

## II Jornadas de Participación de la revisión y actualización del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid

29 de noviembre 2016

Sobre la actualización del Plan Director, aparte de considerar la nueva realidad urbana en lo que se refiere a la implantación del Bicimad , la creación de diversas vías ciclistas y ciclocarriles, es importante remarcar la **vigencia** de muchos de los aspectos que en su momento fueron descritos en el Plan Director de 2008 y en particular, **los condicionantes de la movilidad ciclista y muchos de sus criterios** (p.ej.: la elección de las calles principales de la red viaria para trazar los itinerarios ciclistas a fin de minimizar los rodeos y pendientes, que una vía ciclista no debe hacerse a costa del espacio peatonal, calmado del tráfico para favorecer la integración, en especial en los cascos históricos, etc.)

Independientemente del análisis que podamos hacer del grado de cumplimiento del PDMCM, a nadie le pasa desapercibido que aún queda mucho por hacer, no solo en infraestructuras propias (vías ciclistas, aparcabicicletas en origen y destino etc.) sino en una trama viaria que facilite e invite al uso de la bicicleta o en actuaciones que avancen en otros aspectos no propiamente de ámbito municipal como pueda ser el enlace ciclista entre localidades vecinas.

Desde Pedalibre sí queríamos avanzar una serie de aspectos que consideramos interesantes que queden reflejados en la presente actualización.

1. **La infraestructura ciclista como elemento modificador de la capacidad del viario**, al contrario de lo que decía hasta ahora en cuanto a descartar una modificación drástica del viario a partir de la infraestructura ciclista.

2. **Una sección más amplia, proporcionada y justa para las vías ciclistas.** El Plan Director reconoce la timidez de muchas de las medidas que propone y marca una medida mínima y otra recomendable. La mayoría de las nuevas actuaciones ciclistas previstas y, entendemos que las futuras, superan estas medidas mínimas e incluso algunas, las recomendables. La sección de una vía ciclista es reflejo de su importancia en el contexto de la calle y es clave para la seguridad y comodidad en su recorrido. Es fundamental que la realidad actual de la ciudad tenga su reflejo en la actualización del Plan Director y que el propio plan sea ambicioso y audaz al respecto.
  
3. **Criterios de diseño diáfano de las intersecciones, especialmente allí donde existan vías ciclistas.** Esto debe incluir la supresión del aparcamiento en la proximidad de las intersecciones.
  
4. **La elección de una vía ciclista no debe excluir una reforma más general de la calle y una intención de mejorar el entorno.** El Plan Director actual se limita a “encajar” una vía ciclista y condicionarla a las características de la vía: intensidad de tráfico, espacio disponible, plazas de aparcamiento de coches, etc. Por otro lado, indica una serie de criterios para la obtención de espacio para las bicicletas que siguen siendo muy acertados: reducción del número de carriles motorizados, eliminación de un sentido de circulación, reducción franjas de aparcamiento, transformación de carriles bus en carriles bus bici, etc, lo que supone cierta contradicción

Con todo, desde 2008 nuestra ciudad ha contado con una herramienta potente como para haber modificado más intensamente el panorama ciclista de nuestra ciudad. Esperemos que no solo el proceso de actualización del Plan Director sino la voluntad política de llevarlo a cabo nos acerque al desarrollo ciclista que todos deseamos.

Recientemente, Conbici, la Coordinadora Estatal de Defensa de la Bicicleta, de la que Pedalibre forma parte, presentó un libro llamado **Ciudades y Bicicletas** en el que, aparte de recomendar desde aquí su lectura, figuran aspectos muy interesantes que pueden contribuir a mejorar el Plan. Por ejemplo:

1. El concepto de **Ciudad Ciclable**. Toda la ciudad, y no solo aquellas calles que cuentan con vías ciclistas, debe ser permeable para la bicicleta. Ciudad 30, 20 o 10
2. **Las vías ciclistas deben formar una red en las vías y avenidas principales**, ejecutable en un tiempo razonable.
3. **La red debe ser: coherente, directa, segura, cómoda, atractiva, accesible, continua, homogénea y fácil de interpretar**. Aparte de estas características que están extraídas del Manual Holandés de Infraestructuras Ciclistas, Conbici señala una superinteresante y es: una red de vías ciclistas debe **contribuir además a la creación de nuevos espacios peatonales en la ciudad**, a partir del trasvase modal del automóvil hacia la bicicleta ya que ésta resulta unas 7 veces más eficiente que el automóvil privado en la ocupación de espacio. Parece razonable que ese espacio termine transformándose en espacio peatonal y para la convivencia ciudadana.

Aunque una **reordenación del tráfico** más favorable implicaría decisiones que se extienden más allá de este Plan, no por ello debemos dejar de considerarlo como una medida importantísima para conseguir los objetivos planteados. Actuaciones que consigan reducir el tráfico motorizado de paso, en especial en las zonas residenciales y sin que quede afectada la permeabilidad peatonal y ciclista de la zona.

Otras medidas que ya contemplaba el Plan Director es el **doble sentido ciclista** de las calles frente al único o ninguno de los coches (circulación a contramano) y que tan solo en algún caso muy puntual se ha llevado a la práctica.

La extensión de los avanzabicyc y salidas anticipadas, los ciclos semafóricos ampliados a los ciclistas, guías salvaescaleras para bicis, giros exclusivos, extensión del bicirregistro, etc. son otras medidas que Pedalibre en los diferentes escritos que ha remitido, propone para incrementar el uso de la bicicleta.