

**MESA DE MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE**  
**DE CIUDAD LINEAL**

**Propuesta para el Pleno de la Junta Municipal de Ciudad Lineal de Abril de 2018**

Por la presente, atendiendo al origen y estado de las vías ciclistas de nuestro distrito, solicitamos:

**INSTAR, A LAS ÁREAS COMPETENTES DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID, LA  
IMPLEMENTACIÓN DE UNA RED BÁSICA CICLISTA EN EL DISTRITO DE CIUDAD LINEAL**

formada por la:

- Construcción definitiva de aquellas vías ciclistas ya previstas en el Plan Director Ciclista de Madrid, aún no ejecutadas.
- Construcción de nuevas vías ciclistas propuestas, por la presente, por la Mesa de Medio Ambiente y Movilidad del distrito de Ciudad Lineal (cuyo detalle está en el anexo documental aportado).
- Reforma de los tramos defectuosos de las vías ciclistas ejecutadas.

la cual podrá ser complementada con otro tipo de actuaciones ciclistas que aumenten su funcionalidad.

Tal y como se ha mencionado, toda la información documental relativa a esta propuesta se ofrece a continuación.

En Madrid, a 26 de Marzo de 2018

Firmado: el coordinador de la Mesa de Medio Ambiente y Movilidad de Ciudad Lineal,

Daniel Muelas Ferreiro

## ANEXO DOCUMENTAL

### PROPUESTA de la Mesa de Medio Ambiente y Movilidad del Distrito de Ciudad Lineal

#### **Asunto: Construcción de una red básica de carriles bici en el distrito de Ciudad Lineal**

Marzo 2018

#### Introducción

Desplazarse en bicicleta forma parte muy importante de un nuevo modelo de movilidad. Junto con la marcha a pie y el transporte público, la bicicleta conforma la tan nombrada y deseable movilidad sostenible.

El papel de la bicicleta en la ciudad está muy definido y son numerosos los documentos y experiencias en otras ciudades y países que lo demuestran. No es objeto de este documento relacionarlos pero sí recordar que la zona de captación de este vehículo se sitúa entre la correspondiente a la movilidad peatonal (1,5km aprox.) y la del transporte público (>de 5/7 km). Es, por tanto, un vehículo ideal para las medias distancias y desplazamientos de proximidad, mayoritarios en el ámbito urbano, y largas distancias. Estas últimas, cuando se combina, fundamentalmente, con el transporte público colectivo (intermodalidad)

Sabemos del escaso desarrollo de nuestra ciudad en materia ciclista y el gran retraso que sufrimos con respecto a otras ciudades importantes de nuestro entorno, ya no solo europeo, sino también nacional.

La bicicleta es un vehículo que viene a cubrir determinadas necesidades de desplazamiento de toda la población, independientemente de sus cualidades, condiciones físicas, edad o género. Es por tanto un medio que ha de desarrollarse con los mismos estándares de accesibilidad, que la exigida para la movilidad a pie y la del transporte público. Toda la población debería poder ir en bici con seguridad y con sensación de seguridad.

No vamos a pararnos en las ventajas individuales, sociales, de salud y ambientales que tiene la práctica ciclista. Creo que es de todos conocido y no es objeto de este documento extenderse en ello. Pero sí queremos remarcar la urgencia de llevar todas aquellas medidas necesarias para reducir los perniciosos niveles de contaminación de nuestra ciudad, frenar el cambio climático y recuperar la escala humana en el desarrollo de nuestra ciudad. Una de estas medidas, es sin duda, la promoción masiva de la bicicleta. El recientemente aprobado Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático y el Plan Director Ciclista nos abre un camino claro

Estamos obligados a variar el reparto modal que ahora tenemos y otorgar a la bicicleta el papel que le corresponde en el nuevo modelo sostenible de movilidad. Han pasado los tiempos de los prejuicios que durante muchos años ha tenido la ciudad de Madrid con respecto a la bici y toca recuperar las décadas perdidas en consonancia a la opinión más que mayoritaria de la población: según datos del último

*“9 de cada 10 creen que las administraciones deberían fomentar bastante o mucho el uso de la bicicleta”*  
(concretamente el 91,7%)

(Barómetro de la bicicleta. RCxB. Nov. 2017)

Para el completo desarrollo ciclista de una ciudad hemos de atender diferentes aspectos, algunos referidos a las particularidades de este vehículo y otros al tráfico en general. Vías ciclistas seguras, lugares de aparcamiento de bicicletas, pacificación del tráfico, descongestión, un nuevo orden de prioridades que considere a la bicicleta como vehículo preferente, permeabilidad ciclista y peatonal, intermodalidad, cambios

normativos, etc. Todos son importantes y necesarios. Somos conscientes de las limitadas competencias de esta Junta Municipal pero somos ambiciosos en pensar que este órgano administrativo podrá empujar para acelerar la presencia de la bicicleta en nuestras calles y en particular en nuestro distrito.

El presente documento viene a centrarse en uno de los aspectos esenciales que intervienen para la promoción de la movilidad ciclista. Las vías ciclistas. Así, no solo lo corroboran numerosas publicaciones técnicas sino la propia experiencia de los países con amplia presencia ciclista.

En mayo pasado se presentó la actualización del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid. Es el documento marco en el que han de basarse las futuras intervenciones a favor de la bici en la ciudad de Madrid. En él se traza un diagnóstico de la situación actual y se proponen una serie itinerarios ciclistas, coincidentes con lo reflejado en el Plan Director de 2008 y que conforman la Red Básica. A nuestro distrito le corresponde: (en negrilla)

#### **Arturo Soria**

**Institución Libre de la Enseñanza**, antiguo Hermanos García Noblejas (Ejecutado con deficiencias)

**Marqués de Corbera – Avda. Daroca – Largo Caballero...** (ejecutado con deficiencias Avda. Daroca)

#### **Avda Daroca desde Ventas hasta Pl. Agustín González**

**Puente Calero - Avda. Donostiarra – José de Hierro – Lopez de Aranda...** (Ejecutado con deficiencias Donostiarra-Parque Calero-José de Hierro)

**Alcalá** (Desde Ventas a Gral. Aranz)

#### **Avda. de Badajoz**

Ramón y Cajal - **José Silva – Moscatelar**

Alberto Alcocer – puente m-30 – **Arturo Soria – Duquesa de Castrejón** – Gran Vía de Hortaleza

**Cuesta del Sagrado Corazón – Añastro**

#### **Avda. de San Luis**

A los que desde esta mesa sumamos:

#### **Trece Rosas**

**Arriaga - Ezequiel Solana – Virgen del Sagrario – Pl. Virgen del Romero – Martinez Villergas – Torrelaguna – López de Hoyos – Glorieta Luis Rosales**

**Avda de Daroca desde el Metro de La Almudena hasta el Anillo Verde**

**Marqués de Corbera (desde el Metro de La Elipa) – Villaespesa – Ascao**

**Virgen del Val – Juan Pérez Zúñiga – Marqués de Portugalete**

**Final de Arturo Soria hasta la entrada del parque de la Cornisa**

Este Plan Director, entre muchas cosas, analiza la situación actual de la bici en nuestra ciudad y propone una serie de pautas para incrementar el número de ciclistas entre la población (potenciales ciclistas)

*“Para normalizar el uso de la bicicleta en el municipio de Madrid es preciso **desarrollar estrategias específicas para los diferentes grupos de usuarios que se consideran un indicador de una mayor “ciclabilidad” de la ciudad.** Entre estos grupos figuran las mujeres, los niños y los adolescentes, así como las personas mayores”*

*“Quienes se plantean usar la bici para desplazarse por Madrid encuentran dos frenos principales: la incomodidad (por la meteorología y el sudor) y la inseguridad vial. Para paliar estos problemas, los ciclistas potenciales creen que las bicicletas deberían circular por un espacio propio, diferenciado de los vehículos”*

*“Dado que la red básica de itinerarios ciclistas coincide en gran medida con los ejes estructurantes de la ciudad que suelen ser también las calles con mayor capacidad para el tráfico motorizado, es obvio que la mayor parte de la red se apoyará en vías ciclistas segregadas y de uso exclusivo para satisfacer las necesidades del grupo de usuarios 2 (Interesados pero preocupados)”*

Son conocidos los criterios que han de seguir las vías ciclistas para asegurar el éxito de las mismas. Enumeramos los más importantes:

Las vías ciclistas deben formar una **red en las vías y avenidas principales** y dicha red debe realizarse en un **tiempo razonable** y ser: **coherente, directa, segura, cómoda, atractiva, accesible y continua, homogénea y fácil de interpretar**

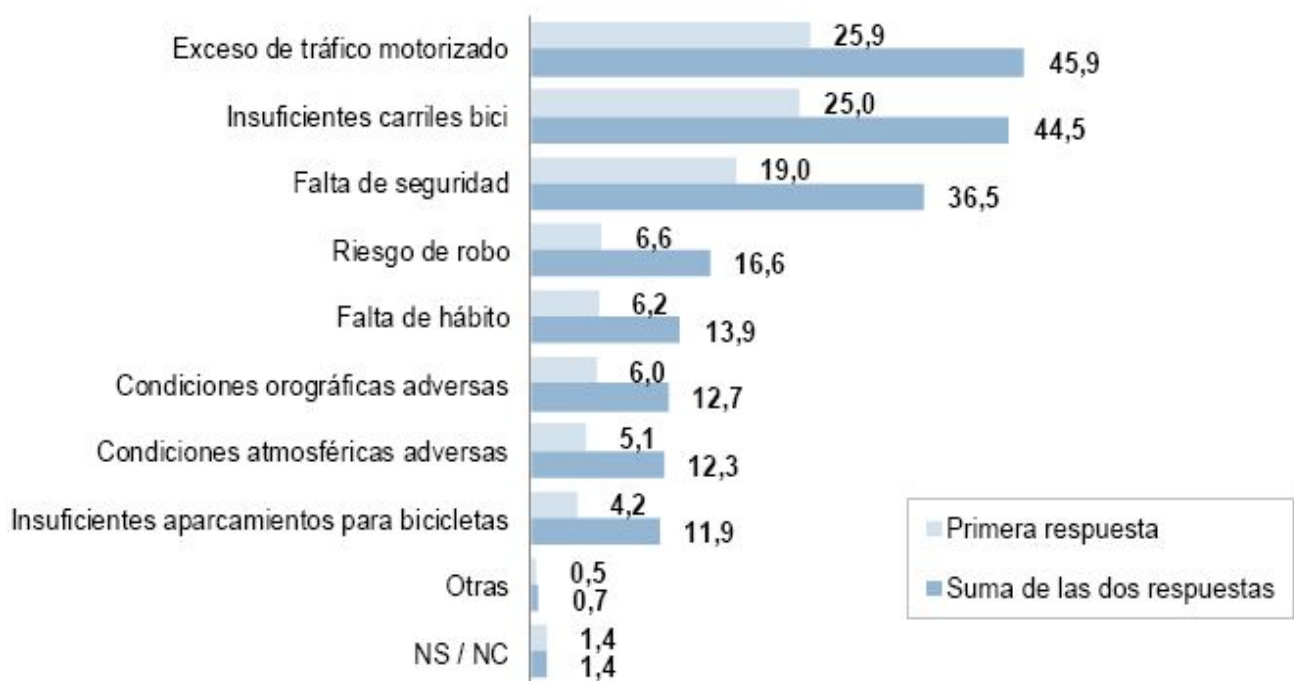
Como decíamos anteriormente, la movilidad en bicicleta participa de un nuevo modelo y es complementaria de los desplazamientos a pie y en TP. Los tres conforman un nuevo modelo de movilidad sostenible y los tres han de contar con la máxima accesibilidad.

Los carriles bici propuestos cuentan con esta filosofía. Han de ser **vías ciclistas seguras, cómodas y eficaces, que no comprometan el actual espacio peatonal ni verde, y que sean lo suficientemente atractivas como para que todo tipo de persona, independientemente de sus capacidades, se sienta atraído para usar la bicicleta**. Una vía de uso exclusivo asegura un menor grado de estrés lo que es un factor determinante para conseguir nuevos ciclistas y garantiza un ritmo de pedaleo tranquilo y ajustado a las características de cada individuo. También permite que la circulación ciclista se desarrolle según las características de este medio de transporte: ciclos de semáforos, duración, preferencias, cambios de sentido, giros, etc.

Además, esta tipología ciclista cuenta con el apoyo mayoritario de usuarios y su falta se considera uno de las principales inconvenientes para usar la bici en la ciudad.

Datos del último Barómetro de la bicicleta –junio 2017, publicado por la Red de Ciudades por la Bicicleta, de la que Madrid es miembro dice:

***El exceso de tráfico motorizado y la insuficiencia de carriles bici se consideran las dos principales dificultades para desplazarse en bicicleta por la ciudad***



**Los ciclistas prefieren los carriles bici a la calzada o las zonas 30.  
Son pocos los que prefieren circular por espacios compartidos con el vehículo motorizado**

	Total (n=1543)	Frecuencia de uso				
		Cada día o casi (n=222)	Min. 1 vez a la sem. (n=496)	Sólo fines de sem. (n=262)	Alguna vez al mes (n=392)	Menor frecuencia (n=171)
El carril bici	82,1	78,8	81,7	83,6	83,4	82,5
La calzada	9,5	10,4	9,9	8,0	8,7	11,7
Las calles de velocidad máxima 30 km/h	6,8	9,9	7,5	6,5	6,4	2,3
Ninguna	0,8	0,5	0,6	0,8	1,0	1,2
No lo sabe	0,8	0,5	0,4	1,1	0,5	2,3

## Detalle de la propuesta

Nuestra propuesta estaría compuesta por la:

1. Construcción definitiva de aquellas vías ciclistas ya previstas en el Plan Director Ciclista de Madrid
2. Construcción de nuevas vías ciclistas propuestas por la Mesa de Medio Ambiente y Movilidad del distrito de Ciudad Lineal
3. Reforma de los tramos defectuosos de las vías ciclistas ejecutadas

la cual podrá ser complementada con otro tipo de actuaciones ciclistas que aumenten su funcionalidad.

### 1. CONSTRUCCIÓN DEFINITIVA DE LAS VÍAS CICLISTAS YA PREVISTAS EN EL PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA DE MADRID

#### **Arturo Soria**

Es uno de los ejes que vertebra el distrito y comunica directamente con el de Chamartín, Hortaleza y San Blas.

La construcción de un carril bici a lo largo de toda esta calle, es una demanda histórica del distrito (12 años aprox.) recordada todos los años a través de sucesivos paseos reivindicativos organizados por la Plataforma Ciudadana Bicilineal. Cuenta con el apoyo de numerosas asociaciones vecinales, educativas, etc. del distrito. Las características de la calle de Arturo Soria, su topografía favorable con suaves pendientes (a diferencia de las calles de alrededor), su especial vegetación y árboles de gran porte, el escaso factor de rodeo (directo), su calidad estancial y el carácter vertebrador y de comunicación con otros distritos, hace de ella un eje idóneo para el uso de la bicicleta.

Otra característica esencial de esta calle, junto con su prolongación: Institución Libre de Enseñanza, es el elevado número de centros educativos que tiene lo que la convierte en un auténtico camino escolar.

Arturo Soria dispone de cierta asimetría en sus calzadas. Su actual banda de aparcamiento compromete la fluidez de los autobuses y puede dificultar la implantación de un carril bici. Parece, por tanto, necesario eliminarla, toda vez que el grado de ocupación no es de los más elevados y el porcentaje de viviendas y establecimientos situados en este eje, que cuentan con calles alternativas para el aparcamiento en superficie, cuando no con plazas de garaje, es elevado.

#### **Alcalá (entre Ventas y Gral. Aranz)**

Sabemos de la reforma de esta calle en el tramo de Ventas y la Pl. de Ciudad Lineal. No hace falta remarcar su importancia y la necesidad de adecuar la bicicleta en todo su recorrido. Comparte con Arturo Soria su carácter vertebrador y de calle principal, siendo indispensable adaptarla a las características de la bicicleta y a los perfiles de nuevos usuarios que se pretende. Queremos recordar que una posible pacificación de esta calle, en ocasiones no es suficiente, ya que junto con la velocidad, también la intensidad de vehículos y frecuencia de vehículos pesados son factores claramente desincentivadores de la práctica ciclista. Un carril bici claro en ambos sentidos vendría a resolver este problema.

#### **Avda. Daroca – entre Ventas y Pl. Agustín González**

La Avenida Daroca es uno de los ejes naturales de entrada y salida del distrito. Conecta la Pl. de Ventas con el Anillo Verde y facilita los desplazamientos ciclistas dentro del distrito y entre distritos y barrios periféricos: Moratalaz (este), Valdevernarado, Vicálvaro... y el centro de Madrid.

Podemos hablar de tres tramos. Los dos últimos los tratamos más adelante

- Entre Ventas y Pl. Agustín González
- Entre Largo Caballero y Santa Prisca
- Entre el metro de La Almudena y Anillo Verde

Actualmente el tramo de Ventas a Mateo García es de un único sentido. La construcción de una vía ciclista debiera incorporar el doble sentido ciclista. A continuación, se encuentra el viaducto que cruza Marqués de Corbera y que salva un gran desnivel, circunstancia ésta muy valorada y aconsejable para favorecer la movilidad en bicicleta.

### **Avda. de Badajoz – Carlota O’Neill (antigua Gral Kirkpatrick) – Arturo Soria**

Constituye un eje importante que comunica el Puente de la Paz (entrada/salida del distrito) con la zona empresarial de la calle Telémaco y Juan Ignacio Luca de Tena

### **Ramón y Cajal - José Silva – Ulises - Moscatelar**

Parte de las características de este eje, coincide con el descrito anteriormente: la alta concentración de centros educativos, siendo probablemente el Liceo Francés, el más grande.

Este eje, este-oeste, enlaza Arturo Soria con los barrios de Piovera y Canillas, a través de la calle Moscatelar (hoy con cuatro carriles de circulación) y la calle Silvano. Una infraestructura ciclista clara y segura ofrecería una alternativa seria a las innumerables familias asiduas de estos centros y a toda la población en general. En el otro sentido, José Silva – Ramón y Cajal, anticiparía la conexión con el oeste, el distrito de Chamartín y el eje de La Castellana.

### **Alberto Alcocer- Costa Rica – Puente M-30 – Arturo Soria – Duquesa de Castrejón – Gran Vía de Hortaleza**

Este eje coincide con el descrito en el itinerario 3 del PDMCM y nuestra valoración es en parecidos términos que el anterior

### **Cuesta del Sagrado Corazón – Añastro**

Idem. Este eje conectaría la Pl. Castilla y la Avda. de San Luís.

### **Avda. de San Luis**

Idem. Este itinerario, recorriendo toda esta avenida de punta a punta, uniría la Avda. de Burgos (actuación incluida en los proyectos con cargo al 2017) con la Gran Vía de Hortaleza

## **2. CONSTRUCCIÓN DE NUEVAS VÍAS CICLISTAS PROPUESTAS POR LA MESA DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DEL DISTRITO DE CIUDAD LINEAL**

## **Avda. de Trece Rosas**

Más que calle, en la práctica deberíamos hablar de una auténtica carretera interurbana en la que las velocidades sobrepasan con mucho los límites legales. Es urgente intervenir en ella y dotarla de la necesaria seguridad ciclista. Este calle no solo facilita la comunicación a gran parte del cementerio de la Almudena (entrada de O'Donnell), también a diferentes espacios deportivos (entre ellos el polideportivo de La Elipa), centros educativos, el parque de La Elipa, cocheras de la EMT y sobre todo, enlaza con el distrito de Moratalaz. Además, conectaría el carril bici de O'Donnell con el de Marqués de Corbera-Avda. Daroca-Largo Caballero y el futuro Camino de Vinateros (Moratalaz)

## **Avda. Daroca - entre metro de La Almudena y Anillo Verde**

Este tramo se caracteriza, igual que los anteriores, por las altas velocidades de los coches y en su aspecto de vía interurbana. Consistiría en dar continuidad ciclista al tramo anterior y conectar con el Anillo Verde que transcurre por Fuente Carrantona, dotando de comunicación ciclista diferentes dependencias del cementerio y el Punto Limpio y facilitando la comunicación con distritos vecinos de la periferia.

## **Marqués de Corbera (desde el Metro de La Elipa) – Villaespesa – Ascao**

La continuidad de Marqués de Corbera transita por estas otras calles comunicando el barrio de Ascao, el distrito de San Blas y acercando el polígono empresarial de Julián Camarillo y otros. En lo que se refiere a nuestro distrito enlazaría con el carril bici de Institución Libre de Enseñanza (antiguo Hnos. García Noblejas)

## **Arriaga - Ezequiel Solana – Virgen del Sagrario – Pl. Virgen del Romero – Martinez Villergas – Torrelaguna – López de Hoyos – Glorieta Luis Rosales**

A través de la Avda. Daroca, daría continuidad al carril de las Trece Rosas y por tanto a la comunicación sur-norte, desde Moratalaz hasta Hortaleza y Chamartín. Cruzaría ejes vertebradores del distrito como Alcalá, Ramón y Cajal (José Silva), Arturo Soria y facilitaría la conexión ciclista del cementerio de La Almudena, el barrio de Bilbao, Quintana, Concepción, San Pascual, Barrio Blanco, San Juan Bautista con el polígono empresarial ahí establecido y Colina. Pasaría y conectaría con importantes estaciones de metro y líneas de autobús: Almudena, Quintana, Bº Concepción, Avda. de la Paz, 109, 21, 146, 48, 11, 70, etc. Daría servicio a importantes centros educativos: Obispo Perelló, Ntra. Señora de la Concepción, IES San Juan Bautista... e importantes centros deportivos y de ocio: Polideportivo Concepción, Auditorio... Por último, conectaría con las presentes vías ciclistas de José de Hierro y Gran Vía de Hortaleza y con las futuras (objeto de esta propuesta) de Alcalá, Virgen del Val, José Silva y Arturo Soria

## **Virgen de la Alegría - Virgen del Val – Juan Pérez Zúñiga – Marqués de Portugalete**

Sin que pueda considerarse un eje vertebrador ni una avenida principal del distrito, sí tiene este carácter en la zona del distrito en donde está. La característica principal de estas calles es que a su alrededor hay numerosos centros educativos y deportivos siendo un camino escolar muy utilizado. Da la casualidad que el colegio Ágora participó en el antiguo programa Camino Seguro al cole (hoy Stars) y el Ayuntamiento contrajo con él el compromiso de construir un carril bici en la calle Marqués de Portugalete. A día de hoy, nada se sabe de ello produciendo cierta frustración en su comunidad escolar.

Este carril bici facilitaría la conexión desde Ventas y Avda. Donostiarra con Arturo Soria y podría actuar como camino alternativo al de Alcalá para aquellos ciclistas que tengan esta parte del distrito como destino. Aunque es una pendiente constante desde Ventas, su regularidad y trazado directo lo hace recomendable para la bicicleta. Asimismo, el tráfico de bicicletas tendría ventaja al disponer de doble sentido frente al sentido único del resto del tráfico.

## **Final de Arturo Soria hasta el Parque de la Cornisa**



(Desde aquí, ya correspondería al distrito de Hortaleza la conexión con la vía ciclista de Sanchinarro y el Anillo Verde, así como el trayecto Carretera Estación de Hortaleza y calle Añastro hasta cortar con Arturo Soria)

### 3. REFORMA DE LOS TRAMOS DEFECTUOSOS DE LAS VÍAS CICLISTAS EJECUTADAS

#### **Institución Libre de Enseñanza (antigua Hnos. García Noblejas)**

La infraestructura ejecutada a lo largo de esa calle contraviene lo que establecía el propio Plan Director del 2008. En este documento, el tomo 04, referido a la Red Básica describe directamente que el itinerario 5', correspondiente al eje García Noblejas, se ejecutarán "2 pistas bici unidireccionales a costa de la reducción de la calzada" Como todos sabemos, la ejecución final de la obra distó mucho de que fuera así y se hizo a costa el espacio peatonal existente.

Es momento de cambiarlo y que este itinerario cuente con sendas vías ciclistas de uso exclusivo más los resguardos correspondientes, empleando con ello el actual espacio de calzada y devolviendo al peatón, cuanto menos, el espacio usurpado. Somos conscientes de que esta calle corresponde a dos distritos: Ciudad Lineal y San Blas, pero no dudamos que esta circunstancia no será ningún problema a la hora de plantear la reforma correspondiente.

La sección de esta calle es tan amplia que podría ser objeto de una reforma más importante recuperando la idea de Bulevar que en su momento se barajó y otorgando a la bicicleta un espacio propio y característico.

#### **Avda. Daroca - entre Largo Caballero y Santa Prisca**

El eje ciclista que viene de Marqués de Corbera para enlazar con Largo Caballero, tiene en la Avda. Daroca una tipología peculiar. Es la propia acera la que se convierte en vía ciclista empleando baldosas identificativas. No parece que esta tipología sea la adecuada en tanto que interfiere negativamente en el tránsito peatonal y ciclista. En su lugar, proponemos la continuidad de la tipología empleada en Largo Caballero utilizando el espacio de calzada. Como dato a tener en cuenta, muchas de las velocidades que la Plataforma Bicilineal tiene registradas en este tramo superan los 70 km/h. Es urgente, por tanto, aplicar medidas físicas que pongan freno a este peligro manifiesto.

#### **Avda. Donostiarra – Parque Calero – José de Hierro**

Estos tramos tienen importantes defectos que urgen resolver. Constituyen un itinerario sinuoso, ineficiente, que afecta e interrumpe el tránsito peatonal y muy incómodo. Estos tramos forman parte de una propuesta de reforma que surgió del propio Ayuntamiento que confiamos en que se lleve a cabo.

A continuación, y para finalizar, mostramos un mapa donde están resaltadas todas las vías ciclistas comentadas que compondrían la Red Ciclista de Ciudad Lineal, según esta propuesta.

# Red Básica Ciclista - Ciudad Lineal

