REMODELACIÓN DE LA PLAZA ESPAÑA Y SU ENTORNO

Propuestas de Pedalibre

POR UNA MOVILIDAD CICLISTA INCLUSIVA Y ABIERTA A TODA LA CIUDADANÍA

Fuente: Welcome Mother Nature
Detalle imagen

PEDALIBRE

Trabajo coordinado por Miguel de Andrés,
responsable ciclismo urbano Asociación Pedalibre
Agosto 2019

ASOCIACIÓN PEDALIBRE c/ Colomer, 18. • 28028- Madrid • NIF: G28906223
e-mail: info@pedalibre.org • www.pedalibre.org

La remodelación integral de la Plaza España y su entorno, supone el modo en que Madrid encara los nuevos retos medioambientales, de movilidad y de salud. Una reforma de este calado no puede dejar la bici a un lado o tratarla de forma subsidiaria. Es preciso que este proyecto contribuya de forma determinante a un nuevo modelo de movilidad más saludable, sostenible y plenamente democrático.

Desde Pedalibre proponemos una serie de mejoras al proyecto para que la bicicleta sea tratada como un pilar básico de una nueva movilidad sostenible. Estamos seguros que se estudiarán debidamente a fin de llevar a cabo las soluciones óptimas de acuerdo a los fines que se pretenden conseguir.

REMODELACIÓN DE LA PL. ESPAÑA

Por una movilidad ciclista inclusiva y abierta a toda la ciudadanía

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN 3

¿Qué es promover la bicicleta? 3

EL PROYECTO DE PL. ESPAÑA Y LA BICI 6

Excesivas tipologías ciclistas. 6

¿Por qué se sigue apostando por algo que no funciona y al margen del dossier del proyecto ganador? 8

¿Qué es lo que funciona? 11

PROPUESTAS DE MEJORA 13

Por una M-10 “a la valenciana” 13

Princesa, C. San Vicente y Ferraz, necesitan un carril bici amplio, exclusivo, segregado y protegido. 14

Ventura Rodríguez, Carril bici o calle limitada a 30 o 20 km/h de doble sentido ciclista. 16

Carril de coexistencia sentido norte y carril bici sentido sur. Lateral Plaza España (Torre de Madrid) 17

Senda bici que conecta Ferraz con Bailén. 17

Gran Vía: un error, siempre a tiempo de corregir. 18

ESQUEMA y SECCIONES. PROPUESTAS PEDALIBRE 19

CONCLUSIONES 22

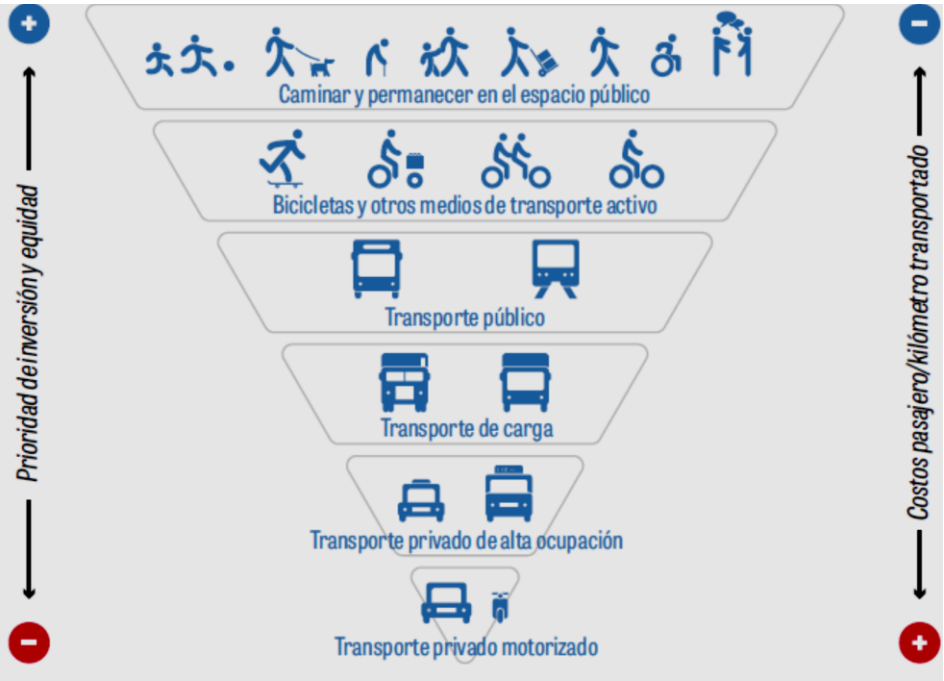
INTRODUCCIÓN

La reforma de la Plaza España y su entorno, actualmente en marcha, contempla mejoras sustanciosas desde el punto de vista estancial, paisajístico y medioambiental. El proyecto ganador "Welcome Mother Nature" conecta las áreas verdes de alrededor: Plaza de Oriente, los Jardines de Sabatini, el Parque del Oeste, el templo de Debod e incluso Madrid Río, creando una continuidad espacial.

Según el proyecto:

> *"se pretende garantizar la **accesibilidad** universal y la mejora medioambiental mediante la protección y el incremento de la vegetación, y la coordinación con los sistemas de movilidad sostenible".*

Es precisamente este último aspecto, el de la movilidad sostenible, y en concreto, la movilidad en bicicleta, en el que el proyecto muestra una gran debilidad y es francamente mejorable.



Pirámide de Movilidad Invertida para el transporte urbano. González y Olivares (2015)

¿Qué es promover la bicicleta?

Cabe recordar que cuando hablamos de movilidad ciclista nos estamos refiriendo a la promoción en el uso de la bicicleta **para toda la población** y no para un sector en concreto. De la misma manera que cuando nos referimos a la movilidad peatonal o accesibilidad en el transporte público, el derecho a la movilidad es universal y eso implica incluir a sectores de la población que en ocasiones quedan olvidados, sobre todo cuando tratamos de movilidad ciclista: infancia, mayores, mujeres, personas diversidad funcional, etc. – Ciudad 8/80

http://www.8-80cities.org/

Es lo que el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid (PDMCM), en su actualización de 2017, llama INCLUSIÓN CICLISTA y en todos los manuales: **NORMALIZACIÓN DE LA BICICLETA.**

https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMovilidadTransportes/BICI/OficinaBici/Plan_Director_Movilidad_Ciclista/PDMC2008_Revision_y_actualizacion_1.pdf

Es decir, es preciso crear condiciones favorables para que la bicicleta ocupe el papel que le corresponde en la movilidad urbana (movilidad sostenible y activa). Así, por ejemplo, la población infantil y juvenil podrá optar a desplazarse autónomamente en bicicleta a su centro educativo o las personas mayores incrementar su autonomía espacial, algo hoy en día totalmente desconocido en nuestra ciudad, a pesar de años de campañas insistiendo en ello: Camino Escolar Seguro, Proyecto Stars, etc.

Fuente: PDMCM ´8+

Es por ello imprescindible adaptar y acondicionar la red viaria y el espacio público. Los nuevos proyectos urbanísticos y reformas urbanas, como el que nos ocupa, suponen una gran oportunidad para promover el uso de la bicicleta de forma generalizada, en el marco de una movilidad más sostenible.

Ya, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de 2014 (PMUS) apostaba claramente por que los desplazamientos en bicicleta contaran con redes ciclistas cómodas y seguras

> *"En concreto, el PMUS apuesta por disponer de unas redes peatonales y ciclistas que permitan realizar los desplazamientos en las máximas condiciones de comodidad y seguridad. En este sentido, es objetivo del presente plan completar la implementación del Plan Director de Movilidad Ciclista 2008-2016 y el desarrollo de un Plan de Movilidad Peatonal, que debería responder a una identidad de la ciudad concreta y clara que influiría directamente en la capacidad de atracción económica, turística y empresarial de la ciudad"*

Es muy importante intervenir en reducir el nivel de estrés soportado y la inseguridad percibida de quien conduce una bicicleta o de quien no lo hace todavía. Cuanto menor es el estrés y mayor la seguridad percibida y real, mayor es el sector de la población que usará la bicicleta como medio de transporte. Lo cual, nos lleva a una conducción ciclista más segura*, cómoda y tranquila y, con ello, a un nuevo modelo de movilidad más seguro y sostenible, alejado del patrón que machaconamente impone el automóvil.

Crear infraestructura propia y segregada como herramienta para promover el uso urbano de la bicicleta cuenta con el amplísimo consenso entre los expertos. Es apoyado por la Coordinadora (estatal) en Defensa de la Bicicleta (ConBici), de la que Pedalibre es miembro, y la European Cyclists´ Federation (ECF); aparece en la totalidad de los manuales ciclistas empezando por el más prestigioso: CROWN – Design Manual For Bycicle Traffic. CROWN The Netherlands, y todas las ciudades europeas referentes en ciclismo urbano, que han terminado por tener lo que comunmente se llama "cultura ciclista", dan buena cuenta de ello.

https://conbici.org/estado-de-la-bici/infraestructuras/manual-de-diseno-de-vias-ciclistas

* *"seguridad por el número" ("safety in numbers"), según la cual a más ciclistas y peatones en la vía pública, menos accidentalidad (Jacobsen, 2003; Elvik, 2009).*

Así se recoge en nuestra propuesta para los dos próximos años: ***Por una Red Ciclista para 2021 – Una apuesta realizable en dos años por la movilidad activa y sostenible para la ciudad de Madrid***

https://pedalibre.org/2018/11/26/por-una-red-ciclista-para-2021/

apoyada mayoritariamente, no solo por colectivos de usuarios de la bici, sino por empresas del sector, mensajerías y fabricantes, patinadores, asociaciones vecinales, educativas y de protección medioambiental. Propone la actuación en 2 años de una red mínima ciclista como paso previo a la Red Básica, descrita en el PDMCM, que presente la bicicleta como una alternativa verdaderamente accesible para el conjunto de la población. Calles como Princesa, Ferraz, Bailén o Cuesta de San Vicente, están presentes en los grandes ejes que describe la propuesta.

COLECTIVOS QUE APOYAN LA PROPUESTA RED CICLISTA 2021: AFA Montserrat, AMBE Asociación de Marcas y Bicicletas de España), Amigos de la Tierra, APM (Asociación de Patinadores de Madrid), Bicicívica, Biciclistas Montserrat , Bicillecas, BiciSigleras, Cambiemos Legazpi, Casa de Bicis, Ciclobollos Dykes on Bikes, Cicloguinda, Ciclolutions Logística, Ciclovía de Arganda, Comisión Bicis AMPA Amador de los Ríos, Coordinadora en Defensa de la Bici (ConBici), Cooperativa Biciheart, Ecologistas en Acción, En Bici Arganzuela (EBA), En bici por tu ciudad Cyclist School, FECT (Federación Española de Cicloturismo), FRAVM (Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid), Greenpeace, Madrid en Bici, Madrid Pro-Bici, Mensos Bicimensajeros, Moratacleta, Muévete en bici por Madrid, Parque sí en Chamberí, Plataforma Carril Bici Castellana, Plataforma Ciudadana Bicilineal, Ridemybike, Santafixie, Taller Social Guindostán (a 31 de enero)

EL PROYECTO DE PL. ESPAÑA Y LA BICI

Excesivas tipologías ciclistas

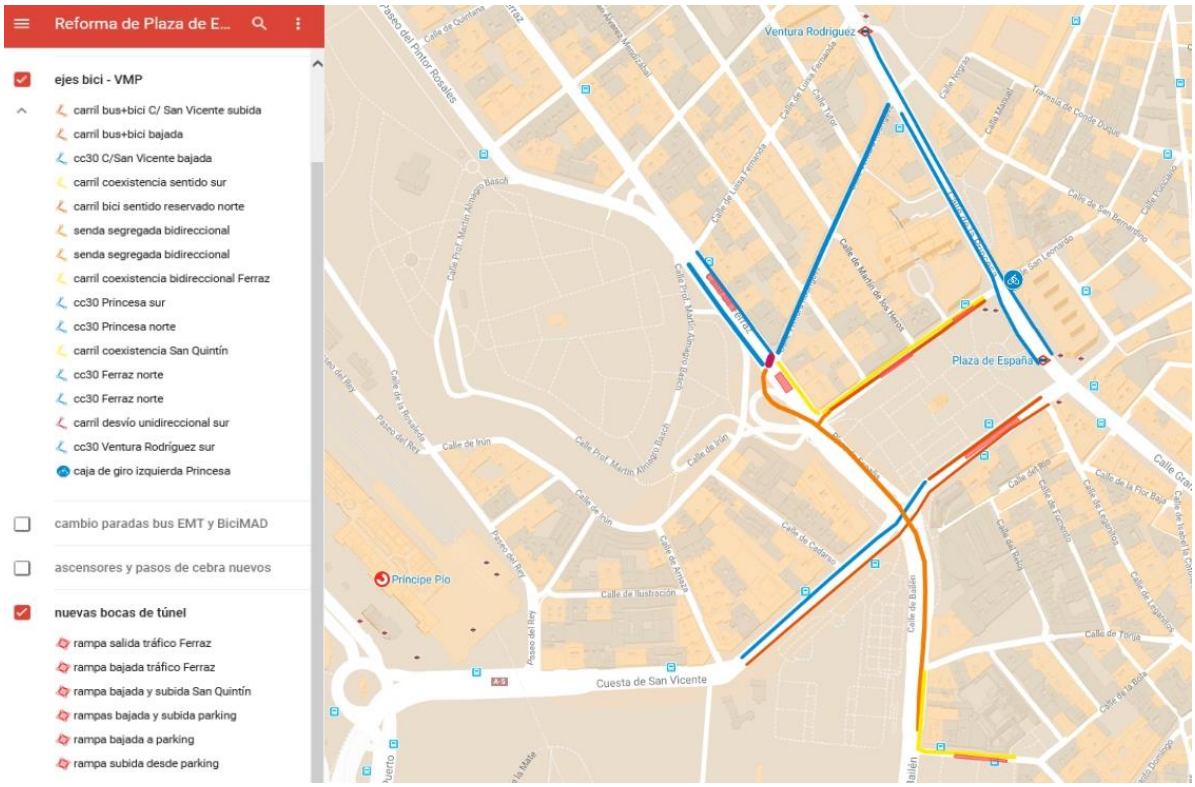
El actual proyecto de reforma de la Plaza de España contempla mejoras ciclistas, pero vuelve a caer en los mismos errores que en la reforma de la Gran Vía, Atocha o en actuaciones vendidas como ciclistas pero contrarias a las funcionalidades, capacidades y características de la bicicleta como las subidas de Menéndez Pelayo, Goya, Avda. Albufera o Alcalá desde Ventas, por ejemplo.

Plano del proyecto ganador de la reforma de la Pl. España

En un área limitada como es la Pl. España y su entorno, el proyecto cuenta, nada más y nada menos, que con 7 tipologías ciclistas.

A saber:

1. Ciclocarril a la izquierda del carril bus, taxi. moto (de haber otro carril, se situaría a la derecha- modelo sándwich): Princesa ambos sentidos, bajada de C. San Vicente, Ferraz ambos sentidos.
2. Ciclocarril a la derecha: Ventura Rodríguez.
3. Carril bici sin proteger - modelo sándwich Gran Vía- entre el carril bus, taxi, moto y uno convencional: Subida Cuesta de San Vicente.
4. Carril bici sin proteger a la izquierda del carril bus, taxi, moto (o carril bus-taxi-moto-bici - no queda clara la tipología): bajada Cuesta San Vicente hasta un poco antes de Ferraz.
5. Carril de coexistencia (solo motorizados residentes que van a los garajes y bicis): lateral Pl. España-Torre de Madrid –sentido sur- y un pequeño tramo en Ferraz.
6. Carril bici unidireccional (sentido norte): lateral Pl. España - Torre de Madrid.
7. Carril bici de doble sentido (senda bici): une Ferraz con Bailén por arriba del túnel.



Fuente: enbicipormadrid

Se apuesta por modalidades que **no se ajustan a los criterios del PDMCM** y se opta por "formas de acondicionamiento" que no reducen el estrés ni la inseguridad percibida, ni sirven para captar la demanda latente. Esta **falta de homogeneidad**, recuerda tristemente las actuaciones ciclistas que se han llevado a cabo en nuestra ciudad en estos últimos 4 años. Todo un extenso catálogo de tipologías: C/ Toledo, C/ Pintor Rosales, Avda. Oporto, Avda. Toreros, los numerosos ciclocarriles como en la C/ Eduardo Dato, C/ Juan Bravo, Gran Vía, C/ Antonio Leyva, etc., carriles bici modelo sándwich como en Bulevares, Gran Vía o Atocha y los carriles bici, de verdad, tan solo: C/ Santa Engracia, Yeserías-Chopera y Moratalaz-Vinateros

Es común en todos los manuales de movilidad ciclista que, además de los criterios básicos que debe tener la infraestructura ciclista (**segura, directa, continua y conectada –red ciclista-, cómoda y atractiva**) tiene que ser **homogénea** y de **fácil interpretación** a fin de que los itinerarios sean fáciles e intuitivos.

El Plan Director de Movilidad Ciclista, documento en el que debiera basarse las actuaciones ciclistas en Madrid, lo deja bien claro en su actualización de 2017 (pag.95):

> *Además de estos criterios básicos, se ha de tener también en cuenta que una buena red de itinerarios ciclistas debe ser:*
>
> ***Homogénea**: la composición y estructura de una infraestructura debe de ser lo más uniforme posible, evitando, en la medida de lo posible, una variedad excesiva de soluciones en un mismo itinerario.*
>
> ***Auto-explicativa**: la infraestructura ciclista debe de ser fácil de interpretar, tanto para los ciclistas como para el resto de usuarios de la vía.*
>
> ***Accesible**: la infraestructura ciclista debe estar convenientemente conectada, de manera que el acceso a ella sea fácil.*

https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMovilidadTransportes/BICI/OficinaBici/Plan_Director_Movilidad_Ciclista/PDMC2008_Revision_y_actualizacion_1.pdf

Subrayamos: **lo más uniforme posible**. Este fue un criterio de éxito en la Red ciclista de Sevilla. Obviarlo es una gran irresponsabilidad, y más, cuando estamos hablando de una ciudad con un gran retraso en materia ciclista como Madrid.

¿Por qué se sigue apostando por algo que no funciona y al margen del dossier del proyecto ganador?

No es admisible obviar que muchas calles afectadas por la reforma forman parte de la Red Básica Ciclista. No parece muy razonable limitar la actuación "ciclista" a crear CC30 y contradice la memoria del proyecto ganador "Welcome Mother Nature" cuando habla de:

> *"plataformas ciclistas en las calzadas de las vías principales destinada al **tráfico limpio**"*

o describe entre sus acciones la construcción de

> *"Nuevos carriles Bici. Se ha proyectado una nueva red que conecta la plaza de Oriente, la Gran Vía y el paseo de Rosales"*

ACCESIBILIDAD

A-01 Superficie continua en la Plaza. La configuración topográfica de la plaza permite una superficie continua con una pendiente media del 3%.
A-02 Peatonalización del viaducto. La infraestructura se mantiene y recicla por completo, dedicada en exclusiva a paseantes y ciclistas
A-03 Rampa monumental de Sabatini. Las cotas de la plaza de oriente y los jardines permiten una conexión mediante un plano continuo a 6% de pendiente.
A-04 Talud en cuesta de San Vicente. El modelado de un nuevo talud arbolado acoge una rampa a la italiana y un carril ciclista que permiten el tránsito entre la Cuesta y el jardín
A-05 Enlaces de la red de bici existente. La propuesta consigue integrar los carriles bici existentes en la calle de los Reyes y Madrid Río.
A-06 Nuevos carriles Bici. Se ha proyectado una nueva red que conecta la plaza de Oriente, la Gran Vía y el paseo de Rosales.
A-07 Puente Verde. Cuando las cotas existentes no lo permiten, se han previsto ascensores (Campo del Moro) y escaleras mecánicas (Jardines) para alcanzar la accesibilidad para discapacitados.
A-08 Pavimentos Accesibles. Los pavimentos previstos (granito flameado, granito reciclado y jabre) garantizan la accesibilidad universal.
A-09 Líneas de Encaminamiento. En todos los recorridos se preverán líneas de encaminamiento para invidentes.
A-10 Intermodalidad. La galería comercial es a la vez un espacio accesible que propicia la intermodalidad de medios de transporte
A-11 Accesos al templo de Debod. El proyecto incluye la mejora de accesos al parque del templo a través de un nuevo camino accesible de 5,10 m de ancho.
A-12 Accesibilidad hacia Conde Duque. Se construirá una rampa en el parque de Cristino Martos para mejorar el acceso al Cuartel de Conde Duque desde Princesa.
A-13 Accesos a la plaza de los Mostenses. A través de las calles de coexistencia y el ensanchado de aceras, se mejora la conexión del Mercado de Mostenses con la red de itinerarios peatonales.
A-14 Mejora conexiones en plaza de los Cubos. Los pasadizos que convergen en la plaza de los Cubos se integran en la propuesta para permeabilizar la conexión con la plaza de Emilio Jiménez Millás-
A-15 Aparcamientos de bicicletas. Se proponen tres aparcamientos de bicicletas vinculados a la red de carriles bici.

Memoria "Welcome Mother Nature"

Los ciclocarriles o CC30 no discriminan entre tráficos, no reducen la capacidad vial de los motorizados y exponen al ciclista a un grado de estrés que, según se ha demostrado en estos últimos años, es **claramente disuasorio para la práctica ciclista generalizada.**

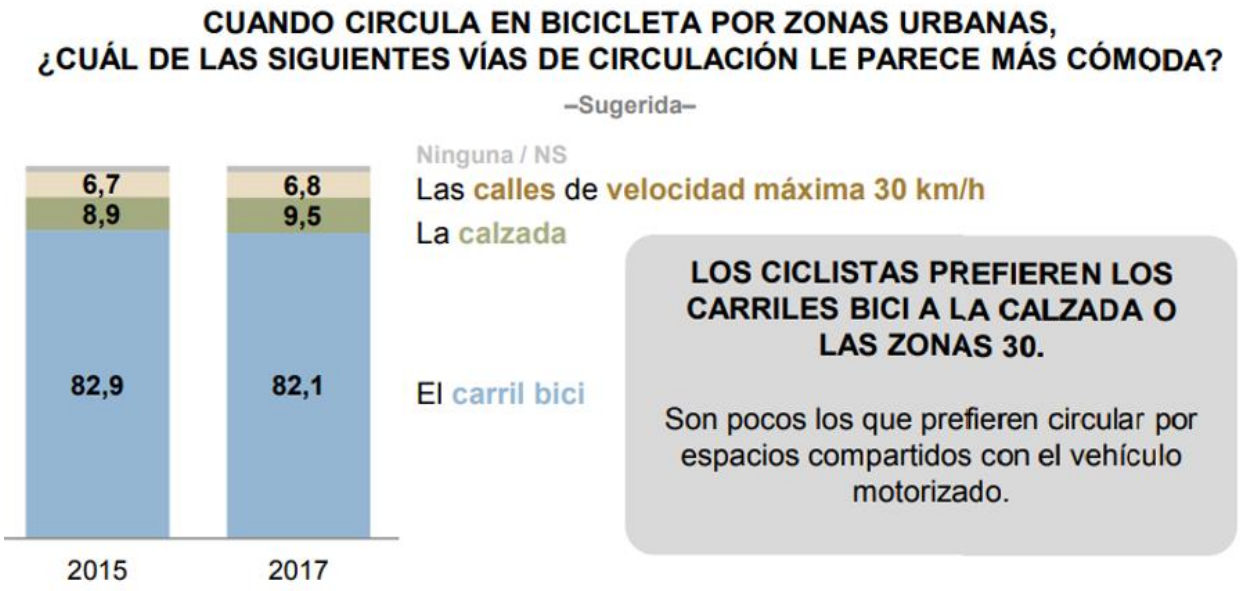
Insistir en una única tipología como los CC30 en ejes principales, que, además, contradice el dossier del proyecto ganador, es actuar directamente en contra de la bicicleta en la ciudad y la movilidad sostenible y activa.

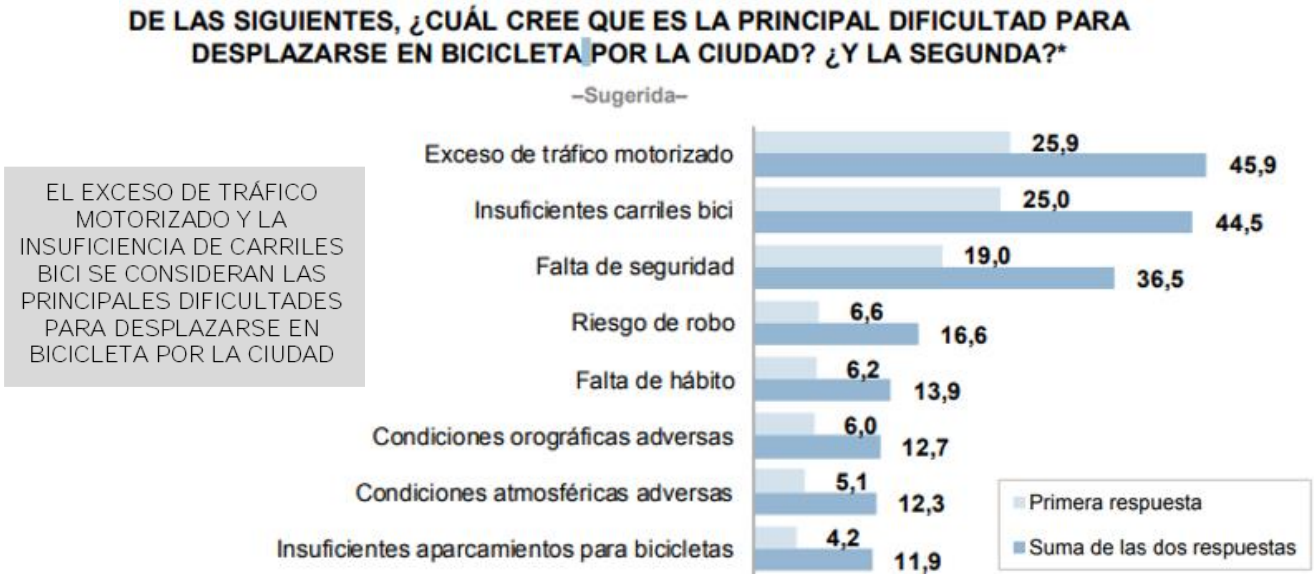
En su momento ya lo analizó el Plan Director.

Los ciclocarriles, aun habiendo contribuido a visibilizar la bicicleta en la ciudad:

1. Han demostrado su ineficacia para contener la velocidad de los motorizados.
2. Dificultan e impiden a los ciclistas circular en caso de congestión, fenómeno habitual en las calles céntricas de Madrid, y llegar a los "avanza"
3. No protegen al ciclista frente a velocidades elevadas de los motorizados. Horas valle, especialmente por la noche
4. Son ocupados permanentemente por vehículos pesados tanto en circulación como en carga y descarga.
5. Son utilizados como segunda fila.
6. Su situación en el centro de la calzada, exponen al ciclista a mayores niveles de contaminación, sobre todo en tramos de subida.
7. Exponen al ciclista a mayor inseguridad cuando el ciclocarril se sitúa a la izquierda del carril bus, taxi, moto.
8. Conserva el mismo espacio para los motorizados y perpetúa el sometimiento de la bici.
9. Ignoran el carácter DUAL del que habla el Plan Director ciclista

El último **Barómetro de la Bicicleta**, indica que más del 80% de los actuales ciclistas prefieren circular por carriles bici y es la falta de estos, junto con el exceso de tráfico motorizado, la principal dificultad para desplazarse en bicicleta por la ciudad

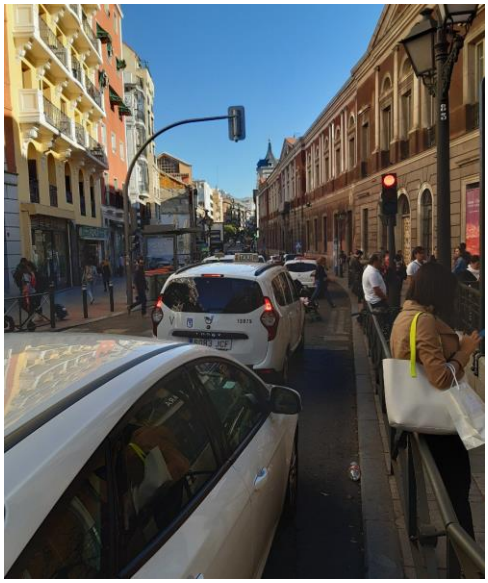




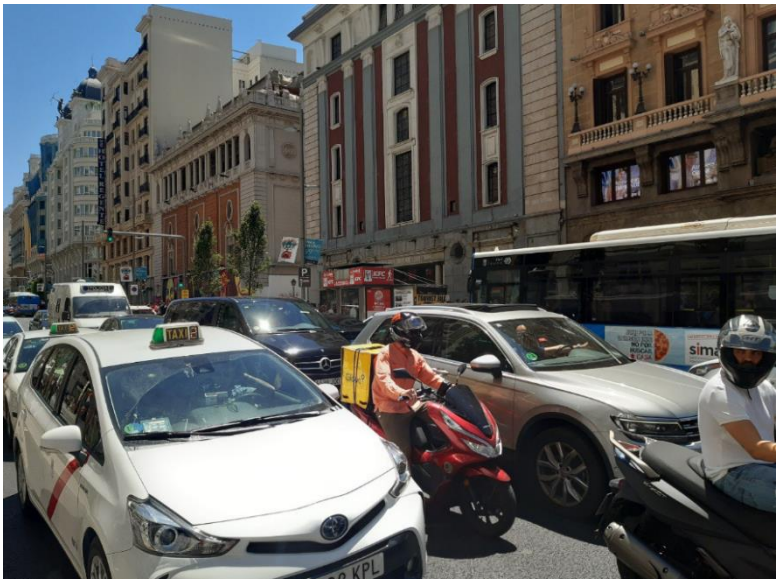
https://www.ciudadesporlabicicleta.org/2017/11/23/la-red-de-ciudades-por-la-bicicleta-y-la-dgt-presentan-el-barometro-de-la-bicicleta-2017/

Con todo, resulta incomprensible e incoherente que el proyecto encargado de remodelar la Pl. España y su entorno, siga optando por los ciclocarriles en calles principales, y que encima, estos aparezcan descritos, como si se tratara de un espacio dedicado solo a la movilidad ciclista y no siguiera el coche imponiendo su "ley"

> *"En total se han implementado 3.3376,52 metros de vías ciclistas en calzadas y 389,69 metros en senda ciclista sobre espacios sin automóviles, es decir, se incorporan casi cuatro kilómetros de líneas dedicadas a la movilidad ciclista, en un espacio que hasta hoy ha sido pasto de los automóviles"*



Ciclocarril: San Bernardo (Madrid Central)



Ciclocarril: Gran Vía (Madrid Central)

¿Qué es lo que funciona?

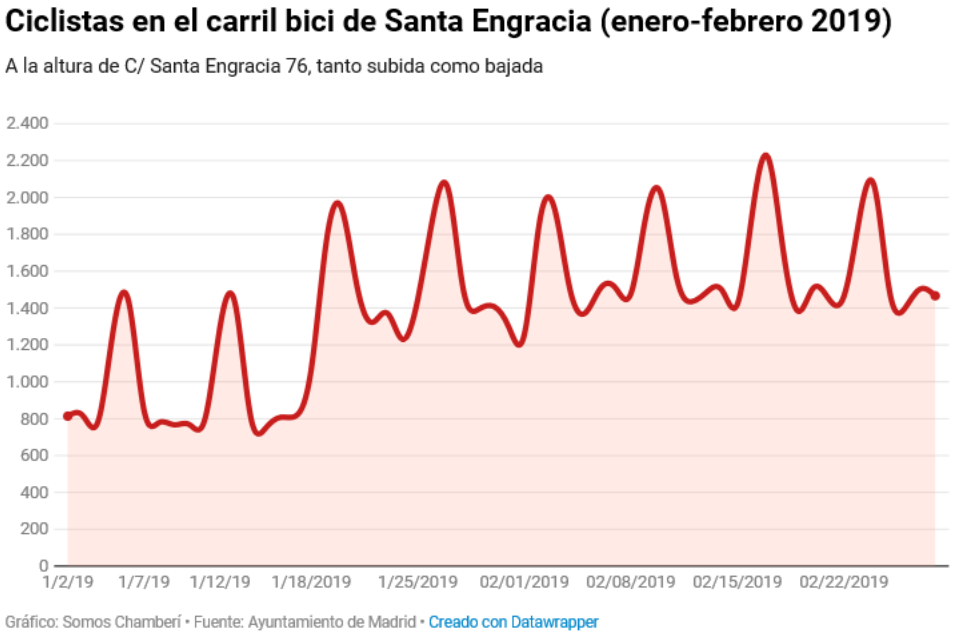
Actualmente, en Madrid, se puede acreditar el éxito o fracaso de según qué tipología ciclista se trate. El modesto incremento en el uso de la bici (menos aún del 1% del reparto modal), viene dado a partir de la recuperación del servicio de Bicimad (bicicletas motorizadas) y la proliferación de mensajerías en bicicleta fundamentalmente. Pero también queda patente el potencial de las pocas infraestructuras existentes, que protegen al ciclista y les otorga espacio propio.

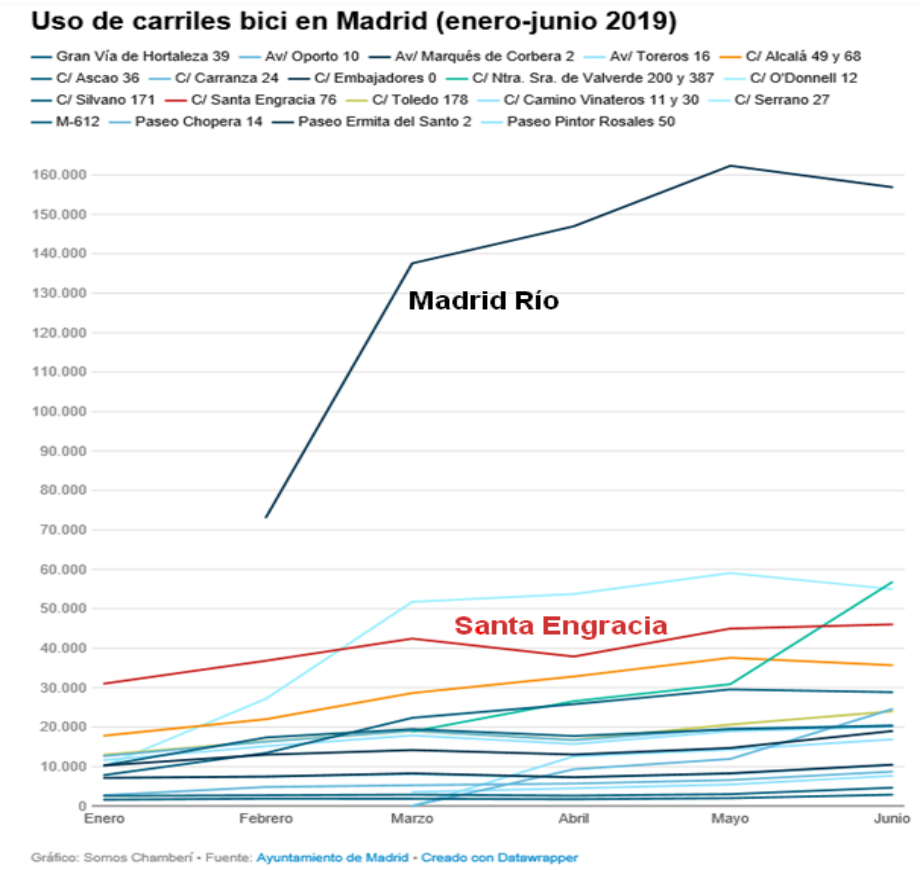
Dejando de lado la senda bici de Madrid Río, la más usada por los ciclistas, destaca Santa Engracia como ejemplo, de cual debiera ser el modelo urbano a seguir.

En varias ocasiones ha recogido la prensa el éxito de esta infraestructura. Incluso el aumento en esta calle se puede apreciar en meses tan "hostiles" para la bicicleta como enero o febrero. También queda patente su utilidad para evitar el uso ciclista de las aceras.

> *A la vista de los datos, se concluye que la movilidad ciclista ha aumentado con la construcción de este eje, pero que el modelo de carril bici completamente segregado utilizado en Santa Engracia ha funcionado considerablemente mejor, con la **eliminación del tránsito por acera** y un mayor número de ciclistas diarios que los bulevares, donde ya se registraba bastante circulación de este tipo (hasta el doble de usuarios que en Santa Engracia en 2016) y que ahora registra menos pasos totales de bicicletas cada día (617 frente a 762).*
>
> *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. Hace dos años el consistorio midió 201 ciclistas a la altura de la comisaría de Policía de Santa Engracia, 18 de ellos que circulaban por la acera. Y este año, ya con el carril bici segregado, contó 762 usuarios, todos ellos por calzada, **sin utilizar la acera**.*
>
> *12 Nov. 2018*
>
> *El carril bici de Santa Engracia empieza a alcanzar cifras de uso notables. Si en 2018 el Ayuntamiento de Madrid contó una media de **617** ciclistas diarios en este punto, a través de medios manuales, la primera medición oficial municipal arroja cifras de incremento de usos notable, con **1.615** ciclistas al día durante el mes de febrero (el último del que se tienen datos y picos de hasta **2.220** en un solo día, el pasado 17.*
>
> *4 Abril 2019*
>
> *Los usos ciclistas siguen aumentando según avanza el año muestran una tendencia ascendente que arrojan los datos: un 34,1% más de tráfico en mayo-junio que durante los dos primeros meses del año, según el cuadro elaborado por Somos Chamberí a partir de las cifras oficiales facilitadas por el Ayuntamiento de Madrid en su portal estadístico.*
>
> *12 de Ago. 2019*

Destacamos que este aumento progresivo de uso se da en circunstancias adversas en lo que se refiere a la falta de continuidad y conexión de este carril con otros similares, lo que le convierte en una actuación aislada.





https://somoschamberi.eldiario.es/ciclistas-carril-bici-santa-engracia-datos-numero-2019-junio/
https://somoschamberi.eldiario.es/carril-bici-santa-engracia-datos-uso-febrero/
https://somoschamberi.eldiario.es/carriles-bici-segregados-madrid-santa-engracia-bulevares-datos/
https://www.eldiario.es/madrid/lado-Gran-Via-caro-impar_0_884012281.html

PROPUESTAS DE MEJORA

Por una M-10 “a la valenciana”

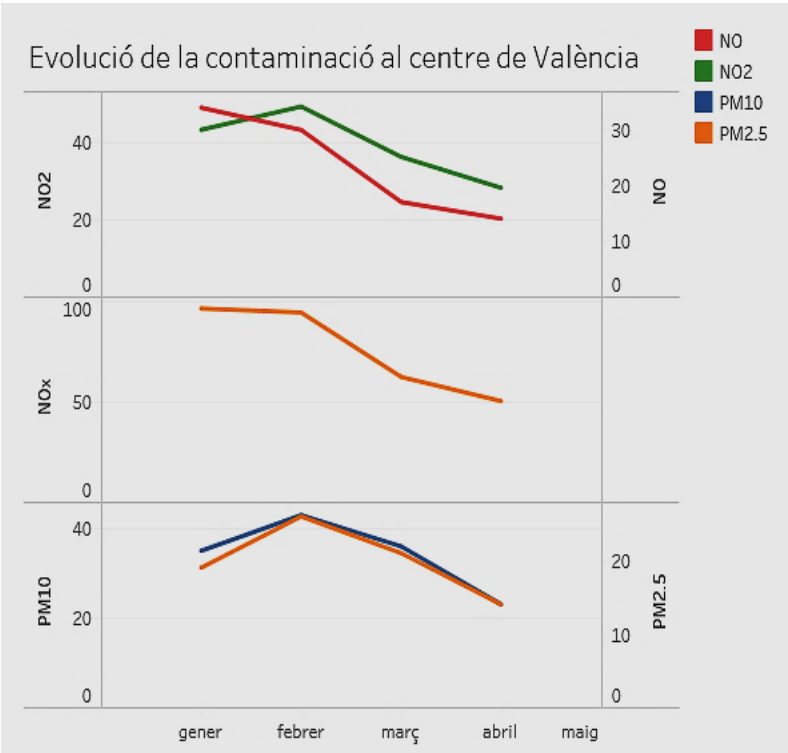
La Plaza España y su entorno están situados en el perímetro de una Zona de Bajas Emisiones (Madrid Central) y del “primer cinturón” de la ciudad de Madrid (M-10). Facilitar el uso de modos de transporte sostenibles es básico para el éxito de la zona protegida que rodea y un paso necesario para extender un modelo sostenible de movilidad al resto de la ciudad

De igual modo que ha hecho Valencia con anillo ciclista que rodea su casco histórico consiguiendo reducir el tráfico motorizado…

https://www.20minutos.es/noticia/3388309/0/trafico-motorizado-ronda-interior-anillo-ciclista-valencia/

… y con ello, la contaminación…

https://valenciaextra.com/es/cae-contaminacion-valencia-aumentan-bicis-descienden-coches-centro/?fbclid=IwAR3LigFWX3ScFYRVfO0cn7GHa2JfUspTckp_EBLurfhUWVqIxKWjiHoCW58



El tráfico a motor cae un 25% en la ronda interior tras la apertura del anillo ciclista

J. L. OBRADOR @jlobrador 09.07.2018

- El flujo de vehículos sigue desviándose hacia las rondas: grandes vías, tránsitos y bulevares desde marzo de 2017.
- El uso de la bicicleta crece de forma homogénea por toda la ciudad, incluso donde no hay carriles nuevos.
- La calle Xátiva marca el récord de circulaciones del anillo ciclista, con 3.653 pasos al día.

BLOGS DE 20MINUTOS

La calle Xátiva, entre Colón y San Agustín, es el punto más transitado del carril bici de la ronda interior. 20MINUTOS.ES

Cae la contaminación en el centro de València mientras aumentan las bicis y descienden los coches

Los niveles de óxidos de nitrógeno y partículas caen un 40,4% respecto al inicio de 2019

10/07/2019 - Carles Desfilis

…Madrid tiene la oportunidad de hacer lo mismo con su M-10 y **aprovechar las reformas existentes** como ésta, para avanzar en este objetivo.

Sin duda, este fue el criterio que siguieron los miles de madrileños que participaron en la encuesta de la Pl. España, cuando propusieron mayoritariamente la creación de carril bici.

https://sede.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/PerfilContratante/PC_Areas/2015Junio/PC_DesUrbSos/2016/ficheros/encuesta_plaza_espana_resutados_final.pdf

10. ¿Qué actuaciones crees que son necesarias respecto al tráfico en el entorno de la Plaza de España?
Respuesta múltiple

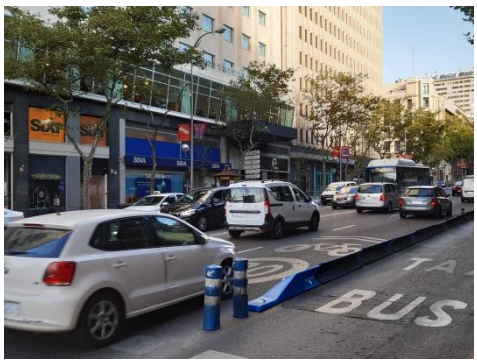
	WEB (TOTAL 18533)	010 (TOTAL 4062)	PAPEL (TOTAL 222)	TOTAL (TOTAL 22817)
Crear un carril bici	9411 (50,78%)	1500 (36,93%)	72 (32,43%)	10983 (48,14%)
Reducir el tráfico para ampliar las aceras y el arbolado	9432 (50,89%)	1347 (33,16%)	97 (43,69%)	10876 (47,67%)
Soterrar toda la circulación y hacer peatonal la Plaza de España, teniendo en cuenta el elevado coste	5457 (29,44%)	1156 (28,46%)	47 (21,17%)	6660 (29,19%)
Reducir el tráfico de conexión con la M-30	5192 (28,01%)	896 (22,06%)	40 (18,02%)	6128 (26,86%)
Reordenar y ampliar las paradas de autobús y taxis	3897 (21,03%)	1220 (30,03%)	48 (21,62%)	5165 (22,64%)
Soterrar el tráfico en el eje Gran Vía y Princesa, teniendo en cuenta el elevado coste	4054 (21,87%)	970 (23,88%)	35 (15,77%)	5059 (22,17%)
Ninguna actuación respecto al tráfico	1778 (9,59%)	515 (12,68%)	48 (21,62%)	2341 (10,26%)
No sabe	516 (2,78%)	493 (12,14%)	8 (3,60%)	1017 (4,46%)
Otros	631 (3,40%)	320 (7,88%)	15 (6,76%)	966 (4,23%)

Princesa, Cuesta de San Vicente y Ferraz, necesitan un carril bici amplio, exclusivo, segregado y protegido

Estos tres ejes principales forman parte de la **red básica de vías ciclista** y requieren vías propias para el ciclista a fin de ofrecer condiciones adecuadas de seguridad, confort y comodidad. Además, son **perímetro de la Zona de Bajas Emisiones**, Madrid Central, y conforman el **primer cinturón de Madrid (M-10)**

Por estas razones deben convertirse en grandes ejes ciclistas de comunicación que sirvan de base a un posterior desarrollo distrital y de barrio.

Calle Princesa (1): forma parte de la Red Básica Ciclista y comunica el centro de Madrid con áreas tan importantes como la zona de Argüelles – Moncloa, el intercambiador de Moncloa, la universidad Complutense y la salida/entrada a Madrid (A6). Actualmente está formado por 3 carriles por sentido y la propuesta del proyecto es mantener un ciclocarril por sentido a la izquierda del carril bus-taxi-moto tal y como está en la actualidad. Esta solución no es aceptable por los motivos expuestos anteriormente.



La calle Princesa merece ser dotada de un carril bici amplio, protegido, en los dos sentidos y debidamente conectado con todos los centros generadores de desplazamiento (intercambiadores, estaciones de TP…) y otras infraestructuras ciclistas como el carril bici de la universidad o el de Bulevares. Por otro lado, la pretendida reducción de contaminación acústica y atmosférica que alude el proyecto pasa necesariamente por una reducción de la capacidad vial de los vehículos que la provocan. En este sentido, la reducción del número de carriles para motorizados es imprescindible.

Cuesta de San Vicente (2): Comunica la importante estación de Príncipe Pío y el entorno de Madrid Río, entre otros. Tal y como dice el proyecto en una de sus estrategias:

> *"Continuidad efectiva Madrid Río-Sabatini-Plaza España-Parque del Oeste"*

a través de

> *"Enlaces de la red de bici existente. La propuesta consigue integrar los carriles bici existentes en la calle de los Reyes y Madrid Río"*

La intención de este proyecto de dar continuidad a granes áreas verdes no puede dejar de lado la movilidad verde proveniente de Madrid Río. El grado de protección ciclista de esta senda es máxima en cuanto que la circulación de bicicletas transita alejada del tráfico motorizado. Si queremos que la Cuesta de San Vicente sirva de conexión real hemos de **recrear similares condiciones favorables**, en este caso, en una trama urbana. El carril bici propuesto, ubicado entre el carril bus, taxi, moto y uno convencional no es aceptable porque, como habíamos explicado anteriormente, al situarse en mitad de la calzada, expone al ciclista a mayores niveles de contaminación en un tramo que precisa de mayor aporte de oxígeno ya que es de subida. Además, el nivel de estrés soportado es mayor con respecto a los motorizados que le rodean por la diferencia de velocidad.

En el proyecto vemos muy interesante:

1. la creación de una **rampa bici** para subir, desde la mitad de la Cuesta de San Vicente, a los Jardines de Sabatini y de ahí a la Pl. Oriente y Bailén. Esta infraestructura **deberá tener una sección holgada** ya que su gran desnivel hace que las bicicletas zigzagueen para subir. También para compatibilizar sin riesgo el sentido bajada.

2. La instalación de dos **ascensores,** uno a cada lado de la Cuesta de San Vicente para salvar la pendiente y facilitar el itinerario ciclista bien hacia Ferraz o Princesa / Oriente o Bailén. Confiamos en que la **facilidad del acceso ciclista** a los mismos esté contemplado así como su capacidad para que las bicicletas puedan entrar cómodamente. Ojala se contemplaran más veces estas infraestructuras para salvar altos desniveles: Bailén con calle Segovia, p.ej.

Elevador de Morlans – San Sebastián

De bajada, aunque podría ser acertado el carril bus – bici hasta casi la calle Ferraz, no lo es tanto a partir del momento en que el carril bus es usado también por taxis, motos y hasta VTC. A partir de Ferraz, pasa a convertirse en un ciclocarril entre el carril bus, taxi, moto y uno convencional, algo que consideramos que tampoco es aceptable. Como en el caso anterior, la cuesta de San Vicente debe tener carril bici segregado y protegido en los dos sentidos

Ferraz (3): comunica con la senda bici proyectada que enlaza con la calle Bailén. Conecta, por tanto, la zona verde del Templo de Debod, los Jardines de Sabatini y la Pl. España creando un entorno único.

El proyecto propone enlazar esta senda bici con ciclocarriles (en la actualidad ya están pintados), algo absolutamente contrario desde el punto de vista de la accesibilidad y seguridad. En su lugar, proponemos prolongar la senda bici (carril bici protegido) por Ferraz y conectar tanto el entorno del Templo de Debod como el carril bici de Pintor Rosales, tal y como se indica en la memoria original del proyecto:

"Nuevos carriles bici que conecten […} el Paseo de Rosales"

Ventura Rodríguez, Carril bici o calle limitada a 30 o 20 km/h de doble sentido ciclista (4)

Dependiendo del grado de importancia que puede tener esta calle, deberá dotarse de carril bici o podría ser aceptable una limitación 30km/h (o 20) con doble sentido ciclista.

Es decir, si las condiciones orográficas y de trazado aconsejan que la ruta por Ventura Rodríguez es más directa para el flujo ciclista venido de Bailén hacia Princesa y viceversa, Ventura Rodríguez debería tener un carril bici exclusivo de iguales características, que conserve el mismo grado de accesibilidad y facilidad de uso. Si en cambio, Ventura Rodríguez es una opción y el itinerario ciclista principal se hace a través del lateral de la Pl. España (Torre de Madrid), podría valer una limitación 30 o 20 y establecer el doble sentido ciclista como así se contempla en el PDMCM 08+ y en la ordenanza de movilidad (la actual y la pasada), ya que formaría parte del desarrollo barrial de la zona.

De todos modos, no hemos de olvidar que esta calle cuenta con un carril de circulación extra-ancho y dos bandas de aparcamiento, lo que le hace tener una sección muy grande para actuar sobre ella.

En definitiva, **los ejes principales y estructurantes de la ciudad han de tener vías ciclistas exclusivas y protegidas dejando otras tipologías como el CC30, para el desarrollo barrial y las calles donde las intensidades y velocidades del tráfico motorizado son menores** (compatibles con la bicicleta). No obstante, a raíz de la nueva ordenanza de movilidad sostenible, que establece en su artículo 17: *"La velocidad máxima en las vías de un único carril por sentido queda fijada en 30 kilómetros por hora"*, los CC30 pierden en la mayoría de los casos su sentido. En el caso que nos ocupa, si conservamos la misma distribución de uso, carece de sentido conservar el ciclocarril actual, ya que al tener un único carril, por ley, ya está limitado a 30. Otra cosa es que queramos habilitar un segundo carril. En este caso, si uno lo convertimos en CC30, el otro quedaría con limitación 50, lo cual es excesivo para una calle residencial y de barrio. Mejor, una limitación general de la calle a 30 - 20 o ciclocalle (no confundir con ciclocarril) y facilitar el doble sentido ciclista, bien a través de un carril bici de un único sentido o de doble.

Carril de coexistencia sentido norte y carril bici sentido sur. Lateral Plaza España (Torre de Madrid) (5)

Es una tipología que puede funcionar pero dependerá del grado de importancia en cuanto a que se considere o no itinerario principal.

Queremos remarcar el regular funcionamiento que tienen los carriles bici de sentido único ya que se suelen utilizar de doble sentido. El caso más destacado es el de la calle **Serrano**, seguido del de **Mayor**. El ciclista, mayoritariamente va a preferir una vía reservada y segura, y más, cuando al lado circulan coches a gran velocidad (Serrano) o suelen estar atascados (Mayor).

El carril bici propuesto puede jugar un papel interesante. Dota de doble sentido ciclista el lateral de la Pl. España (Torre de Madrid) pero propondríamos proyectarlo con una sección generosa, no menos de 2,5m. para poder prever un casi seguro uso de doble sentido (el ancho de la calle es más que suficiente). No obstante, como decíamos, dependerá de si el flujo principal ciclista pasaría o no por aquí para dotarlo de un carril bici de iguales características que el de Princesa, Ferraz o Bailén o admitiría otra solución más laxa.

Senda bici que conecta Ferraz con Bailén (6)

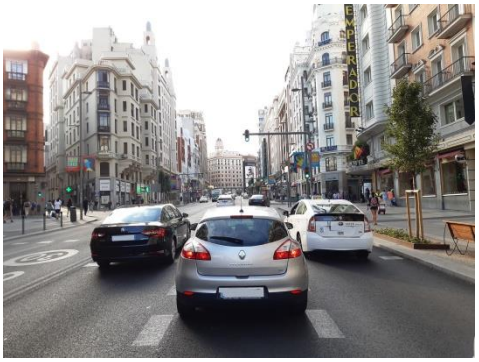
Valoramos muy positivamente la creación de la senda bici que comunica Ferraz con Bailén. Esta infraestructura constituye una solución cómoda, atractiva y eficaz que salva los desniveles de la zona

otorgando a la bici una “discriminación positiva” con respecto a otros medios de transporte, algo muy interesante dadas las características de un medio no motorizado y activo como la bicicleta.

Su sección debe ser acorde al itinerario principal que describe ya que formaría parte de una futura M-10 ciclista.

Aunque ya fuera del proyecto, la senda bici proyectada merece **prologarse por la totalidad de la calle Bailén (8)** con un carril bici de iguales características que el de la calle Ferraz a fin de ir avanzando en una futura M-10 ciclista hacia las Rondas.

Gran Vía: un error, siempre a tiempo de corregir (7)



Aunque esta calle queda fuera del proyecto, queremos resaltar la necesidad de una futura reforma que la dote de un carril bici coherente, protegido y continuo en todo su recorrido. Junto con Princesa y Alcalá conforma un eje ciclista de primer orden que cruza Madrid de Este a Oeste y está incluido en la Red Básica Ciclista. La actual intensidad y congestión de motorizados, a pesar de Madrid Central, bloqueando la fluidez del escaso y disuadido tráfico ciclista, es buena prueba de que la reforma ejecutada, desde el punto de vista ciclista, es un fracaso. Son numerosas las veces que antes y durante el proceso de reforma de la Gran Vía hemos intentado que incorporaran una vía ciclista exclusiva, recibiendo desplantes y negativas por parte del anterior responsable del Área de Desarrollo Sostenible. Incluso hubo sobre la mesa una contrapropuesta que presentamos bajo condiciones leoninas impuestas. Todo un fiasco y una oportunidad perdida que podemos empezar a resolver.

Más información:

https://pedalibre.org/2018/10/20/jose-manuel-calvo-rechaza-definitivamente-dotar-de-carril-bici-la-gran-via/

https://pedalibre.org/2018/07/29/propuesta-alternativa-a-la-gran-via/

https://pedalibre.org/2018/07/16/la-gran-via-podria-tener-su-carril-bici/

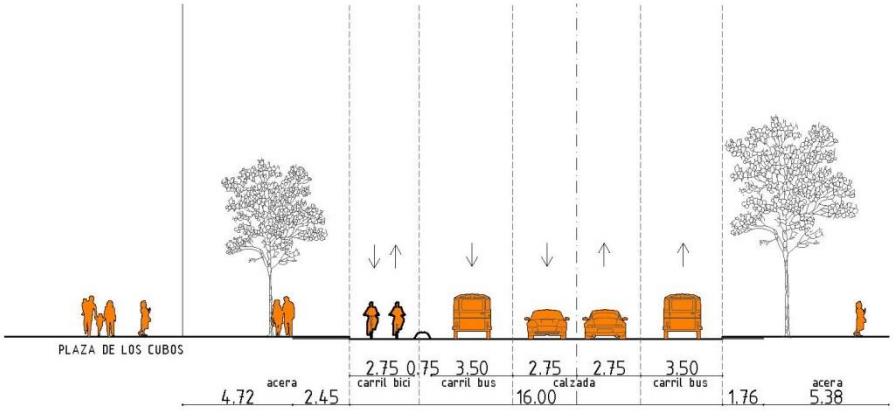
https://pedalibre.org/2018/04/09/por-un-carril-bici-en-la-gran-via/

https://pedalibre.org/2017/10/31/la-gran-via-debe-tener-su-carril-bici/

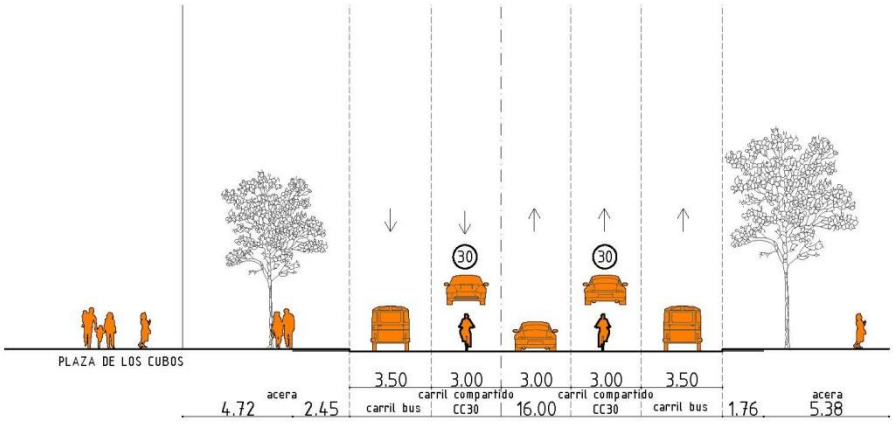
https://pedalibre.org/2017/06/07/10-razones-para-que-el-proyecto-de-la-gran-via-incorpore-un-generoso-carril-bici-que-facilite-la-accesibilidad-ciclista-para-todas-las-personas/

https://pedalibre.org/2018/04/09/por-un-carril-bici-en-la-gran-via/

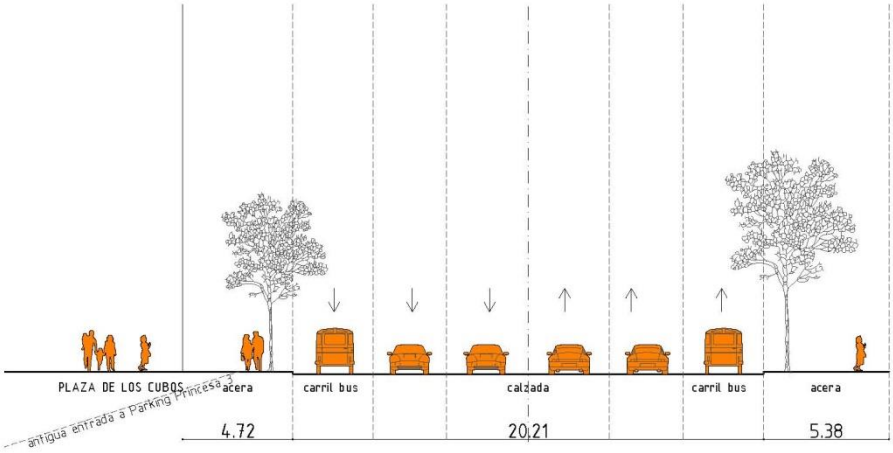
ESQUEMA Y SECCIONES. PROPUESTAS PEDALIBRE



CALLE PRINCESA. PROPUESTA
1/200 @A3

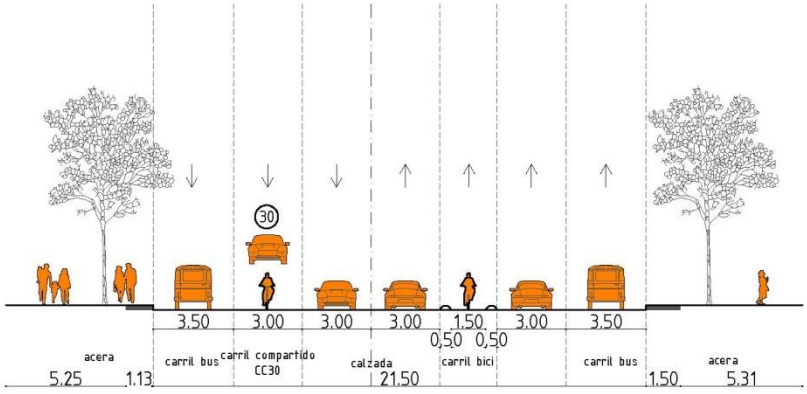


CALLE PRINCESA. PROYECTO ACTUAL
1/200 @A3

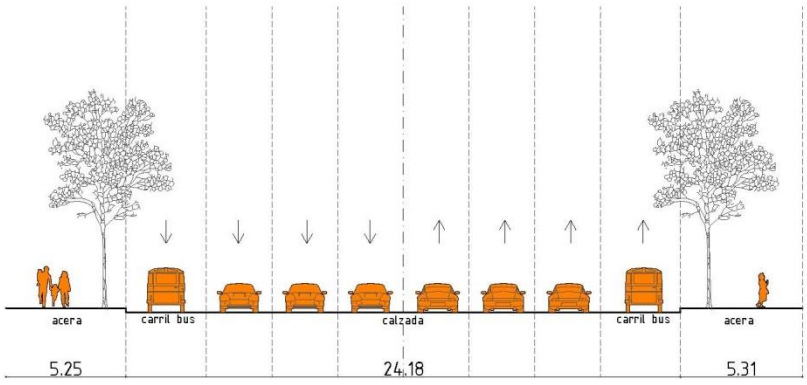


CALLE PRINCESA. ESTADO PREVIO
1/200 @A3

CUESTA DE SAN VICENTE. PROPUESTA
1/200 @A3



CUESTA DE SAN VICENTE. PROYECTO ACTUAL
1/200 @A3



CUESTA DE SAN VICENTE. ESTADO PREVIO
1/200 @A3

CONCLUSIONES

La reforma de la plaza de España brinda la oportunidad de consolidar un modelo de movilidad más sostenible en el centro de la ciudad, optando por los modos activos y el transporte público para construir una cuidad más humana.

Para potenciar la movilidad ciclista y activar la demanda latente es imprescindible optar por vías ciclistas segregadas en los ejes principales, donde los flujos de vehículos motorizados generan inseguridad y estrés para los ciclistas

La reforma de la Plaza España y alrededores tiene que contemplar un desarrollo ciclista adecuado, que pasa básicamente por: **dotar en los ejes principales de carriles bici protegidos, continuos e interconectados a fin de ir creando progresivamente la Red Ciclista; el calmado y reducción del tráfico motorizado y una completa red de aparcabicicletas que facilite el "puerta a puerta" y la intermodalidad (TP+BICI)**

Somos conscientes de que las modificaciones pueden alterar una parte importante del proyecto pero creemos que es muy importante acertar con las soluciones óptimas. El proyecto de la Pl. España es de todos los vecinos, vecinas y visitantes de Madrid y debe cumplir las metas que le dan sentido. **Es necesario pensar en el conjunto de la población como destinataria de las actuaciones que en él se proponen**, también en lo que se refiere a la movilidad en bicicleta.

Para más información tanto del proyecto en general como ya más centrado en la movilidad podéis consultar, entre otros:

https://decide.madrid.es/docs/plaza/30_memoria_welcome_mother_nature.pdf
https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Vivienda-y-urbanismo/Urbanismo/Plaza-de-Espana-comienzan-las-votaciones-para-elegir-el-proyecto-ganador?vgnextfmt=default&vgnextoid=2b529d558e782510VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnextchannel=2af331d3b28fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD
https://decide.madrid.es/proceso/plaza-espana/proyectos/38
https://somosmalasana.eldiario.es/asi-es-el-proyecto-definitivo-para-reformar-plaza-espana/
https://somosmalasana.eldiario.es/carriles-bici-plaza-espana-movilidad/
https://elpais.com/ccaa/2019/05/02/madrid/1556815376_579279.html
https://www.abc.es/espana/madrid/abci-sera-nueva-plaza-espana-tras-reforma-201905071340_noticia.html
https://www.enbicipormadrid.es/2019/08/la-reforma-de-la-plaza-de-espana-asi.html#more

Agosto 2019