

POR UNA RED CICLISTA PARA 2021



**Una apuesta realizable en dos años por
la movilidad activa y sostenible**

Índice

Prólogo por David Lois García	3
Introducción	4
En 2008, empezamos	5
Nueve años después, el balance no es bueno	5
No más ciclocarriles	6
Qué hacer	7
Sevilla vs Madrid	8
Un poco de historia	8
Madrid en la actualidad	11
Plan Director 2008, incumplido	13
Plan Director 2017, empieza incumpléndose	14
Propuesta de Pedalibre	19
Grandes ejes ciclistas	21
Enlaces	22
Plano Red Ciclista propuesta	23
Otras actuaciones	24
Objeto de la propuesta y destinatarios	24
Bibliografía	27

POR UNA RED CICLISTA PARA 2021

Una apuesta realizable en dos años por la movilidad activa y sostenible

PRÓLOGO por David Lois

La pieza que falta en Madrid

Pese a tratarse de contextos diferentes, con sólo echar un vistazo al reparto modal de las principales ciudades europeas podemos comprobar cómo en muchas de ellas los desplazamientos en bicicleta se aproximan o superan el 5% del total de los viajes. El anuncio de actuaciones en materia de movilidad ciclista tampoco es infrecuente, y el estímulo al uso de la bicicleta por parte de los consistorios europeos es un hecho.

En nuestro país, y en el plano institucional, la consideración de la bicicleta como modo transporte ha pasado por estadios diferenciados, que aún hoy coexisten. El primero coincide con un discurso de negación de la movilidad ciclista, donde se argumentan toda clase de tópicos o prejuicios que imposibilitan la toma de decisiones estratégicas al respecto. El segundo, aprovechándose de las actitudes favorables por parte de la población, utiliza la bicicleta como una mera herramienta propagandística o publicitaria. Normalmente este segundo discurso se traduce en actuaciones poco rigurosas, faltas de compromiso o manifiestamente chapuceras.

Afortunadamente, un tercer planteamiento se está abriendo camino con fuerza: la internalización por parte de los gestores políticos del valor de la bicicleta como herramienta de planificación de la movilidad urbana. Ciudades como Valencia, Vitoria-Gasteiz, Zaragoza, Murcia, Coruña, Sevilla o Barcelona -de distinto color político-, apuestan decididamente por esta forma de desplazarse y desarrollan medidas que se traducen en un incremento significativo de usuarios en las calles.

Resulta llamativo que sea precisamente la capital de España la que año tras año presenta un pobrísimo balance en política ciclista, y, especialmente, en uno de los aspectos en los que existe un claro consenso científico al respecto: la necesidad de contar con una red de carriles bici protegidos para que crezca exponencialmente el número de ciclistas y mejore la eficiencia en los desplazamientos cotidianos.

El documento de Pedalibre recoge de forma clara y meridiana la propuesta de una infraestructura para Madrid, cuyo diseño debe ejecutarse con determinación, rapidez y eficacia. Esperamos que un futuro equipo municipal se ponga manos a la obra, lo que contribuiría a hacer de esta ciudad un lugar más humano y vibrante.

David Lois García es Profesor de Psicología Social de la UNED e Investigador en TRANSyT (UPM)

INTRODUCCIÓN

En un modelo de movilidad sostenible la bicicleta ocupa un papel protagonista. El transporte urbano con bicicleta es una apuesta ecológica y saludable, que en **combinación con la marcha a pie y al transporte público colectivo** (cadena intermodal sostenible) puede resolver una parte muy importante de los desplazamientos de proximidad, de media y larga distancia en una ciudad.

La bicicleta es un medio de transporte que ofrece libertad, agilidad, es económica, respetuosa con el medio ambiente, y además mejora la salud física y mental de quien la usa. Por ello, resulta imprescindible fomentar la **máxima accesibilidad a la bicicleta**: se debe reducir el nivel de estrés de su uso y elevar su comodidad y seguridad, de manera que los potenciales usuarios de bicicleta sean **reflejo de la diversidad de una sociedad**: hombres, mujeres, menores, diversidad funcional, mayores, jóvenes, etc. **Normalizar** la bicicleta no es otra cosa que incorporar este vehículo a nuestros quehaceres cotidianos sirviéndonos de él para facilitar tareas comunes como ir al colegio, de compras, al trabajo, al centro de salud, al polideportivo o a la estación de un servicio público de transporte (intermodalidad) sin que la cuestión económica (estatus) e ideológica establezca diferencias reseñables.

Aun siendo la intermodalidad un aspecto clave, que debiera formar parte de un futuro Plan de promoción de la bici + transporte público, en la actualidad, Madrid, se encuentra en un estado muy inicial en el desarrollo ciclista y no cuenta con algo tan básico como una **Red Ciclista**.

Criterios cuantificables

El Plan de Tráfico y Transporte 2005-2020 del consejo de la municipalidad de Utrecht (*The 2005-2020 Municipal Traffic and Transport Plan*) ofrece un ejemplo de un plan que ocupe criterios cuantificables. El plan establece una velocidad promedio a través de toda la red troncal de la bicicleta, para distancias de entre 4-7 km, de un mínimo de 16 km/h, para al menos un 85% de los viajes. El tiempo de viaje (incluyendo paradas) desde un punto de origen en un centro regional o interregional hasta la parada de transporte público más cercano (específicamente a su estacionamiento de bicicletas, debidamente habilitado para usar candado) no debería ser más de cinco minutos, y no debería ser más de diez minutos desde el hogar.

Esta infraestructura debiera hacer posible que el o la ciclista haga **viajes directos y cómodos, dentro de un ambiente atractivo y seguro, entre cualesquiera dos puntos de la ciudad**, no entre dos puntos aislados de la misma. Solo así la bicicleta podrá competir con el automóvil y jugar un papel primordial en un modelo de movilidad sostenible

Este documento viene a presentar la necesidad de esta infraestructura y del necesario Manual de Infraestructuras Ciclistas, al objeto de crear una **verdadera alternativa** y aumentar significativamente el número de usuarios de la bicicleta, muchos de ellos venidos de medios motorizados (automóvil: 32,6% y moto: 5,3% -desplazamientos laborales). También, para facilitar el desarrollo del transporte de mercancías en bicicleta (última milla) como opción sostenible y eficaz tanto para abastecer a los comercios como para la distribución de productos a los consumidores.

Otorgamos así a la bicicleta capacidad para liberar espacio público, algo tanpreciado en el ámbito urbano, reducimos el grado de contaminación que soportamos, que tan graves consecuencias para la salud tiene, facilitamos un ejercicio físico continuado y moderado frente a una de las “epidemias” del siglo XXI – el sedentarismo - y aumentamos la seguridad vial de toda la población.

En 2008, empezamos

El Plan Director de la Movilidad Ciclista de Madrid del año 2008 definió el trazado de una **Red Básica de Vías Ciclistas** con el objetivo de garantizar y **mejorar la seguridad, la comodidad y el atractivo** de los ciclistas **en sus desplazamientos cotidianos**, haciendo especial hincapié en los usuarios poco experimentados y más vulnerables como personas mayores o niños y niñas.

Mediante la implantación de una red de itinerarios especialmente acondicionados para la bicicleta se pretendía **normalizar el uso de este modo de transporte entre las capas más amplias de la población**.

Esta red constituiría una infraestructura ciclista de ámbito municipal caracterizándose por conectar todos los **distritos entre sí**, el acceso a los **generadores principales de desplazamientos** y el enlace a los **municipios limítrofes**

Y debe realizarse en un tiempo razonable, pues en caso contrario las vías ciclistas perderían parte de su potencial ya que lo que demandan los usuarios es la posibilidad de desplazarse en bicicleta con seguridad entre cualesquiera dos puntos de su ciudad, no entre dos puntos aislados de la misma (**concepto de Red**). Además, de dilatarse en el tiempo, correría el riesgo de ocuparse con otros usos urbanos (veladores, aparcamiento...) antes de que la red esté finalizada y en operación.

Nueve años después, el balance no es bueno

En 2017, se actualizó este Plan Director e hizo balance del grado de cumplimiento de la Red ciclista descrita en 2008, concluyendo con:

*“La ejecución de la red de vías ciclistas del PDMC08 ha sido **muy desigual y supeditada a una serie de circunstancias ajenas al Plan Director** que dificultaron su desarrollo desde el primer momento y finalmente supusieron el **bloqueo total de los programas infraestructurales**. La crisis económica desde 2008 hasta la actualidad, así como el enorme endeudamiento del Ayuntamiento de Madrid debido a la obra del soterramiento y ampliación de la autovía de circunvalación M-30 en el sur de la almendra central frenaron de golpe las inversiones en la ejecución de la red ciclista” (PDMCM)*

*[...] “Los trazados, modalidades y ritmos de ejecución de dicha red poco tienen que ver con lo establecido en el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid, pero sobre todo **no se han correspondido con una planificación de medio y largo plazo, sino con la respuesta a situaciones y demandas muy coyunturales” (PDMCM)***

Es más, algunas de las actuaciones, consideradas hoy día como positivas, como la peatonalización de las calles Arenal o Fuencarral, dieron la espalda a la bicicleta y actuaron en contra de lo que proponía el Plan Director (forman parte de ejes principales ciclistas) sin que hubiera ningún debate previo, ni estudio de alternativas para la movilidad en bicicleta.

Otras actuaciones, aun teniendo como guía el Plan Director, se ejecutaron a costa del espacio peatonal: García Noblejas, General Ricardos, Avda. Daroca; de forma deficiente: Donostiarra..., o con falta de homogeneidad en el trazado- Mayor-Alcalá...

No más ciclocarriles

Ajenos ya totalmente de los criterios del Plan Director y **pervirtiendo el paradigma de que el espacio de la bicicleta** ha de ganarse de la calzada, surgen los ciclocarriles que, teniendo su encaje mayormente en el desarrollo ciclista local, **se implantan de forma extensiva y sin criterio en los ejes principales** con la idea de “acondicionar” el viario al nuevo servicio de bicicletas públicas, Bicimad

“No existe un documento oficial por parte del Ayuntamiento que recoja los criterios y campos de aplicación de los ciclo-carriles. Así, en la almendra central se han implantado los ciclocarriles en una gran variedad de calles desde el punto de vista de la jerarquía, la intensidad de tráfico, la existencia de carriles reservados, el número de carriles y diseño de las intersecciones, la pendiente (tramos ascendentes o descendentes), etc.” (PDMCM)

Los problemas que originan son graves y diversos y su implantación generalizada e indiscriminada no compensa la mayor visibilidad de la bicicleta en calzada, aunque sea a través de un logotipo pintado.

- **Incumplimiento general de la velocidad** máxima permitida de 30 km/h por parte de los vehículos motorizados
- **Sometimiento de la bici a los problemas del resto del tráfico** (alta intensidad, atascos, velocidades inadecuadas, infracciones...)
- **Mayor exposición del ciclista a la contaminación** al transitar entre vehículos contaminantes y hacia el centro de la calzada
- **Alto estrés del ciclista al circular entre vehículos motorizados** y sobre todo cuando el ciclocarril es anexo al carril bus, moto, taxi y en pendiente desfavorable.
- **Dificultad en tolerar el estrés circulando por el centro en carriles extra-anchos**, sobre todo cuando es el único existente

- **Alteraciones en la continuidad del ciclocarril** por la doble fila, carga y descarga, parada taxis, etc.
- **Falta de una normativa estatal** que asegure el conocimiento del ciclocarril a conductores de fuera de Madrid,
- **Falta de legitimación del ciclista al circular por calles que no tienen ciclocarril**,
- etc.

Este desorden en las actuaciones trae como consecuencia que la bicicleta sigue sin considerarse una alternativa real. Los últimos aforos conocidos tan solo dan un incremento de 0,06% de tráfico vehicular en la almendra central (en los barrios periféricos es muchísimo menor) situándose en un 1,32% del total de vehículos (no confundir con reparto modal) con un perfil de género y edad muy sesgado.

La reciente Ordenanza de Movilidad prevé la conversión de muchas calles a limitación 30 km/h, en un claro avance hacia una Ciudad 30. Esta medida limita legalmente la velocidad al 80% de los carriles de nuestra ciudad que, sumado al resto de las calles con varios carriles en las que el ciclocarril NO es una opción aceptable, hace que **seguir incorporando más ciclocarriles no tenga mucho sentido**.

¿Qué hacer?

Creemos que ya **ha pasado el tiempo de improvisar**, actuar por impulsos y someter la política de la bicicleta a vaivenes económicos y políticos de dudosa credibilidad. Madrid, está dando pasos importantes para disminuir los niveles de contaminación a partir de reducir la presión del automóvil en el centro de la ciudad (Madrid Central), apostando por una flota de autobuses más limpia y mejorando el tránsito peatonal. En suma, está creando un **entorno favorable** para implantar nuevas formas de movernos. Pero **sigue faltando una apuesta por la bicicleta seria, planificada y suficientemente garantizada**.

No son pocas las veces que hemos defendido la idea de que la bicicleta merece su propio desarrollo atendiendo a sus particularidades y a lo que esperamos de ella. Si de verdad deseamos que toda la población, **incluida la población especialmente sensible como los menores, mayores o personas con algún grado de discapacidad**, considere la bici una alternativa posible y atractiva, que satisfaga una gran parte de los desplazamientos y que sea complementaria con el transporte público y la marcha a pie, tenemos que **invertir en ella**. Algo que, por otro lado, es rentable no solo en términos de salud y medio ambiente, sino también, desde el punto de vista económico (más adelante desarrollaremos este aspecto) y de lo que estamos comprometidos, junto con otras ciudades como Sevilla, Barcelona o Valencia, desde la firma de la Carta de Aalborg (Cumbre de Río), allá por el año 1994.

Otras ciudades de nuestro entorno lo están haciendo, ¿por qué Madrid no?

No es intención de analizar el desarrollo ciclista de otras ciudades pero sí querríamos traer a colación el ejemplo de Sevilla porque tiene características muy interesantes que pueden inspirar el desarrollo de nuestra ciudad.

Sevilla vs Madrid

A pesar de la distancia que separa la ciudad de Sevilla y la de Madrid, creemos que es muy ilustrativo ver las similitudes y diferencias entre una ciudad y otra. Ambas ciudades comparten un mismo punto de partida: un uso testimonial de la bicicleta y una falta de “tradición ciclista urbana”

Un poco de historia

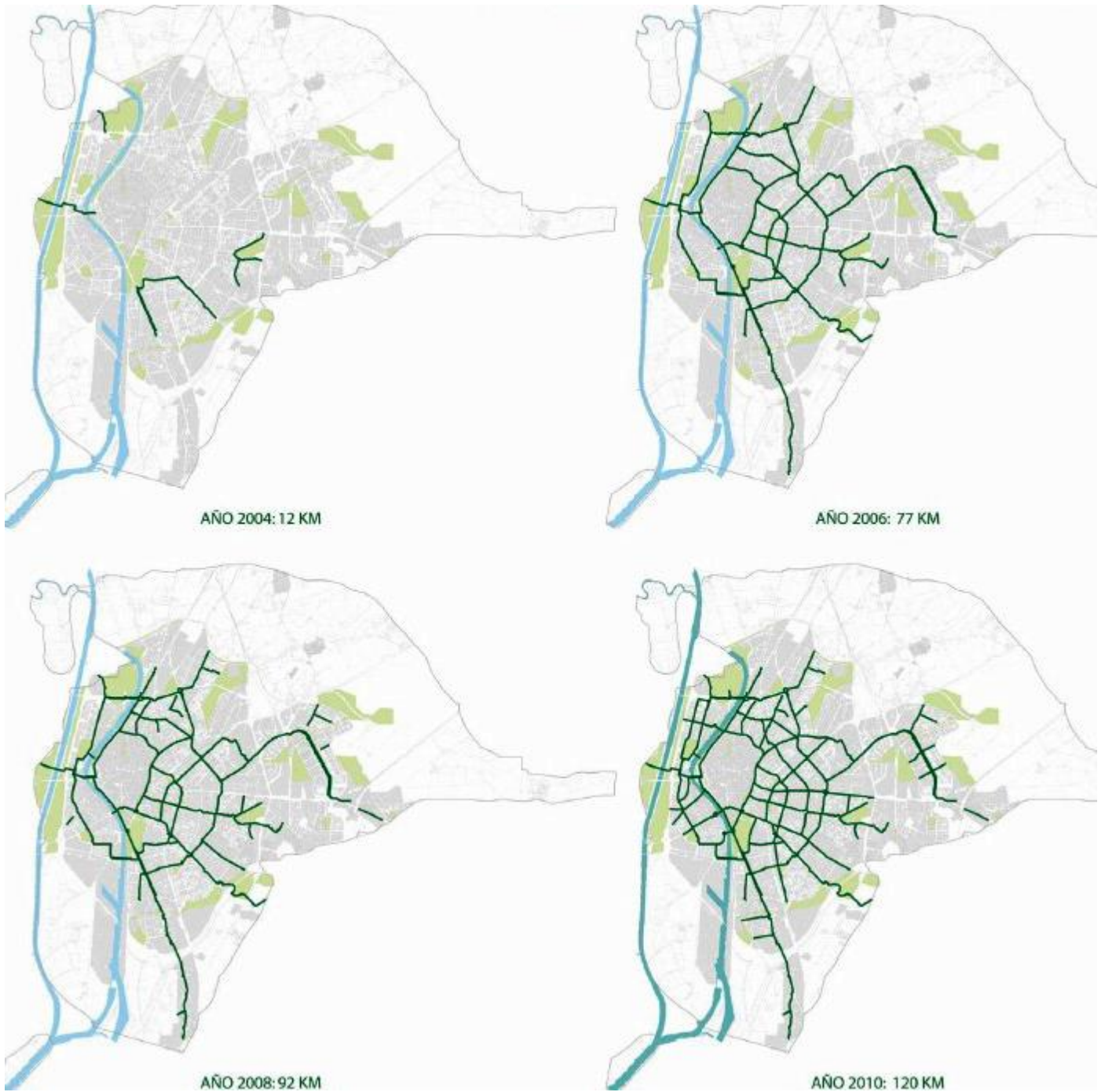
Sevilla redacta el primer Plan de la Bicicleta en 1987, que contemplaba un total de 32 km. de itinerarios ciclistas segregados. No llegaron a ejecutarse debido a la gran transformación sufrida por la ciudad durante la Exposición Universal de 1992. Es ya en 1993 cuando se redacta un nuevo Plan para la Bicicleta de menor calado y que tan solo se ejecuta los 5,5 km de carril bici del Guadalquivir y otras actuaciones inconexas, la más importante el carril bici en la Avda. de la Palmera.

En Madrid, no es hasta la primera mitad del 2004 cuando se empieza a hablar de un futuro Plan Director de Movilidad Ciclista gracias a la propuesta de nuestra asociación, al apoyo de otras instituciones y otras personas relevantes igualmente comprometidas, y al apogeo de la candidatura olímpica de Madrid. No sería hasta el 2008 cuando el Plan Director de Movilidad Ciclista, sale a la luz.

Mucho antes de la redacción de estos planes, ambas ciudades habían tenido movilizaciones en bicicleta desde 1977 en demanda de carriles bici. Sus respectivas asociaciones, Amigos de la bici de Sevilla (posterior A Contramano) y Pedalibre protagonizaron, junto con otras, los primeros Encuentros Cicloturistas y Ciclistas Urbanos en 1985, los cuales constituyeron un Movimiento en Defensa de la Bicicleta de ámbito estatal que luego terminaría siendo, en 1992, la actual ConBici (Coordinadora en Defensa de la Bicicleta)

En 2003, como señal de identidad del nuevo equipo de gobierno de PSOE-IU en la ciudad de Sevilla, se desarrollaron **procesos de Presupuestos Participativos**. Las demandas de carriles bici, como parte de una futura RED, eran de las propuestas más votadas

Y es entre 2006-7 cuando la voluntad política se materializa y se construye de una RED CICLISTA BÁSICA de 77km con un fin claro de promocionar el uso de la bicicleta como vehículo utilitario. A sus características de continuidad, conectividad, homogeneidad, visibilidad, comodidad y seguridad, la Red aplicó criterios constructivos de **segregación del tráfico motorizado, doble sentido y uniformidad**. Los carriles bici se situaron contiguos a la acera y a su mismo nivel y fueron construidos preferentemente sobre bandas de aparcamiento y en vías principales.



Evolución Red Ciclista Sevilla



C/ Recaredo (Sevilla) Antes y después de la implantación del carril bici

La mayoría de estas características figuran en numerosos manuales de infraestructuras ciclistas, pero lo que hizo especial a Sevilla fue **la homogeneidad en sus actuaciones y sobre todo la rápida implantación de una red básica** para bicicletas lo que creó la rápida extensión del uso de la bicicleta entre toda la población de Sevilla en un tiempo record, superando así esa dificultad inicial de “ciudad no preparada para las bicis o de nula tradición ciclista”. **Es un claro ejemplo de apuesta por la bicicleta.**

El resultado fue espectacular. La bicicleta pasó de una participación muy marginal en la movilidad urbana a **un 9% de los desplazamientos mecanizados en 2011**, lo que le llevó a ocupar el cuarto puesto en el índice *Copenhagenize* en 2013, donde se reconocen las 20 ciudades del mundo que más progresos han hecho en los dos años anteriores a favor de la bicicleta.

(Resulta curioso comprobar como ciudades punteras en la bicicleta siguen copando los primeros puestos gracias a una inversión constante en mantener y mejorar la movilidad en bicicleta. Es decir, la promoción de la bicicleta no se limita a actuaciones aisladas sino que requiere de una planificación y un compromiso mantenido en el tiempo)

El caso de Madrid, es bien distinto. A pesar de disponer de un Plan Director de la Bicicleta desde 2008 que marcaba muy claramente los criterios que debiera cumplir una futura Red Ciclista, su desarrollo ha sido dispar, contradictorio y muy a menudo al margen de lo acordado en este documento marco.

Con anterioridad, ya habíamos construido el Anillo Verde Ciclista, concebido más como vía recreativa y deportiva que como eje de comunicación ciclista urbana. Similar, en cuanto a criterios, al carril bici por la margen izquierda del Guadalquivir de Sevilla, inaugurado tras la exposición Universal o el aislado carril bici pintado en la calle San Fernando de 350m., ejecutado tras reivindicaciones expresadas en sucesivas “Fiestas de la bicicleta” a favor de la construcción de carriles bici.

Extensión Ciudad de Sevilla: 140 km² Población de la ciudad de Sevilla: 690.500
Extensión Ciudad de Madrid: 604 km² Población de la ciudad de Madrid: 3.160.000

Madrid en la actualidad...

En un proceso participativo similar al de Sevilla, pero casi 15 años más tarde (2016/17/18), la ciudadanía de Madrid se lanza a presentar numerosas propuestas de construcción de carriles bici (una gran mayoría coincidentes con la Red Ciclista planeada) y otras infraestructuras relacionadas. Muchas de ellas han sido **alteradas e incumplidas por el mismo ayuntamiento que promueve este proceso**. Tal cúmulo de propuestas merecieron una entrada específica en nuestro blog

Tres años de propuestas ciudadanas relacionadas con la bici (2016-2018)

*[...] nos encontramos por ejemplo como **inviabile** el carril bici de Ventas-Manuel Becerra (Alcalá); **modificado** a un solo sentido el carril bici propuesto entre la Puerta de Alcalá y O'Donnell; **reformulado** a ciclocarril por la calle Cartagena el carril bici propuesto desde Conde Casal a El Retiro, el carril bici circular a Orcasitas o el de Acacias; **ignorada** la propuesta del carril bici de bajada de Pta. De Alcalá a Cibeles, la conexión ciclista entre el Parque Juan Carlos I (acceso sur) con el Anillo Verde (Estanislao Gómez) e incluso el corredor verde propuesto entre El Retiro y Madrid Río que incluye una vía ciclista segura por el Paseo de las Delicias; **condicionado** a un estudio previo sendas propuestas de implantar un carril bici por Bravo Murillo, en Arturo Soria o el eje verde peatonal y ciclista Norte-Sur (anticipo del carril Bici Castellana), etc, [...]*

<https://pedalibre.org/2018/07/19/propuestas-bici-decide-madrid-2016-2017/>

Además, tanto el manifiesto firmado por numerosos colectivos ciclistas y otros vinculados con la movilidad sostenible, en marzo de 2017: **“Aprovechemos para que Madrid sea una ciudad fácil para las bicicletas”...**

[...] consideramos imprescindible tanto la construcción de infraestructuras ciclistas propias, incluyendo viales exclusivos que discurran por el espacio que actualmente ocupan casi en su integridad los coches, como políticas de calmado y reducción del tráfico motorizado, entre otras medidas [...]

<https://pedalibre.org/2017/03/13/manifiesto-apoyado-por-pedalibre/>

...como la masiva recogida de **firmas individuales (+ 27.000) y de asociaciones (+40), a favor de un carril bici independiente y debidamente protegido en el eje de la Castellana...**

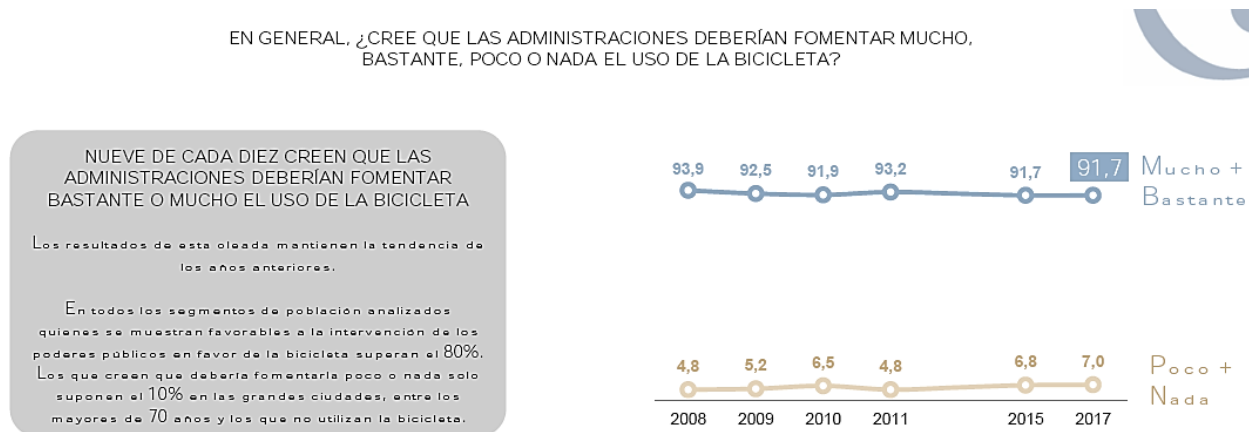
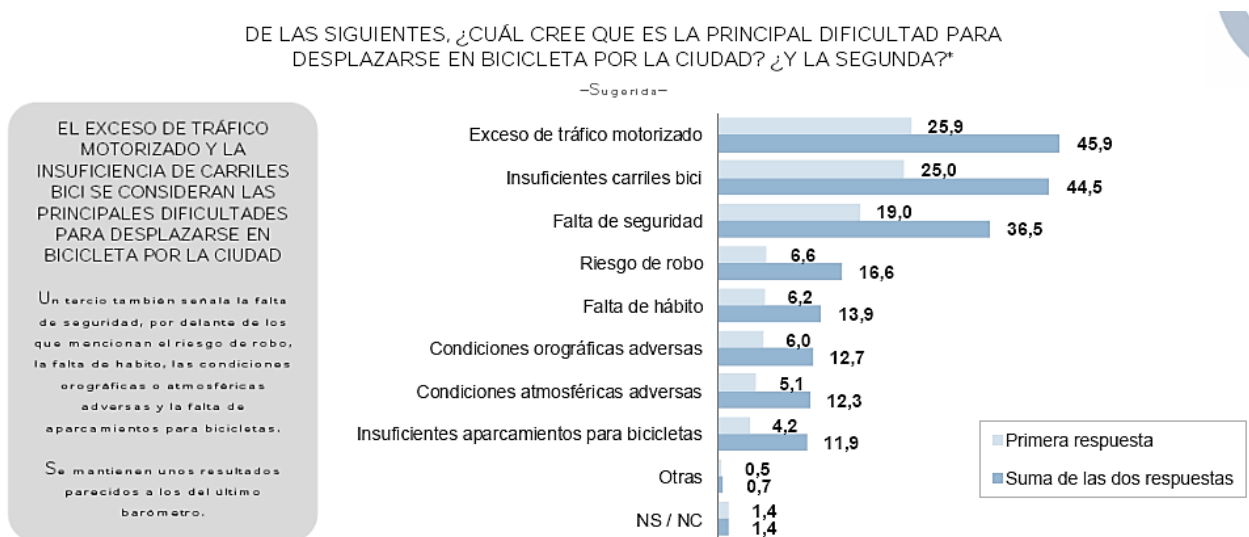
[...] un carril bici de uso exclusivo y seguro en todo el eje de la Castellana [...] Un carril bici segregado del tráfico motorizado es una vía atractiva y cómoda que elimina el factor estrés al que no se tienen que enfrentar otros medios de transporte [...]

https://www.change.org/p/ayuntamiento-de-madrid-por-un-carril-bici-en-la-castellana?recruiter=853492210&utm_source=share_petition&utm_medium=copylink&utm_campaign=share_petition

<http://carrilbicicastellana.blogspot.com/2018/02/quienes-nos-apoyan.html>

...avalan el gran apoyo de la población madrileña en contar con la necesaria infraestructura que haga posible el uso mayoritario de la bicicleta

El mismo **Barómetro de la Bicicleta** elaborado por la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), de la que Madrid es miembro, y la Dirección General de Tráfico, indica que es la **falta de carriles bici** junto con la falta de seguridad y el exceso de tráfico motorizado, una de las principales dificultades para el uso de la bicicleta en la ciudad, al tiempo que vuelve a subrayar en el masivo respaldo ciudadano a la promoción del uso de la bicicleta (más del 90%)



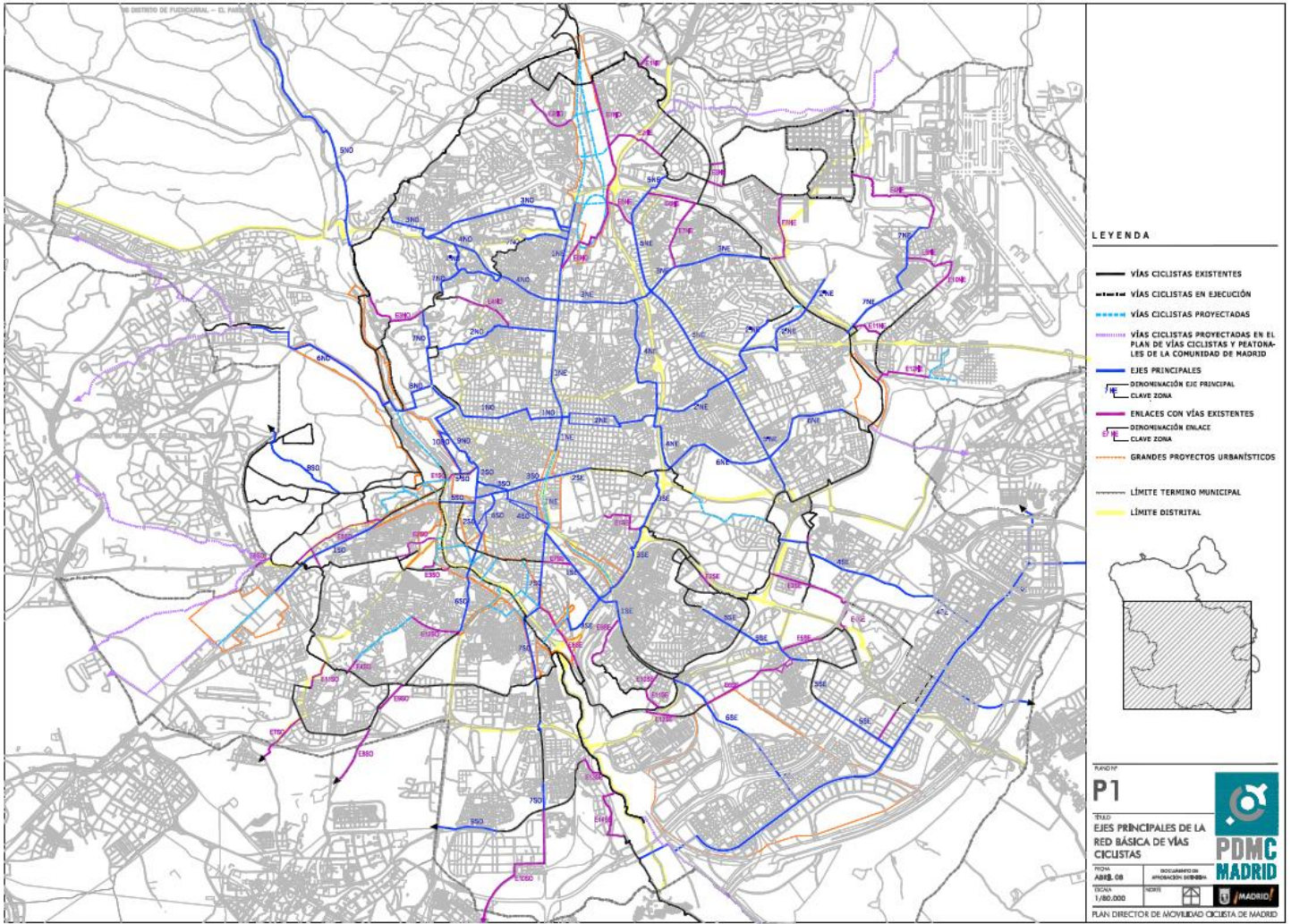
<https://www.ciudadesporlabicicleta.org/2017/11/23/la-red-de-ciudades-por-la-bicicleta-y-la-dgt-presentan-el-barometro-de-la-bicicleta-2017/>

... lo que lleva a que Antoni Poveda, presidente de la RCxB, declare:

“[...] Hay que actuar en nuestras ciudades y adaptarlas a la bicicleta, con carriles bicis segregados, y política a favor de la bicicleta”,

Plan Director 2008 - INCUMPLIDO

El Plan Director de 2008 establecía la creación de la Red Básica Ciclista de 270 km –Red principal- para 2016 (en total sería **370km.** si sumamos los carriles bici existentes y proyectados en su momento) a razón de **30 km. por año.** Es decir, en 2016 debiéramos tener este mapa



Como podemos comprobar, en 2016 debiera haberse actuado **en grandes avenidas** como Alberto, Alcocer, Costa Rica, Paseo del Prado, Recoletos, Paseo de la Castellana, Corazón de María, Alfonso XIII, Arturo Soria, Avda. de Logroño, Méndez Álvaro, Avda. Albufera, Atocha, Cuesta de San Vicente, Avda. de Córdoba, Avda. Gral. Perón. Monforte de Lemos, Ctra. de El Pardo, etc.

Sobran las palabras. Los hechos lo califican claramente.

Figura 39: Vías ciclistas ejecutadas (sin ciclocarriles) de 2009-2015

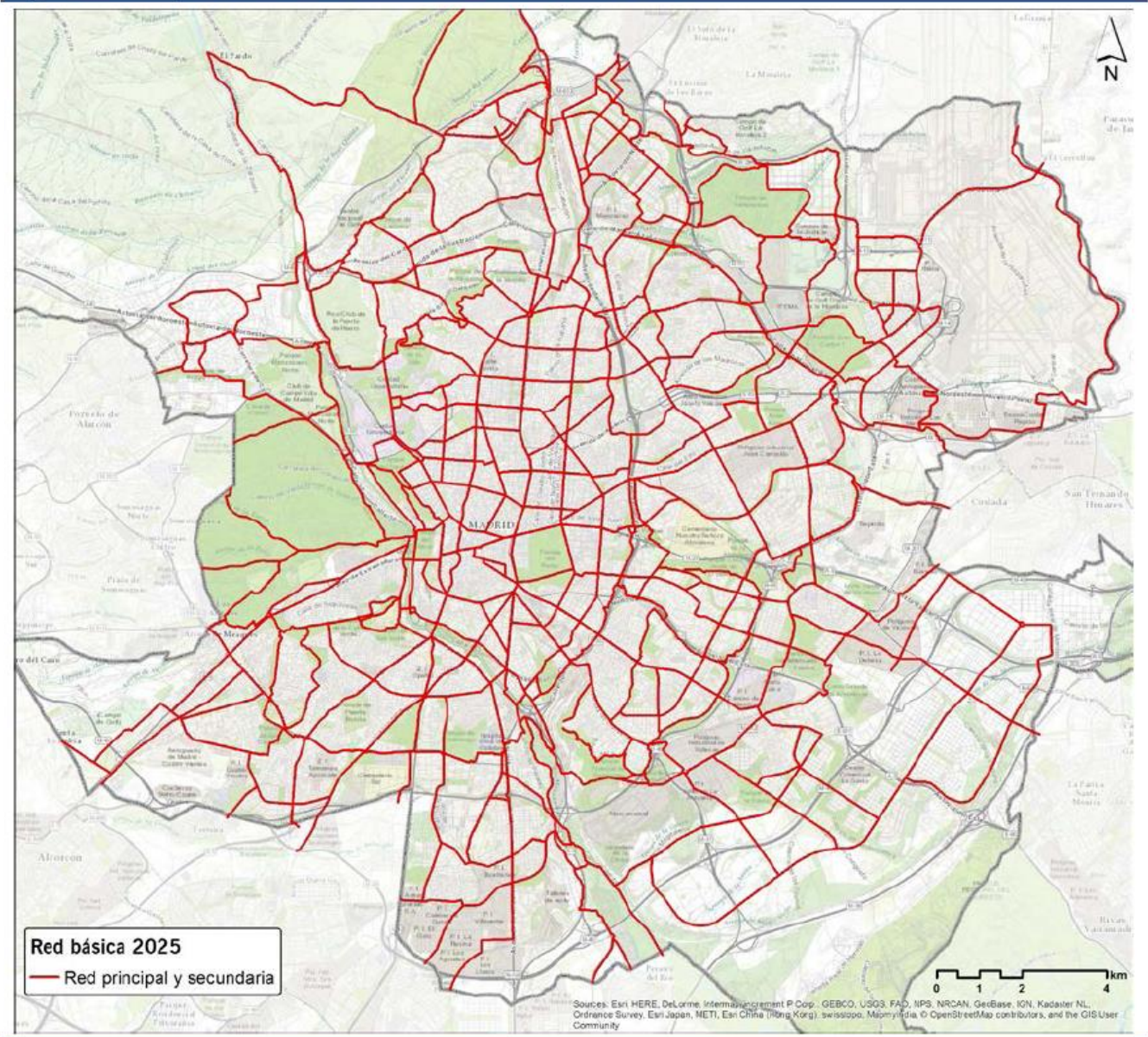


Plan Director 2017 (actualización del 2008) – EMPIEZA INCUMPLIÉNDOSE

Esta revisión del Plan del 2008, nace con el horizonte de 2025 proponiendo al final de su vigencia un **reparto modal** de la bicicleta de un **5%**.

“Los criterios del trazado de los itinerarios ciclistas establecidos en el documento del PDMC08 siguen siendo válidos. Por lo tanto, los itinerarios ciclistas transcurren en su mayoría por las vías principales al ser estas las conexiones más directas, más reconocibles o legibles, con menores pendientes y con una mayor concentración de actividades y centros atractores de viajes. Por este motivo, se mantiene la estructura de la red del PDMC08, completando la misma con algunos itinerarios nuevos para densificar y homogenizar la malla”. (PDMCM)

Figura 47: Propuesta de la Red Básica de itinerarios ciclistas



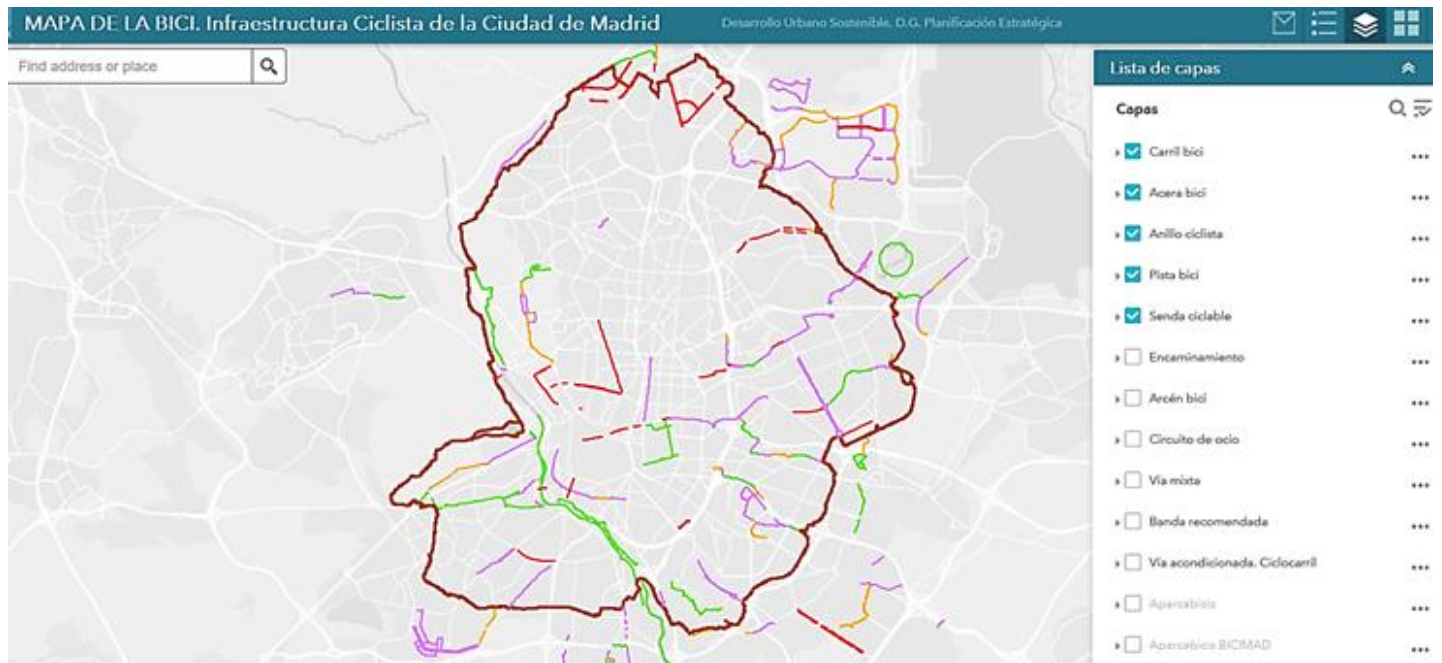
A diferencia del Plan de 2008, en la Red Básica no se ha diferenciado entre red principal y secundaria. Como puede apreciarse, la red es más densa en el centro ya que existe mayor concentración de destinos y, por tanto, un mayor potencial en el uso de la bicicleta.

La red consta de **570 km** de los cuales 140 km. están ejecutados (muchos de ellos precisan reforma por deficiencias en su construcción o diseño). **La propuesta del Plan es construir 430 km. de nuevos itinerarios en un horizonte de 8 años (2017-25)** a razón de unos 50 km. de vías ciclistas al año y un presupuesto aproximado de 86.000.000 euros a invertir en todo este periodo.

Y la tipología de estos itinerarios no deja lugar a dudas

*“Dado que la red básica de itinerarios ciclistas coincide en gran medida con los ejes estructurantes de la ciudad que suelen ser también las calles con mayor capacidad para el tráfico motorizado, es obvio que la mayor parte de la red se **apoyará en vías ciclistas segregadas y de uso exclusivo** para satisfacer las necesidades del grupo de usuarios 2 (Interesados pero preocupados)” (PDMCM)*

No hace falta aportar muchos datos para darse cuenta que el ritmo de ejecución es muy bajo y muy similar a legislaturas pasadas, lo que demuestra, una vez más, la escasa apuesta por la bicicleta en Madrid. El año que viene acabará el presente mandato (período 2015-2019) con 28 km de carriles bici construidos (según el blog de En bici por Madrid, más abajo referido), muy lejos de la propuesta del Plan Director de 2008 y 2017 (30 km. por año / 50 km. por año). De nuevo, otro **mandato perdido**.



Carriles bici en la actualidad - 2018

Entre los carriles construidos se encuentra el que con toda seguridad es el mejor carril bici urbano que se ha construido en Madrid, el de Santa Engracia. Blanco de multitud de ataques al modificar el uso de la calzada y otorgar a los medios activos (bicicleta) espacio propio donde desarrollarse. A pesar del éxito de esta infraestructura y del clarísimo aumento de bicicletas (hasta el 279%), lamentablemente tan solo podemos referirnos a él como una actuación aislada

“El éxito del modelo Santa Engracia

Donde se registran mejores resultados de aumento de aforo ciclista es en Santa Engracia. Allí, la construcción del modelo totalmente segregado, con separación física, semáforos y pasos de cebra exclusivos, ha facilitado el uso ciclista en una calle antes poco utilizada por este medio de transporte.

*Según los datos facilitados por el Ayuntamiento de Madrid a Somos Chamberí, el **incremento de uso ciclista varía del 142% al 279%**, dependiendo del tramo. El más exitoso es el que sube desde Alonso Martínez [...]*



<https://somoschamberi.elperiodico.com/carriles-bici-segregados-madrid-santa-engracia-bulevares-datos/>

En cambio, la apuesta por el ciclocarril en arterias principales, en lugar de vías exclusivas ciclistas y a pesar de los problemas descritos anteriormente, sigue siendo muy alta y muy similar al anterior gobierno municipal del Partido Popular, lo que **supone una continuidad**

del modelo actual de movilidad al conservar la misma capacidad y uso de la vía para vehículos motorizados.

Son varios los artículos que tildan esta **política de fracaso y continuista**. Por citar tres:

- Política ciclista de Ahora Madrid ¿es distinta a la del Partido Popular? del blog **enbicipormadrid** que demuestra el parecido de ambos partidos

<h1>POLÍTICA CICLISTA EN MADRID</h1> <h2>¿Es Ahora Madrid una revolución respecto al PP?</h2> <p>@EnbiciporMadrid</p>		
	 <p>2011-2015</p>	 <p>2015-2019</p>
<h3>Carril exclusivo bicis</h3> <p>Previsión a mayo 2019</p>		
En acera	Moratoria ⁽¹⁾	Moratoria ⁽¹⁾
En calzada protegido	6,4 km	8,2 km
En calzada no protegido	15,3 km	16,3 km
Entre carril bus y calzada	0 Km	3,5 km
Sentido reservado a bicis	0,5 km	0,4 km ⁽²⁾
<h3>Vías compartidas con tráfico a motor</h3> <p>Previsión a mayo 2019</p>		
Compartido con bus	0,2 Km	0,1 km
Ciclocarril 30 (carril derecho)	131,8 km	115,6 km
Ciclocarril 30 suprimido (carril derecho)	0 km	-19,1 ⁽³⁾
Ciclocarril 30 (carril bus a la derecha)	49,9 km	31,0 km ⁽⁴⁾
Áreas de tráfico restringido	130 Ha (desde 2004)	265 Ha
<h3>BiciMAD</h3> <p>Datos hasta agosto 2018</p>		
Nuevos abonados	41.056	24.713
Estaciones instaladas	165	2
Record de usuarios (media mensual)	8.845 / día (may 2015)	13.862 / día (sep 2018)
<p>(1) Dos proyectos anteriores a la moratoria se han acabado después: Valdebebas (19,8 km) y Pº Dirección (2,1 km) (2) No se incluye la supresión 0,5 km en Anillo Verde en Casa de Campo que ahora son carril-bici protegido (3) 4,5 km convertidos a carril-bici entre bus y calzada. 14,6 km han pasado a tener carril bus a la derecha (4) 16,4 km de nueva creación. El resto estaba antes en el carril derecho.</p>		

<http://www.enbicipormadrid.es/2018/10/politica-ciclista-de-ahora-madrid-es.html#more>

- **No me acaricies el carril bici**, sobre el fracaso en la política ciclista del Ayto. de Madrid, de **Pedro Bravo**, periodista y autor del libro “Biciosos”,

[...] La gente no se atreve a meterse en las calles invadidas por coches, furgonetas, buses y motos a toda velocidad y por eso exige y espera infraestructura ciclista adecuada. Y se suponía que esta legislatura era la buena.

Donde Manzano, Gallardón y Botella se dieron mus, se esperaba que Ahora Madrid hiciese por fin algo. El asunto venía a tope en su programa electoral, en el que se plantea desarrollar “una red de carriles bicis integrada y coherente, no solo recreativa” y la palabra bicicleta es mencionada decenas de veces. Ahora que estamos acabando la legislatura, la realidad es bastante triste. Un carril bici decente en Santa Engracia, varios muy deficientes y sin conexión entre sí y un montón de bicis pintadas en el suelo para señalar ciclocarriles y ciclocalles, el método de fomento de la bicicleta elegido por Ana Botella y heredado, por lo que se ve, por Manuela Carmena y su equipo. Lo terrible es que este ayuntamiento no sólo ha incumplido su propio programa electoral, tampoco ha hecho caso a las centenares de propuestas, muchas de ellas aprobadas, que la gente ha hecho en Decide Madrid solicitando infraestructura ciclista por toda la ciudad. [...]

https://www.eldiario.es/desde-mi-bici/acaricies-carril-bici_6_818628166.html

- **“Un kilómetro de pedaleo ahorra 0,25 euros a la ciudad”** sobre **Mikael Colville**, urbanista, referente internacional en movilidad sostenible y fundador de la consultora Copenhagenize, que califica a Madrid de “agujero negro” y le acusa de falta de voluntad política

“Las ciudades con más tradición ciclista tienen una infraestructura propia, segregada del resto y bien conectada; es el primer paso para conseguir una movilidad sostenible”

*Y en España, ¿avanza el ciclismo urbano? Colville-Andersen destaca el caso de Sevilla, que hace una década desarrolló una red ciclista importante y en poco más de cuatro años pasó del 0,2% de desplazamientos en bicicleta al 7%. Barcelona y Sevilla son las dos capitales españolas presentes en los 20 primeros puestos del índice que elabora su consultora. [...] aunque ciudades como Valencia, San Sebastián, Vitoria o Zaragoza “vienen empujando fuerte” [...] Madrid, por el contrario, es “un agujero negro” porque no parece que haya una voluntad firme de que sea una ciudad ciclista: “**No tiene las ideas claras ni una red separada y completa**. Es sorprendente porque la distancia entre Madrid y otras capitales del mundo es bastante importante”, declara.*

https://elpais.com/sociedad/2018/09/20/actualidad/1537434331_396239.html

PROPUESTA DE PEDALIBRE

Elecciones Municipales 2019

UNA RED CICLISTA EN LOS 2 PRIMEROS AÑOS DE LEGISLATURA, como paso previo a la construcción de la Red Básica Ciclista descrita en el Plan Director 2017

Como habíamos apuntado más arriba, Sevilla, en dos años, implantó una **RED BÁSICA CICLISTA** con 77 km de carril bici que ha ido completando año tras año. Esto le sirvió para catapultar y consolidar la bicicleta en la ciudad

Si trasladamos el ejemplo de Sevilla a Madrid y tenemos en cuenta que la capital cuenta con 4,5 veces el número de habitantes de Sevilla y 4,3 veces su extensión, podríamos estar hablando que esta misma apuesta sería como construir **338 km.** de carriles bici (77 x 4,4). Si restamos los 140 existentes de diferente naturaleza y los 28 de estos dos años construidos, tendríamos 170 km que podrían constituir el inicio de la futura Red Ciclista de Madrid

Proponemos en esta primera etapa, la construcción de 100 + 15km. de vías ciclistas para crear la base de una completa red ciclista básica, muchas de ellas, propuestas no realizadas del Ayuntamiento de Madrid - Actuaciones 2017 (ver imagen)

ITINERARIO 1: Avda. de Burgos

Longitud 5.869m

ITINERARIO 2: Alfonso XIII - Avda. Brasilia

Longitud 3.638m

ITINERARIO 3: Monforte de Lemos

Longitud 5.574 m

ITINERARIO 4:

- Tramo 4.1 C/ Francos Rodriguez -C/Gral. Perón

Longitud 2.729m

- Tramo 4.2 C/ Concha Espina-Ramón y Cajal

Longitud 3.245 m

- Tramo 4.3 C /José Silva - C/Silvano

Longitud 3.446m

ITINERARIO 5: Parque Retiro - Moratalaz

Longitud 5.424 m

ITINERARIO 6: C/ José Prat - Avda. Comunidades

Longitud 1.919m

ITINERARIO 7: Méndez Álvaro - C/Convenio

Longitud 2.756m

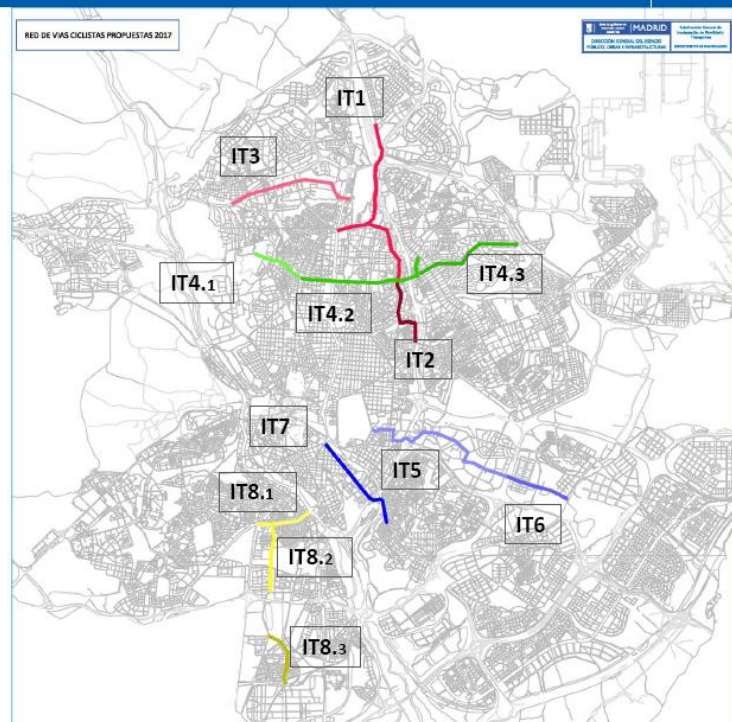
ITINERARIO 8: Marcelo Usera - Rafaela Ybarra

- Tramo 8.1 Marcelo Usera. Longitud 2.032m

- Tramo 8.2 C/ Rafaela Ybarra. Longitud 3.515m

- Tramo 8.3 Ctra. Carabanchel-Villaverde

Longitud 1.772m



Tal actuación de Red ciclista consistiría en:

- Tomar el **Anillo Verde Ciclista** como vía de circunvalación (y comunicación periférica) del que partan las diferentes entradas (**radios**) al centro de Madrid y crear una mínima trama urbana en su interior coherente y continua para el tránsito de bicicletas
- **Actuar sobre los grandes ejes** de comunicación (Avdas. principales, calles estructurantes...)
- **Unir la infraestructura ciclista existente**
- Crear la infraestructura básica para el correspondiente desarrollo ciclista local (**red distrital**)
- El espacio será tomado de la actual calzada
- El uso de una tipología de vía ciclista que dé la necesaria seguridad y atractivo al uso de la bicicleta. Dado que la red ciclista planteada transcurre por **avenidas y calles principales**, donde la diferencia de velocidad con los vehículos motorizados y la velocidad comercial de los autobuses (tráfico pesado), junto con su intensidad, es grande, es necesario **integrar la bicicleta** y conseguir la necesaria equidad con el resto del tráfico, a través de **carriles bici exclusivos, protegidos y necesariamente independientes del tráfico** (Tipología: Santa Engracia en su doble versión: de doble o de único sentido, o similar).
- **Homogeneidad** en la actuación para aumentar la seguridad y el fácil reconocimiento del recorrido
- Cumplimiento de los criterios básicos que establece el Plan Director: que la red sea **coherente, directa, segura, confortable, atractiva, homogénea, de fácil interpretación** (autoexplicativa), **accesible y continua**



Carril bici Santa Engracia

La propuesta la dividimos en 2 bloques: grandes ejes ciclistas, enlaces ciclistas y un anexo de otras actuaciones

Grandes ejes ciclistas

1. Eje de la Castellana: Nuestra Señora del Valverde, Llano Castellano, Plaza de Castilla, Paseo de la Castellana, Recoletos, Paseo del Prado, Legazpi, Delicias, Maestro Arbós. (La mayor parte de este recorrido cuenta con el Esquema Funcional que anticipa el correspondiente proyecto y ha sido objeto de máximo apoyo ciudadano y asociativo) **13,64 km**
2. Arco Este: Pl. de alcalde Moreno Torres, Arturo Soria, ILE, Fuente Carrantona, Pablo Neruda, Asamblea de Madrid. (La mayor parte de este recorrido cuenta con el Esquema Funcional que anticipa el correspondiente proyecto) **10,63 km**
3. Avda. Planetario, Pedro Bosh, Doctor Esquerdo – Francisco Silvela – Raimundo Fdez. Villaverde – Reina Victoria – Avda. de la Moncloa – Avda. de Gregorio del Amo. **11,13 km**
4. San Bernardo – Bravo Murillo – Mateo Inurria – Sagrados Corazones. **7,53km**
5. Viaducto - Gran Vía San Francisco – Ronda de Toledo – Ronda de Valencia – Ronda de Atocha. **2,66 km.**
6. Princesa – Gran Vía – Alcalá (Canillejas – Anillo Verde). **11,41km**
7. Avda. de Burgos (desde Anillo Verde), Pío XII, Ppe. Vergara, Menéndez Pelayo, Méndez Álvaro, Comercio, Bustamante (hasta pasillo verde). **12,94 km.**
8. Silvano (desde Anillo Verde), Moscatelar, Ulises, José Silva, Ramón y Cajal, Concha Espina, Gral. Perón, Francos Rodríguez (Dehesa de la Villa). **8,75 km.**
9. Monforte de Lemos. **5,57 km.**
10. Avda. Valladolid (desde Pte. De los Franceses), Paseo de la Florida, Virgen del Puerto, Pirámides (actuación que complementa la que se va a realizar próximamente de Legazpi – Pirámides) **5,92km.**
11. Ciudad de Barcelona, Avda. albufera (hasta Pablo Neruda –Arco Sur) **5,34 km**
12. López Pozas - Fray Bernardino Sahagún, Alfonso XIII, Corazón de María, Berlín, Avda. Brasilia. **4,56 km.**

TOTAL GRANDES EJES CICLISTAS: 100,08 Km*

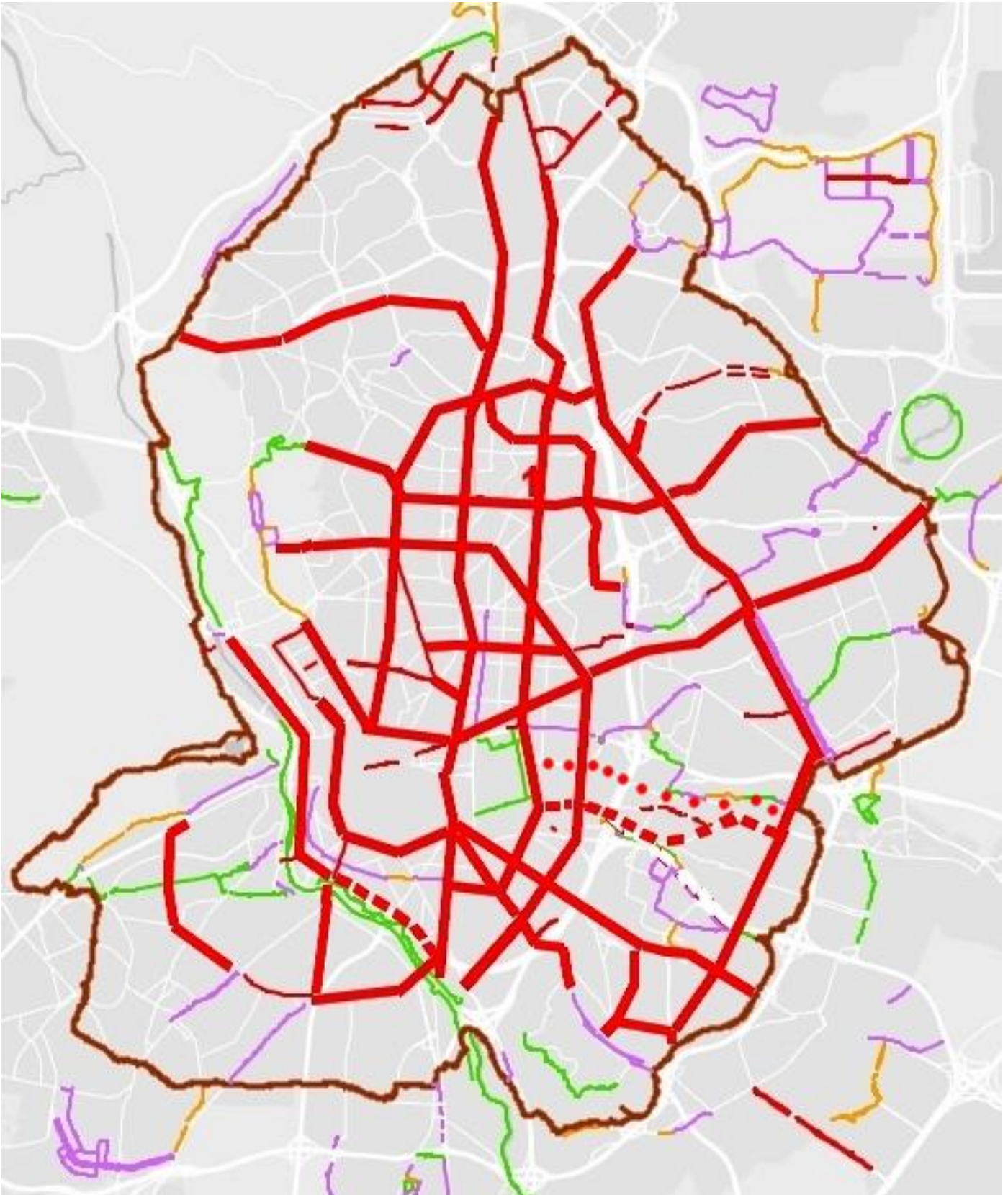
Enlaces

1. Payaso Fofó, Candilejas. 1,27 km.
2. López de Hoyos (Desde Arturo Soria hasta GV Hortaleza). 980m.
3. Génova- 532m.
4. Avda. Entrevías, Méndez Álvaro. 3,62km.
5. Buenos Aires (Desde Pablo Neruda hasta Anillo Verde). 380 m.
6. Legazpi - C/ Del Vado Santa Catalina – Marcelo Usera – Pl. Elíptica. 2,15 km.
7. C/ La Oca, Nuestra señora de Valvanera, Alhambra. 2,59 km.
8. Juan Bravo, Eduardo Dato. (Continuidad e uniformidad al itinerario ciclista Avda. toreros 2016). 2,14 km
9. Antonio Leyva. (Continuidad e uniformidad al itinerario ciclista Toledo- Avda. Oporto) 1,43 Km.

TOTAL ENLACES: 15,09 Km*

**distancias calculadas con google maps, correspondientes a la distancia entre dos puntos y sin atender el desdoblamiento de los sentidos de circulación*

PLANO RED CICLISTA PROPUESTA PARA 2021



(En rojo grueso las propuestas Pedalibre. El resto de los colores corresponde a diferentes infraestructuras ciclistas exclusivas (pistas bici, carriles bici, sendas bici... - Fuente: Ayto. de Madrid); en rojo discontinuo, las actuaciones exclusivas que se están llevando a cabo actualmente: Legazpi-Pirámides y Camino Vinateros-Avda. Moratalaz y el punteado rojo la Ciclovía de Arganda desde el Anillo Verde)

Otras actuaciones:

Es necesaria la homogeneidad en los trazados y aplicar un mismo criterio constructivo en los ejes que conforman la Red Básica.

Revisar y reformar el itinerario Donostiarra – José de Hierro / Gral. Ricardos / Avda. Toreros / Avda. Daroca o la misma Institución Libre de Enseñanza, antes García Noblejas, (incluido en el eje “Arco Este”), etc. es fundamental

Otras actuaciones muy importantes son las distintas conexiones ciclistas externas al Anillo Verde lo que merecería un artículo y una propuesta aparte, muchas de las cuales, necesitan de la cooperación de otras administraciones. Tan solo resaltamos que un completo desarrollo ciclista contempla la **comunicación con todos los distritos periféricos de Madrid y con las poblaciones limítrofes (red básica ciclista regional)**: Ctra. del Pardo, Avda. de Logroño hasta Barajas, M-201 a Colada, etc. o la prolongación de la vía verde del Tajuña hasta el centro de Madrid, como propone el proyecto Ciclovía de Arganda, entre otros.

Este trabajo se presenta, por tanto, como un documento abierto a **densificar la malla propuesta y complementarlo con otras actuaciones que conecten barrios, distritos, municipios o lugares de interés de fuera del Anillo Verde**

Objeto de la propuesta y destinatarios

Esta propuesta que presentamos la hacemos **a todos los partidos políticos** que concurran a las próximas elecciones. A fin de que incorporen en sus respectivos programas electorales la construcción de la necesaria Red Ciclista que **saque de Madrid del “agujero negro” ciclista que está y recupere en una legislatura mucho del tiempo perdido.**

El plantear como objetivo de la actuación los dos primeros años es para rentabilizar en el período restante la reforma llevada a cabo, de modo que contemos con tiempo suficiente para valorar el grado de satisfacción e impacto positivo que tiene esta medida en la movilidad de nuestra ciudad. **Sevilla lo hizo - Madrid lo puede hacer.**

Aunque lo deseable es aprovechar la reforma para mejorar otros aspectos de la ciudad, hemos de considerar los tiempos y el posible retraso que pueda causar la incorporación de otras actuaciones no necesariamente ciclistas. **La implantación de la bicicleta ya es en sí una mejora en la ciudad**, ya que reduce la capacidad de la vía para medios motorizados y contaminantes y aleja del espacio peatonal el ruido y la contaminación

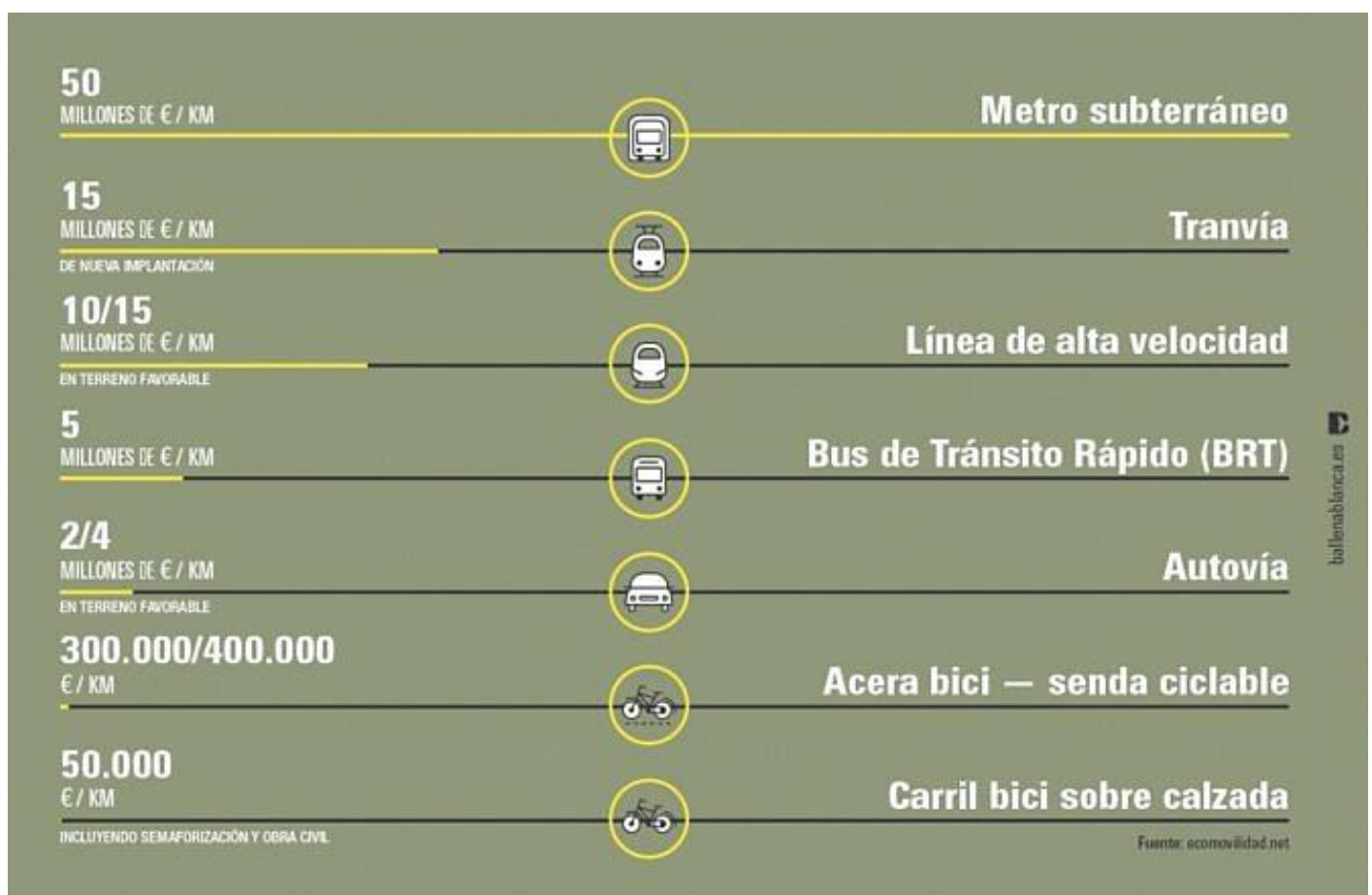
Es posible que esta **apuesta política**, precise de un mayor aporte de recursos económicos y humanos. Para ello es importante, si es necesario, incrementar el número de personas encargadas de la planificación, elaboración y ejecución de los proyectos.

Somos conscientes del poco tiempo que tendría el partido, o coalición de partidos ganadores, para incorporar en el nuevo presupuesto del 2020 el detalle de estas actuaciones, aunque hay trabajos avanzados y/o teóricamente comprometidos como el **Eje de la Castellana**, el **Arco Este**, la **Avda. de Burgos** o la reforma del eje **Donostiarra**. Pero sí creemos suficiente el período comprendido entre septiembre del 2019 a mayo 2020, para llevar a cabo todos los estudios y trabajos técnicos necesarios para que, con cargo al presupuesto del 2021, ejecutar el total de las actuaciones descritas y conformar una mínima **RED CICLISTA BÁSICA**

La infraestructura ciclista ha demostrado que retorna a la sociedad más de lo que cuesta – un informe del gobierno del Reino Unido 2014 ha citado retornos de entre 2:1 y 35:1. Otros países demuestran rendimientos de 10 veces o más, y la autoridad de transporte de Londres informa de ratios de 20:1 para la inversión en bicicleta.

Los Países Bajos han invertido durante las últimas décadas 500 millones de euros al año en infraestructura ciclista, generando 19.000 millones de euros en beneficios para la salud. Una rentabilidad del 38:1

Aquí en España, la Universidad de Sevilla, una vez realizados todos los cálculos y estimaciones, se concluye que la rentabilidad social que se está consiguiendo con esta inversión pública es de un 130% de media, dando un retorno positivo estimado de unos 550 millones de euros para la ciudad de Sevilla.



En proporción, el coste del kilómetro de carril bici protegido es el más bajo si lo comparamos con otras vías de comunicación adaptadas para otros vehículos. Si atendemos al número de ciclistas que pueden transitar en una hora por un carril bici, al tiempo medio de viaje y a la distancia recorrida, podemos asegurar que la relación coste-beneficio es de la **máxima eficiencia**.

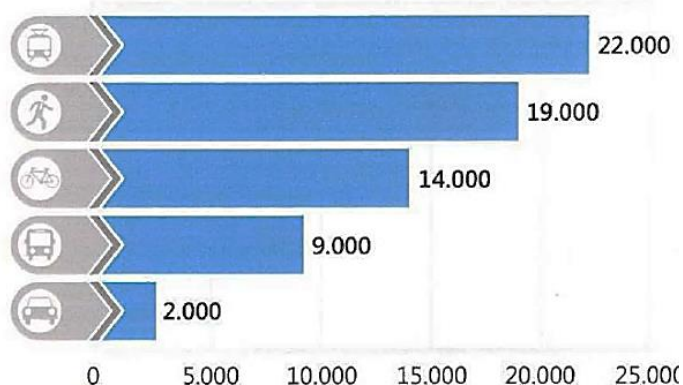


Figura 1.2: Número potencial de pasajeros que podrían circular por un carril de 3,5 metros en un entorno urbano durante un periodo de 1 hora. Fuente: Dekoster & Schollaert (1999).

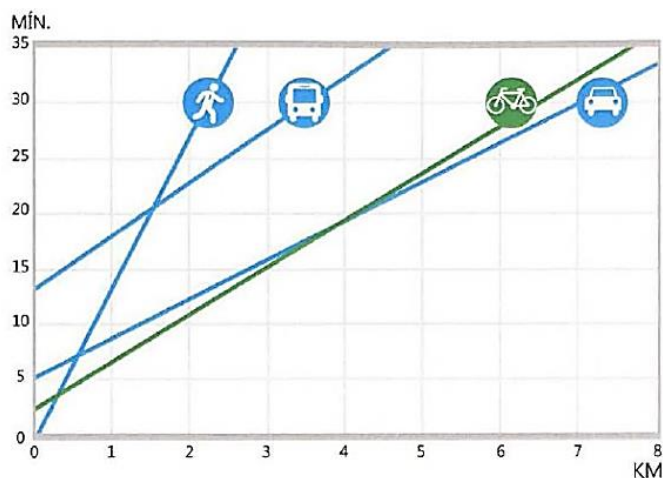


Figura 1.1: Tiempo medio de viaje frente a distancia recorrida en entornos urbanos para diversos modos en la Unión Europea. Fuente: Dekoster & Schollaert (1999).

Sabemos que para una buena promoción ciclista son necesarias diferentes actuaciones. Una completa **Red Ciclista** es fundamental y básica, tanto o más que pacificar el entorno en donde se va a implantar. A fin de cuentas, las necesidades de tránsito de la bicicleta y los perfiles de los potenciales usuarios son muy diversos lo que precisa de un completo y eficaz desarrollo de vías ciclistas apropiadas y calles en donde la convivencia pueda darse con la necesaria seguridad, comodidad y funcionalidad.

Aquellas modalidades surgidas recientemente, asimilables a la bicicleta, se verían igualmente beneficiadas al poder disponer de un espacio especialmente adaptado a la movilidad activa y/o de baja potencia, lo que se tendrá en cuenta de cara a un mayor dimensionamiento de las vías ciclistas

No queremos que la bicicleta se convierta en arma arrojada de nadie ya que su desarrollo debiera estar al margen de la disputa política. Muchas de las ciudades emblemáticas que todos conocemos, han tenido gobiernos de diferente color político sin que esto repercuta en el desarrollo de la bicicleta. En España, también: Barcelona, Sevilla, Valencia o Vitoria pueden dar buena cuenta de ello. Aprendamos de todas ellas y avancemos.

Noviembre 2018

Bibliografía:

Barómetro de la bicicleta 2017. DGT y RCxB

Manual de diseño para el tráfico de bicicletas (CROWN). Versión español 2011

La importancia de la bicicleta. Un análisis del papel de la bicicleta en la transición. Ricardo Marqués Sillero. Ed. Universidad de Sevilla.

Ciudades y Bicicletas. El papel de las ordenanzas municipales. ConBici. Ed. Pons Seguridad Vial 2016

El movimiento de defensa de la bicicleta en España (1980-1995) -Ángel Yagüe

ecomovilidad.net

pedalibre.org

Dekoster & Schollaert (1999)

Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid – 2008

Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid - 2008+ Revisión y Actualización – Hacia un uso inclusivo de la bicicleta

Ordenanza de Movilidad Sostenible – Ayuntamiento de Madrid 2018

Ayuntamiento de Madrid

Archivo Pedalibre

<https://ajph.aphapublications.org/doi/abs/10.2105/AJPH.2015.302724>

<http://comunicacion.us.es/centro-de-prensa/personal-docente-e-investigador/son-rentables-socialmente-las-politicas-de>

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S026483771630391X?via%3Dihub>

https://www.change.org/p/ayuntamiento-de-madrid-por-un-carril-bici-en-la-castellana?recruiter=853492210&utm_source=share_petition&utm_medium=copylink&utm_campaign=share_petition

<http://carrilbicicastellana.blogspot.com/2018/02/quienes-nos-apoyan.html>

<https://www.ciudadesporlabicicleta.org/2017/11/23/la-red-de-ciudades-por-la-bicicleta-y-la-dgt-presentan-el-barometro-de-la-bicicleta-2017/>

<http://www.enbicipormadrid.es/2018/10/politica-ciclista-de-ahora-madrid-es.html#more>

<http://copenhageneindex.eu/#>

<https://somoschamberi.elperiodico.com/carriles-bici-segregados-madrid-santa-engracia-bulevares-datos/>

https://www.eldiario.es/desde-mi-bici/acaricies-carril-bici_6_818628166.html

https://elpais.com/sociedad/2018/09/20/actualidad/1537434331_396239.html

“La ciudadanía acaba adoptando el comportamiento que la ciudad le ofrece adoptar”

“Si construimos una ciudad donde sea atractivo utilizar la bicicleta, la gente la usará. Si el transporte público funciona bien, la gente también lo usará. El objetivo es que estos medios de transporte se conviertan en una mejor alternativa al uso del coche privado.”

(Jan Gehl)



ASOCIACIÓN PEDALIBRE c/ Campomanes, 13, 2ºizq. • 28013- Madrid • NIF: G82906223
e-mail: info@pedalibre.org • www.pedalibre.org • 634529217