de peatones moderadas es posible implementar soluciones de coexistencia de peatones y ciclistas, como forma de garantizar la permeabilidad del viario para las bicicletas y hacer de éstas una alternativa atractiva de movilidad urbana.

Por nuestra parte, sugerimos al Ayuntamiento de Madrid que pruebe con distintas soluciones que pudieran permitir el uso conjunto de determinadas calles por parte de ciclistas y peatones. Entre estas soluciones podríamos apuntar:

- la creación de una regulación que obligara al ciclista a mantener una distancia de seguridad de al menos 2 metros sobre los peatones,
- que fijara un límite muy estricto de velocidad, por ejemplo, en torno a los 10 km/h, etc.
- que la acera tenga unas dimensiones mínimas, considerando la posibilidad de regular con señalización determinadas calles de forma particular, por razones de exceso de mobiliario urbano, mucha densidad peatonal, etc.
- creación de bandas de circulación ciclista en zonas peatonales excepcionalmente anchas, como en la Cuesta de Moyano.

Quizá un buen lugar para ensayar algunas de las soluciones que se puedan considerar podría ser la calle Bailen, en el lado más apartado al Palacio Real para no entrar en conflicto con Patrimonio Nacional, u otro lugar que se estime conveniente.

SEÑALIZACIÓN VERTICAL Y HORIZONTAL

A través de la experiencia derivada del contacto con un amplio conjunto de personas que usan la bicicleta en entornos urbanos, se llega a la conclusión de que la tipología de los/as ciclistas es muy diferente y así se encuentran distintas características personales, grados de experiencia diferentes, etc. Atendiendo a este hecho, y teniendo en cuenta que las vías ciclistas construidas y las que están en proyecto, en muchos casos, creemos que se diseñan considerando un tipo de ciclista que no quiere o no puede llevar una velocidad alta, sería muy positivo no obligar a todo ciclista a utilizar una determinada vía ciclista en una calle donde haya calzada y la susodicha vía ciclista al mismo tiempo.

Por lo expresado en el párrafo anterior, sugerimos al ayuntamiento de Madrid eliminar del uso la señal azul redonda (R-407 a) de obligatoriedad de uso de las vías ciclistas, algo que se está convirtiendo en una constante de las ciudades que vienen apostando por la bicicleta en los últimos años. A cambio, proponemos diferentes opciones:

- Indicaciones horizontales en el suelo, similares a las que ya existen en el Anillo Verde Ciclista
- Señales cuadradas azules de *información*.

Asimismo, solicitamos al Ayuntamiento de Madrid que indique de manera conveniente con las señales estipuladas, u otras de necesaria creación, todas las incidencias que puedan ser de interés, como las señales verticales que puedan informar de la circulación compartida con peatones, las horizontales de circulación calmada para ciclistas por presencia de peatones o de cruces, intersecciones o semáforos. También las horizontales que indiquen el sentido de la circulación del ciclista y, por supuesto, las que señalen a los vehículos a motor del cruce, incorporación o paso de ciclistas, entre otras.

USO DE LOS PASOS DE PEATONES POR PARTE DE CICLISTAS

En la actualidad existe un vacío al respecto del uso de los pasos de peatones por parte de ciclistas, dándose el caso de que un ciclista atropellado por un vehículo motorizado que se saltara un paso de peatones, tendría las de perder jurídicamente, lo que a todas luces es injusto socialmente.

Desde Pedalibre solicitamos que los ciclistas puedan utilizar los pasos de peatones (incluyendo las pasarelas peatonales elevadas), siempre que no haya un paso específico para bicicletas y respetando la prioridad de paso de los peatones, pero teniendo prioridad frente a los vehículos motorizados.

DEFINICIÓN DE USUARIOS DE LAS VÍAS CICLISTAS

Habría que determinar que elementos de la movilidad podrían utilizar las vías ciclistas, como por ejemplo sillas de ruedas, patines, monopatines, etc. Para ello sería necesario ver las características de la vía, la proximidad de otras zonas accesibles a estos colectivos y el ancho y bidireccionalidad o unidireccionalidad de dichas vías ciclistas. No obstante, y como norma general, nunca deberían poder ser utilizados por ningún vehículo motorizado.

CIRCULAR POR EL CENTRO DEL CARRIL

En la actualidad, algunos de los mayores problemas que tenemos los ciclistas son los siguientes:

- Una de las más importantes fuentes de conflictos entre ciclistas y conductores de vehículos motorizados se sitúa en las calles estrechas en las que no hay espacio para que el vehículo motorizado adelante a la bicicleta manteniendo la distancia reglamentaria de seguridad que indica el Reglamento General de Circulación. La causa de esta falta de espacio puede ser el propio ancho de la calzada, que además puede verse reducido de forma efectiva si resulta que hay coches aparcados (un elemento de riesgo importante para los ciclistas es la apertura de puertas de los vehículos aparcados). Si resulta que un vehículo motorizado tiene que circular detrás del ciclista durante un cierto tiempo, aunque no suele ser elevado por las características de las calles de Madrid, la reacción de numerosos automovilistas, sin embargo, convierte en bastantes casos la circulación ciclista en un hecho extraordinariamente estresante y quizá peligroso.
- Un fenómeno parecido ocurre en calles con varios carriles en relación con el hecho de que algunos conductores de vehículos motorizados, si ven que hay el más mínimo espacio, en vez de ocupar el carril más a la izquierda para efectuar el adelantamiento, intentan realizar el adelantamiento del ciclista sin ocupar dicho carril contiguo, permaneciendo en el mismo carril que el ciclista, de forma que el ciclista y el automovilista quedan en un solo carril con la consiguiente reducción de distancias, con lo que el automovilista genera un peligro evidente.
- Tampoco debemos olvidar que la jurisprudencia culpa al ciclista si al circular demasiado cercano a las puertas de los vehículos aparcados, una de sus puertas se abre y el ciclista colisiona con ella. Dicha jurisprudencia indica que el ciclista debe circular apartado de los

coches aparcados, respetando la distancia establecida (1,5m).

Una posible solución que desde Pedalibre se propone para mejorar lo expuesto consiste en regular mejor la posición en la que el ciclista debe circular, de forma que se eliminen todas las referencias legales existentes en la actualidad a 'circular a la derecha' y haciendo énfasis en la posibilidad del ciclista de circular de acuerdo con las condiciones que mejor garanticen su seguridad. En la práctica, lo que proponemos es que la regulación se redacte de tal forma que permita (y hasta se recomiende) a un ciclista, con todas las de la ley, circular por el centro de un carril de forma que se reduzcan las posibilidades de adelantamientos inadecuados; muchos ciclistas de hecho ya utilizan esta técnica con excelentes resultados. Ayuntamientos como Barcelona, San Sebastián y Zaragoza, indican expresamente, o incluso recomiendan, en sus ordenanzas al ciclista la circulación por el centro de su carril. Estimamos que esta nueva regulación que proponemos en el fondo no empeoraría en absoluto las dinámicas de circulación sino que, al contrario, las mejoraría, ya que permitiría pacificar ciertas actitudes de ese, quizá pequeño, porcentaje de conductores agresivos que circulan por nuestra ciudad, con lo que al final todos/as saldríamos beneficiados/as. Lo contrario sería ir a contracorriente de la tendencia española y europea.

GIROS A LA IZQUIERDA

Estimamos que, en la actualidad, con la regulación de tráfico existente en Madrid, los ciclistas no podemos situarnos en el carril de la izquierda para realizar un giro hacia ese lado, al igual que lo hacen otros vehículos en aquellos lugares donde en general se permite realizar este giro. En muchos casos, los ciclistas actuamos de la forma que creemos que es lógica y segura, y ocupamos este carril para realizar estos giros como un vehículo más; desde Pedalibre, sugerimos que se elimine de la normativa esta prohibición que en definitiva presenta tintes discriminatorios respecto a la bicicleta e incluso genera elementos de riesgo que no tendrían por qué existir al obligar a realizar a los ciclistas los giros a la izquierda desde la derecha de la vía. Dicha normativa está más pensada para la circulación y giros en carreteras que en vías urbanas, donde en ocasiones ni siquiera hay espacio a la derecha (o vía transversal) que permita la segura espera del ciclista.

ROTONDAS

Algunas rotondas de Madrid se han convertido en verdaderas barreras o elementos de alto riesgo para muchísimos ciclistas. Uno de los mayores problemas se presenta cuando un ciclista quiere seguir recto y sufre el giro a la derecha de algunos vehículos motorizados que adelantan por la izquierda para inmediatamente girar a la derecha cruzándose de forma absolutamente inapropiada.

Quizá éste no sea un problema exclusivo de los/as ciclistas sino del tráfico en general. Dicho lo cual, y conociendo la dificultad del problema, solicitamos que, una vez más, se tenga en cuenta a los ciclistas en la planificación, diseño y ejecución de estas rotondas. En este sentido creemos que sería importante:

- El desarrollo de estrategias educativas y de infraestructura que permitieran pacificar el tráfico en las citadas rotondas.

- Se estima que el problema de regulación y de diseño debe ser abordado de forma activa ensayando y evaluando distintas configuraciones de la señalización horizontal y vertical, así como de otros posibles elementos de pacificación (badenes,...)

PASOS ADELANTADOS PARA CICLISTAS Y OTRAS VENTAJAS EN LA SALIDA DEL CICLISTA

Una posible medida de discriminación positiva hacia la circulación de bicicletas podría ser situar unos metros por detrás la zona de vehículos motorizados respecto al límite del paso de peatones y, a la vez, permitir a los/as ciclistas acercarse hasta el límite del paso de peatones (posición adelantada ciclista) con lo que un hipotético ciclista ganaría unos metros de ventaja que podrían ser vitales (seguridad al ser mejor visto, humos de los arranques, mayor facilidad para un posterior giro a la izquierda...) y los peatones ganarían en seguridad, salubridad y comodidad al ver alejados a los motorizados. Esta medida se ha implementado ya en algunos lugares de Madrid en relación con las motocicletas¹. En la misma línea de actuación se podría probar el funcionamiento de una línea oblicua, sin zonas específicas para ningún tipo de vehículo, con un gran ángulo, que obligara a los vehículos situados más a la izquierda a tener cierta desventaja espacial.

Asimismo, y aún cuando no haya una zona específica avanzada para ciclistas, se debería permitir de forma explícita a estos poder adelantarse a los pasos de cebra, siempre que no molesten a los peatones a esperar desde allí la luz verde del semáforo. Como ejemplo, en el artículo 29 de la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas de Zaragoza queda expresado del siguiente modo:

“Aún cuando no se haya señalado una zona avanzada de espera específica para los ciclistas, éstos podrán, sin incomodar en ningún caso el paso de los peatones, adelantarse a los pasos de cebra y esperar la luz verde del semáforo o, en caso de no existir éste, cruzar la intersección cuando sea posible.”

Otra posible medida es instalar, a modo de prueba, semáforos con luces específicas para ciclistas que se abrieran 5 ó 6 segundos antes que el semáforo general, al menos en ámbar, de forma que el ciclista pudiera ganar cierta ventaja y ubicarse en el lugar más seguro de circulación frente a las verdaderas avalanchas de vehículos motorizados que se producen una vez que el semáforo se pone en verde.

También en muchas ciudades que apuestan decididamente por el uso de la bici, se permiten como norma general cuestiones como el giro a la derecha a las bicicletas (incluso con semáforo en rojo) entendiéndose para el ciclista que un semáforo en rojo es, para girar a la derecha, un ‘ceda el paso’ de manera que puede girar a derecha si tiene espacio, visibilidad y distancia suficiente. La bicicleta goza de mucha mayor visibilidad y mucha menor ocupación de espacio, que justifica esta excepción. Además un ciclista bajándose de la bici y echando el pie a tierra se convierte en un peatón (portando una bici) y puede ya, mediante esa maniobra, incorporarse nuevamente al tráfico a derechas sin necesidad de esperar que el

¹ Se recuerda que en general la regulación para motos es la misma que para bicis, por eso, no se debería discriminar negativamente a la bici y quizá sí positivamente en tanto en cuanto la bicicleta tiene evidentes ventajas sociales y medio ambientales (eg condiciones de aparcamiento: necesidad de anclaje aunque sea a señales y/o mobiliario público, menor espacio ocupado y por tanto normativa menos restrictiva que a las motos,...).



semáforo se ponga en verde. Lo único que se está haciendo realmente es convertir en norma una costumbre, y evitar la maniobra de echar el pie a tierra ‘para cumplir la norma’.

APARCAMIENTOS PARA BICICLETAS

Sería necesario incluir en la ordenanza la regulación del uso de los aparcamientos para bicicletas, oficializando el diseño homologado por el Ayuntamiento, prohibiendo el aparcamiento de otros vehículos en ellos o estorbando su paso, etc.

Del mismo modo, habría que permitir el aparcamiento en otros lugares cuando no existan aparcamientos para bicicletas en las inmediaciones, dado que en la actualidad se está equiparando el aparcamiento en zonas peatonales o mobiliarios urbanos de las bicicletas con el de las motos, lo que desde nuestro punto de vista es un sinsentido (necesidad de anclaje, menor ocupación de espacio,...).

CIRCULACIÓN A CONTRAMANO

En general la normativa de movilidad y tráfico, hasta el momento (aunque esperamos que en la ciudad moderna y sostenible en la quiere convertirse Madrid esto cambie), creemos que se diseña pensando en exclusiva en el tráfico motorizado. Ante esta realidad, viene ocurriendo que los ciclistas optan por adoptar conductas que no se ajustan totalmente a la norma, por dos razones, una (y la más importante) por propia seguridad y otra por la firme convicción de que no se les ha tenido en cuenta en absoluto a la hora de redactar las normas.

En este sentido, proponemos que se pruebe con una medida que se ha puesto en práctica en distintas ciudades europeas con notable éxito y es que en determinadas calles (especialmente aquellas con ancho insuficiente para dos coches pero sí para un coche y una bici) se permita/señalice la circulación ciclista a contramano, es decir, en dirección que ahora mismo es prohibida para todos los vehículos. Pensamos que esto debería ser norma general (al ser ya costumbre) especialmente en zonas de ámbito residencial (zonas 30).

La circulación a contramano sería una buena prueba de que el Ayuntamiento de Madrid apuesta de forma decidida por un modelo de movilidad sostenible, porque quizá más que el efecto práctico que podría tener, se podría convertir en un símbolo institucional de apuesta decidida por la bicicleta, como ya han hecho en ciudades como Sevilla o Zaragoza, incluyéndolo en sus ordenanzas.

Entendemos, eso sí, que si bien podría quedar normado, su implantación masiva debería esperar una mayor maduración de la cultura ciclista. Mientras tanto, se consideraría muy positiva algunas pruebas, por ejemplo en la calle doce de Octubre, ya que es una calle que en dirección al Retiro registra un notable paso de ciclistas que ahora mismo, puesto que es dirección prohibida, directamente usan la acera.

CIRCULACIÓN POR PARQUES Y JARDINES

Ahora mismo la circulación de bicicletas (para mayores de 12 años) en parques y jardines está prohibida salvo en zonas específicas. Más que prohibir pensamos se debería regular el uso de la bicicleta en los parques de igual o similar manera a lo que se acuerde para las zonas peatonales.

Por lo tanto consideraríamos muy positivo eliminar la prohibición de circulación de bicicletas en los parques, acompañando la medida de otras que pueden resultar positivas, como las siguientes:

- La regulación, de acuerdo con la realidad de la circulación de bicicletas (y otros vehículos, como los patines) en parques, limitando la velocidad, especificando las distancias que deben mantenerse respecto a los peatones, etc (como en cualquier otra área de prioridad peatonal, como se ha dicho anteriormente)
- Realización de una campaña dirigida a ciclistas para que conozcan y se sensibilicen con prácticas de conducción que respeten al peatón y las zonas verdes. Esta campaña podría ser tan sencilla como la disponibilidad de un panfleto explicativo en la entrada de algunos parques emblemáticos de Madrid, información en la futura web a crear por la Oficina de la Bicicleta y otras que al consistorio se le ocurran.

PASOS PARA CICLISTAS

Dada la actual proliferación de pasos peatonales con franjas intermitentes a ambos lados (lo que en la normativa estatal se considera en realidad un paso para ciclistas), parece necesario indicar en los verdaderos pasos para ciclistas algún detalle que concrete más su uso exclusivo para ciclistas, como unas marcas horizontales de bicicletas dentro de ellos. Eso ayudará también a los automovilistas a determinar que esa zona no es susceptible de ser ocupada mientras se espera el paso de los peatones.

ELEMENTOS DE REDUCCIÓN DE VELOCIDAD

La Ordenanza debería incluir un apartado sobre la planificación de los distintos reductores de velocidad para vehículos, determinando cuáles son los adecuados para cada vía, siempre considerando el paso del transporte público y el de las bicicletas, eligiendo modelos amables para estos dos medios de transporte.

CICLOCALLES

Sería necesario prever una normativa para las llamadas ciclocalles, en previsión de su probable puesta en marcha en un futuro inmediato. En este capítulo se deberían incluir tanto la velocidad máxima de circulación por esas vías como las prioridades de los distintos vehículos, situación de los distintos vehículos en la vía, preferencias en las intersecciones, señalización vertical y horizontal específica, etc.

REMOLQUES PARA BICICLETAS

El actual Reglamento General de Circulación nos dice lo siguiente en su artículo 12.4 al respecto de los remolques en bicicletas:

“(…) los ciclos y bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque, siempre que no superen el 50 por ciento de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que la circulación sea de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.

c) Que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado.

En circulación urbana se estará a lo dispuesto por las ordenanzas correspondientes.”

Esta norma estatal que es única, por restrictiva, en toda Europa, al menos deja la posibilidad a los ayuntamientos de permitir el uso de los remolques o semirremolques anclados a las bicicletas. La redacción de la presente norma incluye una dudosa referencia a un “vehículo tractor” cuando la bicicleta es un vehículo que carece de tracción propia, así como una limitación de peso absurda, al tratarse de un caso en el que el vehículo desde el que se realiza la tracción es un vehículo muy ligero. Esta redacción denota el profundo desconocimiento del tráfico en bicicleta. Las principales ciudades españolas han normado al respecto a favor del uso urbano para la carga de personas y cosas en estos remolques. El Ayuntamiento de Madrid debería seguir las mismas conductas que estos ayuntamientos que apuestan por el uso de la bicicleta.

Como ejemplo, queremos hacer notar la redacción al respecto en la Ordenanza del Ayuntamiento de San Sebastián:

"Las bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque, tanto de día como de noche, para el transporte de todo tipo de bultos y niños/as, en dispositivos debidamente certificados u homologados, con las limitaciones de peso que dichos dispositivos estipulen. Asimismo, se autoriza transportar, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años en sillas acopladas a las bicicletas debidamente certificadas u homologadas, con las limitaciones de peso que dichos dispositivos estipulen".

REGISTRO DE BICICLETAS

La Ordenanza podría recoger las condiciones básicas de funcionamiento del futuro registro de bicicletas de la ciudad de Madrid.

CATEGORÍA DE LAS INFRACCIONES

Sería adecuado que en la Ordenanza viniera reflejado el régimen sancionador, tanto para los ciclistas como para los vehículos motorizados en su relación con los ciclistas.