

La bicicleta y la futura reforma Pta. Alcalá – Cibeles

Es necesario mejorar la propuesta planteada para cumplir con las expectativas



Recientemente, hemos conocido la intención del ayuntamiento de Madrid de actuar en el tramo de la calle Alcalá, entre la Pl. de Cibeles y la Pl. de la Independencia. En este tramo, correspondiente al Paisaje de la Luz y declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad, se ubican dos de los monumentos más característicos de nuestra ciudad: la Puerta de Alcalá y la Fuente de la Cibeles. Protegerlos y acercarlos a la ciudadanía es uno de los propósitos de este proyecto.

[El proyecto que anunció el alcalde JL Martínez Almeida](#) consiste básicamente en la creación de un bulevar arbolado de 7 metros y el aumento del carril bici hasta 2,6m. que se convierte en bidireccional.

[Algunos urbanistas](#) han resaltado que, aun siendo la propuesta interesante, es poco ambiciosa y tiene errores que podrían solventarse posteriormente. Problemas de visibilidad de los monumentos que comunica, de acceso al propio bulevar o de permeabilidad peatonal con respecto a las aceras laterales, son algunos de ellos.

El carril bici PI. Independencia – PI. Cibeles

El tramo de Cibeles-Pta. Alcalá, forma parte de uno de los principales ejes ciclistas de la ciudad. La calle Alcalá, junto con Gran Vía y Princesa, representa el eje ciclista este-oeste por excelencia, similar en importancia al norte-sur que constituye el eje completo de la Castellana.

En 2012, se creó el llamado eje ciclista Mayor-Alcalá que unía el carril bici de O'Donnell con Madrid Río por la calle Alcalá, Mayor y Segovia. Casi todo el itinerario se basó en la fórmula fracasada del ciclocarril, llamado ahora eufemísticamente “carril multimodal” (desde la última modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible en 2021).

Solo unos pequeños tramos de este “itinerario” tenía carril bici en un solo sentido, salvo el pequeño tramo Cibeles-Sevilla que era de doble sentido: O'Donnell - Alcalá / PI. Independencia-Cibeles / Sol – PI. Comandante las Morenas.

Desde 2016, en sucesivos procesos de participación ciudadana (presupuestos participativos), se plantearon proyectos para completar y mejorar este eje. Algunos de ellos resultaron ganadores: como el [carril bici en la calle Segovia](#) o el proyecto de unión de [Madrid Río con El Retiro](#) que incluía la calle Segovia; el [carril bici entre la Pta. Alcalá y O'Donnell](#) o el de la [PI. Independencia – Cibeles](#)

Al igual que muchos, ninguno de ellos se ha llevado a cabo. Doce años después, u ocho, según qué fecha se tome como referencia, se va a habilitar el doble sentido en este último tramo. Nos congratulamos de ello. ¡¡Más vale tarde que nunca!!

El carril bici propuesto

El carril bici propuesto tiene una sección de 2,6m y un resguardo con respecto al carril bus adyacente de 0,7 m. y algún medio ha publicado que se situaría a cota de acera. Es un carril bici que obedece a las medidas establecidas, pero no cumple con las expectativas que se espera de una infraestructura ciclista que pertenece a la red principal y está ubicado en una de las zonas más emblemáticas, turísticas y transitadas de la ciudad.

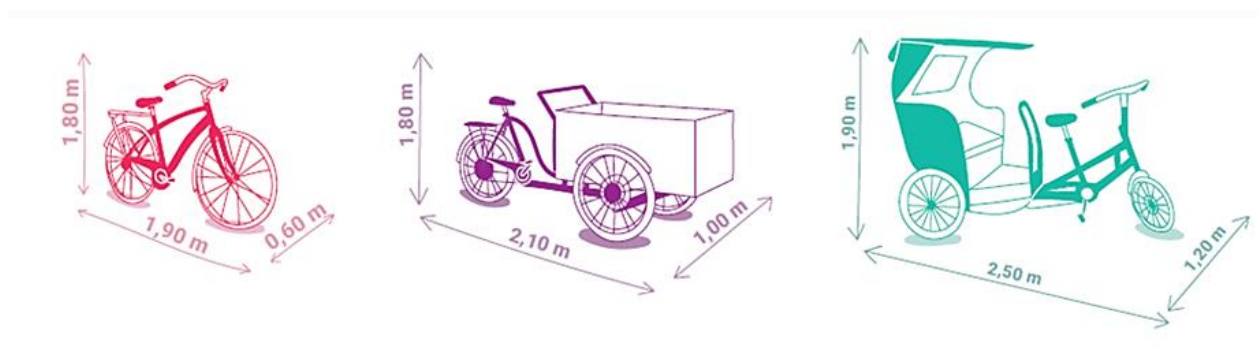
En el anuncio de la reforma, nada se dice de la Plaza de Cibeles ni de la Plaza de la Independencia. Tampoco de la conexión con el actual carril bici de la calle Alcalá, tramo Cibeles-Cedaceros, el de Serrano o el futuro de Prado-Recoletos (eje de la Castellana).

Por qué el carril bici propuesto no cumple las expectativas

Bicis de carga y uso turístico

Los 2,60m. planteados para el carril bici, proporciona una funcionalidad limitada. El Manual de Infraestructura del Ayuntamiento de Madrid, el propio Plan Director Ciclista o ya, a nivel estatal, la Guía de Recomendaciones para el Diseño de Infraestructura Ciclista del Ministerio de Transportes, se hacen eco de las mayores dimensiones y el auge de las **bicicletas de carga, remolques y triciclos**. Es una evidencia el elevado uso turístico del entorno de la Pta. Alcalá-Cibeles. Los triciclos turísticos o grupos de turistas en bici, segway o patinete, son cada vez más frecuentes, así como repartidores en bicicleta con voluminosas “mochilas” de transporte. Con la medida planteada queda sin cubrir estas demandas.





La accesibilidad de la bicicleta. La Equidad Ciclista

En otro orden de cosas, el PDMCM tiene como objetivo principal la **EQUIDAD CICLISTA**, definiéndola “como la promoción de la movilidad ciclista para el conjunto de la ciudadanía, atendiendo las necesidades de todos”. Un principio básico que garantiza la inclusividad y, por tanto, que personas con capacidades diversas puedan encontrar en los ciclos una alternativa válida, eficiente y suficientemente atractiva a sus necesidades de movilidad.



ESTRATEGIA

Objetivo principal del PDMCM 2008+

OBJETIVO COMÚN

Promoción de la movilidad ciclista para el conjunto de la ciudadanía

INCLUSIÓN CICLISTA



Proyecto Bici Sin Edad

Según una [encuesta a nivel nacional del Reino Unido](#) que publicó Wheels for Wellbeing en 2017 y que recogimos en una [anterior entrada](#), la mayoría de los ciclistas discapacitados (69%) dijeron que desplazarse en bici les resultaba más fácil que caminar, lo cual tiene su lógica en cuanto a que reduce la tensión en las articulaciones, ayuda al equilibrio y alivia las dificultades respiratorias. Es de justicia, por tanto, ir adaptando las infraestructuras ciclistas a esta nueva y deseable realidad y pensar en ella cada vez que se acometen reformas integrales. Desde este punto de vista, tampoco el carril bici propuesto cumple con las expectativas y medidas de los ciclos adaptados.

La circulación en paralelo y adelantamientos seguros

La medida propuesta no cumple las características básicas que se le exigen a una infraestructura de calidad: no potencia la **sociabilidad de la bicicleta**, pues no contempla la circulación en paralelo, ni los adelantamientos seguros entre los diferentes tipos de bicicleta. Si a esto le sumamos, la diferencia de velocidad entre los ciclistas que se cruzan debido a que el tramo afectado está en **pendiente**, la dotación de más espacio es más que recomendable.



Mejorar los tiempos de reacción de los vehículos de emergencia

Un argumento que se suele utilizar para atacar y oponerse al desarrollo de la bicicleta y a la infraestructura ciclista, es el relativo al retraso en los tiempos de los vehículos de emergencia. [Recientes estudios demuestran lo contrario de esta afirmación.](#)

Un carril bici suficientemente ancho puede servir en casos especiales, como alternativa a los vehículos de emergencia ante una posible congestión u ocupación de la vía que resulte insalvable. A esto se suma que una [política certera a favor de la bicicleta](#), reduce la circulación de coches a favor de un medio que precisa de mucho menor espacio público. Por tanto, la eficacia de los vehículos de emergencia siempre va a ser mayor, cuantas más bicicletas y menos coches haya.

Actuar en las plazas para mantener la continuidad y asegurar la conexión con otros itinerarios ciclistas

Las plazas pueden formar parte de un eje ciclista o funcionar de intercambiador de diferentes itinerarios, por lo que **no actuar en ellas siempre constituye un punto de discontinuidad** en la ruta ciclista. Para implantar infraestructura ciclista, [las rotondas han de cumplir una serie de condiciones](#) con el fin de aportar la necesaria seguridad a todos los actores de la vía.

Al tratarse de zonas urbanizadas, en las rotondas deberá dotarse a la bicicleta de la necesaria **prioridad**, evitar elementos que dificulten el campo de visión y el **contacto visual** e implantar soluciones para asegurar la necesaria **reducción de velocidad de los motorizados** a la entrada de la rotonda.

A falta de conocer el proyecto con mayor profundidad, no parece que vaya a actuarse en las plazas, descuidando de este modo la conexión con el tramo de carril bici Cibeles-Sevilla desde la Pl. Cibeles, o el de Serrano y la senda bici de El Retiro, que nace en la misma Puerta Real en la Pl. De la Independencia. Capítulo aparte merecería la conexión con el futuro carril bici Prado-Recoletos (eje Castellana) o el deseable y alegado en su momento, doble carril de Alcalá hacia la Gran Vía.

Propuestas de mejora

Ampliar la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) Distrito Centro

No tiene sentido una actuación como la que se pretende sin ampliar el límite de la zona de bajas emisiones. Los recientes trabajos de restauración y limpieza de la Puerta de Alcalá, dan buena prueba del efecto de la contaminación en los monumentos.

Es una evidencia el menor uso del coche en los centros de las ciudades. En [el Plan de Movilidad Sostenible 360 de Madrid](#) y anteriores así lo constatan. Una herramienta como la que planteamos, complementada con una reducción del espacio disponible para los coches y el desarrollo de alternativas saludables como la bicicleta, aceleraría más aún la transición hacia un modelo de movilidad sostenible.

Por una vía ciclista de calidad

En la propuesta municipal, se reducen 3 carriles con respecto a la situación actual (2 de bajada y uno de subida). Con este espacio se saca un bulevar de 7m. y se incrementa el carril bici hasta 2,60m. La propuesta va en la dirección correcta de reducir espacio al coche, pero se le sigue privilegiando con 4 carriles y con el uso del carril bus que hacen taxis y motos. Mucho espacio si lo comparamos con la cada vez mayor afluencia peatonal de esta zona o la intención de promover cada vez más, la movilidad activa y saludable en su conjunto, en detrimento de la que no lo es.

Como habíamos apuntado anteriormente, los documentos de referencia ciclista de aplicación en Madrid, **recomiendan anchos más generosos para los carriles bici** bidireccionales, a fin de cubrir las necesidades de tránsito de las bicicletas de carga y triciclos, permitir la circulación en paralelo, posibilitar los adelantamientos seguros e incrementar la capacidad de la vía ciclista. Las medidas van desde los **3,20m** hasta los **3,60m**. Incluso, recientes manuales internacionales como el de Oslo, proponen medidas mayores: **4m**. Una dimensión que el propio Ayuntamiento de Madrid ya ha utilizado en muchos tramos del Anillo Verde.

Tabla 9. Síntesis de dimensiones de las vías ciclistas.

| | | 1 SENTIDO (m) | 1 SENTIDO + ADELANTAMIENTO (m) | 2 SENTIDOS DE CIRCULACIÓN (m) |
|------------------------------|--------------|---------------|--------------------------------|-------------------------------|
| Sin circulación de triciclos | Mínima | 1,60 | 1,80 | 2,40 |
| | Recomendable | 1,80 | 2,00 | 2,60 |
| Con circulación de triciclos | Mínima | 1,80 | 2,10 | 2,70 |
| | Recomendable | 2,00 | 2,30 | 3,20 |

Manual de Infraestructura de Madrid. AYO. MADRID. 2021

Tabla 3.6 Síntesis de dimensiones recomendadas de espacios de circulación ciclista convencional

| BICICLETAS CONVENCIONALES | 1 SENTIDO (m) | 1 SENTIDO + ADE-LANTAMIENTO (m) | 2 SENTIDOS (m) | 2 SENTIDOS + ADE-LANTAMIENTO (m) |
|---------------------------|---------------|---------------------------------|----------------|----------------------------------|
| Dimensiones recomendadas | 1,40 + R | 2,40 + R | 2,60 + R | 3,60 + R |

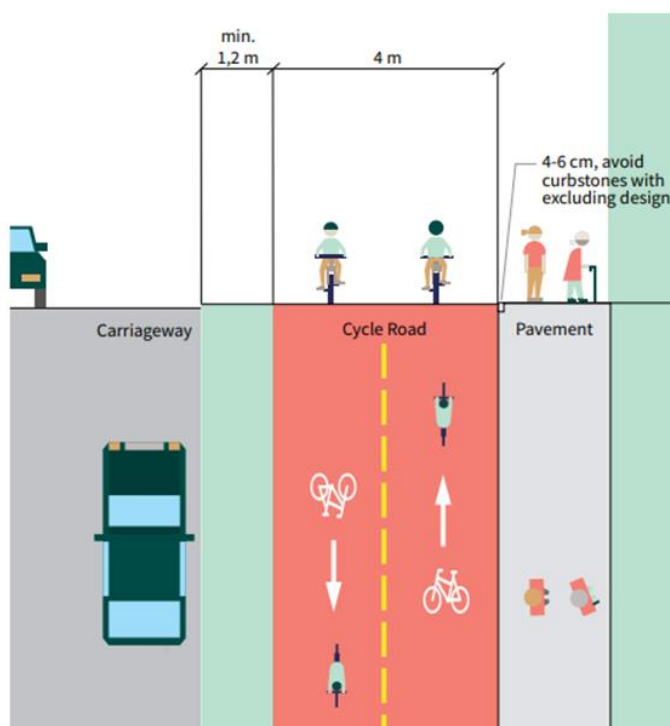
Nota: dimensiones medidas al borde interno de marca vial.

R = resguardo; a bordillo o balizamiento $h \leq 15$ cm \rightarrow 0,15 m; a elementos puntuales $h > 15$ cm (bolardos, árboles, farolas) \rightarrow 0,30 m; a obstáculo continuo $h > 15$ cm (p.e. valla) \rightarrow 0,40 m. Ver [Figura 3.10](#).

En caso de preverse una presencia significativa de ciclos de mayor tamaño estas dimensiones deberán incrementarse en 0,60 metros.

Guía de Recomendaciones para el Diseño de Infraestructura Ciclista. MITMA 2023

Por tanto, las propuestas de mejora van en el sentido de **reducir en mayor o menor número los carriles convencionales propuestos, reorganizar el tráfico del entorno e, incluso, dejar todo el tramo como área peatonal con permeabilidad ciclista**. Con esta última propuesta acercamos totalmente la cultura a las personas uniendo directamente ambos monumentos y los liberamos de todo lo que les perjudica y les ha estado dañando durante las últimas décadas.



Street Design Manual for Oslo. 2020

Propuestas de mejora (en orden de más o menos ambiciosa). Sección de calzada: 42m

1. Alcalá a pie y en bicicleta



2. Alcalá a pie, en bici y en transporte público



3. Alcalá a pie, en bici, en transporte público y en coche condicionado a la ZBE

3.1. 2 carriles bici* / 2 carriles bus / 1 carril coche / resto peatonal

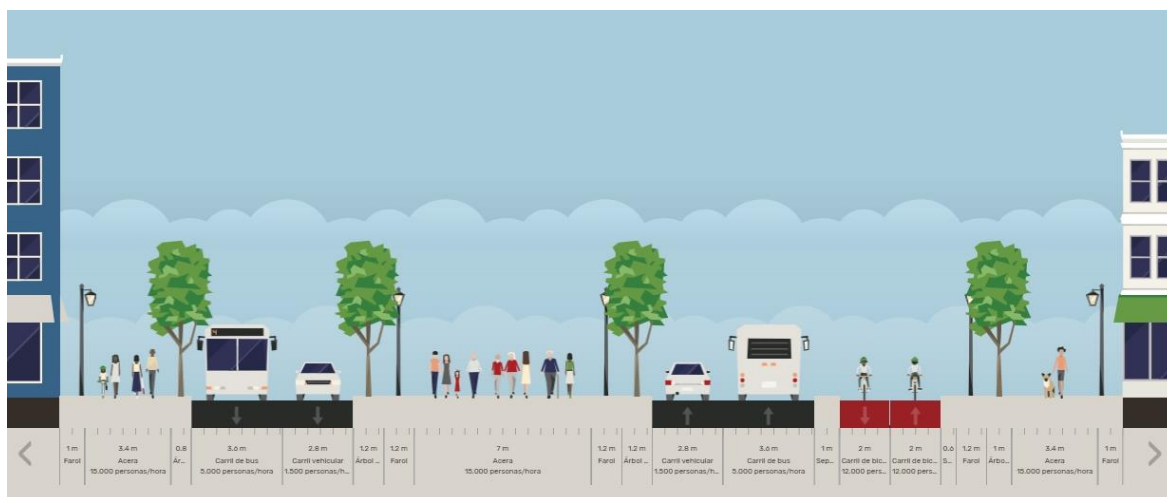


3.2. 2 carriles bici* / 2 carriles bus / 2 carriles coche / resto peatonal



*Dada la gran distancia que hay entre los márgenes de la calle, proponemos 2 carriles bici de doble sentido, al igual que hicimos con el eje de la Castellana, para acercar el origen y destino de los desplazamientos

3.3. 1 carril bici / 2 carriles bus / 2 carriles coche / resto peatonal



Mejor que el carril bici no esté a cota de acera

Otro aspecto mejorable de la propuesta municipal es que **el carril bici no comparta la misma cota que la acera.**

De todos es conocida la dificultad que entraña una correcta segregación del flujo peatonal con el ciclista si se mantiene la misma cota. Es preciso diferenciarlo claramente así como delimitar el carril bici con **bordillos montables** para mayor seguridad del ciclista y mejorar la accesibilidad peatonal.



Final

Confiamos en que estás aportaciones sean tenidas en cuenta. La próxima reforma de la calle Alcalá, entre la Pta. De Alcalá y Cibeles, está llamada a perdurar y a ser una ejemplo de futuro modelo de ciudad. Madrid se merece reformas profundas y renovadoras que respondan a los nuevos retos del siglo XXI

¡¡Ojalá, estemos a la altura!!