

ALEGACIÓN AL PROYECTO MODIFICADO Nº 1 DE URBANIZACIÓN PARA LA MEJORA DEL ENTORNO URBANO DEL ESTADIO SANTIAGO BERNABÉU

Inclusión de un carril bici en la calle Concha Espina y la plaza de los Sagrados Corazones. Una vía ciclista segregada y protegida del tráfico, que contemple los 2 sentidos, conecte con el carril bici de Gral. Perón a través de la Pl. de Lima y anticipe una posterior prolongación hacia el este.

Introducción

Son numerosos los argumentos y documentos técnicos, además de una extensa experiencia nacional e internacional. que recoge la necesidad de crear una red ciclista coherente, segura y completa para promover de forma equitativa y generalizada el uso de la bicicleta. La bicicleta, junto con la movilidad a pie, conforma la movilidad activa. Un tipo de movilidad que “se ubica en la parte más alta de la pirámide invertida de la movilidad urbana por ser el modo más universal y de menor impacto medioambiental”

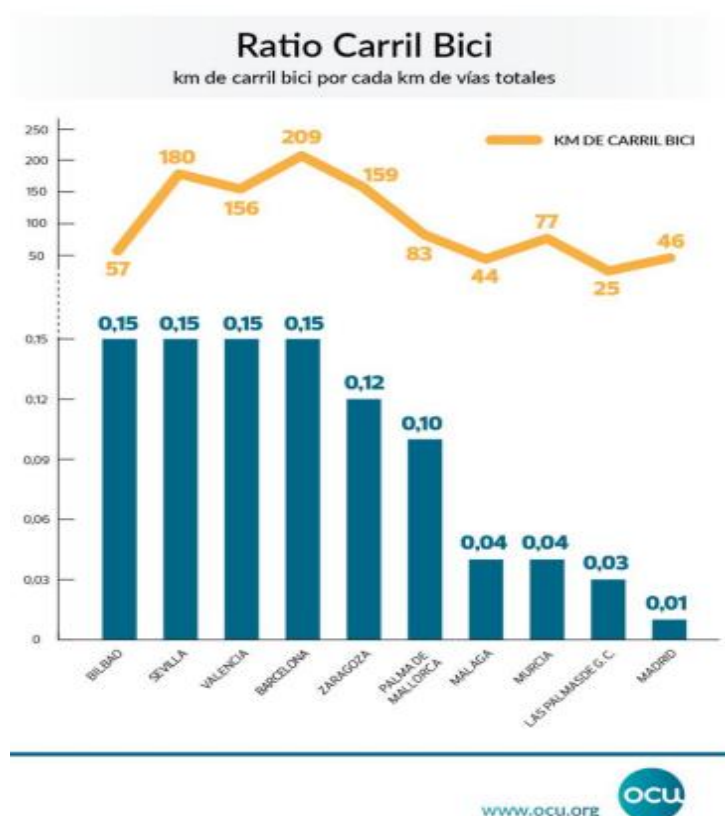


Pero la bicicleta también es una herramienta para avanzar en el cumplimiento del **Acuerdo de París, el Pacto Verde Europeo y la Estrategia Europea de descarbonización a 2050**, así como una oportunidad para desarrollar la **Estrategia Europea de Movilidad Sostenible**, dentro de la cual, la movilidad no motorizada, y en particular la bicicleta, adquiere un papel fundamental. Esto quedó reflejado, en abril de 2024, en la **Declaración Europea de la Bicicleta**, un documento solemne de intenciones del Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión Europea que identifica a la bicicleta como *“una de las formas de transporte y ocio más sostenibles, accesibles, inclusivas, asequibles y saludables, y reconoce su gran importancia para la sociedad y la economía europeas”*

*Esta declaración nace con la vocación de “servir de **guía estratégica** para las políticas e iniciativas actuales y futuras relacionadas con el uso de la bicicleta”*

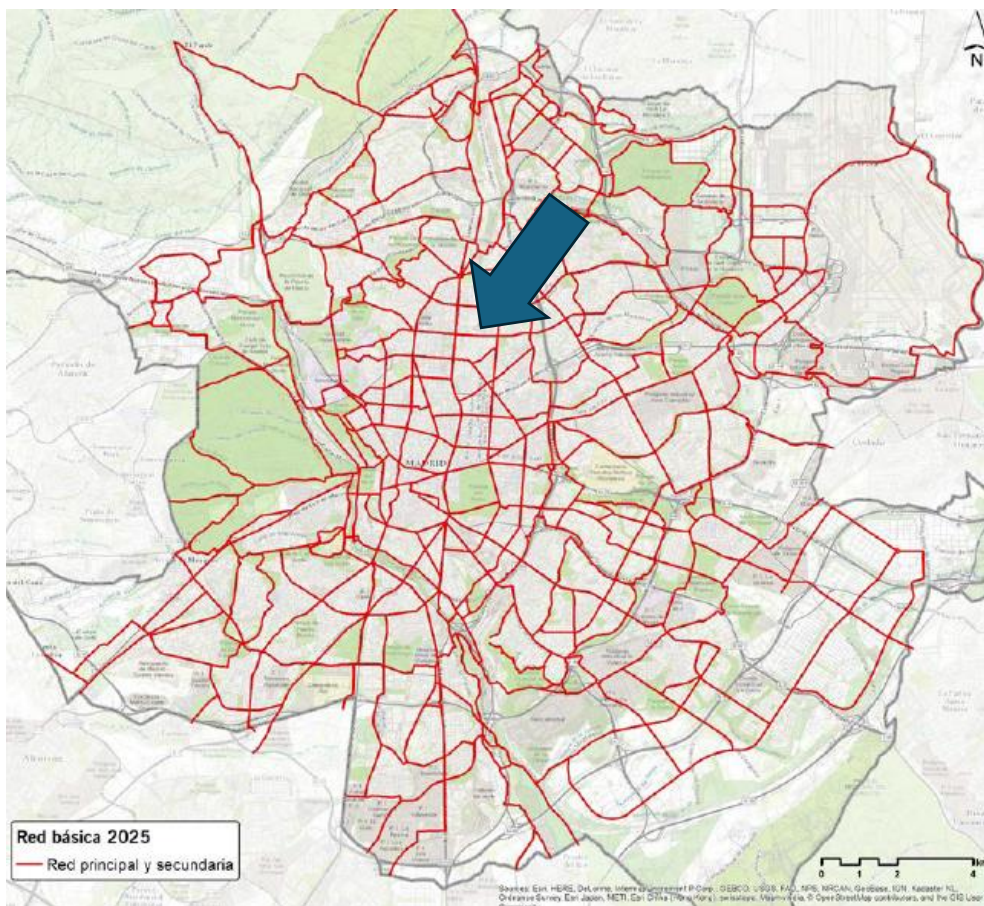
Aplicado al asunto que nos ocupa, el capítulo III se refiere, entre otros, a **“desarrollar significativamente las infraestructuras que permiten circular en bicicleta con seguridad en toda Europa y aumentar la coherencia entre dichas infraestructuras; aumentar los niveles de seguridad dando espacio suficiente a los ciclistas y demás usuarios vulnerables de la vía pública, en particular separando físicamente las vías para bicicletas del tráfico motorizado y trabajar para crear una red ciclista coherente en las ciudades y para mejorar la conectividad entre las zonas suburbanas y rurales y los centros urbanos, incluidas las vías rápidas para bicicletas”**

A pesar de la apuesta por Bicimad del Ayuntamiento de Madrid, lo cual es positivo, la falta de una política integral que incluya un desarrollo acompasado de todo lo que interviene en la movilidad ciclista, en particular una completa y segura red ciclista, genera una baja satisfacción de la población con las condiciones para usar la bicicleta y, por tanto, un bajo uso.



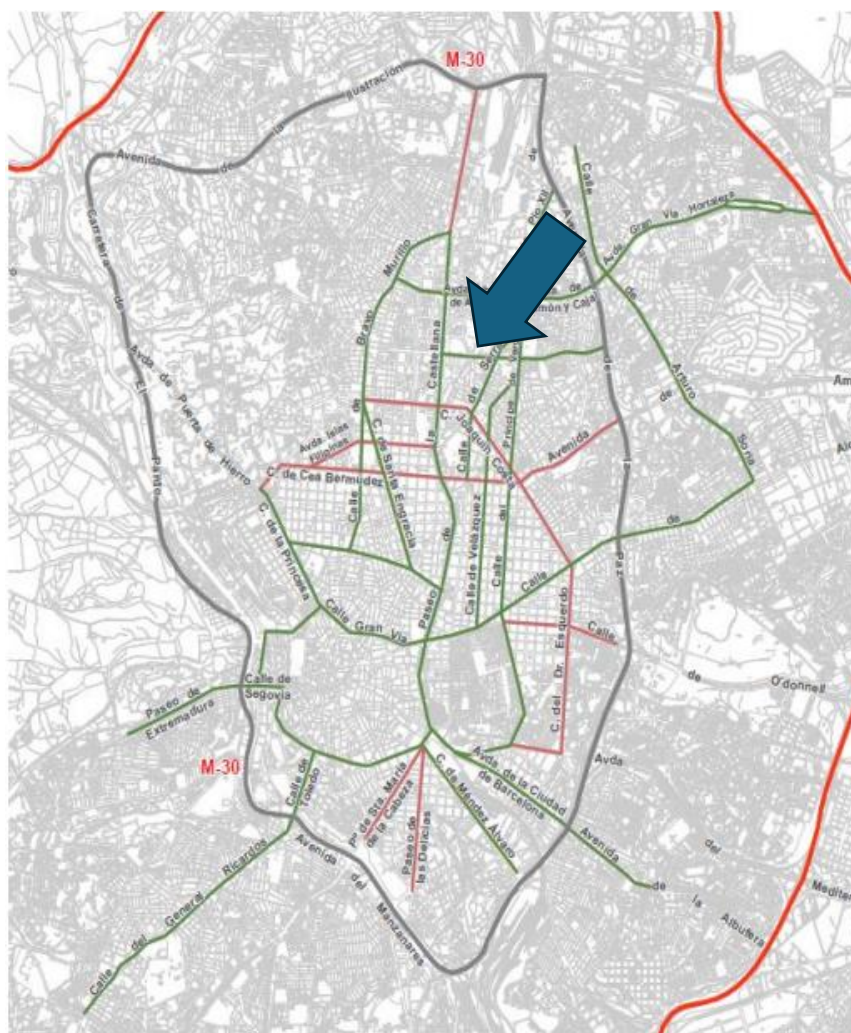
Justificación de la alegación presentada

1. El carril bici de Concha Espina, forma parte de uno de los ejes ciclista este-oeste que propuso el Ayuntamiento de Madrid a través de la Red Básica Ciclista, **incluida en el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid** (en adelante, PDMCM 2008+). Este eje comunica la Dehesa de la Villa, por el oeste, con Feria de Madrid y el Parque Juan Carlos I por el este. Estructura parte de los distritos de Tetuán, Chamartín, Ciudad Lineal y Hortaleza y hace malla con otros futuros ejes principales (carriles bici) como Bravo Murillo, Castellana (ejecutado solo un tramo), Príncipe de Vergara, Alfonso XIII, Arturo Soria o el existente Anillo Verde.



2. El PDMCM habla de los **“proyectos de oportunidad”**. Es decir, *“reformas integrales de calles, proyectos urbanísticos, etc. donde es posible incorporar la infraestructura ciclista necesaria en la fase de desarrollo de los proyectos, de modo que se puede realizar un itinerario o tramo de la red”*. El proyecto que nos ocupa es claramente un **PROYECTO DE OPORTUNIDAD** para crear carril bici. Así nos lo han reconocido desde el Área de Gobierno de Movilidad y MA y de la propia Dir. Gral. De Planificación e Infraestructuras de Movilidad, en diferentes reuniones presenciales.
3. El Plan de Calidad de Aire de la Ciudad de Madrid y Cambio Climático (**Plan A**), aprobado en Junta de Gobierno en septiembre de 2017, dirigido a *“reducir la contaminación atmosférica, contribuir a la prevención del cambio climático y definir estrategias de adaptación”*, propone un **rediseño de las vías principales** e incluye un mapa de calles, entre ellas Concha Espina, para futuras

actuaciones de carril bici. Asimismo, vuelve a recordar, tal y como aparece en el PDMCM 2008+, el **objetivo de alcanzar una cuota en la distribución modal del 5 %** de los desplazamientos en 2025 (El Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360, reconoce un **0,6%** en 2022). Difícilmente se puede aumentar este porcentaje si no vamos creando una completa red ciclista protegida, segura y eficaz.



4. En 2017 carril bici de Concha Espina, entre otros, **fue propuesto expresamente por el ayuntamiento de Madrid, con el nombre de IT4 4.2** (Concha Espina – Ramón y Cajal). Hasta esa fecha y superado el “plazo de vigencia” del “primer plan director”, no ha habido ninguna actuación que hiciera presagiar la construcción de este carril. Tan solo figuraba en el PDMCM y en la red ciclista descrita. **En mayo de 2019, en una reunión en el mismo ayuntamiento de Madrid, nos informan que están trabajando para construir este carril.**



ITINERARIO 1: Avda. de Burgos

Longitud 5.869m

ITINERARIO 2: Alfonso XIII - Avda. Brasilia

Longitud 3.638m

ITINERARIO 3: Monforte de Lemos

Longitud 5.574 m

ITINERARIO 4:

- Tramo 4.1 C/ Francos Rodríguez -C/Gral. Perón

Longitud 2.729m

- Tramo 4.2 C/ Concha Espina-Ramón y Cajal

Longitud 3.245 m

- Tramo 4.3 C/ José Silva - C/Silvano

Longitud 3.446m

ITINERARIO 5: Parque Retiro - Moratalaz

Longitud 5.424 m

ITINERARIO 6: C/ José Prat - Avda. Comunidades

Longitud 1.919m

ITINERARIO 7: Méndez Álvaro - C/Convenio

Longitud 2.756m

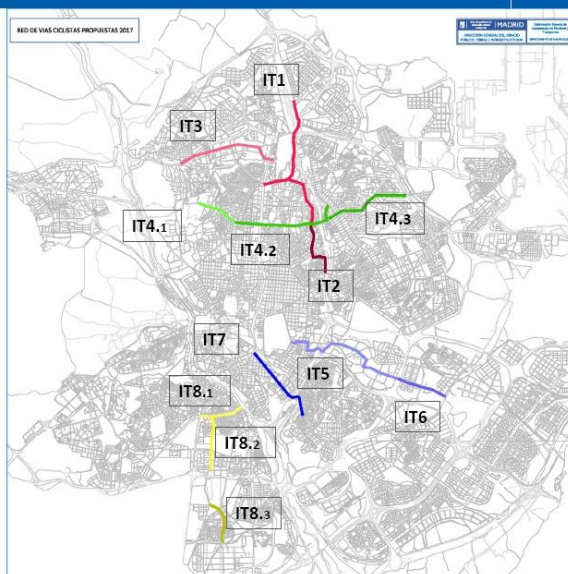
ITINERARIO 8: Marcelo Usera - Rafaela Ybarra

- Tramo 8.1 Marcelo Usera. Longitud 2.032m

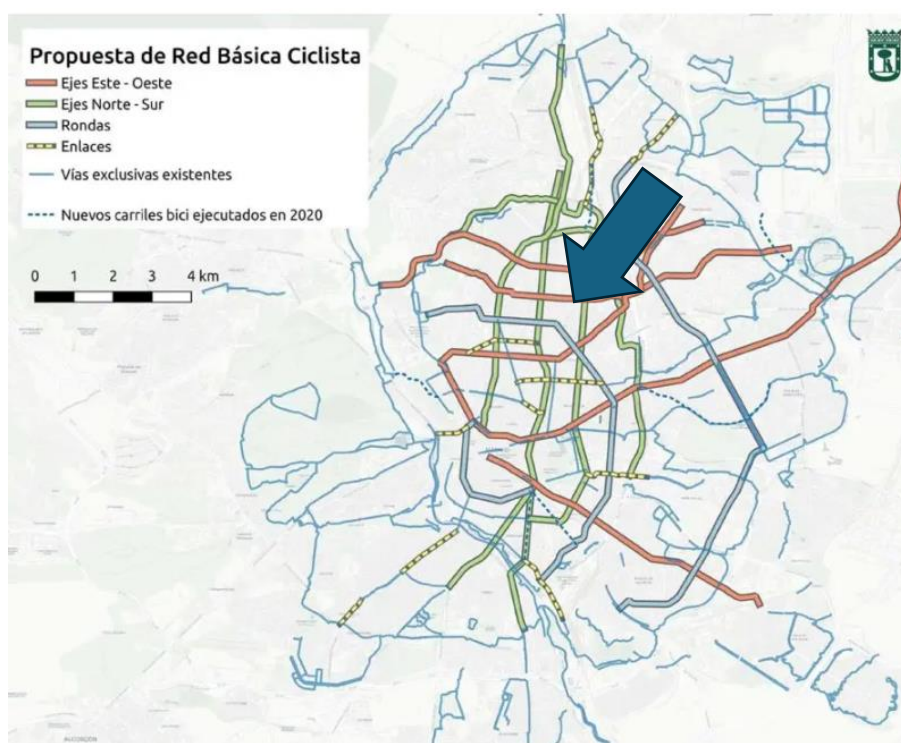
- Tramo 8.2 C/ Rafaela Ybarra. Longitud 3.515m

- Tramo 8.3 Ctra. Carabanchel-Villaverde

Longitud 1.772m



5. En los **Acuerdos de la Villa** de julio 2020, se acordó el impulso del PDMCM y la creación de carriles bici provisionales, con intención de convertirlos en definitivos, coherentes y continuos dentro del conjunto de la red ciclista. De este acuerdo, tan solo fructificaron 6 tramos (12 Km), inconexos e aislados la mayoría, que apenas tejieron red ciclista y, por tanto, no impulsó el uso de la bicicleta como debiera. **En octubre de este mismo año, el pleno del ayuntamiento aprobó una propuesta más ambiciosa de crear 167Km. de carriles bici**, entre los que se encontraba **Concha Espina**. El responsable de movilidad, Sr. Borja Carabante, alegó la inviabilidad de llevar a cabo en 2 meses este acuerdo. Ya han pasado 5 años, tiempo suficiente como para haberlos construido.



6. Son innumerables las propuestas vecinales que proponen un carril bici en Concha Espina, sin que hayan sido atendidas. La última de ellas fue en la última edición **presupuestos participativos** que, incomprensiblemente y junto al resto de propuestas de carriles bici, fue declarada *“inviabile”* por *“no estar incluido en los capítulos presupuestarios destinados a presupuestos participativos o cuya ejecución se extienda más allá de dos años”*. Curiosamente, propuestas muy parecidas de años anteriores, se declararon viables, *“viable(1)” “viable(2)” “viable(3)”*, etc. Además, este carril bici estaría incluido dentro de otras propuestas más generales de carriles bici en Chamartín, que en su día **fueron proyectos ganadores, con presupuesto y declarados viables**.
7. El **PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE MADRID 360**, aprobado por la Junta de Gobierno en julio de 2022 contiene en el punto 4.3.3 una clara intención de avanzar en el desarrollo de la red ciclista

■ *Aumentar la participación de la bicicleta en el reparto modal.* (Este mismo plan, reconoce el bajísimo porcentaje de los desplazamientos en bicicleta: 0,6%, frente al objetivo del 5% que establece el PDMCM y Plan A para 2025)

■ *Hacer más atractivo el uso de la bicicleta a segmentos de población que utilizan menos este modo de transporte como mujeres y personas mayores mediante una **red segura** y la promoción de bicicletas eléctricas*

■ *Conectar la malla de itinerarios ciclistas mediante la ejecución prioritaria de la Red Básica, y, el calmado de tráfico en la Red local.*

Es razonable, por tanto, ir incrementando la red ciclista, a través de los presupuestos municipales anuales, y aprovechar todas las oportunidades que ofrecen las remodelaciones de calles (Proyectos de Oportunidad).

8. En marzo de 2023, se inauguró el carril bici de Gral. Perón, una buena infraestructura que se queda a pocos metros de conectar con Bravo Murillo y enlaza con el carril bici de la Castellana por la Pl. de Lima. La calle **Concha Espina representa su continuidad natural**.

No parece que tenga mucho sentido que un tramo del mismo eje ciclista tenga carril bici y el otro no.

9. En la **memoria del Proyecto de remodelación del entorno urbano del Santiago Bernabéu**, se especifica que en el proyecto se tiene en cuenta la bicicleta y el incentivo de su uso.

*“Se han tenido en cuenta para la intervención en el diseño del entorno del estadio todas las formas de movilidad existentes, especialmente las más sostenibles como la de transporte público, **bicicleta**, transporte compartido, y sobre todo la accesibilidad peatonal”.*

La propuesta trata *“de propiciar el uso del espacio público como plataforma de relación y de disfrute colectivo, incentivando los desplazamientos a pie y el uso de medios de transporte públicos, compartidos y no contaminantes”.*

Y en su descripción se apunta: *“Se modifican las vías públicas, ampliando el ancho de sus aceras. A su vez será necesario reestudiar los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas y vehículos, con la finalidad de **armonizar** estos usos, incluidos el peatonal, el de circulación de vehículos y de **otros medios de transporte más blandos, como es el de la bicicleta**, el lúdico y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico”*

Leyendo la memoria, todo apunta a que, al igual que se proyecta el carril bici del Paseo de la Castellana, al oeste del estadio Santiago Bernabéu, y aparcabicicletas para facilitar el estacionamiento, se haría lo mismo en Concha Espina y Sagrados Corazones, pero no.

Es incomprensible que se excluya de esta actuación, toda vez que **estas vías están referenciadas en documentos municipales como receptoras de carril bici** y, al igual que la Castellana y Gral. Perón, forman parte de la Red Básica Ciclista.

Difícilmente se promueve el uso de la bicicleta si se excluye su propia infraestructura.

10. Carece de sentido cómo en ocasiones, ante la remodelación de diferentes calles, todas ellas correspondientes a la Red Básica Ciclista, unas veces se implementa carril bici: Pedro Bosch, Dr. Esquerdo, Avda. Ilustración, Gral. Perón, etc. y otras veces no, Monforte de Lemos, Alcalá (Pte. de Ventas), Pte. Raimundo Fdez. Villaverde, Princesa, Ciudad de Barcelona, etc. **No queríamos que Concha Espina, formara parte de este segundo grupo de calles.**
11. Son diversas las **reuniones y correos intercambiados con el Área de Gobierno de Movilidad y Medio Ambiente en los que citamos este carril bici**. En mayo de 2019 en una reunión en el propio ayuntamiento, expresamente nos anuncian que están trabajando sobre este eje. En enero de 2021, el área de gobierno nos instó a que propusiéramos los ejes ciclistas que creíamos necesarios para construir ese mismo año. Entre ellos, estaba Gral. Perón - Concha Espina - Ramón y Cajal – Ulises. En febrero de este mismo año, les enviamos la propuesta. Tan solo se ha hecho Gral. Perón. En sucesivos correos: febrero 2022, julio y diciembre de 2023, enero 2024,.. se recuerda este eje ciclista. **En reuniones presenciales como la de julio 2023, nos insisten en aprovechar las remodelaciones de calles para implantar carril bici y aseguran hacerlo, etc.**

¿De qué vale reunirse y mantener el contacto si luego se incumple lo que se dice?

12. Recientemente, hemos tenido la oportunidad de participar en los talleres para preparar el futuro Plan General. Con relación a la bicicleta, todos los participantes, incluido personal del ayuntamiento, coinciden en la **necesidad de mejorar sustancialmente las condiciones de uso, invirtiendo en carriles bici protegidos y avanzando hacia una red ciclista completa, segura y de calidad**. Además de la bicicleta, como modo de desplazamiento individual y alternativa activa de transporte, se vería claramente favorecido el desarrollo del transporte urbano de mercancías en bicicleta (ciclogística), con todo el beneficio que traería consigo en cuanto a rebaja de los niveles de contaminación, mayor seguridad vial y reducción del uso del espacio público.

Conclusiones

En los próximos meses se nos presenta la oportunidad de avanzar en la tan necesaria red ciclista a través de crear un carril bici en la calle Concha Espina y la Pl. Sagrados Corazones. Al igual que sucedió con Gral. Perón, **la amplia sección de esta calle facilita la implantación de un carril bici**, que no solo daría **continuidad al carril bici ejecutado** en Gral. Perón, sino también, **coherencia al conjunto**.

Las externalidades de la bicicleta son bien conocidas, pero hay una especialmente importante que es la disminución generalizada del automóvil y de sus efectos negativos, especialmente en una ciudad donde las distancias medias recorridas son cortas y perfectamente asumibles para hacer en bici, y más, con la aparición de la bicicleta con asistencia eléctrica.

Una ciudad saludable es una ciudad que destina espacios que aportan salud. Nuestros árboles, parques, espacios de esparcimiento, aceras o carriles bici, contribuyen a ello. ¡Aprovechémoslo y hagamos de Madrid una ciudad cada vez más saludable, cada vez más habitable!

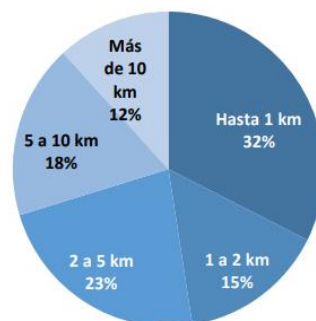


Ilustración 126. Distribución la longitud de los desplazamientos de los residentes de Madrid. Fuente: EDM2018

Madrid, 25 de agosto de 2025