

ELECCIONES MUNICIPALES Y AUTONÓMICAS

Mayo 2023

Una propuesta dirigida a los grupos políticos para que incorporen en sus programas electorales, una apuesta fuerte y decidida a favor de la bicicleta.

Esta propuesta que presentamos la hacemos **a todos los partidos políticos que concurran a las elecciones municipales y autonómicas de 2023**, a fin de que incorporen en sus respectivos programas electorales la construcción de la necesaria **Red Básica Ciclista de la Ciudad de Madrid** y de una **Red Ciclista Regional** que hagan de la bicicleta una alternativa de transporte fiable, segura y suficientemente atractiva como para promover el necesario cambio modal a la movilidad activa saludable.

Ciudad de Madrid

Por una Red Básica Ciclista en 2025 en dos pasos: a 31 de diciembre de 2024, una red mínima ciclista de 160 km y a 31 de diciembre de 2025, los 238 km. restantes hasta completar la Red Básica Ciclista



La carencia de una red ciclista coherente y suficientemente densa en Madrid es una de las causas más importantes por la que el uso de la bicicleta no supere el 1% según los datos de la última Encuesta de Movilidad realizada (EDM '18).

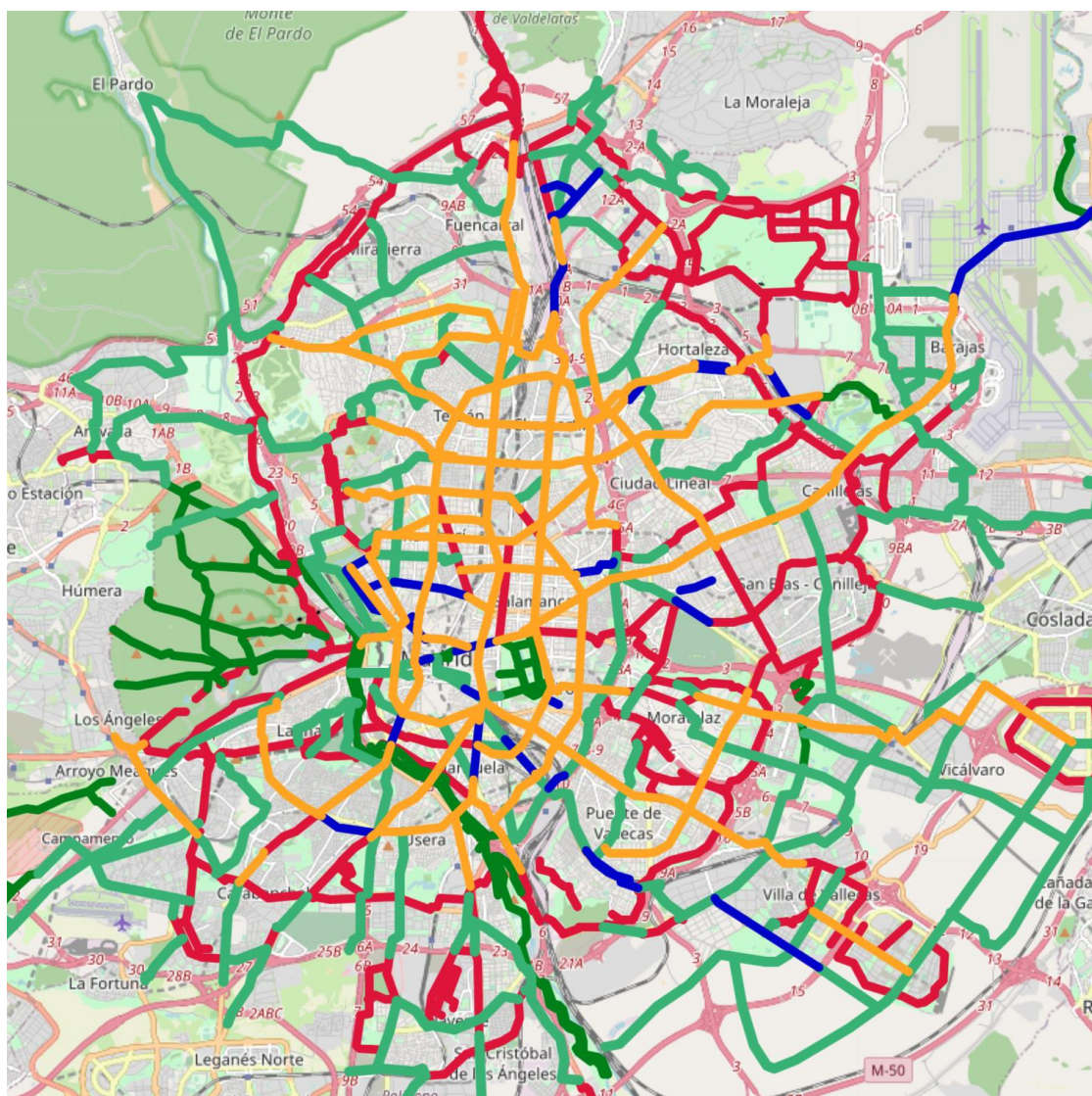
En 2025 vence el plazo que establece el documento de actualización de 2018 del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid (PDMCM), para que Madrid cuente con una Red Básica Ciclista. Pero, a pesar de la cercanía de la fecha, aún podemos cumplir con el **objetivo de crear 570 km y lograr un mínimo de un 5% de la cuota modal.**

El plantear la actuación en los **dos primeros años**, además de respetar el compromiso adquirido, es para rentabilizar en el período restante la reforma llevada a cabo, de modo que contemos con tiempo suficiente para **evaluar el grado de satisfacción, aceptación e impacto positivo** que tiene esta medida en la movilidad de nuestra ciudad: Sevilla lo hizo y Madrid lo puede hacer.

Desde la Asociación Pedalibre, proponemos al próximo Ayuntamiento de Madrid una apuesta fuerte y decidida que compense todos estos años acumulados de retraso:

A 31 de diciembre de 2024, una red mínima ciclista (sobre la base de la Red Básica Ciclista): 160 km.

A 31 de diciembre de 2025, los 238 km. restantes hasta completar la Red Básica Ciclista



En ocre: red mínima ciclista coincidente con nuestra propuesta de red ciclista provisional

En azul: carriles bici sin protección (reformables)

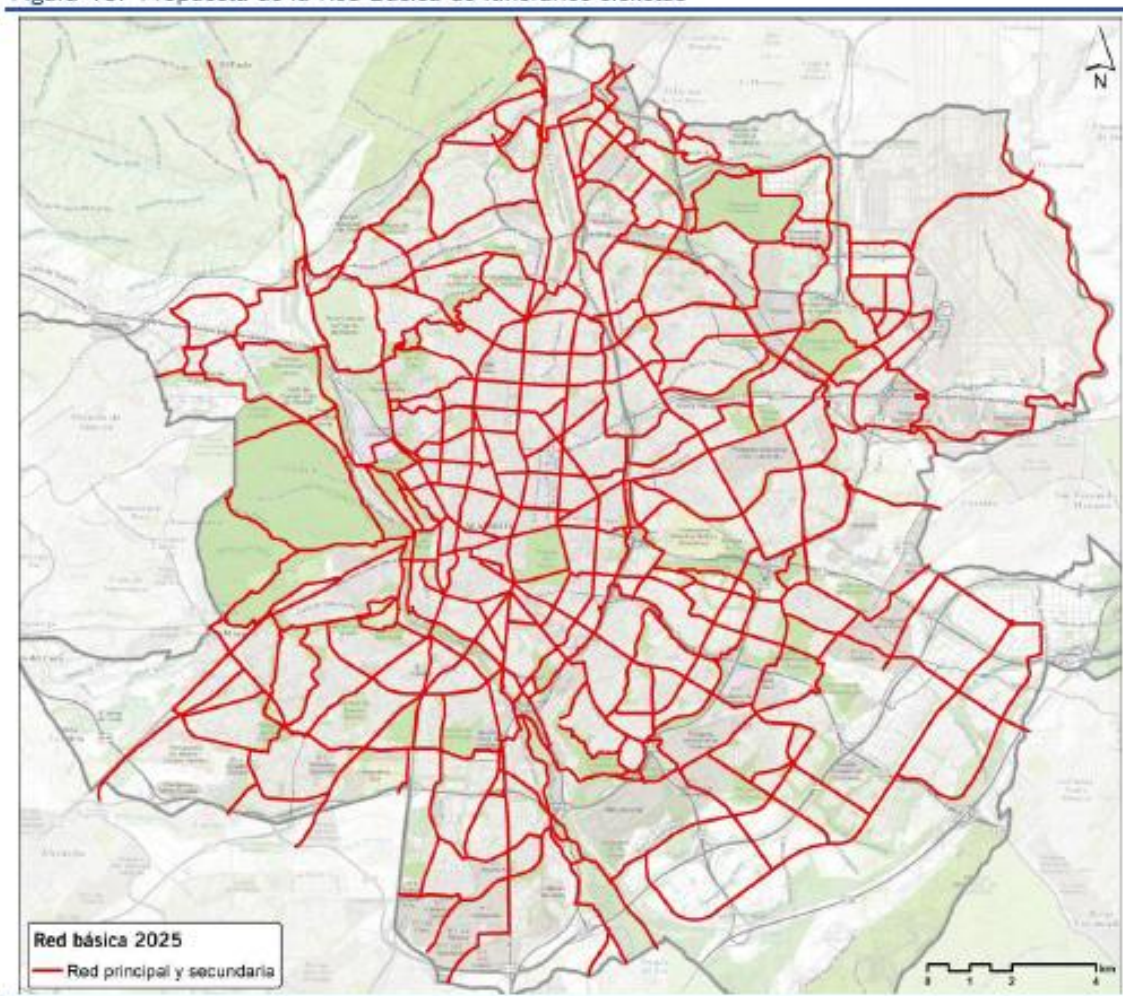
En rojo: carriles bici

En verde claro: Red Ciclista Básica (PDMCM)

En verde oscuro: sendas ciclables

Para mayor detalle, pusa [AQUÍ](#)

Figura 46: Propuesta de la Red Básica de itinerarios ciclistas



Red Básica Ciclista 2025 descrita en el PDMCM 2008+

Una red ciclista que, al igual que nuestra propuesta de Red Ciclista 2021:

- Actúe sobre los grandes ejes de comunicación (Avdas. principales, calles estructurantes...) ya que son los más eficientes en cuanto a su orografía y trazado directo
- Una la infraestructura ciclista existente
- Cree la infraestructura básica para el correspondiente desarrollo ciclista local (red distrital). Especial atención a conectar los centros educativos a través de enlaces a la red principal (camino escolares) y los entornos escolares.
- Tome la actual calzada como espacio para construir los carriles bici, sin restar espacio peatonal.
- Aplique una tipología segregada y protegida dada que la red planteada transcurre por avenidas y calles principales donde la diferencia de velocidad con los vehículos motorizados, intensidad y presencia de tráfico pesado es mayor.
- Sean actuaciones homogéneas y fácilmente interpretables para aumentar la seguridad y asegurar un buen reconocimiento del itinerario ciclista, incluyendo las rotondas.

- Cumpla con el resto de los criterios que establece el PDMCM: que la red sea coherente, directa, segura, confortable, atractiva, homogénea, de fácil interpretación (autoexplicativa), accesible y continua. Ciclismo Inclusivo (Ciudad 8-80)
- Que considere los elementos de urbanismo táctico para hacer la reserva de espacio correspondiente y acelerar la operatividad de la red, previo a la reforma definitiva.
- Que la sección del carril bici permita adelantamientos ciclistas, circulación en paralelo y el uso de bicicletas de carga (ciclogística) y triciclos (ciclismo diverso).

Además de la necesaria red ciclista, el desarrollo de la bicicleta precisa de **otras actuaciones complementarias** como una extensa y completa red de espacios reservados para el estacionamiento de bicicletas; permeabilidad ciclista en pasarelas M-30 y en áreas peatonalizadas, en especial en aquellos itinerarios que coinciden con las líneas de deseo ciclistas; doble sentido ciclista en calles de único sentido para motorizados; onda verde de los semáforos; prioridades de paso; exclusividades en giros; salidas anticipadas en semáforos; cedas el paso en fases rojas; extensión y mejora del servicio de Bicimad, modificación de la Instrucción de vías públicas para facilitar la implantación de vías ciclistas sin estar condicionadas al llamado “nivel de servicio”, etc. También una **ordenación particular del tráfico que priorice la movilidad activa** evitando el tráfico de paso y los itinerarios rectos de los motorizados; aplicación de elementos físicos que aseguren el cumplimiento de la velocidad máxima; extensión de las ZBE, reducción plazas de aparcamiento motorizados, extensión de “ciudad 30” a toda la ciudad, etc.

A diferencia de muchas otras ciudades europeas y del resto del mundo, Madrid no ha considerado la pandemia razón suficiente para acelerar la ejecución de los planes ciclistas en vigor ni para crear nuevas infraestructuras que canalicen y consoliden el aumento de la movilidad ciclista que muchas ciudades experimentaron al término del confinamiento (mayo 2020). Más bien al contrario, es el coche privado el que porcentualmente ha experimentado mayor incremento de uso, reproduciéndose así el mismo modelo pre-pandémico y sus graves consecuencias en cuanto a niveles de contaminación e inseguridad vial.

Aunque el Ayuntamiento de Madrid ha implementado, como cumplimiento de los “**Acuerdos de la Villa**”, 6 tramos de nuevos carriles bici de 12 km. en total, es insignificante considerando los casi 9000 km de viales de la ciudad. Además, se ha empleado una tipología que no garantiza los principios básicos exigibles a los carriles bici (continuidad, conexión y seguridad). Así, esta actuación es absolutamente insuficiente, carente de toda eficacia y sin impacto alguno sobre la movilidad en la ciudad.

Salvo excepciones como Santa Engracia, el carril bici de Yeserías-Chopera, el anillo verde o nuevas infraestructuras como el carril bici de Joaquín Costa, Eduardo Barreiros o los futuros tramos en la Castellana, General Perón y Pedro Bosch, **la infraestructura ciclista en Madrid es de baja calidad** y no protege adecuadamente de lo que verdaderamente disuade del uso de la bicicleta: el tráfico motorizado.

Es más, incluso los carriles bici mencionados anteriormente, adolecen de la falta continuidad y conectividad necesaria, convirtiéndose en tramos aislados e inconexos y, por tanto, con el **potencial mermado** desde el punto de vista del transporte en bicicleta.

No son pocos los **proyectos urbanísticos que se ejecutan que obvian la infraestructura ciclista**, a pesar de formar parte de la Red Básica Ciclista aprobada desde 2008. Tal es el caso de Monforte de Lemos, la calle Alcalá, entre Ventas y Ciudad Lineal, Ciudad de Barcelona (proyecto Pedro Bosch), Princesa, Ortega y Gasset, Concha Espina, Av. Democracia, etc., ni tampoco los proyectos de **carriles bici aprobados en presupuestos participativos** que en su momento contaron con informes de viabilidad y que incomprensiblemente fueron anulados por el propio Ayuntamiento, como el caso del carril bici de Embajadores, entre la Pta. de Alcalá y O'Donnell, Pl. Oriente, Menéndez Pelayo, entre la

Vaguada y el Anillo Verde, etc. o **acuerdos tomados en Juntas de distrito** que ignora el Área de Gobierno competente, como el carril bici de Fco. Silvela, Dr. Esquerdo, Arturo Soria, etc.

Tal y como apuntaba el profesor e investigador en TRANSyT (UPM), David Lois, en el prólogo de nuestro documento [Red Ciclista 2021](#): *“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”*

Bien es cierto que en estos últimos años ha habido una ampliación del servicio de alquiler de bicis públicas Bicimad a diferentes barrios y distritos, lo cual celebramos, pero, en un contexto de desarrollo ciclista, su crecimiento debe ir parejo a la extensión de la Red Ciclista, aspecto que no se ha contemplado y por el que este servicio no aprovecha todo su potencial.

Comunidad de Madrid

Por una red inicial de carriles bici protegidos de 205 km. a implementar durante 2023 y 2024 que conecten entre sí todas las 17 poblaciones con más de 70.000 habitantes.

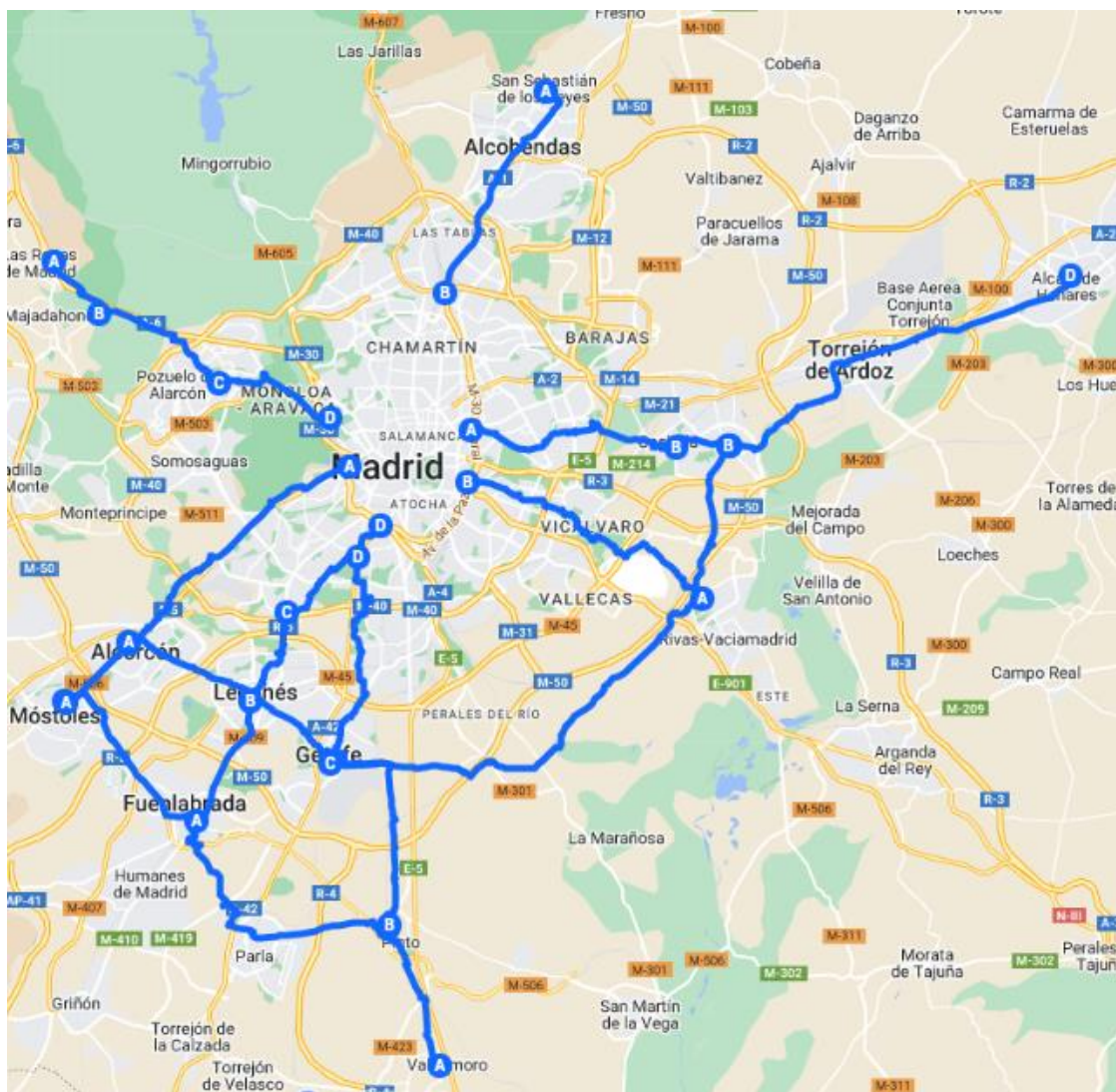


En relación a la Red Ciclista autonómica, en nuestra región (6.779.888 habs.) el 80% de la población vive en los 20 municipios más populosos (5,448,019 habs.), casi todos colindantes entre ellos. No conectar con carril bici protegido ninguna de las principales poblaciones de la región es un ataque en toda regla contra la movilidad ciclista metropolitana.

Frente a todos los planes actuales de la Comunidad de Madrid, que plantean carriles bici remotos y desconectados, **proponemos una red inicial de carriles bici protegidos de 205 km. a implementar durante 2023 y 2024 que conecten entre sí todas las 17 poblaciones con más de 70.000 habitantes.**

Recorridos todos ellos, que privilegian los itinerarios más directos entre los centros de los cascos urbanos o estaciones de cercanías de las poblaciones:

- 1.- Madrid - Alcobendas - San Sebastián de los Reyes (11 km.)
- 2.- Madrid - Coslada - San Fernando de Henares - Torrejón de Ardoz - Alcalá de Henares (33 km.)
- 3.- Madrid - Rivas Vaciamadrid (14 km.)
- 4.- Madrid - Getafe - Pinto - Valdemoro (29 km.)
- 5.- Madrid - Leganés - Fuenlabrada (18 km.)
- 6.- Madrid - Alcorcón - Móstoles (18 km.)
- 7.- Alcorcón - Leganés - Getafe - Rivas Vaciamadrid - San Fernando de Henares (41 km.)
- 8.- Móstoles - Fuenlabrada - Parla - Pinto (24 km.)
- 9.- Madrid - Pozuelo de Alarcón - Las Rozas (17 km.)



Actuación inicial para una futura Red Ciclista Autonómica Para más detalle, pulsar [AQUÍ](#)

Estos primeros itinerarios se implementarán como red troncal, que servirá de base para diseñar una red regional completa. Así mismo, la CM impulsará, financiará y coordinará, llegado el caso, junto con los municipios, la creación de redes ciclistas locales y su conexión con la Red Regional.

La propuesta que presentamos comparte el mismo objetivo del **Plan Regional de Vías Ciclistas y Peatonales de la Comunidad de Madrid de 2008 (Plan Cima)**: *“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 otras, medidas como *“la incorporación de la bicicleta a la movilidad cotidiana, convirtiéndola en un medio de transporte normalizado; creación de una red regional de vías adaptadas al uso de la bicicleta y el peatón y facilitar el acceso a pie y en bicicleta a las redes de transporte colectivo de la región”*

También va en el sentido de conseguir los fines que establece la reciente modificación de la **Ley 3/1991 de Carreteras de la Comunidad de Madrid, sobre la Red Básica de Vías ciclistas de la Comunidad de Madrid (Ley Omnibus)**: *“Convertir la bicicleta en un medio más de transporte que participe de la movilidad cotidiana; integrar las principales localidades de la Comunidad de Madrid; “facilitar un uso recreativo de la movilidad ciclista, permitiendo el acceso autónomo a los espacios naturales protegidos y a los lugares de mayor valor paisajístico y cultural y fomentar y facilitar la comunicación de las redes ciclistas locales con la Red Básica de Vías Ciclistas para asegurar la continuidad del itinerario ciclista.”*

Por tanto, al igual que la red ciclista urbana de la ciudad de Madrid, la red regional ha de cumplir con los mismos criterios de diseño y calidad, y

- Actuar sobre los grandes ejes de comunicación (Avdas. principales, calles estructurantes...) ya que normalmente son las más eficientes en cuanto a su orografía y trazado directo entre los centros urbanos o nodos de transporte principales de cada localidad.
- Unir la infraestructura ciclista existente
- Crear la infraestructura básica para el correspondiente desarrollo ciclista local (municipal). Especial atención a conectar los centros laborales, residenciales y educativos a través de enlaces a la red principal.
- Tomar la actual calzada u otras áreas sin uso como espacio para construir los carriles bici, sin restar espacio peatonal, así como tomar en consideración la existencia de caminos rurales, vías pecuarias, sendas susceptibles de ser carriles bici o vías pedalables e incluso carreteras secundarias que pueden ser adaptadas y usadas para satisfacer las demandas de movilidad ciclista interurbanas. Siempre teniendo en cuenta una orografía favorable y un trazado directo.
- Aplicar una tipología segregada y protegida, y en el caso de ser adyacente a autovías o autopistas, con la suficiente separación de las mismas, para que el ciclista pueda desplazarse con seguridad y sin las estridencias y contaminación del tráfico pesado, intenso y rápido.
- Ser actuaciones homogéneas y fácilmente interpretables para aumentar la seguridad y asegurar un buen reconocimiento del itinerario ciclista, incluyendo las rotondas.
- Que la red sea coherente, directa, segura, confortable, atractiva, homogénea, de fácil interpretación (autoexplicativa), accesible y continua. Ciclismo Inclusivo (Ciudad 8-80)
- Que, donde sea apropiado, considere los elementos de urbanismo táctico para hacer la reserva de espacio correspondiente y acelerar la operatividad de la red, previo a la reforma definitiva.



- Que la sección del carril bici permita adelantamientos ciclistas, circulación en paralelo y el uso de bicicletas de carga (ciclogística) y triciclos (ciclismo diverso)

En términos de diagnóstico y justificación de la necesidad de una red ciclista regional, la propuesta que hicimos en su momento para las elecciones 2021: [Por 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 y acelere la realización de la ruta EuroVelo a su paso por la Comunidad de Madrid](#) está plenamente vigente para la convocatoria de mayo 2023. Poco ha variado el escenario de la bicicleta en nuestra región en este último año y medio.

