

AL DEFENSOR DEL PUEBLO

[REDACTED], EN REPRESENTACIÓN DE LA ASOCIACIÓN PEDALIBRE
CON DOMICILIO EN LA CIUDAD DE MADRID, C/ VILLAFRANCA, 22 Y CON NIF: G82906223. [REDACTED]

EXPONE

El carril bici en el eje que representa el Paseo del Prado, Recoletos y la Castellana, es una reivindicación histórica del movimiento ciclista en general y de la asociación Pedalibre en particular. Una demanda que se enmarca en una política de promoción del uso de la bicicleta y en la necesidad de inversiones en infraestructura ciclista. Poco a poco, los diferentes responsables políticos del Ayuntamiento de Madrid, han ido asumiendo la necesidad de modificar el actual modelo de movilidad y de promover alternativas de transporte más limpias y respetuosas. Empezaron a planificarse reformas urbanísticas incorporando carriles bici y, al calor de la fallida candidatura olímpica de Madrid 2012, se realizó el Anillo Verde Ciclista. La mayor sensibilidad hacia la bicicleta se vio, por ejemplo, en el carril bici que incorporaba la próxima reforma del eje Prado-Recoletos de 2007, gracias en parte a nuestras alegaciones. Lamentablemente, una coyuntura económica desfavorable, causó que este proyecto no se llevara a cabo.

Gracias a las diferentes reuniones en las que participamos, el Ayuntamiento de Madrid entendió la conveniencia de elaborar un documento que garantizara una coherencia en las actuaciones y ayudara a la planificación de la bicicleta en nuestra ciudad. Un documento que terminó constituyendo el primer Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid (PDMCM)

En 2008, cada vez eran más los actores que se posicionaban a favor de la bicicleta y, con ello, en la creación de una red de carriles bici que ofrecieran la necesaria seguridad y atractivo a los futuros usuarios de la bicicleta. También la clase política. El eje de la castellana se constituye como la columna vertebral en la futura Red Ciclista de Madrid.

Pero, a pesar del compromiso político, de haber redactado un plan director, aprobado por unanimidad, y de múltiples declaraciones a favor de la bicicleta, el desarrollo de la bici era exasperadamente lento, cuando no inexistente o contradictorio. Se hicieron actuaciones que comprometían la movilidad a pie, la otra gran aliada de la bicicleta, y se desaprovecharon muchas reformas para incluir infraestructura ciclista. Pasaban los años y hubo que prorrogar la vigencia del Plan Director 2008 ya que cumplía sus 8 años y el grado de realización era muy bajo. Con respecto a la Castellana, no fue hasta 2016, cuando se elaboró un informe municipal que analizaba el eje de comunicación constituido por el Paseo del Prado, Recoletos y Castellana y proponía mejoras sustanciosas a favor de la movilidad en bici: el Esquema Funcional de Ordenación de la Movilidad y el Espacio Público del eje norte-sur. Aunque en un primer momento este documento pasó desapercibido, el trabajo de la plataforma ciudadana Carril Bici Castellana hizo que se conociera y que la reivindicación de un carril bici por todo el eje de la Castellana, fuera de máximo interés ciudadano y político.

Así, en noviembre de 2019, se aprobó por unanimidad, una transaccional en el pleno del Ayuntamiento de Madrid que instaba al Ayuntamiento a que ejecutara este carril bici en el mandato 2019-2023.

A partir de ahí, el Ayuntamiento empezó los trabajos para llevarlo a cabo, dividiendo el proyecto en 6 tramos. El primero de ellos, de Pl. Castilla a Raimundo Fdez. Villaverde se concluyó en abril de 2023 sin que hubieran dado comienzo ninguno de los otros 5. La ejecución de este primer tramo contravenía en parte, la proposición acordada de nov. 2019 ya que no actuaba en la Pl. Castilla y el carril bici sentido Pl. Castilla, se quedaba a 400m. de la plaza.

En mayo de 2023 cambiaron los equilibrios políticos en el ayuntamiento de Madrid. El carril bici de la Castellana no crecía, tampoco se resolvían los defectos del tramo ejecutado y no aparecía partida presupuestaria en 2024 para su continuación. Alertado por todo ello, desde Pedalibre preguntamos pero no recibimos respuesta. Tampoco respondió el Delegado, Borja Carabante en la Comisión de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad el pasado 20 de mayo a preguntas de un concejal de la oposición. Hasta que, tras la manifestación en bicicleta que convocamos el domingo 2 de junio, el propio Sr. Carabante certifica su paralización por considerar que el uso que tenía esta infraestructura, era insuficiente. Una apreciación que contradice a la que dio dos semanas antes, el 20 de mayo, en la Comisión correspondiente. En aquel día, el uso le parecía satisfactorio.

Por todo ello:

SOLICITA LA AYUDA DEL DEFENSOR DEL PUEBLO

Para que el Ayuntamiento de Madrid:

CUMPLA SU COMPROMISO EN LA CONSTRUCCIÓN DEL CARRIL BICI EN EL EJE QUE CONSTITUYE EL PASEO DEL PRADO, RECOLETOS Y CASTELLANA, INFRAESTRUCTURA CICLISTA APROBADA POR UNANIMIDAD EN EL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID DEL 27 DE NOVIEMBRE DE 2019 (ACUERDO TRANSACCIONAL CON N.º DE REGISTRO 2019/8001305) DE ACUERDO CON LOS CRITERIOS Y RECORRIDO QUE DICTA EL PLAN DIRECTOR VIGENTE, Y LOS ACUERDOS DE LA VILLA DE 7 JULIO DE 2020.

Dicho incumplimiento vulnera el funcionamiento democrático de la corporación y el derecho a la ciudadanía a moverse de manera segura en bicicleta en una vía de alta capacidad, que era lo que venía a garantizar el acuerdo transaccional aprobado.

Para el cumplimiento, además, el Ayuntamiento de Madrid debe resolver las deficiencias existentes en el tramo ejecutado: que actúe en Plaza Castilla para facilitar la conexión ciclista con el intercambiador de transportes y prolongue el carril bici que queda a 400m. de esta plaza; y debe poner en marcha desvíos alternativos seguros ante la ocupación de la vía ciclista (obras del Bernabéu o macroaparcamiento) tal y como dicta el art. 38.4 de la actual Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid.

Madrid, 6 de junio de 2024

ANTECEDENTES

2008 – El pleno del Ayuntamiento de Madrid aprueba el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid (PDMCM)

En el punto 1 de este plan, aparecen las “Características de la Red Básica de Vías Ciclistas de Madrid” y entre su clasificación aparecen los ejes principales (red principal) dotados de un “*carácter estratégico en la configuración de la Red Básica*”

Estos ejes principales se dividen en cuatro cuadrantes geográficos. El carril bici en el eje de la Castellana, desde Atocha hasta el Nudo Norte, ya aparece enmarcado en la Zona Noreste (Zona NE) como Itinerario 1 (IT1)

El plazo de ejecución de la red básica es de 8 años, coincidiendo con la vigencia del Plan Director. Se establece, por tanto, como horizonte el año 2016, a razón de ejecutar 30 kilómetros al año de carriles bici.



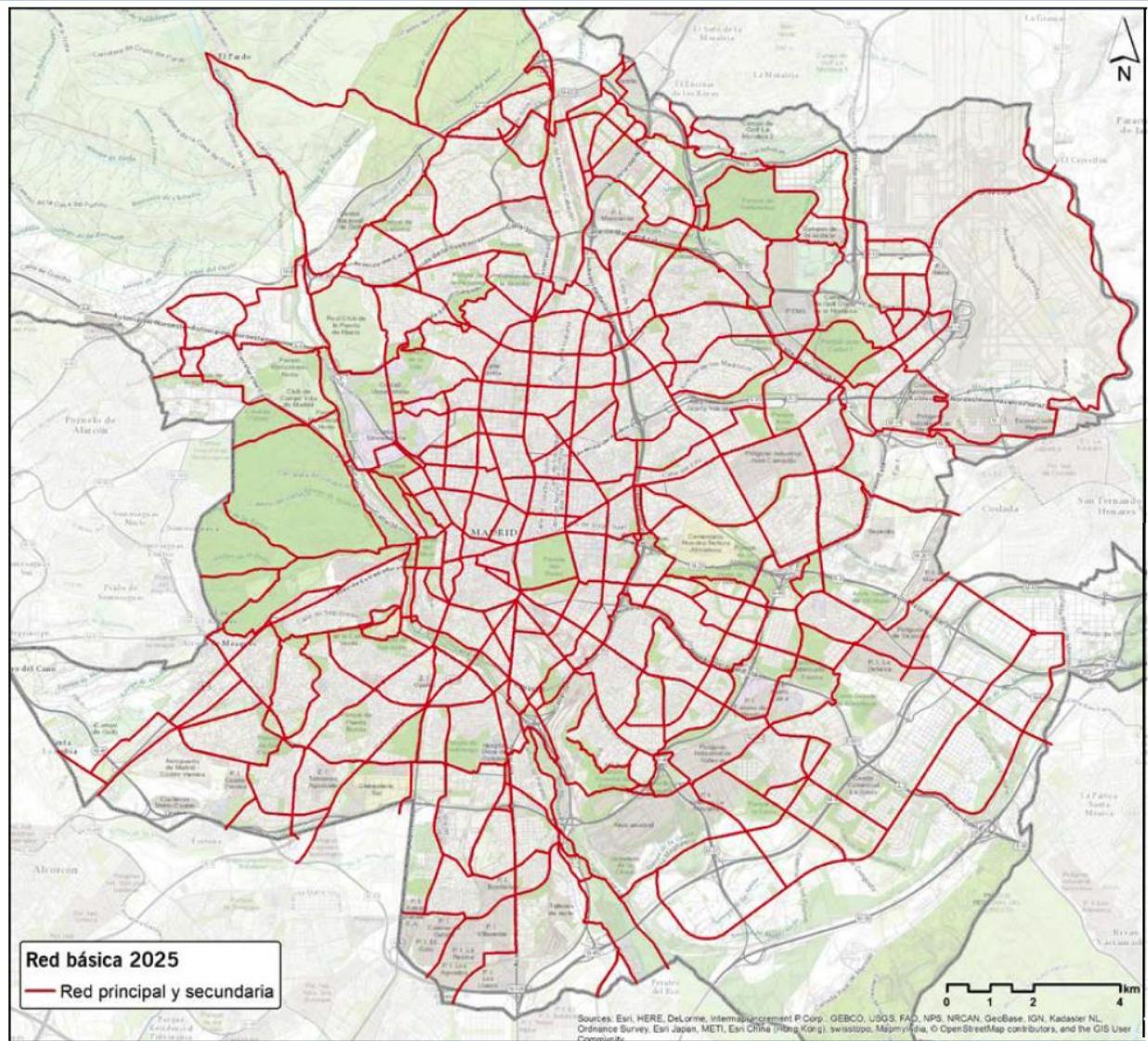
Red Básica Ciclista 2008. El eje de la Castellana aparece dentro de la Red Principal

2016 – El pleno del ayuntamiento de Madrid aprueba la Revisión y Actualización del PDMCM (PDMCM 2008+).

Visto el bajo grado de ejecución del primer PDMCM 2008, el Ayuntamiento elabora un documento de prorroga y actualización y proclama como objetivo común la EQUIDAD CICLISTA, “*entendida como la promoción de la movilidad ciclista para el conjunto de la ciudadanía, atendiendo las necesidades de todos.*” Su validez es de otros 8 años más, siendo 2025, el plazo para la ejecución de la Red Básica que describe y establece la construcción de 50 km. al año de vías ciclistas.

En este sentido, una de las diferencias principales entre este documento y el de 2008 es que la red secundaria que describe este último pasa a ser red principal. Como no puede ser de otro modo, el eje de la Castellana sigue figurando en el plano actualizado.

Figura 47: Propuesta de la Red Básica de itinerarios ciclistas



2016 – Esquema funcional de Ordenación de la Movilidad y el Espacio Público del eje norte-sur

Se trata de un informe elaborado para el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible del Ayuntamiento de Madrid. Su objetivo principal es *“restituir a esta gran arteria urbana el papel de centro cultural, ciudadano y económico que, con los años, ha ido simplificándose y empobreciéndose a través del progresivo dominio de la función transporte atendida por el vehículo motorizado”*

Las líneas estratégicas adoptadas *“prevén una serie de actuaciones sobre la red viaria y el espacio público dirigidas al fortalecimiento de las opciones de transporte público elevando su competitividad frente al automóvil, a la promoción de modos activos de movilidad -a pie y en bicicleta, a la mejora de la función estancial del espacio público y a la reducción de la intensidad y la velocidad del tráfico privado motorizado, mejorando la eficacia funcional y la seguridad vial”*

2017 – Aprobación en Junta de gobierno del Plan de Calidad de aire y Cambio Climático. Plan A

Un documento que apuesta por la movilidad no motorizada (a pie y en bicicleta) y transporte público debiendo materializarse un nuevo reparto de la vía pública:

“en las calles de fácil penetración en la ciudad reduciendo el espacio dedicado al automóvil a favor de los medios más sostenibles, anteponiendo como elementos articuladores las infraestructuras específicas de soporte al transporte público, la movilidad ciclista y la recuperación de espacio para los peatones.”

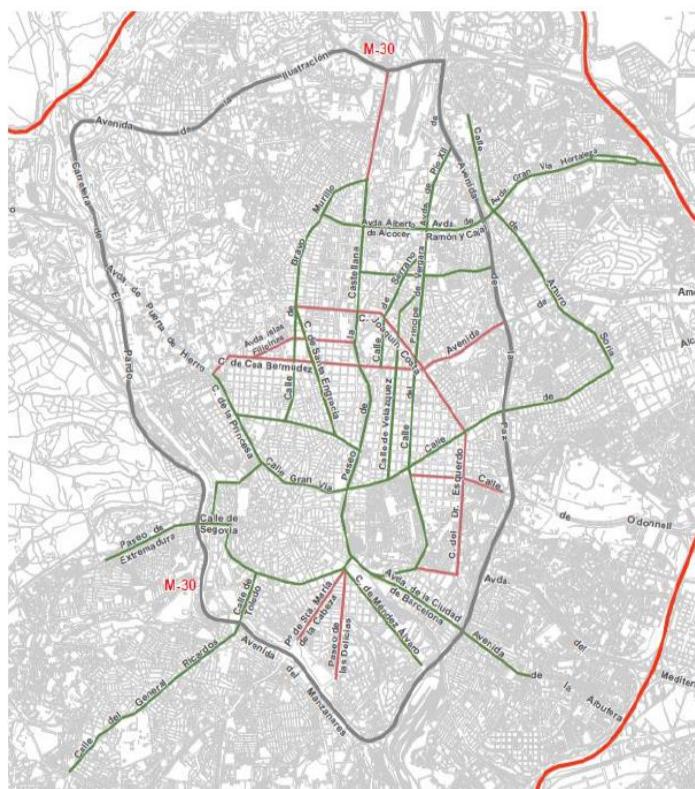
Descripción de las Actuaciones:

La redistribución del espacio en calzada, con reducción de carriles destinados al automóvil, permitirá el establecimiento de plataformas reservadas para el transporte público en superficie en ambos sentidos y la integración de la movilidad ciclista y peatonal. Pueden distinguirse dos ámbitos de actuación.

Rediseño de la sección de las principales vías de distribución del tráfico en la almendra central para la eliminación progresiva del tráfico de paso que hoy la atraviesa por la gran oferta viaria para el automóvil en estos viarios. La propuesta se desarrolla en dos fases:

• Primera fase: vías con sección suficiente y trazado en superficie, conectoras del centro con la periferia y localizadas en puntos de la ciudad que impliquen un efecto inmediato en el modelo de movilidad propuesto, como:

- Eje Alcalá - Gran Vía
- **Paseo de la Castellana**
- Avenida Ciudad de Barcelona hasta Vallecas
- Conde Casal (conexión A-3 a través de la Avenida de la Albufera)
- Bravo Murillo, Santa Engracia y Bulevares
- Arturo Soria



Rediseño de la sección de las principales vías de conexión de los distritos de la periferia con el centro de la ciudad. El eje de la Castellana, es una de ellas.

2019- Acuerdo transaccional, aprobado por unanimidad en el pleno del ayuntamiento de Madrid del 27 de noviembre de 2019, con n.º de registro 2019/8001305 presentado por los Grupos Municipales Socialista de Madrid y Vox, sustitutivo de las iniciativas originales, interesando que en este mandato 2019-2023 el Ayuntamiento construya el Carril-Bici del Eje Prado-Recoletos-Castellana.

Como fruto del gran apoyo popular manifestado a través de sucesivas bicifestaciones y apoyos expresos de amplias capas del tejido social, personalidades, partidos políticos, sindicatos, etc. La Plataforma Carril bici Castellana, creada para promover este apoyo ciudadano al carril bici de la Castellana, logra que los diferentes partidos políticos se interesen por ella e incluyan el carril bici en el eje de la Castellana, dentro del orden del día del pleno del 27 de noviembre de 2019. El acuerdo se aprobó por unanimidad.

Dicho acuerdo dice lo siguiente (Pag. 18-19)

"EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Reducir la contaminación atmosférica y conseguir un aire de calidad en las ciudades pasa por disuadir a la población del uso del vehículo privado, promoviendo un buen transporte público, acabando con las calderas de carbón y gasoil, construyendo nuevos parques forestales y plantando árboles en las calles y estimulando los nuevos modos de movilidad.

En ciudades europeas como Amsterdam o Copenhague, un porcentaje alto de la población se mueve en bicicleta de manera habitual desde hace décadas porque ha habido una verdadera inversión en infraestructuras ciclistas y porque los usuarios saben que moverse en bici por el interior de la ciudad es posible, rápido, seguro y eficaz.

En España ciudades como Sevilla, Valencia, Barcelona, San Sebastián, Vitoria o Zaragoza han emprendido ya ese camino y están construyendo una Red Ciclista a través de carriles segregados, protegidos e independientes del resto del tráfico con las grandes avenidas. Vitoria (12%) y Sevilla (5,4%) son las únicas que superan el 5% del reparto modal en bicicleta.

En los últimos años también Madrid ha ido cobrando protagonismo poco a poco como medio de transporte urbano y, aunque sea aún muy minoritario, muchos madrileños empiezan a incorporar la bici como una alternativa real y posible de desplazamiento.

Se necesitan infraestructuras ciclistas exclusivas, seguras y adaptadas que animen a los madrileños a elegir la bici porque vean que de verdad es una manera más sencilla, autónoma, saludable y responsable de moverse. Implantar en la ciudad el sistema público de bicicletas de alquiler Bicimad o poder trasladar la bici en el Metro han sido avances importantes.

Madrid cuenta desde 2008 con un Plan Director de Movilidad Ciclista, que tuvo que ser modificado en 2017 porque no se ejecutaba, Plan que contempla el Eje de la Castellana como parte fundamental de la futura Red Básica Ciclista interconectada, que debería estar construida en 2025.

Los Paseos del Prado, Recoletos y de la Castellana discurren a lo largo de 8 kilómetros desde la Glorieta del Emperador Carlos V hasta el hospital de la Paz y son el principal eje de comunicación de la capital de España.

Esta arteria une además Atocha y Chamartín, las dos principales estaciones ferroviarias de la ciudad y el futuro desarrollo urbanístico de Madrid Nuevo Norte.

Las vías ciclistas aisladas o mal diseñadas no suelen ser utilizadas, por lo que terminan generando un estado de opinión general opuesto a las medidas de fomento de la bicicleta. Para evitar que un equipo de gobierno destruya un carril-bici que otro equipo anterior ha construido y hacer que Madrid consiga tener una Red de vías ciclistas que los madrileños utilicen, debe haber un Acuerdo de todos los Grupos Políticos representados en el Ayuntamiento de Madrid en torno a las siguientes características:

1. *El usuario debe sentirse SEGURO de poder desplazarse entre dos puntos cualesquiera de la ciudad.*
2. *El carril bici tiene que estar PROTEGIDO en las grandes avenidas, SEGREGADO del resto de la circulación y en las calles secundarias compartido con los vehículos en "Ciclocarriles 30".*
3. *Un carril-bici ACCESIBLE, al que el ciclista se pueda incorporar fácilmente desde otras vías y CONTINUO, sin interrupciones hasta el final.*
4. *Que esté bien SEÑALIZADO, que sea FÁCIL DE SEGUIR E INTERPRETAR y resulte ATRACTIVO por tener un pavimento de color diferenciado.*
5. *EL carril-bici responderá siempre a un MISMO MODELO, siempre UNIDIRECCIONALES o BIDIRECCIONALES, siempre un mismo color de asfaltado y con una SEÑALIZACIÓN UNIFORME.*

PARTE DISPOSITIVA

El Pleno aprueba:

1. *Que en este mandato 2019-2023, el Ayuntamiento de Madrid construya el Carril-Bici del Eje Prado-Recoletos-Castellana en ambas direcciones, a través de los 8 kilómetros que unen la Glorieta del Emperador Carlos V con el límite norte del Paseo de la Castellana (Hospital de la Paz) y con la estación de ferrocarril de Chamartín. Este carril-bici será compatible con la actuación prevista en Prado-Recoletos.*
2. *Que por el Área de Gobierno competente se inicien sin demora los trámites necesarios para la redacción del correspondiente proyecto, de modo que pueda comenzar la licitación de la obra en el año 2020.*
3. *Que se contemplen las partidas presupuestarias necesarias para su construcción en cada uno de los ejercicios 2020, 2021, 2022 y 2023.*
4. *Que el Carril-Bici Castellana responda a las características de segregado del resto de la circulación, seguro, protegido, uniforme, accesible, continuo, atractivo, bien señalizado, cómodo, eficaz y que no sea a costa de quitar espacio al peatón.*
5. *Que en la Comisión Permanente de Medio Ambiente y Movilidad de febrero de cada uno de los años siguientes, el Delegado del Área comparezca para explicar cómo van a dar cumplimiento a este Acuerdo del Pleno".*

2020 – Medidas acordadas por el Grupo de Trabajo en Movilidad Sostenible y Medio Ambiente el día 18 de junio de 2020 (Acuerdos de la Villa), acordado por unanimidad en el Pleno del Ayuntamiento en su sesión (10/2020), extraordinaria celebrada el día 7 de julio de 2020

Dentro del catálogo de medidas que aprobó esta mesa, hay una mención expresa al carril bici de la Castellana y a la Red Ciclista en su conjunto (Pag. 76)

- *"Agilizar lo máximo posible la construcción y puesta en funcionamiento del carril bici Castellana (MEC.GT1.013/220)*
- *Impulsar el desarrollo del Plan Director Ciclista, sin perjuicio de las actualizaciones de dicho Plan que sean pertinentes. (MEC.GT1.010/217)*
- *Establecer carriles bici provisionales seguros en diferentes vías y barrios de la ciudad, seleccionados entre los previstos en el Plan Director de Movilidad Ciclista y buscando la coherencia y continuidad del conjunto de la red, con la vocación de convertirlos en definitivos (MEC.GT1.011/218)"*

2020 - Medidas acordadas por el Grupo de Trabajo de Espacio Público y Espacio Urbano el día 18 de junio de 2020 (Acuerdos de la Villa), acordado por unanimidad en el Pleno del Ayuntamiento en su sesión (10/2020), extraordinaria celebrada el día 7 de julio de 2020 (Pag. 85 y 89)

- *“Continuar con los trabajos de reducción del ancho de los carriles de circulación de vehículos motorizados hasta el mínimo posible. El objetivo es asegurar el espacio peatonal y ampliar aceras que ahora resultan insuficientes por seguridad o accesibilidad. Los trabajos podrán incluir implantación de un carril bici de los previstos en la Revisión del Plan Director de Movilidad Ciclista (MEC.GT2.003/290)*
- *Creación de una gran red de bulevares y recuperación de bulevares históricos, recreando zonas estanciales y de movilidad peatonal con continuidad y accesibilidad. Incluirán también carriles bici y de transporte público, buscando el adecuado equilibrio para garantizar la viabilidad técnica de la actuación. (MEC.GT2.021/308)*
- *Creación de una gran red de bulevares y recuperación de bulevares históricos, recreando zonas estanciales y de movilidad peatonal con continuidad y accesibilidad. Incluirán también carriles bici y de transporte público, buscando el adecuado equilibrio para garantizar la viabilidad técnica de la actuación (MEC.GT2.021/308)”*

2020.- Se aprueba en el pleno del Ayuntamiento de Madrid, la inmediata creación de carriles bici provisionales seguros en los ejes principales de la ciudad antes de fin de año, así como la conexión de las infraestructuras existentes con las nuevas que se plantean. En concreto, se plantea ampliar la red actual en unos 167,7 kilómetros para incorporar una serie de tramos, entre ellos el eje norte-sur de la Castellana, como así plasmación de los Acuerdos de la Villa (Proposición n.º 2020/8000828)

La literalidad de la proposición es la siguiente (Pag. 15 y 16):

Punto 24. Aprobar la proposición n.º 2020/8000828, presentada por la concejala doña Esther Gómez Morante, del Grupo Municipal Más Madrid, interesando la inmediata creación de los carriles bici provisionales seguros en los ejes principales de la ciudad que se indican antes de fin de año, que se refuerce el servicio de bicicleta pública con la contratación de más personal para BiciMAD, y que se ponga en marcha el plan de ayudas a la compra de bicicletas (convencionales y eléctricas) y a la electrificación de bicicletas convencionales, recogido en los Acuerdos de la Villa.

Siendo el acuerdo adoptado del siguiente tenor literal: "EXPOSICIÓN DE MOTIVOS Durante los últimos meses, la situación que vivimos relacionada con el coronavirus, ha supuesto un cambio en los patrones de movilidad de la ciudadanía de Madrid. La inclinación del reparto modal hacia el uso del coche evidencia que un número importante de ciudadanas y ciudadanos está optando por alternativas de transporte individual y, a la vez, está provocando congestión, emisiones contaminantes, ruido y otras molestias.

Por este motivo, desde el Grupo Municipal Más Madrid se formula la siguiente propuesta para el fomento de la movilidad ciclista, una alternativa que permite garantizar la distancia social, un beneficio que se suma a los que ya tenía este modo de transporte con anterioridad: su sostenibilidad, su ahorro de energía que garantiza una menor dependencia energética, su impacto económico favorable al reducir los costes sanitarios al ser una alternativa de movilidad activa y saludable, su mejora del paisaje urbano; así como otras menos evidentes, como el incremento que provoca en la accesibilidad universal al permitir diseños urbanos más amables, su impacto favorable en la velocidad comercial del transporte público o los beneficios económicos que permiten para el comercio local los entornos amigables para peatones y ciclistas. Grandes ciudades como Nueva York, Milán, Bogotá o Berlín llevan meses trabajando en esta línea, precisamente a la vista de los estudios que avalan estos beneficios.

PARTE DISPOSITIVA

El Pleno aprueba:

Instar al Área de Medioambiente y Movilidad, y en su caso a la EMT, a que se lleven a cabo las siguientes actuaciones:

1.- Inmediata creación de carriles bici provisionales seguros en los ejes principales de la ciudad antes de fin de año, así como la conexión de las infraestructuras existentes con las nuevas que se plantean. En concreto, se plantea ampliar la red actual en unos 167,7 kilómetros al incorporar los siguientes tramos:

Paseo de la Castellana-Prado-Recoletos (12,39 km).

Príncipe de Vergara (15,40 km).

Eje Parque de Roma-Fuente del Berro-Avenida de Brasilia (9,24 km).

Bravo Murillo (11,14 km).

Santa María de la Cabeza (3,69 km).

Ciudad Universitaria-Hortaleza (en el itinerario previsto en el PDMC, 11,83 km).

Princesa-Alcalá (en el itinerario previsto en el PDMC, 19,40 km).

Ramón y Cajal (12,07 km).

Atocha-Albufera (en el itinerario previsto en el PDMC, 9,95 km).

Moncloa-Hortaleza (en el itinerario previsto en el PDMC, 10,44 km).

Rondas equivalentes a la M-10 (4,10 km).

Rondas equivalentes a la M-20 (12,98 km).

Rondas equivalentes a la M-35 (16,48 km).

Tramo de enlace en Ríos Rosas (2,38 km).

Tramo de enlace en Génova (0,69 km).

Tramo de enlace en General Ricardos 1 (2,06 km).

Tramo de enlace en General Ricardos 2 (0,95 km).

Tramo de enlace en Cuesta de San Vicente (1,01 km).

Tramo de enlace en Emilio Herrera (1,94 km).

Tramo de enlace en Bambú (2,65 km).

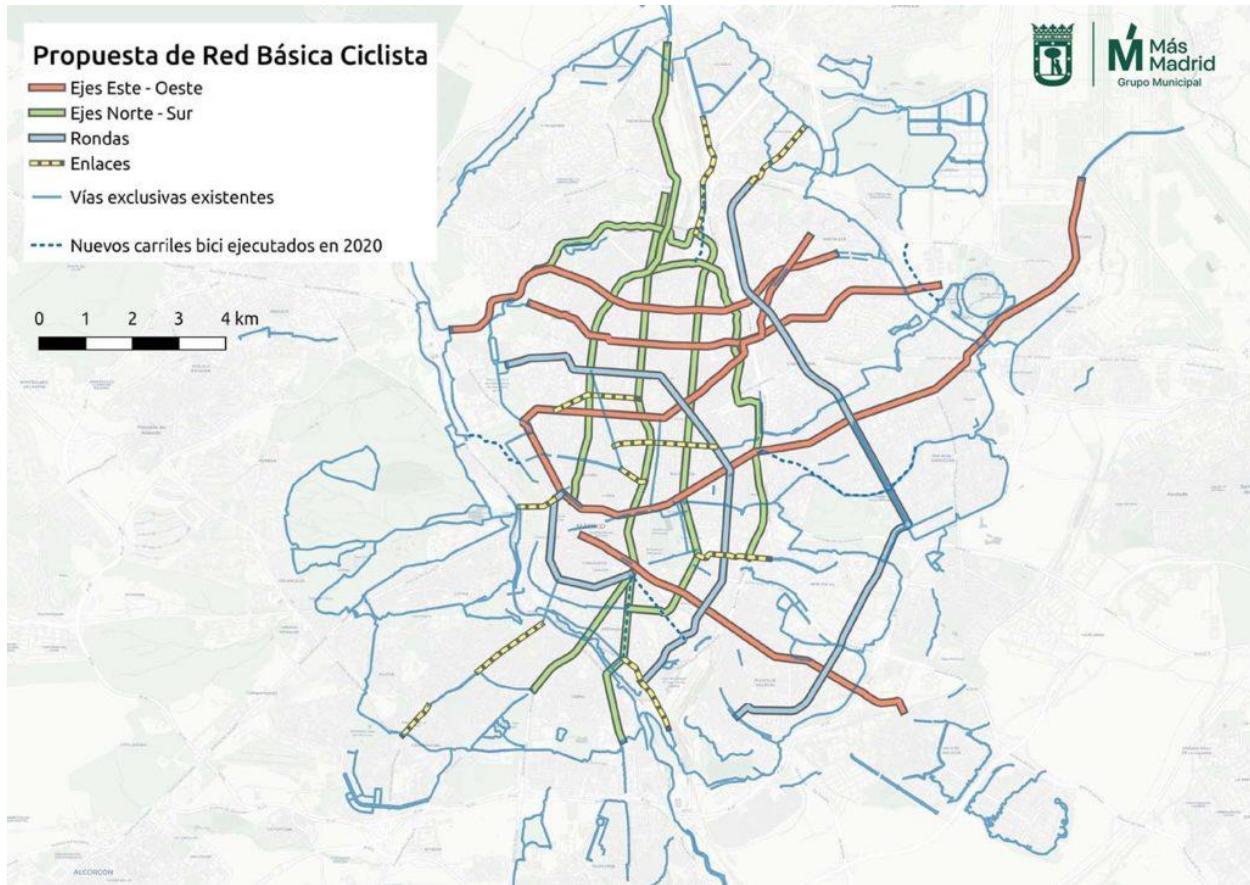
Tramo de enlace en Juan Bravo-Eduardo Dato (2,83 km).

Tramo de enlace en Embajadores (2,01 km).

Tramo de enlace en Astros (2,06 km).

2.- Refuerzo del servicio de bicicleta pública con la contratación de más personal para BiciMAD y la llegada del servicio a todos los distritos sin un menoscabo de la calidad del mismo.

3.- Puesta en marcha del plan de ayudas a la compra de bicicletas (convencionales y eléctricas) y a la electrificación de bicicletas convencionales, recogido en los Acuerdos de la Villa, desde enero de 2020".



Proposición aprobada en el pleno del Ayuntamiento de Madrid el 27 de octubre de 2020

2022 - Aprobación del Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360

Este documento, aprobado el 7 de julio de 2022, es

“la estrategia ambiental Madrid 360, para la definición de los objetivos e identificación de las acciones específicas a implantar en los próximos años para transformar Madrid en una ciudad más sostenible desde el punto de vista medioambiental y de movilidad, pero también más justa desde un punto de vista social, territorial y económico.” (Punto 1.1)

En el documento se apuesta por completar la red ciclista y desarrollar un carril bici segregado sobre el eje de la Castellana

“La bicicleta, VMP y otros modos de micromovilidad se configuran como un nuevo actor en la movilidad madrileña que el Plan quiere fomentar por su escaso o nulo impacto medioambiental o energético, y su versatilidad para completar un viaje multimodal puerta a puerta. Así, el Plan propone, completar la red ciclista mediante el desarrollo de un carril bici segregado sobre el eje de Castellana, que vertebrará todos los desplazamientos norte-sur en bicicleta. Este eje está incluido en los Acuerdos de la Villa, que, en lo referente a movilidad, son parte fundamental del contenido del presente PMUS.” (Punto 3.2.1.)

Por lo que se refiere a la red ciclista, el Plan formula

“la integración del eje de la Castellana en orden a vertebrar las relaciones norte-sur en este modo, así como la conformación de nuevos ejes radiales, como el que se propone implantar sobre la actual A5”. (Pag. 158)

También recuerda la mayor demanda de viajes en bici de los barrios más próximos al eje central norte sur (Castellana-Recoletos-Prado-Delicias) (Pag. 65)

“La mayor demanda en el centro de la ciudad se observa en la ilustración 32. Los barrios más próximos al eje central norte sur (Castellana, Recoletos, Prado, Delicias) son los que reciben un mayor porcentaje de viajes en bici”

E indica una serie de acciones entre las cuales destaca las relacionadas con la red ciclista:

Acción 32. Completar la red ciclista

Madrid no dispone aún de una red ciclista completa y conectada. El Plan Director de Movilidad Ciclista define la malla a desarrollar, pero no determina como salvar determinados espacios muy complejo, ni el programa de actuación que permita priorizar conexiones pendientes e intervenciones de incidencia a escala de ciudad.

De la misma forma, falta por estudiar las Redes Ciclistas Distritales basadas en el calmado de tráfico de ámbitos completos (zonas 30 y de calles residenciales) estructurados por ejes cívicos.

Debe indicarse que ya hay muchas vías ciclistas proyectadas o en ejecución:

- *Eje Castellana-Recoletos-Prado-Retiro-Delicias (10 km por sentido), constituyendo un eje estructurante básico norte-sur en la Almendra Central. En los Acuerdos de la Villa se establece: “Agilizar lo máximo posible la construcción y puesta en funcionamiento del carril bici Castellana”*
- *Eje A5 (4 km por sentido)*
- *Joaquín Costa (1,5 km por sentido)*
- *Cuesta de San Vicente Plaza España-Bailén (1,5 km por sentido)*

Por otro lado, durante el año 2020, con motivo de la pandemia se ha procedido a implantar 14,4 km de nuevos carriles-bici así como 2,6 km de tres actuaciones de obras. La voluntad es consolidarlos en el futuro, adaptando el diseño al funcionamiento observado. Esta medida responde a lo establecido en los Acuerdos de la Villa: “Establecer carriles bici provisionales seguros en diferentes vías y barrios de la ciudad, seleccionados entre los previstos en el Plan Director de Movilidad Ciclista y buscando la coherencia y continuidad del conjunto de la red, con la vocación de convertirlos en definitivos”.

Antes del 2030 se culminará la puesta en servicio de todos los itinerarios ciclistas previstos en el Plan Director de Movilidad Ciclista. El Plan propone crear unos 430 km de nuevos itinerarios ciclistas. Entre 2016 y 2020 se han realizado 36 km de carriles-bici y 146 de ciclo carriles, por lo que quedarían unos 250 km por ejecutar. (Pag. 171)

Vemos, además, en la ilustración siguiente, incluida en el PMS 360, el carril bici del eje de la Castellana como carril bici proyectado

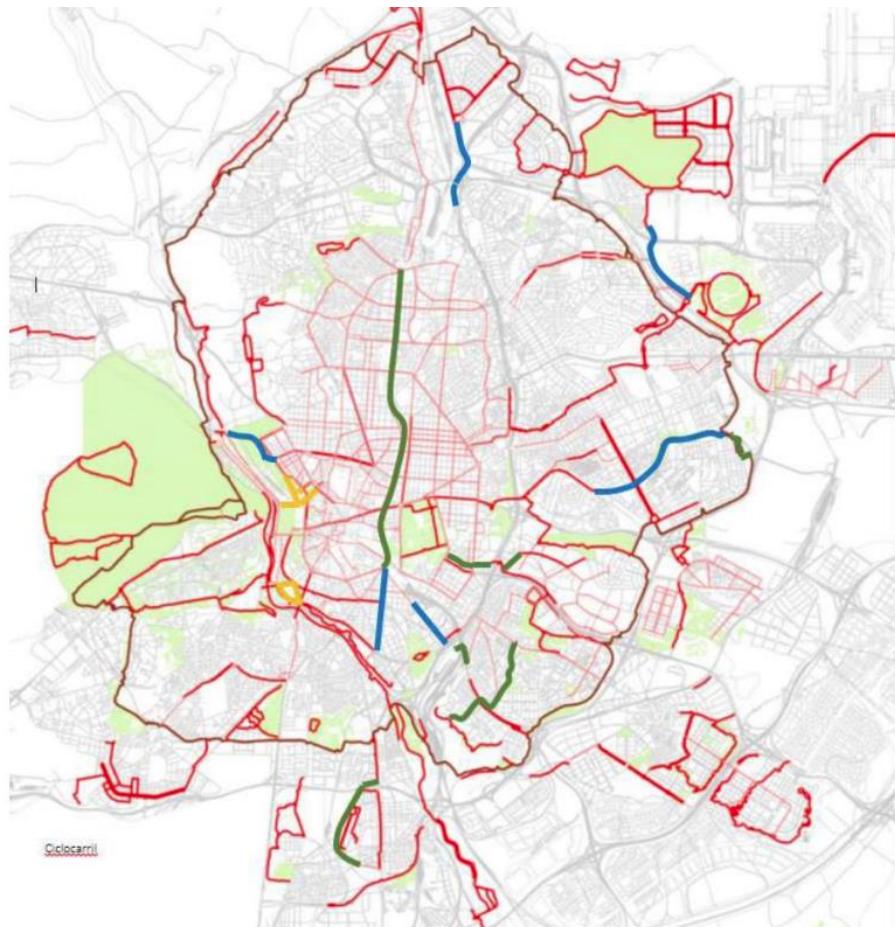


Ilustración 27. Red ciclista 2020. Fuente: Ayuntamiento de Madrid (en verde los carriles-bici proyectados y en azul los carriles-bici implantados con motivo del COVID)

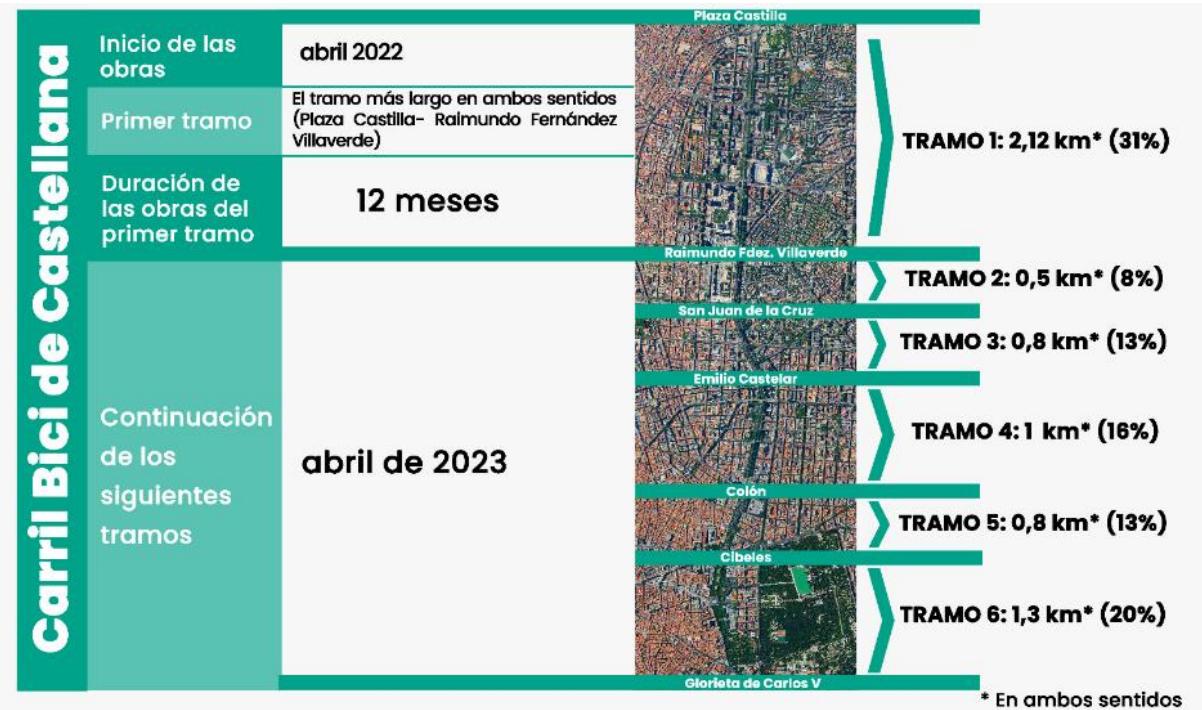
2022 - Nota de Prensa del 30 de marzo por la que se anuncia la construcción del primer tramo del eje ciclista de la Castellana (Prado-Recoletos-Castellana)

“El delegado de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante, acompañado por las concejalas de los distritos de Chamartín y Tetuán, Sonia Cea y Blanca Pinedo, ha dado el pistoletazo de salida a los trabajos de construcción del tramo más largo del carril bici del paseo de la Castellana, el que discurrirá entre la plaza de Castilla y Raimundo Fernández Villaverde”

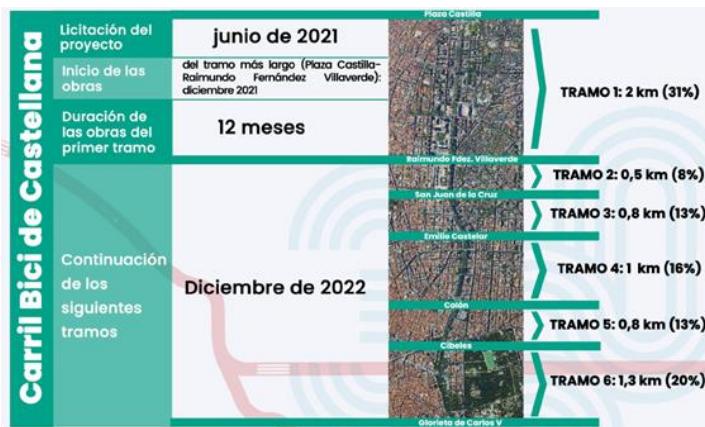
Se anuncia igualmente el calendario de ejecución de los 5 restantes tramos, siendo abril 2023 su comienzo, en vez de su finalización tal y como expresaba la proposición aprobada en Nov. 2019

“Cuando finalicen las obras iniciadas hoy, está previsto el comienzo de las siguientes fases de ejecución hasta completar los cinco tramos restantes que permitirán extender esta infraestructura, vertebradora de la movilidad ciclista en la ciudad, hasta la glorieta del Emperador Carlos V, en Atocha. En total, el carril bici de Castellana contará con 13 kilómetros unidireccionales, 6,5 kilómetros en cada una de las direcciones segregados, coherentes, conectados, continuos y seguros.

El comienzo de las siguientes fases se iniciará en abril de 2023 y extenderá la infraestructura hasta la glorieta del Emperador Carlos V en Atocha: 500 metros de carril bici entre Raimundo Fernández Villaverde y la plaza de San Juan de la Cruz; 800 metros entre San Juan de la Cruz y la glorieta de Emilio Castelar; 1 kilómetro desde Emilio Castelar hasta la plaza de Colón; 800 metros entre Colón y la plaza de Cibeles y 1,3 kilómetros entre Cibeles y la glorieta del Emperador Carlos V en Atocha”



Obsérvese que el Acuerdo Transaccional aprobado en el pleno del 27 de noviembre de 2019, dice que la ejecución del eje Prado-Recoletos-Castellana se llevará a cabo en el mandato 2019-2023. La fecha del presente anuncio retrasa en 1 año, la ejecución prevista ya que habla de abril de 2023 la continuación de los siguientes tramos



Primera versión del calendario de ejecución que difundió el Ayuntamiento de Madrid

2022 – Nota de Prensa del 17 de agosto donde se reafirman en el carril bici de la Castellana y recuerdan el compromiso que contrajeron en los Acuerdos de la Villa.

En esta nota de prensa, se indica que los trabajos incluyen Pl. Castilla (en la reforma definitiva no se actuó) y en ningún momento hablan de que el carril bici sentido norte, se corta 400m. antes de llegar a la Pl. Castilla, como así ocurre.

“Además, el Área de Medio Ambiente y Movilidad continuará trabajando en los tramos de Plaza de Lima, Plaza Castilla- Plaza de Cuzco, impares y Plaza de Lima- Nuevos Ministerios, impares. La remodelación viaria en el entorno de Plaza de Castilla y la zona de los túneles de Azca culminarán en septiembre y octubre, respectivamente.

El carril bici de Castellana es un compromiso adquirido por todos los grupos del Ayuntamiento de Madrid en los Acuerdos de la Villa, rubricados en julio de 2020. A su vez, está recogido en la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360 como una medida clave para promover la movilidad ciclista, peatonal y el fomento del transporte público”

2023.- Presupuestos 2024 Ayuntamiento de Madrid

En marzo-abril de 2023 se da por concluida la reforma del tramo Pl. Castilla-Raimundo Fdez. Villaverde, sin que se incluyera Pl. Castilla o la continuación del carril bici sentido norte hasta esta misma plaza.

En el documento de presupuestos para 2024, las partidas presupuestarias para infraestructura ciclista se limitan a 4 actuaciones: Carril bici en Gran Vía de San Francisco, renovación en el pavimento de carriles bici en Puente de Vallecas, carriles bici para la conexión ciclista de Villa de Vallecas con el Anillo Verde y obras de adaptación del carril bici de Gran Vía de Villaverde. No hay mención de continuar con el carril bici del eje del eje de la Castellana. Tan solo hay un proyecto de inversión de 550.000 referido al ámbito Paseo del Prado-Retiro que se refiere a “Obras de Remodelación”, sin especificar más.

2024.- Comisión de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad del 20 de mayo.

El Delegado del Área de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante, declara su satisfacción por el aforo del tramo construido pero no contesta a la pregunta de *¿Cómo valora el importante retraso en la planificación y construcción del carril bici de la Castellana hacia el sur de Nuevos Ministerios?* (Punto Núm. 10 del Orden del Día. Minuto 11.00 a 17:29)

«Estamos satisfechos porque cada vez va teniendo una mayor demanda y se va incrementando el porcentaje y el número de ciclistas que lo utilizan todos los días. En el mes de enero, que es el último dato disponible, lo utilizaron 1.812 usuarios al día», ha indicado el delegado, tras reconocer que «todavía está algo lejos de la previsión», aunque ha insistido en que «se ha incrementado desde junio del 2023 a enero del 2024 un 27 por ciento el uso».

2024.- Bicifestación convocada por Pedalibre el 2 de junio por el abandono en la construcción del carril bici de la Castellana y a favor de una auténtica Red Ciclista en Madrid.

Esta movilización se convoca después de que, desde el Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad no respondieran a los correos remitidos, ni a las preguntas formuladas sobre la paralización en la continuidad del eje ciclista de la Castellana y la superación de los plazos previstos.

2024.- Declaraciones del Delegado de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad el 3 de junio

Tras la bicifestación del día anterior, Borja Carabante por fin responde y condiciona su continuidad a una mayor demanda

“El uso del nuevo carril bici de la Castellana, entre Plaza de Castilla y Nuevos Ministerios, no está teniendo la acogida esperada por parte del Ayuntamiento de Madrid, lo que compromete su prolongación hasta Atocha. Estamos viendo que está costando que tenga demanda y comience a crecer, pues cuenta con unos 1.800 usos diarios. Se tiene que consolidar esa infraestructura y a partir de ahí continuaremos creciendo”, ha explicado este lunes el delegado de Urbanismo, medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante”

BIBLIOGRAFÍA

DOCUMENTOS

Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid 2008

<https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Vivienda-urbanismo-y-obra/Publicaciones/Plan-Director-de-Movilidad-Ciclista-2008-/?vgnextfmt=default&vgnextoid=09bccea83e67a110VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnextchannel=cf6031d3b28fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD>

Revisión y Actualización (Prórroga) del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid 2008+ (2016)

https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCMovilidadTransportes/BICI/OficinaBici/Plan-Director-Movilidad-Ciclista/PDMC2008_Revision_y_actualizacion_1.pdf

Esquema funcional de Ordenación de la Movilidad y el Espacio Público del eje norte-sur (2016)

<https://cambiamo.net/wp-content/uploads/2019/07/EJENS.pdf>

Plan de Calidad de aire y Cambio Climático del Ayuntamiento de Madrid. Plan A (2017)

<https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/CalidadAire/Ficheros/PlanACalidadAire2019.pdf>

Acuerdo transaccional, aprobado por unanimidad en el pleno del ayuntamiento de Madrid del 27 de noviembre de 2019, con n.º de registro 2019/8001305 presentado por los Grupos Municipales Socialista de Madrid y Vox, sustitutivo de las iniciativas originales, interesando que en este mandato 2019-2023 el Ayuntamiento construya el Carril-Bici del Eje Prado-Recoletos-Castellana (2019)

https://sede.madrid.es/csvfiles/UnidadesDescentralizadas/UDCBOAM/Contenidos/Boletin/2020/Enero/Ficheros%20PDF/BOAM_8556_08012020145052347.pdf

Acuerdos de la Villa, Covid 19 de 7 de julio de 2020

https://transparencia.madrid.es/FWProjects/transparencia/Covid19/MedidasRegeneracion/Ficheros/20200707_AcuerdosDeLaVilla_v2.pdf

Proposición n.º 2020/8000828, de la Inmediata creación de carriles bici provisionales seguros en los ejes principales de la ciudad antes de fin de año, así como la conexión de las infraestructuras existentes con las nuevas que se plantean. Pleno del 27 de octubre de 2020

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/boam8780_2228.pdf?numeroPublicacion=8780&idSeccion=489b10f266bd5710VgnVCM2000001f4a900aRCRD&nombreFichero=boam8780_2228&cacheKey=58&guid=1f1a1213c59f5710VgnVCM1000001d4a900aRCRD&csv=true

Ordenanza 10/2021, de 13 de septiembre, por la que se modifica la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018

https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2021_43.pdf?idNormativa=70e07707d711c710VgnVCM1000001d4a900aRCRD&nombreFichero=ANM2021_43&cacheKey=435

Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360 (2022)

<https://sede.madrid.es/csvfiles/UnidadesDescentralizadas/UDCBOAM/Contenidos/Boletin/2022/Anexos%202022/3.1.%20Anexo%20Madrid%20360%20BOAM.pdf>

Nota de Prensa del 30 de marzo de 2022. Comienza la construcción del primer tramo del carril bici de Castellana.

<https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/comienza-la-construccion-del-primer-tramo-del-carril-bici-de-castellana/>

Nota de Prensa del 17 de agosto 2022: Carabante comprueba el avance de las obras del carril bici de Castellana. Este tramo se convertirá en el eje vertebrador de la movilidad ciclista en Madrid

<https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/carabante-comprueba-el-avance-de-las-obras-del-carril-bici-de-castellana/>

Resumen inversión en infraestructura ciclista para 2024

<https://pedalibre.org/2024/02/19/madrid-sigue-sin-invertir-lo-suficiente-en-bicicleta/>

Presupuesto 2024 Ayuntamiento de Madrid

<https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/Informacion-financiera-y-presupuestaria/Presupuestos/Presupuestos-generales/Presupuesto-General-2024/?vgnnextfmt=default&vgnnextoid=8c71da1b9efac810VgnVCM2000001f4a900aRCRD&vgnnextchannel=c73815bdb72f8210VgnVCM2000000c205a0aRCRD>

Comisión de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad del 20 de mayo de 2024

<https://www.youtube.com/watch?v=iGRkXJIPAmg>

<https://periodicomadrid.com/madrid/carril-bici-de-castellana-registra-mas-de-1-800-usuarios-al-dia-pero-mm-critica-que-esta-a-un-tercio-de-lo-comprometido/>

Declaraciones del Delegado de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad el 3 de junio de 2024

<https://www.20minutos.es/noticia/5377881/0/ampliacion-carril-bici-castellana-dependera-demanda-usuarios/>

ENTREVISTAS, DECLARACIONES O TUTS EN LOS QUE EL AYUNTAMIENTO DE MADRID RATIFICA LA CONSTRUCCIÓN DEL CARRIL BICI EN EL EJE DE LA CASTELLANA

Son muy numerosas las intervenciones del Delegado de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad a favor del carril bici de la Castellana. A modo de ejemplo, expresamos estas. En ninguna aparece condicionar la continuidad del carril bici.

El carril bici de la Castellana contará con 13 kilómetros de recorrido desde Atocha a la Plaza de Castilla. Telemadrid 27 de abril 2021

<https://www.telemadrid.es/noticias/madrid/Castellana-kilometros-Atocha-Plaza-Castilla-0-2335866408--20210427033315.html>

Entrevista a Borja Carabante del 13 de abril 2022 por autopista.es. El futuro para las bicicletas en Madrid. Minuto 3:12

<https://www.youtube.com/watch?v=JZuyn6jg7BM>

Entrevista a Borja Carabante. Telemadrid 10 de agosto 2023: "Con la desescalada muchos empezamos a coger la bici y nos enganchamos"

<https://www.telemadrid.es/programas/noticias-14-horas/Carabante-desescalada-empezamos-coger-enganchamos-9-2347055286-20210603030617.html>

Tuit 30.03.22. Comenzamos la obra del tramo + largo del #CarrilBiciCastellana. En 12 meses ejecutaremos 4,25 km de carril segregado desde Plaza Castilla a Raimundo Fdez. Villaverde. Cuando finalice este tramo, empezaremos con los siguientes para llegar hasta Atocha

<https://x.com/bcarabante/status/1509175593954328578?t=fOZzziuU3At2mZWljciEDQ&s=08>

Tuit 27.04.21 Seremos el gobierno que ejecute el #CarrilbiciCastellana: 13 km de largo, segregado, continuo, seguro y de 2m de ancho. Multiplicará por 4 los viajes en bici en todo el eje. Será la columna vertebral ciclista de #Madrid. Cumplimos los #AcuerdosDeLaVilla

<https://x.com/bcarabante/status/1387039308947746823?t=vqAi0Kwp5YcRf1hpMvu1qg&s=08>

CORREOS ENVIADOS AL ÁREA DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD, CON COPIA A LA DG DE PLANIFICACIÓN Y DG. DE OBRAS, PREGUNTANDO, ENTRE OTRAS POR LA PARALIZACIÓN DEL CARRIL BICI DEL EJE DE LA CASTELLANA Y LAS DEFICIENCIAS DEL TRAMO CONSTRUIDO. No se recibe contestación

Correo de 1 de diciembre 2023, enviado al Área de Gobierno de Medio ambiente y Movilidad y a la Dirección Gral. De Planificación e Infraestructuras de Movilidad interesándonos por la escasa inversión en infraestructura ciclista y preguntando, entre otros, por el carril bici del eje de la Castellana

----- Forwarded message -----

De: [REDACTED]

Date: vie, 1 de dic de 2023, 13:06

Subject: Aumentar la apuesta por la bici en Madrid, en la fase de enmiendas a los presupuestos 2024

To: AGMAyM - DG Planificación e Infraestructuras de Movilidad [REDACTED], AG Medio Ambiente y Movilidad [REDACTED]

[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], Info Pedalibre <info@pedalibre.org>

Buenos días

En relación con el avance de presupuestos 2024, presentados para la ciudad de Madrid, comprobamos con preocupación, la escasa inversión en infraestructuras ciclistas. Tan solo hemos podido ver la futura construcción de un carril bici segregado en la **Avenida Gran Vía de San Francisco y Glorieta Puerta de Toledo**.

Esta propuesta es muy interesante porque forma parte del primer cinturón de Madrid que rodea la Zona de Bajas Emisiones distrito Centro, pero, coincidirán Vds. que esta infraestructura se queda muy corta para acercarnos al objetivo de crear un **anillo ciclista perimetral de la ZBE**. En anteriores reuniones, hemos hablado de la importancia de dotar a toda la Ronda Histórica de un carril bici, no solo como medida muy potente para la promoción de la bicicleta en su conjunto, y reducción de la contaminación, sino como desarrollo de la movilidad saludable en el entorno e interior de una zona muy sensible como es la ZBE.

Con esta infraestructura planteada, tan solo conseguimos prolongar el carril bici de la calle Toledo, 400m. pero no conectamos con el carril bici más próximo por el oeste como el de la Pl. España – Cta. San Vicente ni por el este y norte como el de Atocha, Cta. Moyano o el futuro carril bici de la Castellana.

Tampoco hemos visto en el presupuesto presentado, ninguna cantidad asignada para continuar la construcción del **carril bici de la Castellana**. Y eso que fue un compromiso adoptado formalmente y exprofeso por el Ayuntamiento de Madrid desde Nov. 2029 y en los Acuerdos de La Villa.

Como hemos insistido muchas veces, no alcanzamos a comprender cómo ante reformas o proyectos de reurbanización, algunas veces se contemplan carriles bici (Gral. Perón, Pedro Bosch, etc.) y otras, no (Alcalá, Monforte de Lemos, puente Raimundo Fdez. Villaverde, etc.) cuando todas estas calles forman parte de la **Red Básica Ciclista**.

En el documento aparece una nueva reforma: la calle **Santa María de la Cabeza**. En la última reunión que mantuvimos, justo antes del verano, ya nos anunciateis que esta calle iba a ser reformada e iba a contener carril bici. Celebramos esta decisión, pero vemos con preocupación que, en el texto del presupuesto, se habla de la zona de Carabanchel. ¿Quiere decir esto que el futuro carril bici de Sta. María de la Cabeza no va a conectar la Pl. Elíptica (carril bici de Oporto) con el Pasillo Verde y Atocha? De ser así, sería, de nuevo, una oportunidad perdida y otro carril bici aislado.

En el documento de presupuestos, sí aparece la **remodelación de pavimentos** y adaptación de carriles bici. Aplaudimos esta medida pero, en el conjunto de actuaciones por la bicicleta, no computa ya que no incrementamos los kilómetros de Red Ciclista.

Les solicitamos que ahora, en la **fase de enmiendas**, complementen la apuesta por la bicicleta y hagan realidad ese criterio que muchas veces nos han transmitido y que no podemos estar más de acuerdo: **la conexión de vías ciclistas**.

Por ejemplo:

Construir la llamada **“C” Ciclista**, es decir, incluir toda la **Ronda Histórica**: Bailén, GV San Francisco, Ronda de Toledo, Ronda de Valencia y Ronda de Atocha. Y sin olvidar la calle Princesa, gran fiasco al no contener carril bici, pese a que en la memoria del proyecto ganador de reforma del entorno de la Pl. España, sí lo contenía y que en una reunión con la Dir. Gral. de Planificación, antes de la ejecución, entendía la necesidad de que lo tuviera.

Completar el **carril bici de la Castellana** hasta Atocha por el sur y hasta Chamartín y La Paz por el norte, tal y como indicaba la proposición aprobada. Actuar en la Pl. Castilla como punto de distribución de itinerarios ciclistas.

Continuar la ejecución de la **segunda Ronda Ciclista** que nace en el sur con el remodelado Puente de Pedro Bosch y continua por toda la calle **Dr. Esquerdo y Fco. Silvela** hasta unirse con **Joaquín Costa**. De aquí, conectar con el carril bici de Santa. Engracia por **Vitruvio y Ríos Rosas** y continuar por **Raimundo Fdez. Villaverde y Reina Victoria**, hasta la universidad Complutense . Enlazar con el carril bici de la Castellana prolongando el carril bici de Joaquín Costa por **República Argentina** hasta Nuevos Ministerios.

Ejecutar una serie de los llamados ejes estructurantes de la ciudad como **Bravo Murillo**, que conecta Santa Engracia, la Castellana por Pl. Castilla y, a falta de implementar un pequeño carril bici por la calle Ávila, también Gral. Perón; **Méndez Álvaro** para conectar por el este, con Atocha y en el oeste con el de la Avda. de Entrevías; prolongar el carril bici de **Vinateros** hasta El Retiro; conectar el futuro carril bici de la **Av. Ilustración** con la estación de Chamartín y por el oeste, con el Anillo Verde, prologar el carril bici de Gral. Perón por **Concha Espina y Ramón y Cajal** y conectar con **Arturo Soria**, calle en la que se reivindica un carril bici desde hace más de 15 años y que forma parte de lo que podríamos llamar 3^a Ronda Ciclista conformada por Arturo Soria, García Noblejas, Fuente Carrantona y Pablo Neruda y que el Ayuntamiento dispone de trabajos previos para la reforma de este eje: el llamado Arco Este; etc.

Incluir en las frecuentes **operaciones asfalto**, una redistribución de los espacios, creando vías ciclistas seguras y protegidas, a partir del desplazamiento hacia el centro de la calzada de las bandas de aparcamiento o bien, a través de elementos claramente diferenciadores de espacios (jardineras, pivotes, etc.)

Considerar la infraestructura ciclista en todo proyecto urbanístico, cumpliendo uno de los criterios del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid.

Actuar en la planificación convencional haciendo realidad la **prioridad de la movilidad activa sostenible frente al resto** (en la última reunión hablamos de ello: señales donde la bici está ausente o prohibida, problemas con la policía y agentes de la movilidad en la aplicación de la OMS, etc.)

Confiamos que en que en esta fase que entramos de enmiendas, complementen esta exigua apuesta por la bicicleta y hagan de 2024 un año clave para la promoción ciclista en Madrid.

Y ya sabéis que, desde Pedalibre, estamos a vuestra entera disposición.

Saludos y felices fiestas,

[REDACTED]

Correo de 13 de febrero 2024, enviado al Área de Gobierno de Medio ambiente y Movilidad, a la Dirección Gral. De Planificación e Infraestructuras de Movilidad y a la Dirección General de Obras y Equipamientos como continuación a la reunión mantenida por el informe de Cycling With Clean Air de ConBici y preguntando por próximas actuaciones ciclistas contenidas en proyectos urbanísticos y por el carril bici de la Castellana

----- Forwarded message -----

De: [REDACTED]

Date: mar, 13 de feb de 2024, 09:33

Subject: Preguntas sobre la planificación de nuevas infraestructuras ciclistas. Cuestiones surgidas en la pasada reunión del viernes 9 de febrero

To: AGMAyM - DG Planificación e Infraestructuras de Movilidad [REDACTED], [REDACTED]

Cc: AG Medio Ambiente y Movilidad [REDACTED], AG Obras y Equipamientos

<[REDACTED]>

Info Pedalibre <info@pedalibre.org>

Buenos días

El pasado viernes, con motivo de la presentación del informe *Cycling With Clean Air* de ConBici sobre Madrid, tuvimos una reunión online en la que participaron varios responsables de la Dirección General de Planificación e Infraestructuras de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid. En mitad de la reunión, Susana Magro, subdirectora general, informó de los numerosos proyectos de carril bici que están incluidos en remodelaciones y operaciones urbanísticas, sin apenas concretar ninguna actuación. Tan solo nombró Dr. Esquierdo y Sta. María de la Cabeza.

Mediante este correo, deseamos una mayor información al respecto y que la Dir. Gral. que dirige Mº Dolores Ortiz nos responda a una serie de cuestiones:

1. No estamos seguros de si el carril bici de **Dr. Esquierdo**, al que se refería la Sra. Magro, corresponde a la operación de Pedro Bosch, que incluye un carril bici hasta la Pl. Conde de Casal y que fue anunciada en febrero de 2022, o es una actuación nueva, pendiente de anunciar, de construir un carril bici más allá de la Pl. de Conde de Casal.

¿Nos podríais informar?

2. Sobre el carril bici del **Paseo de Santa María de la Cabeza**, sabemos que los presupuestos de este año incluyen un proyecto de inversión de 1.150.000 euros para la reforma de la vía lateral de esta calle, pero circunscrito al distrito de Carabanchel.

3. En una reunión que mantuvimos en julio del año pasado con el Delegado de Gobierno del Área de MA y Movilidad, Borja Carabante y con la Directora Gral. de Planificación, Lola Ortiz, nos informaron de un próximo carril bici en esta calle, sin especificar nada más y, en un correo que os enviamos el 1 de diciembre, reiterado el 19 de enero, os preguntamos por el **recorrido completo de esta futura vía ciclista**. No hemos recibido ninguna contestación.

¿Nos podríais informar si el carril bici previsto en el Pº de Santa María de la Cabeza, se prologa al distrito de Arganzuela hacia Atocha?

4. Si es así ¿Podríais enviarnos un plano donde se vea las conexiones a las vías ciclistas existentes en ese eje: Oporto, Madrid Río, Yeserías, Pasillo Verde, Atocha, Cuesta de Moyano y futuro Pº del Prado

5. También queríamos que nos contestarais sobre el **carril bici de la Castellana** ya que no hemos visto referencia en los presupuestos del 2024

¿Se preven nuevas actuaciones este año? ¿Se va a prolongar más allá de los límites actuales: Raimundo F. Villaverde - Pl. Castilla? ¿Se va a resolver las discontinuidades que actualmente existen en el tramo ejecutado: Santiago Bernabéu y 400m. antes de llegar a Pl. Castilla (cruce con C/ Carlos Maurrás)?

6. En la reunión del viernes, se nos informó que es “norma” **incluir carriles bici en las reformas de las calles**. Aplaudimos esta decisión, el Plan Director de Movilidad Ciclista está plagado de referencias a la oportunidad de incluir en la fase de desarrollo de los proyectos infraestructura ciclista. Pero la realidad es otra. Tan solo unos pocos proyectos han incluido carriles bici: Pedro Bosch, Gral. Perón o Av. Ilustración. En cambio, son muchos más los que han excluido el carril bici, pese a ser calles que forman parte de la Red Básica Ciclista: Princesa, López de Hoyos, Av. Barcelona, Ortega y Gasset, Bravo Murillo, Alcalá, Monforte de Lemos,... Es más, vemos con preocupación la **exclusión/prohibición de la bicicleta** en cada vez más reformas viales como en la calle Alcalá, entre Sol y Sevilla, Mostenses y aledaños, etc., e incluso en puentes que salvan desniveles como el de Raimundo F. Villaverde y que son cruciales para la movilidad activa, se remodelan prohibiendo el paso, tanto de peatones como de bicis, y se convierten en vías rápidas y exclusivas para coches.

Para este año, además de las 4 partidas que hay para crear o reformar carriles bici, hay una cantidad nada despreciable en los presupuestos para **calzadas y pavimentos, vías públicas, entornos y caminos escolares, puentes, túneles, soterramientos y cubriciones; para el Paseo del Prado, López de Hoyos, Marcelo Usera, Paseo de la Dirección, etc.**

En estas partidas presupuestarias ¿Hay incluidos carriles bici? ¿Nos podríais indicar cuáles?

En 2025 se cumple la prórroga que se dio el mismo ayuntamiento de Madrid para cumplir con su compromiso de implantar la Red Básica Ciclista que describe el PDMCM. Queda mucho por hacer. Aun reconociendo el gran avance que ha supuesto el desarrollo de Bicimad, es la adaptación de la ciudad a la bicicleta lo que marca la gran diferencia y lo que consigue elevar la bici a puestos de relevancia en la movilidad de una ciudad. Este es el interés de nuestra asociación y nos gustaría que fuera el vuestro.

Saludos y quedamos a la espera de contestación o bien, organizamos una reunión con este objetivo.

Atentamente,

[REDACTED]

WEB y TWITER (Enviados al Ayuntamiento sin recibir respuesta)

Sobre el carril bici propuesto por el Ayuntamiento de Madrid en el eje de la Castellana

Tramo: Raimundo Fernández Villaverde – Pl. Castilla. Valoración y propuestas de mejora

<https://pedalibre.org/2021/04/29/sobre-el-carril-bici-propuesto-por-el-ayuntamiento-de-madrid-en-el-eje-de-la-castellana/>

Madrid sigue sin invertir lo suficiente en bicicleta. Con los presupuestos de 2024, el Ayuntamiento de Madrid incumplirá la prórroga que se dio para crear una red ciclista en 2025

<https://pedalibre.org/2024/02/19/madrid-sigue-sin-invertir-lo-suficiente-en-bicicleta/>

TW. ¿Qué ha pasado con el resto de las fases del #carrilbicicastellana?

¿El @MADRID tiene previsto hacer algo que compense el retraso y resuelva las discontinuidades, o no?

@AlmeidaPP_

@bcarabante

@palomagromero

@LolaOrtizSanch2

@CB_Castellana

<https://x.com/pedalibre/status/1752657645691875449?t=f2tz9vmdwyAuwlhWmV9lw&s=19>

TW. Compromisos contraídos por el @MADRID y que @AlmeidaPP_ y @bcarabante incumplen sistemáticamente

Desde aquí, les preguntamos:

☞ Más de un año después del plazo de ejecución, ¿La construcción del #CarrilBiciCastellana cuenta con nuevos plazos o se ha ABANDONADO definitivamente?

<https://x.com/pedalibre/status/1797313091144724690>

TW. ↗El plazo para la construcción de una #RedCiclista BÁSICA en #Madrid acaba en 2025. ¿Después de saber que para 2024 tan solo hay presupuestados 400m de #carrilbici, para cuándo el resto?

<https://x.com/pedalibre/status/1797313104386076810>

TW. Este mes de abril se cumple 1 año del plazo que se dio el

@MADRID

para terminar TODO el @CB_Castellana A fecha de hoy, tan solo hay un tramo que NO CONTINÚA y SE CORTA en diferentes puntos🚫🚫

¿Por qué este desinterés?

@AlmeidaPP_

@InmaSanzO

@palomagromero

@LolaOrtizSanch2

<https://x.com/pedalibre/status/1778752868985507998?t=uPS-tVfErplU1kgTVG2PlQ&s=19>

TW. La no creación de desvíos alternativos seguros afecta hasta en el reciente tramo inaugurado del #carrilbici Castellana🚫 ¡¡YA ESTÁ BIEN!! ¿POR QUE NO CUMPLÍS CON VUESTRA PROPIA ORDENANZA? @MADRID @bcarabante

https://x.com/pedalibre/status/1673014351618293765?t=Z_w1YrADUMJlj5U7GRwzdg&s=19

TW. Además, también está cortado el #carrilbici de bajada, desde Pl. Castilla a la altura del S.Bernabéu⚽ Y, evidentemente, SIN DESVÍO ALTERNATIVO, tal y como establece la OMS en su Art. 38.4

<https://x.com/pedalibre/status/1778132556828786744?t=Dqp1qhGb8ZEo72u5o2Qdxw&s=19>

Madrid 6 de junio de 2024



PEDALIBRE