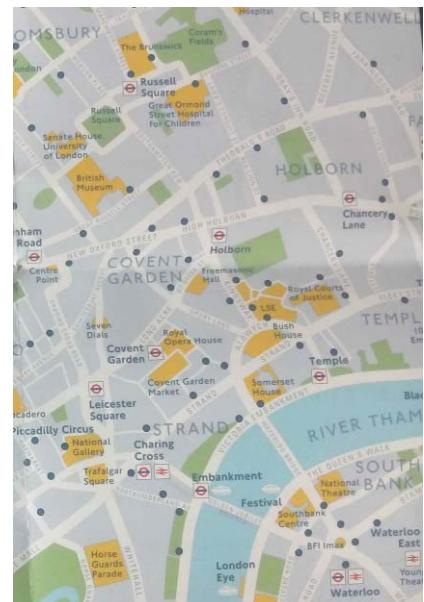


PROPUESTAS Y OBSERVACIONES DE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE A LA RED, ÁMBITO Y PLANO DE CICLOCALLES, CICLOCARRILES Y ESTACIONES DEL SERVICIO PÚBLICO DE ALQUILER DE BICICLETAS, PROPUESTO POR LA DIRECCIÓN DE SOSTENIBILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID

De acuerdo con la última Comisión de Seguimiento del Plan Director de Movilidad Ciclista, el pasado 1 de abril de 2014, y después de examinar el plano de ciclocalles, ciclocarriles y estaciones del Servicio Público de Alquiler (SPA) de bicicletas propuesto por esta Dirección General de Sostenibilidad del Ayto. de Madrid, queremos hacer las siguientes observaciones y propuestas, tanto al formato empleado como a su contenido.

Con respecto al plano.

1. **Ni las calles señaladas, ni las ciclocalles/ciclocarriles indican el sentido de la circulación.** Tampoco el grado de desnivel. Entendemos que es básico para una correcta planificación del trayecto ciclista. La pasada publicación de la Guía Ciclista sí aporta esta información por lo que solicitamos que se incluya.
2. Creemos que es básico que todas las ciclocalles y calles que dispongan de ciclocarril dispongan de su **correspondiente nombre**.
3. El diseño empleado para informar de la **situación de las estaciones del SPA**, oculta la ubicación exacta en la calle (lado par-impar) o incluso en la manzana. Para ello proponemos un **cambio de diseño** y que sea un círculo transparente, más pequeño, con los números en azul oscuro o directamente señalar la posición de las estaciones con un punto, condicionando poner el número de estación a su utilidad real (Bonificaciones, capacidad, disponibilidad...) (foto)
4. Para evitar confusión, **reubicar el nombre de algunas calles**: P.e. Mesón de Paredes y Jesús y María (se confunden con Amparo); Cava Baja y Cava Alta (se confunden con Almendro), etc., de modo que se puedan leer sin dificultad.



Plano de Londres Barclays Bike con nombres de calles y localización de estaciones

Con respecto a la red ciclista y estaciones del SPA

1. Si queremos una verdadera eficacia en la movilidad ciclista debemos **incluir infraestructura que la facilite en las principales vías de comunicación**: Castellana, Santa María de la Cabeza, Princesa, Avda. Ciudad de Barcelona, Francisco Silvela, Santa Engracia, Gran Vía, Alcalá...

A fin de no extendernos en exceso, tomaremos como ejemplo esta última, la calle Alcalá. Desde su cruce con O'Donnell, hasta la Pl. Manuel Becerra, no existe ninguna vía ciclista, pese a encontrarse 2 estaciones de SPA, o incluso 3, si contamos con la de Goya. Su trazado diagonal (al contrario del resto de calles de su entorno) permite una comunicación directa y rápida. Entendemos que facilitar la circulación ciclista en esta vía, como en otras de similares características, es primordial y solicitamos la inclusión. La fórmula a emplear (ciclocarril, carril bici o vía segregada

en calzada) debiera tener en cuenta la velocidad, intensidad y tipo de tráfico de la vía, sin despreciar una limitación real de la velocidad y del tráfico motorizado de la zona (pacificar)

2. El establecer el **doble sentido para la circulación ciclista** en calles que tienen un sentido único para el resto del tráfico, es una posibilidad que establece el PDMCM y que no se ha puesto en práctica en Madrid, a pesar de ser habitual en otras ciudades de nuestro entorno (foto). Por ello, proponemos, en consonancia al documento de “Propuestas” que Pedalibre remitió al Ayuntamiento el pasado mes de diciembre, que esta posibilidad se aplique de forma general a todas las calles marcadas como ciclocalle. En muchas de ellas, bastaría con indicarlo, en otras, sustituyendo el aparcamiento de batería por en fila, y en otras, suprimiendo alguna banda de estacionamiento. Medidas todas ellas **baratas** y que su no aplicación no sería por su coste económico sino por otra razón.

De este modo, facilitamos la planificación de la ruta, la comprensión del plano, acortamos distancias e incrementamos las ventajas de ir en bicicleta frente a otros transportes menos deseados. También resolvemos los **desajustes existentes en diferentes calles** (e incluso en una misma) que son señaladas como ciclocalle y que **a mitad de su trazado cambia el sentido de circulación**. P.ej.: Casino y Tribulete o Viriato, a la altura de Álvarez de Castro.



Calle de Paris

3. Aun siendo muy limitado el área del SPA de bicicletas (mucho menos que la ZBE y muchísimo menos que el SER) el ámbito que marca este plano es ligeramente superior al anterior por lo que queda, más si cabe, en evidencia, **ausencias de estaciones** en determinadas zonas, como Pl. Olavide, Quevedo y Fernando El Católico; Pasillo Verde o Méndez Álvaro y Planetario. Esta última, es clamorosa la falta del SPA en la Estación Sur de Autobuses. Con ello, queremos resaltar la prioridad que deben tener los **intercambiadores de transportes** a la hora de disponer de este servicio. Confiamos que este desajuste se resuelva a la mayor brevedad y que no quede ningún área similar (sea intercambiador como tal o plaza donde se da la confluencia de un número importante de líneas de autobús y metro) sin cubrir.
4. En el barrio de Chamberí, el cruce de la ciclocalle Alburquerque con Trafalgar, es un punto peligroso para el tráfico ciclista. Es preciso **calmar el tráfico** que sale del túnel, después de atravesar la Pl. de Olavide e **instalar un semáforo** para dar paso al tráfico ciclista. Si no, tal vez, esta ruta debería sustituirse por otra.
5. Proponemos la instalación de **señalización vertical que indique y oriente de las diferentes rutas ciclistas** (foto)
6. Es importante **aclarar el uso ciclista de determinadas calles, señaladas como peatonales**, al objeto de evitar errores de interpretación e incluso futuras sanciones económicas.



Información rutas ciclistas en Londres

Madrid, 9 de abril de 2014

Elisa Barahona Nieto

Directora Gral de Sostenibilidad y Planificación de la Movilidad. Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad
Ayuntamiento de Madrid
C/Bustamante, 16- 5^a Planta
28045 MADRID