

Propuesta de la Asociación Pedalibre. Elecciones Comunidad de Madrid
Mayo 2021

UNA APUESTA POR EL DESARROLLO DE LA BICICLETA EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Una propuesta que contemple un Plan Madrileño de la bicicleta que haga realidad una Red Ciclista Autónoma, complete e impulse las redes ciclistas locales, desarrolle la intermodalidad bici-transporte público colectivo y acelere la realización de la ruta Eurovelo propuesta (E16) a su paso por la Comunidad de Madrid

ÍNDICE

1. Introducción	2
¿Por qué hay que actuar?	2
¿Por qué la bicicleta?	3
La bicicleta en la Comunidad de Madrid	3
2. Un Plan madrileño por la bicicleta. Características	4
Liderazgo de la Comunidad de Madrid	5
Características del Plan Madrileño de la Bicicleta	6
3. Una red ciclista autónoma	7
Antecedentes	7
Propuestas actualmente vigentes	8
Otras propuestas complementarias	10
Vías Verdes	10
Otros enlaces	10
Mapas	11
4. Por un Manual por la intermodalidad bici-TP en la Comunidad de Madrid	12
Tipos de intermodalidad	14
Bike and ride	14
Préstamo de bicis	14
Bike on board	15
Contenido del Manual para el desarrollo de la intermodalidad de la bicicleta	15
5. La ruta Eurovelo a su paso por Madrid	16
6. La urgencia de actuar. Carriles bici provisionales,	17
Por un Manual de infraestructura ciclista provisional	17
Aprovechando los Fondos Europeos de Recuperación y Resiliencia	18

1.INTRODUCCIÓN

¿Por qué hay que actuar?

Los problemas más acuciantes de nuestra sociedad y que ponen en peligro nuestro actual modelo de vida, están relacionados con nuestro actual modelo de movilidad y se manifiestan en forma contaminación atmosférica, contaminación acústica y cambio climático.



Problemas que tienen consecuencias tan graves como muertes prematuras y agravamiento de enfermedades asociadas a la contaminación.

Se estima que en la Comunidad de Madrid hubo en 2015 un total de **5.416 muertes por alta contaminación**, lo que supone un promedio de 14,83 muertes al día en ese año por este problema. De esas muertes, 3.914 fueron culpa del PM10, 1.250 se debieron al Dióxido de Nitrógeno y 252 al Ozono. Según la AEMA (Agencia Europea de Medio Ambiente) unos **15 millones de españoles respiran un aire que la Unión Europea considera insalubre**.

TOP 5 Ciudades con mayor carga de mortalidad:

PM_{2,5}

- 1 Brescia (ITALIA)
- 2 Bérgamo (ITALIA)
- 3 Karviná (REPÚBLICA CHECA)
- 4 Vicenza (ITALIA)
- 5 Metrópoli de Silesia (POLONIA)

NO₂

- 1 Madrid (ESPAÑA)
- 2 Amberes (BÉLGICA)
- 3 Turín (ITALIA)
- 4 París (FRANCIA)
- 5 Milán (ITALIA)

Recientemente, la ciudad de Madrid fue tristemente noticia por liderar las ciudades con mayor mortalidad atribuible a la contaminación del aire por dióxido de nitrógeno (NO₂). *Institut de Salut Global de Barcelona (ISGlobal)*

La falta de actividad física o sedentarismo es una de las mayores amenazas para nuestra salud, aumenta el riesgo de desarrollar

enfermedades crónicas, como la diabetes, la demencia, la depresión y es causa de enfermedades cardíacas y cáncer.

Y con respecto al Covid 19, la contaminación incrementa tanto el número como la intensidad de los contagios, porque sabemos que el aire contaminado inflama los pulmones y provoca enfermedades respiratorias y coronarias que crean mayor vulnerabilidad ante el coronavirus. Este fue el motivo por el que interpusimos una iniciativa ciudadana conjunta con Greenpeace y Ecologistas en Acción a favor de la bicicleta en un escenario de “nueva normalidad”. Esta iniciativa no terminó su proceso de tramitación por el adelantamiento electoral.

¿Por qué la bicicleta?

Las medidas para afrontar este gravísimo problema pasan necesariamente por reconsiderar el modelo urbanístico, priorizar y desarrollar un mejor transporte público colectivo, establecer medidas disuasorias para el uso de los vehículos privados contaminantes, promocionar la movilidad a pie y **promover el uso de transportes no contaminantes como la bicicleta.**

La bicicleta propicia un mejor aprovechamiento del transporte colectivo gracias a la intermodalidad Bici-TP (más del 30% de los desplazamientos en los Países Bajos) y constituye, junto con los desplazamientos a pie, la base de la movilidad activa sostenible.

La movilidad activa es garantía de salud y bienestar, es ahorro económico para las familias y un empleo más eficiente de los recursos públicos, es respeto medioambiental y compromiso con nuestro futuro y el de nuestras hijas e hijos. Pero también es algo que preocupa muy especialmente en estos momentos, es **recuperación económica.**

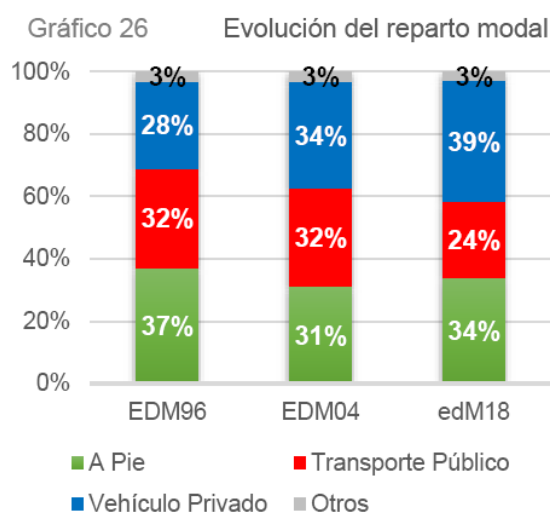
Los niveles actuales de uso de la bicicleta conllevan beneficios de 150 mil millones de euros anuales para los Estados Miembros de la UE. Estos beneficios, no aparecen sólo en campos específicos y aislados como las políticas de transporte o medioambientales, sino también en muchas otras áreas como política industrial, empleo, turismo, salud pública, comercio o asuntos sociales.

En Holanda, por ejemplo, los beneficios de la bicicleta para la salud suponen un ahorro económico superior al 3% del PIB holandés. Cada kilómetro que se hace en bici representa un beneficio de 0,68 euros, mientras que los coches cuestan a la sociedad 0,37 por kilómetro recorrido.

El coste anual de desplazarse en bicicleta es de aproximadamente 300 euros, mientras que el coste de utilizar el automóvil es de aproximadamente 8.500 euros. Hay una gran diferencia para la economía familiar. Hacer depender a la población del uso del coche, sencillamente, la empobrece.

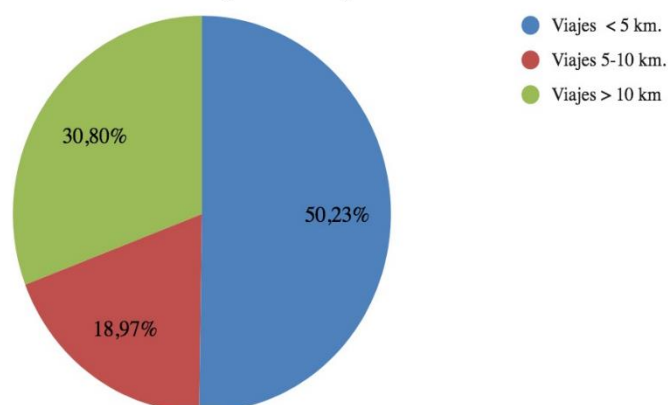
La bicicleta en la Comunidad de Madrid

Madrid es una región pequeña, y los desplazamientos que se hacen en ella no son



largos. Según la última encuesta de movilidad publicada en **noviembre de 2019** (EDM 18) la distancia media de los viajes recorridos en coche en la corona metropolitana y regional es de 9,4 y 13,2 km, respectivamente (9,3% de media en toda la Comunidad de Madrid). El 70% de los viajes en coche y moto de la Comunidad de Madrid son de menos de 10 km pudiéndose sustituir muy fácilmente con bicicleta convencional o con pedaleo asistido.

Total viajes Com. Madrid en COCHE Y MOTO por distancia (EDM2018)



A pesar de este potencial, **el estancamiento de la bicicleta es clamoroso, situándose en un irrelevante 0,5% de media**, mismo porcentaje de la EMD 04 y baja hasta un 0,3% en coronas exteriores.

En su lugar, hay un claro aumento del coche y un descenso del transporte público con respecto a encuestas anteriores, tanto en las relaciones entre el municipio de Madrid y la Corona Metropolitana como internamente en ésta última. Estos desalentadores resultados son fiel reflejo de una planificación de muchos años que ha privilegiado el coche frente al resto de medios.

2. POR UN PLAN MADRILEÑO DE LA BICICLETA

Como veremos en este documento, hace más de 10 años que figuran propuestas y trabajos previos para una futura Red Ciclista en la región de Madrid que haga posible un nuevo modelo de movilidad sostenible.

Hoy en día, la infraestructura ciclista de la Comunidad de Madrid sigue siendo **escasamente válida**, insuficiente, deficiente, inconexa y, en algunos casos concretos, peligrosa. Muchas veces no cumple unos estándares mínimos aceptables y mucho menos lo recomendado en países con una cultura ciclista arraigada a partir de los años 70, como Holanda.



Red de sendas de la Dirección General de Promoción y Disciplina Ambiental.



Entre los distintos municipios de la Comunidad de Madrid hay **muchos caminos rurales, vías pecuarias, sendas susceptibles de ser carriles bici o vías pedalables e incluso carreteras secundarias que pueden ser adaptadas** y usadas por las bicis para satisfacer sus demandas de movilidad interurbanas. Actualmente, en Zaragoza, el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza está llevando a cabo la iniciativa de caminos saludables, en la que se busca **señalar los distintos caminos** rurales que hay en torno a Zaragoza, desarrollando una señalización similar a la de Holanda o Flandes.

Dicha señalización consiste en **marcar cada intersección** de caminos con un número. Además, en cada intersección se añade señalización hacia las siguientes intersecciones. De este modo, una persona que quiera ir de un punto a otro puede ir siguiendo las distintas señales, apuntándose únicamente los números de las intersecciones que ha de atravesar.



2.1. Liderazgo de la Comunidad de Madrid

Proponemos que la Comunidad de Madrid, bien a través del Consorcio Regional de Transportes u otro órgano creado al efecto, **asuma un papel activo en la movilidad sostenible madrileña**, como por ejemplo el caso de Transport for London, el órgano encargado de la movilidad en el entorno del Gran Londres.

- Que tenga **herramientas tecnológicas propias y suficientes** para informar de las características y grado de accesibilidad de los trayectos en bici de toda la Comunidad de Madrid.
- Que redacte un **Plan Madrileño de la Bicicleta o una Estrategia Madrileña de la Bicicleta** que aporte un marco estratégico que contribuya a una correcta y completa promoción de la bicicleta en un nuevo modelo de movilidad sostenible.

2.2. Características del Plan Madrileño de la Bicicleta

Un plan que:

1. Aborde la **planificación, adaptación, señalización y construcción de nueva infraestructura viaria (Red Ciclista Básica Autonómica. Ver punto 3)**, contemplando los largos recorridos y su enlace a una futura Red Ciclista Estatal, las **conexiones entre localidades vecinas y a sus redes ciclistas** locales y aquellos trayectos que, aun siendo cercanos, estén alejados del centro urbano y no llegue la red ciclista local: estaciones de servicio de transporte público, polígonos industriales, centros educativos, sanitarios, aeropuerto, campings, etc.



Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya (2008-2012)



2. Que cree un **manual de diseño para la construcción de la red**: características geométricas, alumbrado, estacionamiento y señalización. (Ver punto 2)
3. Que **recoja la infraestructura existente** y la dote de la máxima eficiencia
4. Que **priorice la seguridad del ciclista** mediante la construcción, mantenimiento y limpieza de infraestructuras ciclistas seguras (protegidas) y la pacificación del tráfico.
5. Que se ocupe de aquellos elementos complementarios como la **intermodalidad o medidas de concienciación ciudadana** y de gestión.
6. Que **apoye a los municipios en la redacción y ejecución de sus respectivos Planes Directores de la Bicicleta** y establezca un **órgano de participación ciudadana y asesoramiento** para los ayuntamientos, organismos, empresas y entidades involucradas en la promoción ciclista. Creación de una **Oficina de la Bicicleta**.

Por último, es necesaria una **política de la bicicleta transversal** entre las diferentes Consejerías (ordenación del territorio, transporte, salud, medio ambiente, turismo...)

que evite actuaciones contrarias y cumpla el objetivo principal de ofrecer a la población un uso fácil, eficaz y seguro de la bicicleta a fin de avanzar hacia la intermodalidad y a un modelo de movilidad sostenible.

3. POR UNA RED CICLISTA EN LA COMUNIDAD DE MADRID

3.1. Antecedentes

La propuesta que presentamos no es ninguna novedad en la Comunidad de Madrid. Ya en 2008 se aprobó el **Plan Cima**: Plan Regional de Vías Ciclistas y Peatonales de la Comunidad de Madrid, según el cual, su objetivo general era:



PLAN CIMA
INFORME DE
SOSTENIBILIDAD
AMBIENTAL
Resumen no Técnico



“la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, basada en la promoción de la mejora ambiental, social y territorial, y en un uso más racional y sostenible de los modos de transporte, fomentando la movilidad peatonal y ciclista para conseguir una mejora de la calidad del aire, la reducción del ruido y la mejora de la salud del conjunto de los ciudadanos.

Especificando, entre otros:

- *Incorporar la bicicleta a la movilidad cotidiana, convirtiéndola en un medio de transporte normalizado. **Crear una red regional de vías adaptadas al uso de la bicicleta y el peatón.***
- ***Facilitar el acceso a pie y en bicicleta a las redes de transporte colectivo de la región. Facilitando la intermodalidad Bici – Transporte Colectivo***

El Plan CIMA constituyó una oportunidad perdida para avanzar hacia un desarrollo importante de la movilidad activa. Fue sustituido por el Plan **CiclaMadrid** en 2014 que se centró en una visión exclusivamente turística de la bicicleta. Aun así, contemplaba el *“Desarrollo de una **red de rutas** a partir de la creación de un recorrido circular periférico y **sus correspondientes enlaces**, tanto hacia el interior como hacia los puntos más distantes y el Anillo Ciclista de Madrid”*. Igual que el anterior, el grado de cumplimiento es bajo.

3.2. Propuestas actualmente en vigor

Posteriormente se redactó el **Plan Estratégico de Movilidad sostenible de Madrid 2013-25** que proponía el acondicionamiento y señalización de caminos y vías pecuarias como la de la Casa de Campo – El Escorial (por Pozuelo) y la ejecución de las vías verdes ciclables (corredores ecológicos) como:

- Vía verde de Fuencarral (Madrid / Alcobendas / San Sebastián de los Reyes)
- Vía verde de Alcobendas (Valdebebas / Rio Jarama)
- Vía Verde de Coslada (Madrid / Coslada / Torrejón)
- Vía verde de Getafe (Castella / Arroyo Culebro / Getafe)
- Vía verde de Tetuán (Dehesa de Tetuán / Campamento / Alcorcón)
- Vía verde de Aravaca (Casa de Campo / Monte del Pilar)



Priorización y análisis de viabilidad

PLAN riB. Red de itinerarios para bicicleta que completan la red del transporte público de Madrid
Diciembre 2017



Este Plan Estratégico incluía el **Plan REB** (Red de Estacionamientos de Bicicleta) en estaciones de la Red de transporte de la Comunidad de Madrid

y el **Plan RIB** (Red de Itinerarios para la Bicicleta), con un enfoque de conexión con la red de transporte público y que definía 11 actuaciones prioritarias:

- Las Tablas – Alcobendas
- Coslada – San Blas
- San Fernando de Henares – Torrejón de Ardoz
- Alcalá de Henares – Torrejón
- Arganda – Rivas – Vicálvaro (coincidente con la propuesta de la Ciclovía de Arganda)
- Getafe – Villaverde Alto
- Alcorcón – La Fortuna – Carabanchel Alto
- Vía Verde del ferrocarril militar Leganés – Cuatro Vientos
- El Pardo – Puerta de Hierro

También está la propuesta del **“Arco Verde”** que según aparece en la web de la comunidad de Madrid (consejería de urbanismo y Medio Ambiente), conectará 25 municipios de la Comunidad de Madrid con los 3 grandes Parques Regionales de la Comunidad (Cuenca Alta del Manzanares, curso medio



del río Guadarrama y Sureste) a través de la red de Vías Pecuarias y otros caminos y senderos, para crear un gran Corredor Verde que rodeará Madrid y los municipios de su Área Metropolitana. **Sería deseable que la infraestructura ciclista que se propone esté debidamente conectada con una futura red ciclista y las poblaciones de su alrededor.**

Todas estas propuestas, casi todas ellas pendientes de ejecutar, formarían parte de una futura Red Ciclista cuyo uso sería doble. Por un lado, para satisfacer la movilidad cotidiana y por otro desarrollar el cicloturismo en nuestra región. Añadiríamos para una mayor cobertura del territorio, las siguientes actuaciones:

3.3. Otras propuestas complementarias

A las propuestas anteriormente nombradas, sumamos estas otras para ganar en densidad y asegurar un mínimo de comunicación entre los municipios con mayor densidad de población

3.3.4 Vías verdes:

- Vía verde del tren militar Leganés – Aluche,
- Vía verde del Suroeste de Madrid: Leganés - Alcorcón – Madrid
- Ciclovía del Tren de Arganda (propuesta RIB Arganda-Rivas-Vicálvaro)
- Vía Verde Valle del Lozoya/ Sierra Norte de Madrid
- Prolongación de la vía verde de Móstoles hasta Navalcarnero y Villamantilla (antiguo tren Madrid – Almorox)

3.3.5 Otros enlaces:

- Leganés – Madrid: con una alternativa que salve la M40 desde Legatec a Leganés norte.
- Getafe – Leganés. Cubrir los 1,4 km. que separan del carril bici de Getafe
- Las Rozas/Majadahonda – Pozuelo/Madrid. Como primera intervención: mejora de los caminos existentes
- Móstoles – Alcorcón. Como primera intervención: mejora de los caminos existentes
- Móstoles – Fuenlabrada. Como primera intervención: mejora de los caminos existentes



Propuesta enlace Fuenlabrada-Pinto

- Fuenlabrada – Pinto
- Fuenlabrada – Parla. Aprovechando el anterior, conectar con Parla por el centro comercial.
- Parla – Pinto
- Leganés – Fuenlabrada. En paralelo por la M-409
- Leganés – Villaverde. Unir paseo Ferroviarios con Ronda norte de Leganés paralelo a la vía del tren
- Ciclovía del sur: unión del carril bici de San Martín de la Vega con el futuro carril bici de los pantanos. La alternativa de ir en paralelo a la M50, uniría a las poblaciones de más de 1 millón de habitantes, haciendo ramales de unión a cada municipio
- Aravaca – Madrid. Trazado de 3,5 km que discurriría en paralelo a la M500 sentido Puente de los Franceses, con una pasarela y tres tramos diferenciados
- Boadilla – Casa de Campo
- Parla – Getafe



Propuesta enlace Parla - Pinto

3.3.6 Mapas

https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=15Vjfxcwii7Otu8TCkLVNdCfk_buGNJWz&usp=sharing

https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1K2owG2Y7mgB16_VPK1P5O--NFi61UfUa&ll=40.59651599178957,-3.8350041000000035&z=9

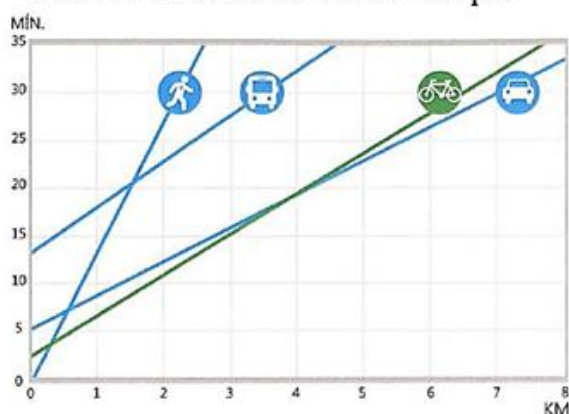
4. POR UN MANUAL QUE HAGA REALIDAD LA INTERMODALIDAD BICI-TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO EN LA REGIÓN DE MADRID

A menudo nos encontramos declaraciones y acciones políticas que contraponen el uso de la bicicleta al del transporte público, lo enfrentan y someten uno al otro. Nada más erróneo.

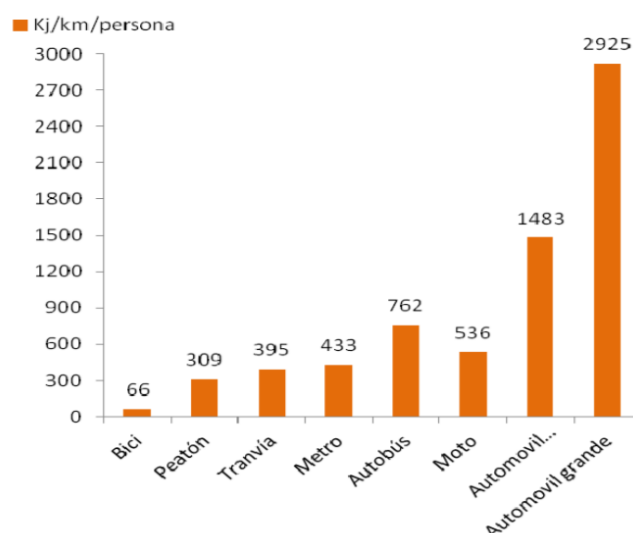
La bicicleta y el transporte público, entendido por transporte colectivo, representan un equipo que lejos de competir, se complementan extraordinariamente y pueden cubrir un amplio abanico de desplazamientos de forma sostenible, segura y plenamente accesible.

Potenciar el uso de la bicicleta tanto en el ámbito urbano como metropolitano pasa necesariamente por reconocer su **máxima eficacia (y eficiencia)** respecto al transporte motorizado en desplazamientos inferiores a 5 km, su alta competencia en distancias de hasta 10km y la potencialidad de abordar mayores distancias en la combinación con el transporte público.

Tiempo medio de viaje frente a distancia recorrida en entornos urbanos para diversos modos en la Unión Europea



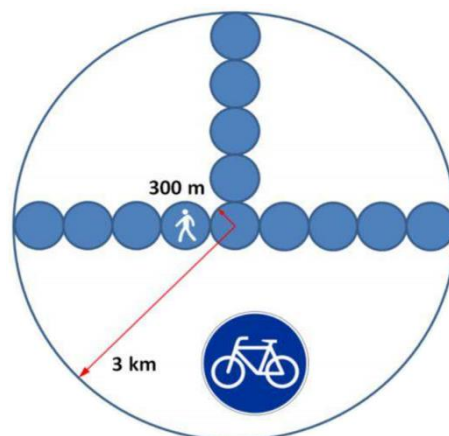
Consumo energético de los diferentes modos de transporte



Evidentemente, la potencial combinación con el TP depende de una apropiada infraestructura en las estaciones o vehículos de TP y de una **correcta y completa accesibilidad de la bicicleta**. No olvidemos que el proceso de intermodalidad no solo es el traslado de una estación y otra, sino el comprendido desde el origen del desplazamiento hasta su destino final.

En este sentido, la accesibilidad incluye tanto la correspondiente a la propia estación: rampas, canaletas, señalización, tornos, accesos específicos, aparcamiento, ... como la **conectividad con las redes urbanas e interurbanas de vías ciclistas**, señalización y gestión del tráfico

La intermodalidad Bici-TP es una parte básica de la planificación ciclista y, por ende, de cualquier **plan de movilidad sostenible**. Incrementa el área de influencia de las estaciones de transporte público, estimado en 3km, frente a 300 / 900m (según autores y ciudades) de radio de influencia peatonal. Todo ello redunda en un mayor atractivo del transporte público al reducir el número de paradas y trasbordos, algo muy importante, sobre todo, en las zonas periféricas de baja densidad de población, y un aumento general del uso de la bicicleta.



No obstante, estos radios de acción citados son aproximaciones y no deben considerarse como círculos exactos. En último término están **condicionados en gran medida a las características del terreno, urbanización de la zona, condiciones climáticas y calidad de los accesos ciclistas** (vías ciclistas y carácter del tráfico existente fundamentalmente). Son numerosos los estudios y manuales de infraestructura ciclista que describen las situaciones que disuaden a un potencial usuario de la bicicleta: pendientes, rodeos, meteorología, tráfico, etc., y la forma en que una actuación pueda reducir ese efecto disuasivo.

Es importante apuntar que el radio de acción expresado se refiere a bicicletas convencionales. Como es de suponer, **las de pedaleo asistido, incrementan la distancia de influencia** y no son tan sensibles a algunos factores disuasorios como el orográfico.

La intermodalidad Bici-TP facilita pues, el desarrollo de las **cadena intermodales sostenibles** (a pie - en bici - en TP), satisfaciendo gran parte de las necesidades de movilidad de la población. También supone un enorme ahorro de espacio y recursos si lo comparamos con las infraestructuras necesarias para el coche (parkings en las estaciones, carreteras, etc.). Todo ello hace que, desde el punto de vista medioambiental, de salud y económico, la inversión sea muy rentable.

4.1. Tipos de intermodalidad. Bici – Transporte Público

La intermodalidad Bici-TP puede darse de diferentes formas, todas ellas complementarias entre sí, según las características y potencialidades del tipo de transporte público: cercanías, metro, tranvía, autobuses interurbanos/urbanos y de acuerdo con el ciclo que se trate: bici convencional, plegable, reclinada, carga, triciclo... o VMP

- 4.1.1. **Facilitando el aparcamiento seguro y cómodo en las estaciones** (Bike and Ride). En una primera etapa, los aparcabicicletas deben situarse también en el interior de las estaciones y zonas concurridas o en espacios cerrados tipo consigna (minihangares) que reduzca el riesgo de vandalismo o robo y la percepción de inseguridad. Es muy frecuente en países de mayor tradición ciclista, disponer de dos bicicletas, una utilizada para llegar a la estación y otra que “duerme” en la estación de destino. Los sistemas de estacionamiento de bicicletas pueden asociarse, ya en una fase más adelantada, a otra serie de servicios auxiliares como taller de bicicletas, lavado, préstamo y hangares más grandes.



- 4.1.2. **Promoviendo el préstamo de bicicletas en las estaciones** lo que en los Países Bajos se gestiona a través de concesiones a un empresario local contribuyendo a dinamizar la economía del municipio o **dotando a la estación de un sistema de bicicleta pública**. La instalación de estos dos sistemas referidos puede, además, facilitar la creación y operatividad de las consignas constituyendo, como antes habíamos citado, un servicio asociado. También su complementariedad con el transporte público puede derivar en medidas tendentes a una mayor integración con éste: inclusión en el Consorcio de Transportes (sistema tarifario común), tarifas especiales, sistemas de pago unificados y gestión a distancia a través del teléfono móvil.

4.1.3. **Favoreciendo el transporte de la bicicleta en el propio vehículo de TP (Bike on Board).** Básico para iniciarse en la intermodalidad, pero su expansión está condicionada a las limitaciones de espacio de los vehículos de transporte público y la ligera pérdida de tiempo en las estaciones por la subida y bajada de bicicletas.



Sobra decir que un servicio como un sistema de bicicleta pública está sujeto a unos estándares recomendados como una distancia mínima entre estaciones de 300 metros, entre 10 y 30 bicicletas por cada 1000 habitantes y una red de vías ciclistas en incentive el uso seguro de la bicicleta por la población

4.2. Contenido de un futuro Manual para el desarrollo de la intermodalidad de la bicicleta

En el proceso de planificación de la intermodalidad es importante contar con la necesaria **metodología** que contemple entre otros aspectos, un diagnóstico, las áreas de influencia, una evaluación de la demanda esperada y propuestas para satisfacerla.

Entre éstas últimas: **medidas de accesibilidad** en el exterior de la estación: conexión con las vías ciclistas del entorno de la estación (Red Ciclista), pacificación del tráfico, etc. y en el interior: rampas, normativa favorable, etc., **aparcamiento seguro de bicicletas**: interiores y exteriores, consignas, sistemas de parking, etc.; **sistemas de préstamos de bicicletas y de bicicletas públicas**; **accesibilidad ciclista en el interior de los vehículos de TP**:



racks exteriores en los autobuses, espacio reservado en tren y metro, etc. También, aspectos relativos a la **variación en las frecuencias y horarios del transporte público**, etc. y un **seguimiento y evaluación del plan**.

Hay demasiados ejemplos de actuaciones aisladas ineficaces que no corresponden a ningún proyecto serio de implantación de la intermodalidad. Es importante inventariar

todas ellas, ordenarlas y poderlas contemplar en un futuro plan global para el desarrollo de la intermodalidad Bii-TP en la región de Madrid.

5.UNA FUTURA RUTA EUROVELO E-16 A SU PASO POR MADRID

Desde Pedalibre proponemos al futuro gobierno de la Comunidad de Madrid, iniciar los procesos que lleven a nuestra Comunidad a participar en Red Europea Eurovelo a través de la Ruta Ibérica (E-16): Lisboa – Madrid - Toulouse

Se barajan dos variantes

Itinerario común: la ruta viene del término municipal de Toledo, pasa por Aranjuez, Ciempozuelos, San Martín de la Vega y entra a Madrid por el parque lineal del Manzanares hacia la Pl. Mayor. Sale por Coslada junto a la M-201 (Plan Cima 2004) y llega a San Fernando por las avenidas de Isabel Torres, Tierno Galván y San Sebastián.

Variante 1: ... hacia Arganda del Rey para tomar la VV del Tajuña hasta Estremera donde tomaríamos el Camino Natural del Tajo.

Variante 2: ... hacia Torrejón de Ardoz, por el Parque Regional del sureste; Alcalá de Henares, a través de adaptar la M-300 o habilitando caminos por el Soto de los Espinillos; Azuqueca de Henares y Guadalajara.



<https://www.google.com/maps/d/u/5/viewer?mid=1sOOGjt5Z7n3S860eSt-CNb5p0FwIQX6b&ll=40.46986055505049%2C-3.3602360056585656&z=10>

6.LA URGENCIA DE ACTUAR

Tal y como hemos expresado anteriormente, razones de salud y mortalidad derivadas por la alta contaminación, el coronavirus, enfermedades derivadas del sedentarismo: sobrepeso, obesidad y enfermedades asociadas, el reto climático, la dependencia energética, el agotamiento de los recursos naturales que son base del actual modelo de transporte o la crisis económica y la necesidad de una apuesta en firme por la economía verde y sostenible, justifican la urgencia en actuar y acelerar los cambios hacia un nuevo modelo de movilidad sostenible.

Recientemente hemos asistido por motivo de la pandemia, a una eclosión de la movilidad en bici ya que este medio aseguraba protección ante la misma y contribuía a mantener bajos los niveles de contaminación en la ciudad, hecho éste de gran relevancia por la relación directa entre contaminación y velocidad/letalidad del virus.

También para descongestionar el transporte público y derivar su previsible menor uso a un medio limpio como la bicicleta evitando el incremento de automóviles en circulación, causa principal de la contaminación en las ciudades.

El urbanismo táctico se ha erigido como herramienta muy eficaz para cambiar una realidad con muy bajo coste y testar los cambios de cara a una solución definitiva.

6.1. Por un Manual de infraestructura ciclista provisional

Del mismo modo que ha hecho Francia o la ciudad de Berlín o Londres, parece muy oportuno contar con un manual de infraestructura ciclista temporal que

- garantice las características mínimas que ha de reunir las **vías ciclistas provisionales** en cuanto a sección, exclusividad (bicis, cargo bikes, ...), grado de protección y segregación, materiales a emplear (balizas atornilladas al pavimento, jardineras, pintura...), conectividad, estructura en red, etc.



- oriente a los diferentes ayuntamientos de la Comunidad de Madrid o la misma Comunidad en la creación de sus carriles bici provisionales y así completar las diferentes redes ciclistas locales y crear en un breve espacio de tiempo y a bajo coste, una red ciclista autonómica.

En su momento, desde ConBici se elaboró un documento con recomendaciones técnicas y enlaces de interés

<https://conbici.org/noticias/recomendaciones-para-la-ejecucion-de-corredores-ciclistas-durante-covid-19>

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenagements-cyclables-provisoires-tester-amenager>

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/weitere-radinfrastruktur/temporaere-radfahrstreifen/>

6.2. Aprovechando los Fondos Europeos de Recuperación y Resiliencia



Los fondos de recuperación y Resiliencia de la Unión Europea se han creado para abordar la crisis económica de la pandemia. Cuenta con un presupuesto de 672.500 millones de euros, entre los cuales, como mínimo el 37%, han de dirigirse para apoyar la acción climática.

A España le corresponden unos 140.000 millones de euros que se ejecutarán directamente desde el estado y las Comunidades Autónomas.

Los proyectos han de mejorar la salud de los ciudadanos y proteger de Covid-19. La bicicleta cumple sobradamente estas condiciones convirtiéndose en una oportunidad para su relanzamiento.

Las propuestas referidas a lo largo del documento pueden sufragarse totalmente o en parte por estos fondos constituyendo una oportunidad única para que la comunidad de Madrid y los municipios que la componen, recuperen los años de retraso y sienten las bases de una verdadera movilidad sostenible