



PLAN DIRECTOR
MOVILIDAD CICLISTA
M A D R I D

01

PRESENTACIÓN
GENERAL

▼
ABRIL 2008



ÁREA DE GOBIERNO DE OBRAS
Y ESPACIOS PÚBLICOS

Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMC) de Madrid

Documentos incluidos en el PDMC

1. Presentación general
2. Diagnóstico de la Movilidad Ciclista en Madrid
3. Criterios para el trazado y diseño de las vías ciclistas
4. Red Básica de Vías Ciclistas de Madrid
5. Análisis de los itinerarios principales de la Red Básica
6. Programas del Plan Director
7. Memoria de participación
8. Costes y programación

Abril de 2008

Dirección de los trabajos por parte de la Dirección General de Planificación del Área de Obras y Espacios Públicos del Ayuntamiento de Madrid:

Leonor Berriochoa Alberola
Javier Maestro Aznar
José Luis Sanz Guerrero-Strachan
Marisol Santos Hernández
Gerardo Santiago Villares

Grupo motor:

Miguel Ángel Rodríguez Herrero (Dirección General de Movilidad)
Silvia Villacañas Beades (Dirección General Planeamiento Urbanístico)
Marisol Mena Rubio (Dirección General de Sostenibilidad y Agenda 21)



Dirección: Alfonso Sanz Alduán

Coordinación: Christian Kisters

Ilustración: Marcos Montes

Responsables de sectores.
Christian Kisters
Marcos Montes
Fernando Gutiérrez del Arroyo
Rodrigo Pérez Senderos

Trabajos de inserción de la red básica de vías ciclistas:

Paula Domínguez
Jaime del Rey
Javier Vegas Muñoz
Rubén Ontoria
Cristina Martín
César Caparrós
Juan Marín
Gonzalo Verdugo

Diseño gráfico: Ed2.

Pta.del Sol 13, 5º-5ª - 28013 Madrid - CIF. B 81266 520 - Tel. 91523 9660 - Fax: 91 522 9158 - Correo elect.: gea21@gea21.com
web: www.gea21.com

Presentación del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid.

A. Objetivos del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid.

1. Establecer una política municipal de la bicicleta.
2. Dar a la bicicleta un papel significativo en la movilidad cotidiana.
3. Normalizar el uso de la bicicleta y la imagen de los ciclistas.
4. Contribuir a la mejora de la calidad ambiental.
5. Favorecer hábitos saludables de la población.
6. Reducir la inseguridad vial.
7. Propiciar la recuperación del espacio público.

1. Establecer una política municipal de la bicicleta.

La bicicleta se ha incorporado de un modo consistente a las políticas urbanas en la mayoría de las capitales europeas. Ciudades como París, Berlín o Londres y algunas españolas como Barcelona, Pamplona, Sevilla o San Sebastián han apostado por la bicicleta a través de planes o documentos estratégicos que, con diferentes denominaciones, establecen una política municipal favorable a este medio de transporte.

La bicicleta es un elemento transversal de la política municipal; tiene que ver con la movilidad y sus infraestructuras, pero también con el medio ambiente, la salud, la educación, el deporte, el turismo o las actividades económicas. Por ello, una política de la bicicleta es necesariamente una política integral y coordinada que involucra en mayor o menor medida a todos los departamentos municipales.

2. Dar a la bicicleta un papel significativo en la movilidad cotidiana.

El reconocimiento de la bicicleta como medio de transporte, además de sus funciones recreativas y deportivas, se debe traducir en la creación de condiciones cómodas y seguras para su utilización cotidiana en los desplazamientos que se desarrollan dentro de su radio de acción.

Ese nuevo papel de la bicicleta en la movilidad se inscribe en una nueva cultura de la movilidad en la que la jerarquía de los diferentes modos de transporte tiene los siguientes principios:

- Protagonismo del peatón
- Emergencia de la bicicleta
- Apoyo al transporte colectivo y mejora de su eficacia
- Racionalización del uso del automóvil (reducción del número de desplazamientos y de las velocidades que superen ciertos umbrales en los ámbitos urbanos)

3. Normalizar el uso de la bicicleta y la imagen de los ciclistas.

Decía la Comisaria Europea de Medio Ambiente¹ que los peores enemigos de la bicicleta en el medio urbano no son los coches, sino los prejuicios en contra. En efecto, al margen de los condicionantes geográficos y de la seguridad vial, el uso de la bicicleta en la ciudad se topa sobre todo con prejuicios o barreras culturales.

La normalización de la bicicleta es así el proceso de cambio cultural en el que este modo de locomoción se convierte en una alternativa más para los desplazamientos cotidianos, superándose la imagen que asocia ciclismo a deporte, juego de niños o vehículo de las personas de baja renta.

4. Contribuir a la mejora de la calidad ambiental.

Los retos de la calidad del aire y del ruido en las ciudades dan una nueva relevancia pública a los medios de transporte alternativos, es decir, a los que son capaces de reducir significativamente los contaminantes y el impacto acústico por cada desplazamiento, favoreciendo la salud de la población.

Igualmente, ante los grandes desafíos globales del planeta, como el consumo energético o el calentamiento global del planeta, la bicicleta puede contribuir a reducir la huella ecológica de la ciudad, es decir, al impacto de la actividad urbana más allá de sus límites físicos.

5. Favorecer hábitos saludables de la población.

El modelo de movilidad vigente en nuestras ciudades, con una masiva utilización de vehículos motorizados, es fuente de numerosos problemas para la salud de los ciudadanos. A los accidentes del tráfico se añaden los problemas de salud derivados de la calidad del aire, el ruido o la falta de ejercicio.

El crecimiento de la obesidad y de otras enfermedades vinculadas a la sedentarización, especialmente en el grupo de la población infantil, está replanteando los modelos de movilidad dependientes del automóvil en todo el mundo. Caminar y pedalear se convierten así en hábitos saludables que deben ser promocionados y difundidos.

6. Reducir la inseguridad vial.

La bicicleta, por su masa y su velocidad, resulta ser un medio de transporte mucho menos peligroso que los motorizados; capaz de generar muchos menos daños en caso de accidente.

La bicicleta contribuye así a romper el círculo vicioso del peligro del tráfico y del incremento de la motorización: más desplazamientos en vehículos motorizados generan mayor peligrosidad y contribuyen a que se realicen menos desplazamientos a pie y en bici, sustituidos por nuevos desplazamientos motorizados.

¹ Margot Wallström en la publicación “En bici, hacia ciudades sin malos humos”. Luxemburgo, 2000.

7. Propiciar la recuperación del espacio público.

La presencia excesiva de vehículos circulando o aparcados ha degradado el espacio público y su utilización para otros usos que no sean los vinculados a la movilidad. De ese modo, la convivencia y la comunicación entre los ciudadanos ha sufrido un proceso regresivo que hoy es imprescindible reparar.

La bicicleta puede favorecer la recuperación del espacio público como espacio de convivencia menos supeditado a la movilidad y al automóvil. No se trata de introducir sin más un nuevo elemento en el paisaje urbano, sino de cambiar el propio paisaje urbano hacia patrones más convivenciales que generen vitalidad urbana en cada fragmento de la ciudad.

B. Proceso de elaboración, participación y aprobación.

El proceso técnico de elaboración del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid, hasta llegar al presente documento final, ha supuesto dos años de trabajos durante los cuales se ha querido contar con la opinión cualificada de los usuarios y de los técnicos municipales. Para ello se han realizado numerosas sesiones de presentación e intercambio de opiniones con ambos sectores.

De cara a la coordinación interna del ayuntamiento, se constituyó un grupo de dinamización del Plan del que formaban parte inicialmente los departamentos de Infraestructuras, Urbanismo y Movilidad y al que posteriormente se incorporó el área de Medio Ambiente.

En febrero de 2007 se llevó a cabo un proceso de información pública del AVANCE del PDMC, cuyos resultados se describen en la Memoria de Participación que forma parte de este Plan. Las aportaciones de los ciudadanos, las organizaciones sociales y los técnicos municipales han permitido enriquecer y modificar los contenidos de dicho AVANCE.

Por tanto, el presente documento definitivo, no sólo ha supuesto una actualización del documento de AVANCE, sino también una revisión a fondo de los elementos que más interés han suscitado del mismo.

El PDMC debe ser concebido como un punto de partida para el desarrollo de la política municipal de la bicicleta; un documento a partir del cual se han de ir desplegando los programas de actuación y los instrumentos de gestión previstos. No se trata, por tanto, de un documento cerrado, sino de un documento que abre caminos, en este caso para la bicicleta en la ciudad de Madrid.



ÁREA DE GOBIERNO DE OBRAS
Y ESPACIOS PÚBLICOS