

100 Km de carril bici para Madrid



Antonio Perales

Marzo 2024

INTRODUCCIÓN

Cada día se hace más necesaria una tercera alternativa a los desplazamientos en automóvil y transporte público en Madrid capital, una ciudad de 3 millones de habitantes con un trasiego de 5 millones de personas.

El parque de turismos de la ciudad es aproximadamente de 1,3 millones de vehículos. Se estima que el número de desplazamientos de los madrileños un día laborable, dentro de la almendra central es de 3,5 millones. La mayoría de estos desplazamientos coincide con los momentos críticos de la movilidad general, y en ellos la ocupación del coche es muy baja. Es decir, que en las horas punta tenemos muchos desplazamientos de coches con un solo ocupante.

La bicicleta posee una elevada potencialidad como modo de transporte ya que un 82% de los habitantes de Madrid trabajan en el propio municipio, y un 40% de los desplazamientos internos motorizados tienen una longitud inferior a los 5 km.

En la situación actual, según los datos del Ayuntamiento de Madrid, considerando la cobertura de todas las vías ciclistas ejecutadas, se estima que la población con una vía ciclista a menos de 350 m es solamente del 39%. Por lo tanto, aun quedan muchas zonas de Madrid sin infraestructura ciclista próxima en ninguna de sus tipologías.

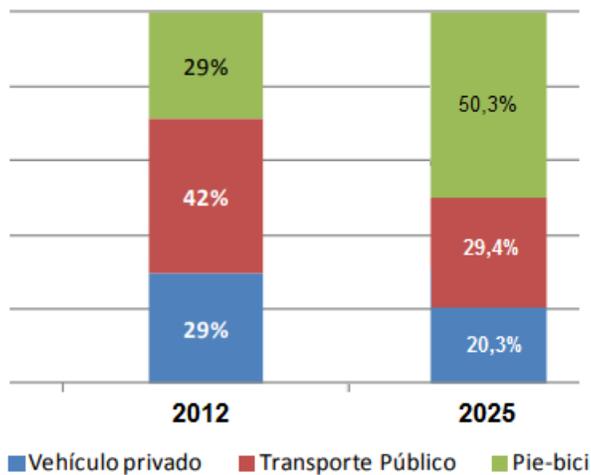
Desde el año 2006 prácticamente se ha triplicado la oferta ciclista, pero de momento su principal uso es lúdico-deportivo. La red de vía ciclistas se ha desarrollado principalmente fuera de la M-30, iniciándose con el cierre del anillo verde y completándose con diversos ejes radiales (Avenida de los Andes, Avenida del Marqués de Corbera, etc.) o transversales (García Noblejas).

Este proyecto sintoniza perfectamente con el proyecto ARCO VERDE de la Comunidad de Madrid. Serviría para dar salida a los ciclistas que viven en el interior de la almendra madrileña a las vías ciclistas que rodean la ciudad. Evita, en gran medida, el uso del automóvil para acercarnos a esos anillos actuales y futuros.

En total Madrid cuenta con 350 km ciclables. Proporcionalmente, nuestra ciudad debe ponerse con urgencia a la altura de otras ciudades como Barcelona, Bilbao, Sevilla y fuera de nuestras fronteras como Oslo, Copenhague y Amsterdam.

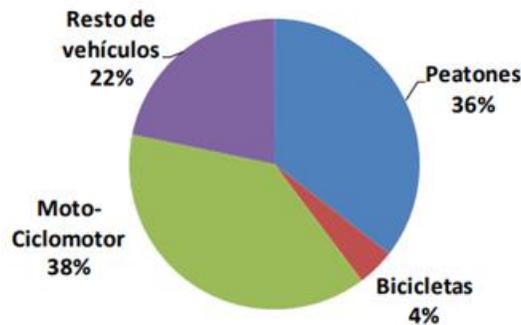
Berlín por ejemplo, es una referencia sobre el uso masivo de la bicicleta. Con un clima más frío que el de Madrid, la capital alemana dispone de unos 1.500 Km de vías cicables. Desde hace diez años, esta ciudad registra más medio millón de desplazamientos diarios en bicicleta, es decir, el 13% del tráfico, según indica momentummag.com. La apuesta por la bicicleta en Berlín se inició en los años 90. En Amsterdam mucho antes, en la década de los 70. Ambas ciudades promueven sistemáticamente sus infraestructuras ciclistas, lo que supone un buen indicativo para apostar por este medio de transporte urbano.

Estimación de la distribución modal en Madrid (%)



De momento, la siniestralidad es baja, aunque año tras año, el dato de accidentes donde está implicado al menos un ciclista va aumentando.

Siniestralidad



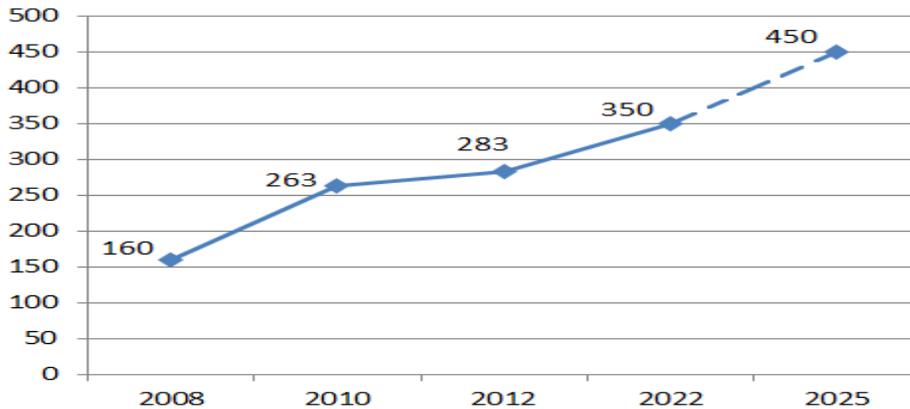
Fuente: Área de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid

En 2021, se produjeron 845 accidentes con ciclistas implicados, frente a 41.784 entre vehículos motorizados. Es decir, que por cada accidente en bicicleta, se producen prácticamente 50 entre vehículos con motor. Lógicamente, el uso del coche en la actualidad está mucho más extendido que el de la bicicleta, pero la baja siniestralidad es otro de los motivos para potenciar el uso de las bicis. Durante 2021, hubo 68 atropellos de ciclistas a viandantes, por 2.595 con vehículos motorizados, es decir, 38 veces más.

Precisamente, una asignatura pendiente de la movilidad en bicicleta es promover la convivencia con los peatones en las calle peatonales y en las acera-bici. En el caso de senda bici y acera-bici, son frecuentes los conflictos entre peatón y ciclista. Con la construcción de estos tramos, en la medida de lo posible segregados de la acera, se evitarán muchos conflictos.

Este proyecto, que potencia el transporte no contaminante, pretende dar continuidad a los tramos ya existentes y desarrollar un trazado coherente para que los madrileños podamos desplazarnos con seguridad desde nuestros hogares (o desde una vía principal próxima) hasta nuestro lugar de trabajo, centro deportivo, centro escolar, etc.

Kilómetros de carril bici construidos.



Fuente: Area de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid.
(En línea discontinua la propuesta del presente proyecto)

Los desplazamientos en bicicleta o monopatín no solo deben ser desplazamientos con carácter lúdico. Ir a la escuela, a la Universidad o al trabajo a diario, utilizando este medio, debe ser una alternativa real en nuestra ciudad. Según un estudio de la Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE), el sector está creciendo significativamente con más de un millón y medio de unidades vendidas en nuestro país, tanto en 2020 como en 2021, mientras que las cifras de venta de turismos, fueron 852.000 y 859.477 respectivamente.

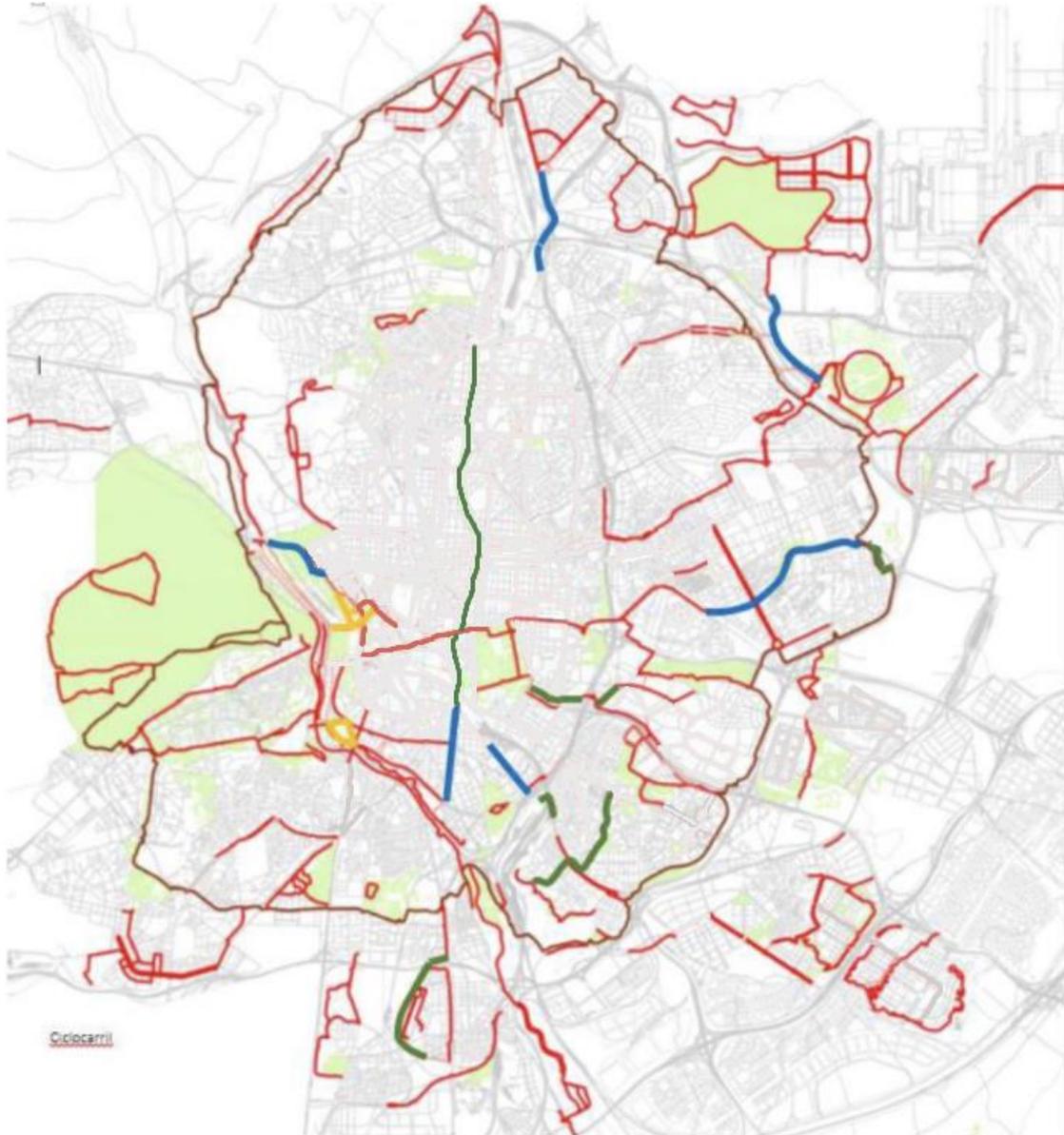
Vivimos en una sociedad muy sensibilizada con la protección del Medio Ambiente, y con las causas que están provocando el cambio climático. En gran medida, estos tramos absorberán parte del tráfico que soportan las vías de mayor congestión de la ciudad por encima de 10.000 vehículos/día. En un día laborable, se registran más de 1millón de desplazamientos en vehículo privado con origen y destino la ciudad de Madrid. Esta red de calles ciclista, sin duda, va a contribuir a aumentar la movilidad sostenible en Madrid, a reducir de forma significativa las emisiones actuales de CO₂.

A continuación se describen los tramos del proyecto propuesto. El trazado trata de impactar lo menos posible al tráfico de vehículos de motor y transporte urbano de superficie. Algunos tramos ya han sido propuestos con anterioridad y su trazado, ya sea total o parcialmente, está en estudio para su construcción. En los casos detectados, así lo hacemos constar en la descripción del tramo para que sea tenido en cuenta.

El eje ciclista **Alcalá-Sol-Mayor-Bailen-Río**, por ejemplo, debe ser mejorado para permitir con total seguridad atravesar la ciudad sobre una vía ciclista de Este a Oeste por el centro de Madrid. Además, se proponen otros ejes trasversales, como el de Arturo Soria a Plaza de Castilla y de aquí a la dehesa de la Villa y a la Avenida Complutense, o el que va desde el Barrio de la Estrella hasta el Retiro, Castellana, Sol, Palacio Real, y Rosales finalizando en el Arco de la Moncloa.

Apostemos por ello. Los ciudadanos y el medio ambiente, nos lo agradecerán.

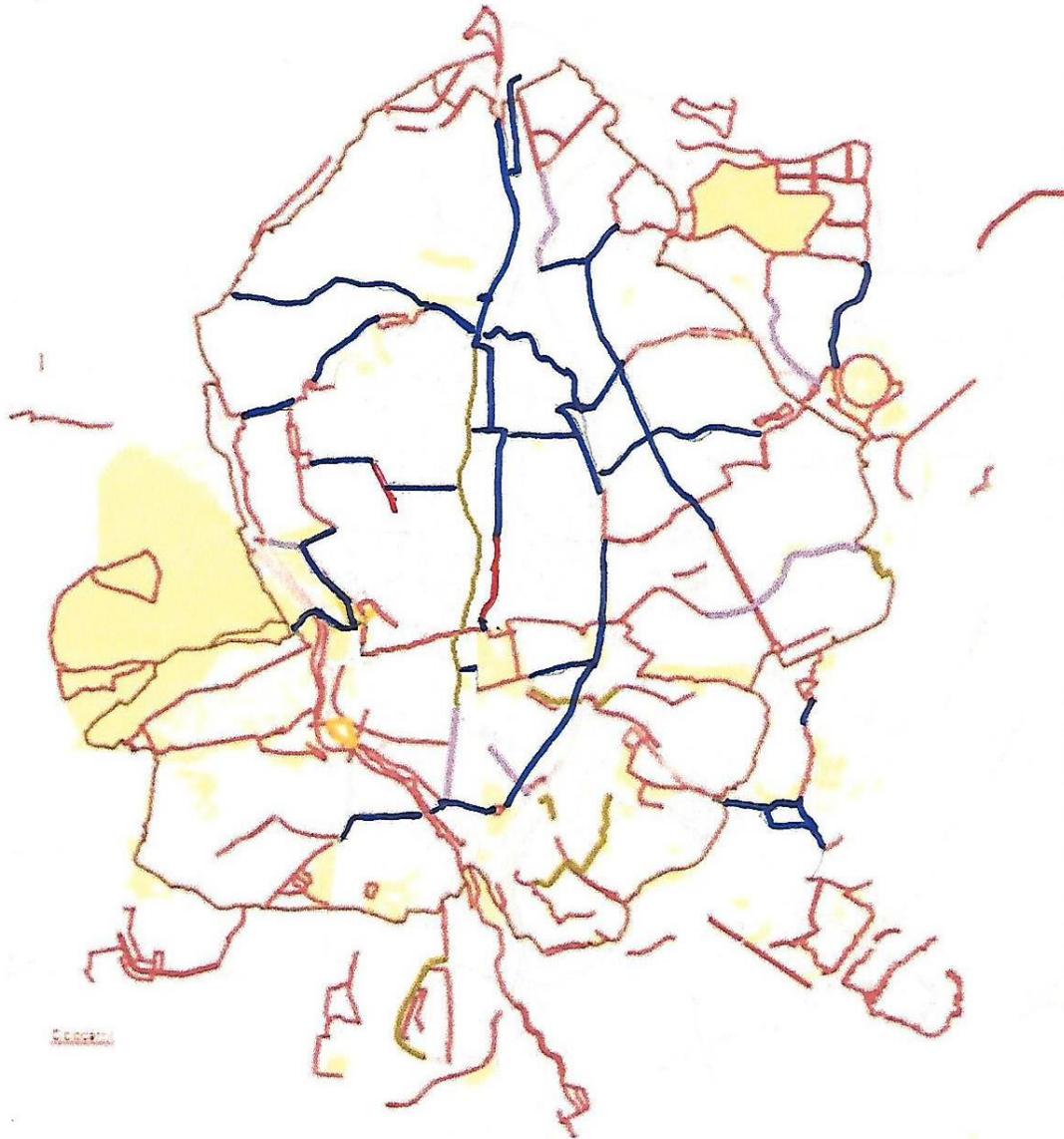
SITUACIÓN ACTUAL



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

En la imagen pueden verse las carencias actuales de carril bici segregado dentro de la almendra central.

SITUACIÓN PROPUESTA EN ESTE PROYECTO PARA 2025/2026



Red Ciclista 2025/2026 con la implantación de los tramos actuales en construcción y con los tramos proyectados en este documento.

TRAMOS



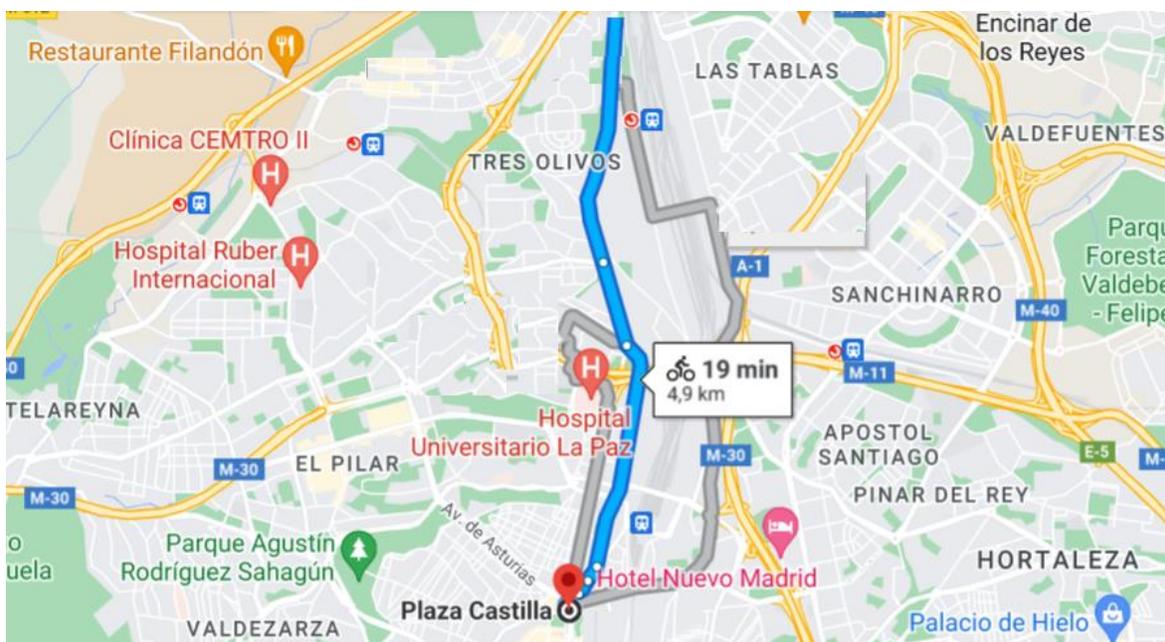
TRAMO	INICIO	FIN	LONGITUD (Km)
1	Tres Olivos	Plaza de Castilla	4,9
2	Las Tablas	Plaza de Castilla	5,8
3	Plaza de Castilla	Campo de Golf RFEG	6,4
4	Cinco Torres	Dehesa de la Villa	4,1
5	Dehesa de la Villa	Anillo Ciclista (Puerta de Hierro)	2,0
6	Plaza de Castilla	Concha Espina	1,8
7	Concha Espina	Parque del Retiro	4,2
8	Plaza de Castilla	Federico Salmón (M-30)	4,6
9	Paseo de la Castellana	Avenida de Ramón y Cajal (M-30)	2,4
10	Avenida Ramón y Cajal	Avenida de los Andes	4,6
11	Plaza José María Soler	Parque Villa Rosa-Paco Caño	4,3
12	Plaza José María Soler	Parque de las Avenidas	3,3
13	Parque de las Avenidas	Plaza de Toros de las Ventas	1,7
14	Puente de Ventas	Parque de Roma	1,6
15	Parque de Roma	Parque Tierno Galván	3,8
16	Parque Tierno Galván	Plaza de Legazpi	2,0
17	Paseo del Prado	Parque de El Retiro	1,0
18	Parque de El Retiro	Parque de Roma	1,6
19	Avenida Complutense	Santa Engracia	4,6
20	Santa Engracia	Calle de Serrano	1,2
21	Arco de la Moncloa	Puerta del Sol	4,4
22	Puerta del Sol	Paseo del Prado	1,0
23	Estación del Arte (Atocha)	Plaza Elíptica	4,3
24	Palacio Real	Príncipe Pío	2,1
25	Parque de Atenas	Madrid Río	0,4
26	Avenida Donostiarra	Parque Juan Carlos I	5,5
27	Parque Juan Carlos I	Valdebebas	3,4
28	San Chinarro	Calle Alcalá	6,5
29	Anillo ciclista (Pte. Vicálvaro)	Valdebernardo	3,5
30	Valdebernardo	Campus Sur UPM	3,0
TOTAL			100,0

DESCRIPCIÓN DE CADA TRAMO

Nº de tramo:	1	FASE:	
Origen:	Tres Olivos	Fin:	Plaza de Castilla
Descripción	4,9 km		

Este tramo pretende unir el anillo ciclista norte en su paso por Montecarmelo (km 59) con la Plaza de Castilla.

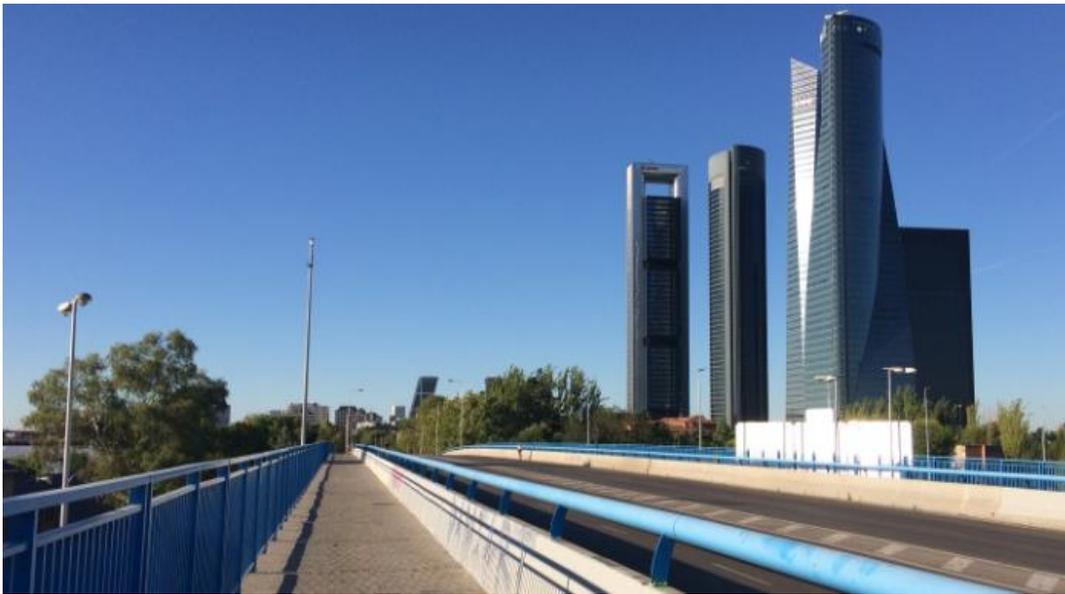
A la altura del Restaurante Ninot llega el anillo Ciclista. El carril bici parte de éste hacia el distrito de Fuencarral por la antigua carretera, en la parte izquierda en dirección Plaza de Castilla. Antes de llegar al núcleo urbano de Fuencarral, nos desviamos más a la izquierda y bordeamos todo el núcleo, yendo paralelo a las calles Nuestra Señora de Valverde y llano Castellano, hasta llegar a la Avenida Salas de los Infantes. Allí conectamos con el puente que pasa por encima del nudo norte y llegamos a la calle Mauricio Legendre. Desde esta calle terminamos en Plaza de Castilla por el norte.



Carretera de Fuencarral



La vía ciclista circumbalaría Fuencarral



El puente conecta el barrio de Fuencarral con la calle Mauricio Legendre

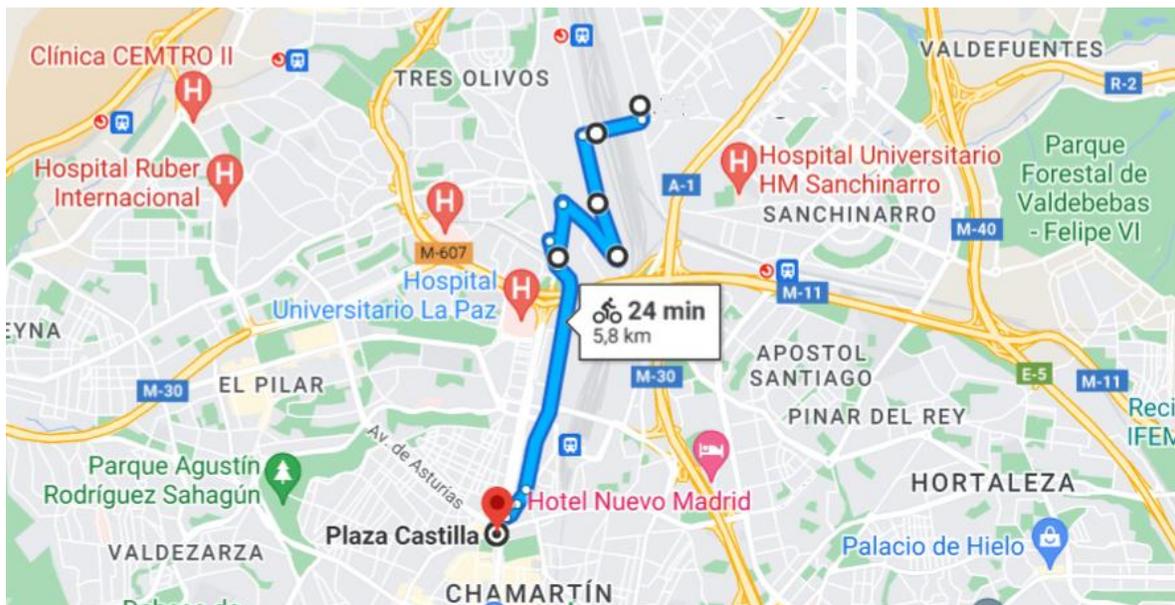


Calle Mauricio Legendre

Nº de tramo:	2	FASE:	
Origen:	Las Tablas	Fin:	Plaza de Castilla
Descripción	5,8 Km		

Este tramo conectará el barrio de Las Tablas con Plaza de Castilla.

Se inicia en el tunel que cruza las vías del tren en la zona sur de Las tablas que llega a la calle Antonio de Cabezón. Continúa toda esta calle hasta llega a Isla de Java. Girando a la derecha vamos paralelos a la N-I por el lateral derecho en dirección a Madrid. Conectamos mediante una rampa con el puente que llega a las cocheras de la EMT y a la calle Mauricio Legendre. Utilizamos el tramo de la calle Mauricio Legendre descrito en el tramo 1 para llegar a Plaza de Castilla.



Túnel ciclable en Las Tablas sur



Calle Antonio de Cabezón



Calle Mauricio Legendre

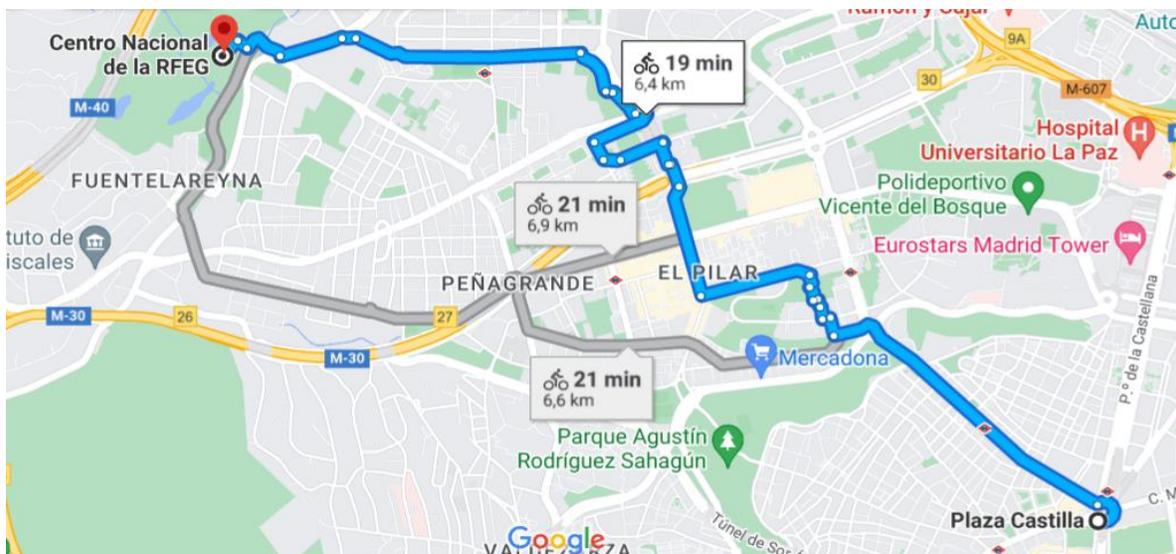


Calle ciclable llegando a Plaza de Castilla por Mauricio Legendre

Nº de tramo:	3	FASE:	
Origen:	Plaza de Castilla	Fin:	Campo de Golf RFEF
Descripción	6,4 Km		

Este tramo unirá la vía ciclista que llegará a Plaza de Castilla con el anillo ciclista a la altura del campo de Golf de la Real Federación Española.

A través de la Avenida de Asturias, se llegará al Parque de la vía límite. Atravesamos perpendicularmente la calle Sinesio Delgado y bajamos por la mediana de la calle Ginzo de Limia. Cruzamos la Avenida de Monforte de Lemos, y la Avenida de la Ilustración y continuamos subiendo hacia Herrera Oria por Ginzo de Limia. Giramos a la izquierda y bajamos por la Avda. del Cardenal Herrera Oria. Bajamos por el Parque Memorial Ana Tutor, y a través de la calle del Valle de Pinares Llanos conectamos con el carril bici de Arroyo del Monte que nos llevará hasta el anillo verde ciclista.



Paseo Central de Ginzo de Limia



Cruce con Monforte de Lemos



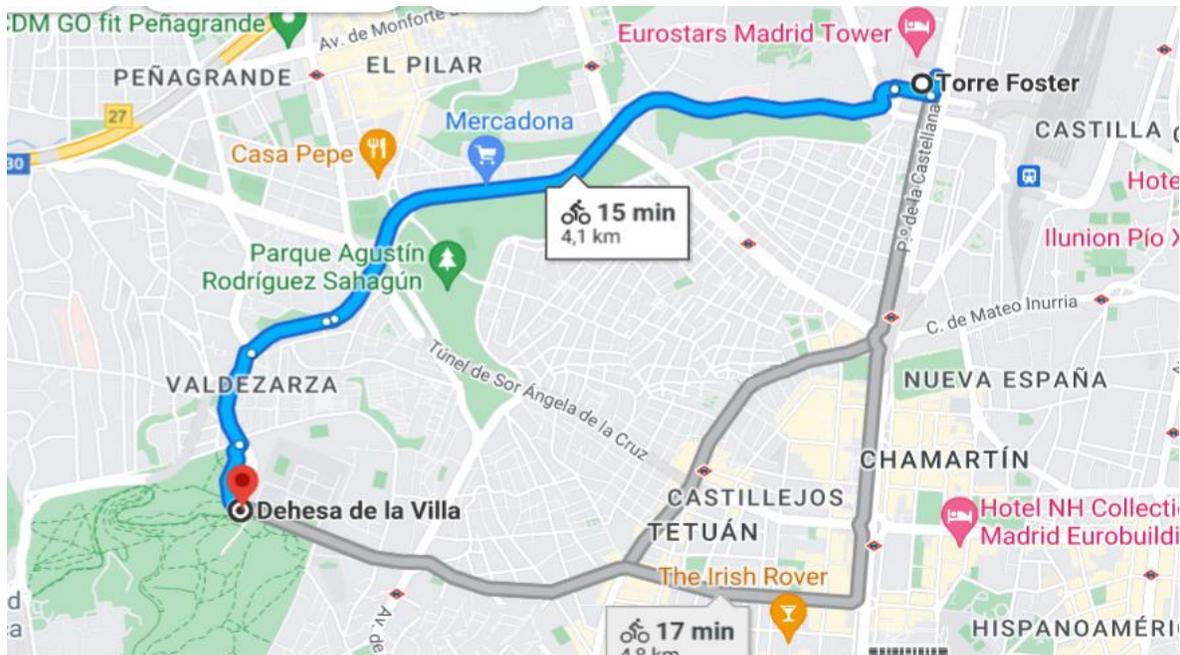
Ginzo de Limia hacia Herrera Oria



Avenida del Cardenal Herrera Oria

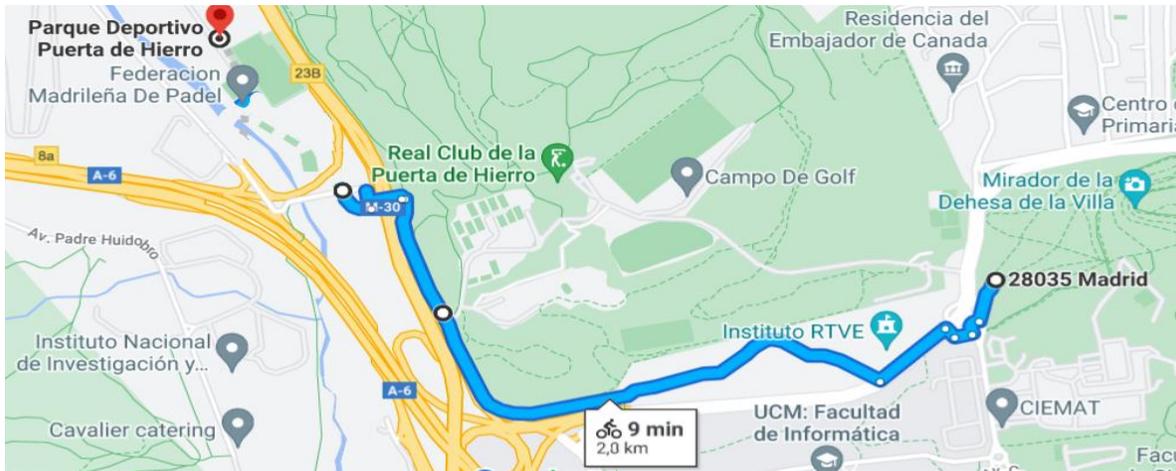
Nº de tramo:	4	FASE:	
Origen:	Cinco Torres	Fin:	Dehesa de la Villa
Descripción	4,1 km		

Este tramo parte desde la base de las cinco torres, se dirige por la avenida de Monforte de Lemos hacia la calle Ginzo de Limia. Allí subimos hacia el parque Rodríguez Sahagún que lo atravesamos completamente y salimos a la calle Ofelia Nieto. Giramos a la derecha por Francos Rodríguez y llegamos a la parte alta de la Dehesa de la Villa.



Nº de tramo:	5	FASE:	
Origen:	Dehesa de la Villa	Fin:	Anillo ciclista (Pta. Hierro)
Descripción	2,0 Km		

Este tramo pretende unir la Dehesa de la Villa, pasando por el Instituto de RTVE con el anillo ciclista a la altura de Hierro. Desde el instituto RTVE hasta Puerta de Hierro, el tramo tiene puntos muy peligrosos en la actualidad.



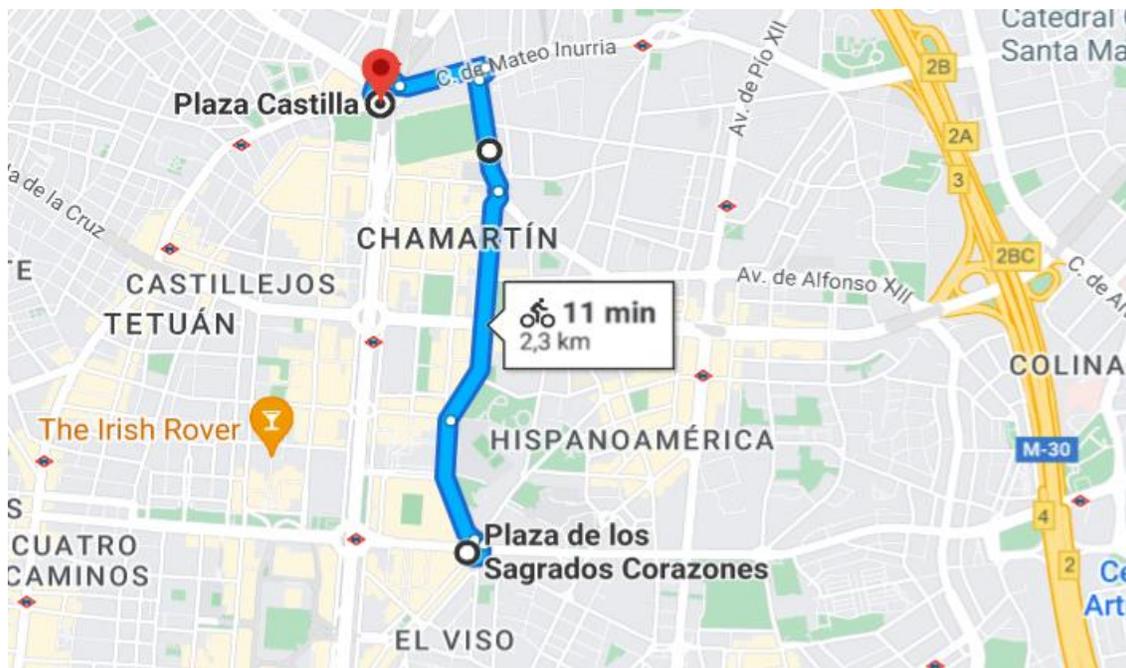
Tramo muy peligroso en la actualidad



Camino muy bacheado

Nº de tramo:	6	FASE:	
Origen:	Plaza de Castilla	Fin:	Concha Espina
Descripción	1,8 Km		

Este tramo discurre paralelo al eje del Paseo de la Castellana.
 Nace de la calle peatonal junto al hotel Crisol Vía Castellana (Plaza de Castilla) para continuar por calle Enrique Larreta. Cruzamos Mateo Inurria y nos dirigimos hacia el estadio Santiago Bernabeu por calle del General López Pozas y Padre Damián. Atravesamos Alberto Alcocer y seguimos bajando por Padre Damián hasta llegar a la Plaza de los Sagrados Corazones y Concha Espina.



Monumento del arquitecto Jaime Plensa a los sanitarios madrileños



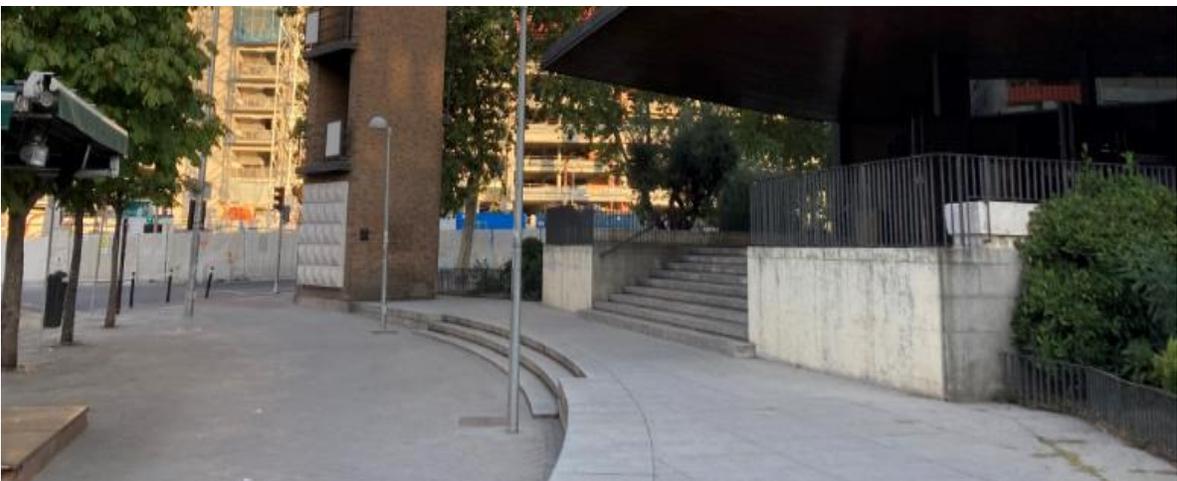
Inicio de este tramo



Calle Enrique Larreta)



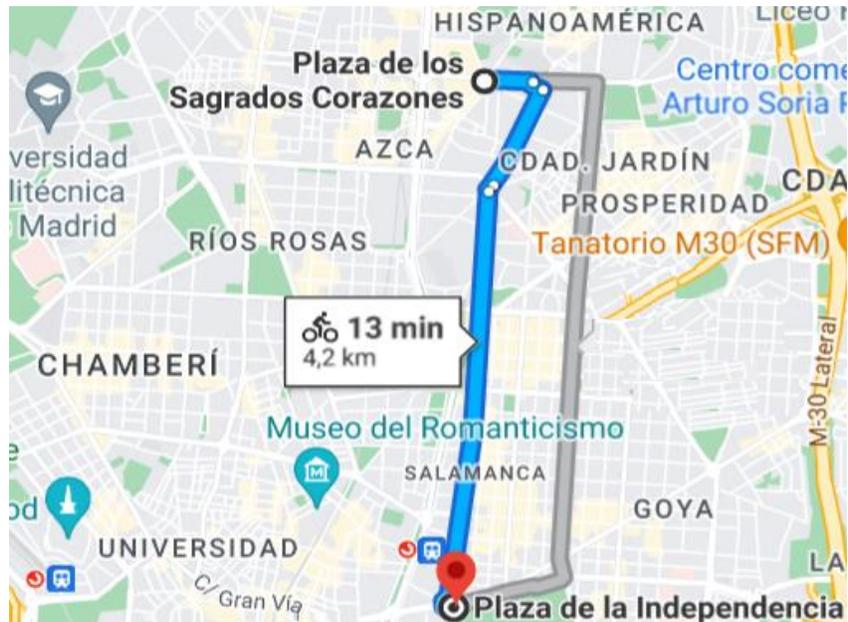
Calle del General López Pozas



Plaza de los Sagrados Corazones

Nº de tramo:	7	FASE:	
Origen:	Concha Espina	Fin:	Parque de El Retiro
Descripción	4,2 Km		

Saliendo de la Plaza de los Sagrados Corazones, subiendo la calle Concha Espina por la nueva acera-bici, llegamos a calle Serrano. Desde ahí, girando a la derecha, la calle Serrano debería tener un carril bici, hasta conectar con la actual acera bici que llega prácticamente hasta el parque del Retiro.



Subida por Concha Espina



Por detrás de la gasolinera de Concha Espina, conectamos con calle Serrano.



Calle Serrano



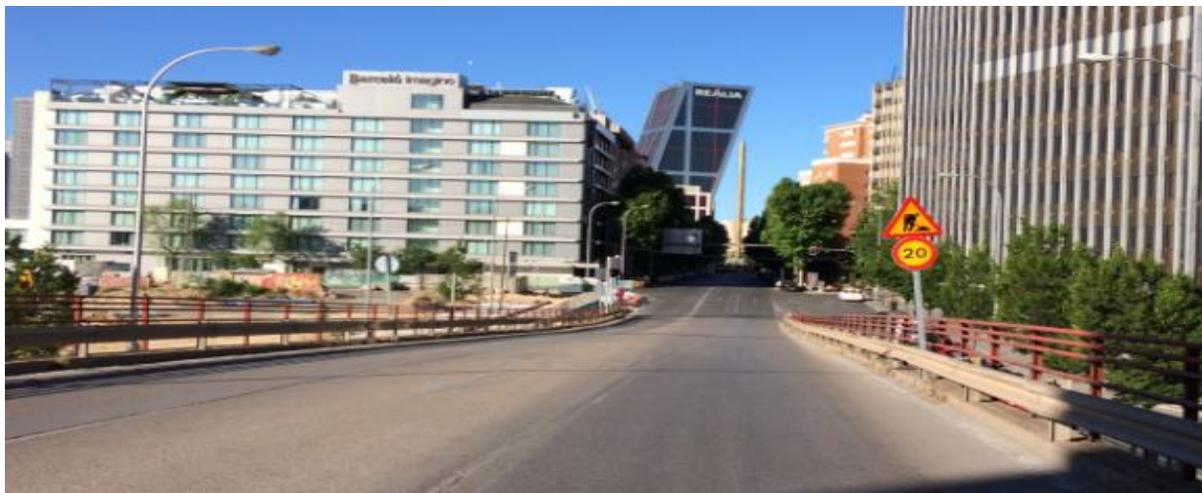
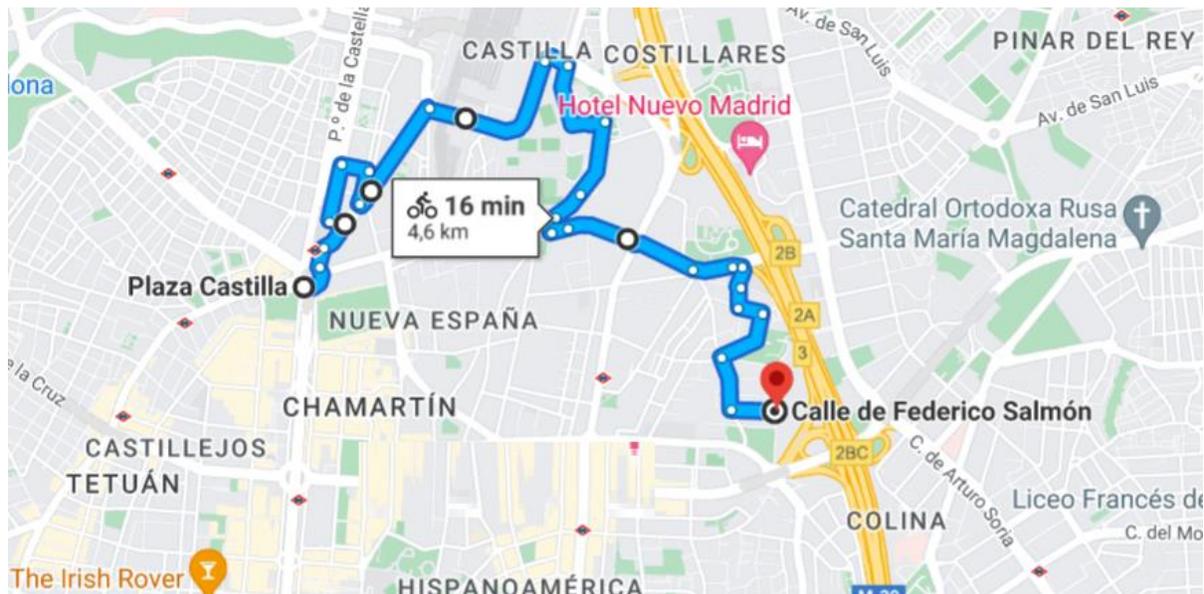
Entrada al parque del Retiro por la Plaza de la Independencia

Nº de tramo:	8	FASE:	
Origen:	Plaza de Castilla	Fin:	Federico Salmón
Descripción	4,6 km		

Este tramo unirá la Plaza de Castilla (Torre Kio, calle peatonal de atrás de la torre) con la M-30 a la altura de la calle Federico Salmón.

Se inicia en Plaza de Castilla (calle peatonal en la parte trasera de la torre KIO), discurre por calle Mauricio Legendre hasta la estación de Chamartín, reutilizando parte del trazado del tramo 2. Atravesamos la Estación de Chamartín y bajamos por la mediana de Pío XII (convertida en carril bici) y por calle de la Hiedra hasta la rotonda de la gasolinera de Repsol. Nos dirigimos a calle Marqués de Torroja y llegamos a la Avenida de Pío XII. Giramos a la izquierda a Caídos de la División Azul (nueva acera bici) llegamos hasta calle Añastro (puente de coches que pasa por encima de la M-30), y antes de atravesar el puente en dirección a Arturo Soria, giramos a la derecha hasta llegar a calle Federico Salmón.

Conectaría con el tramo 6 que va paralelo a la M-30 dirección sur por el lateral derecho.



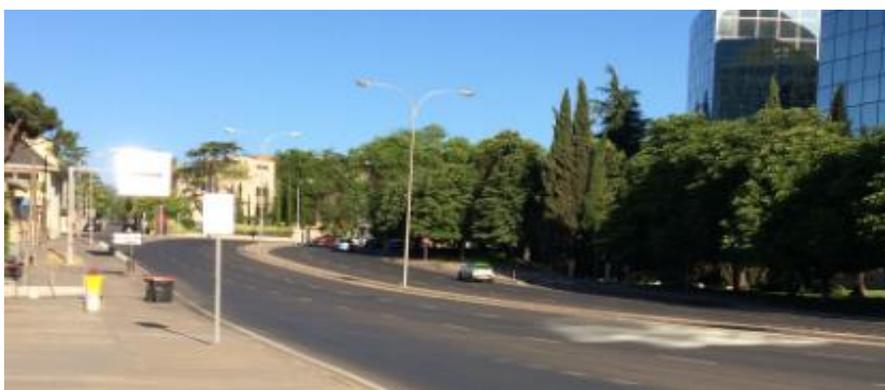
Unión de Plaza de Castilla y la Estación de Chamartín por Mauricio Lejedre / Agustín de Foxa



Convertir en carril bici la mediana de la calle Hiedra en su conexión con Avda. Pío XII



Calle Hiedra

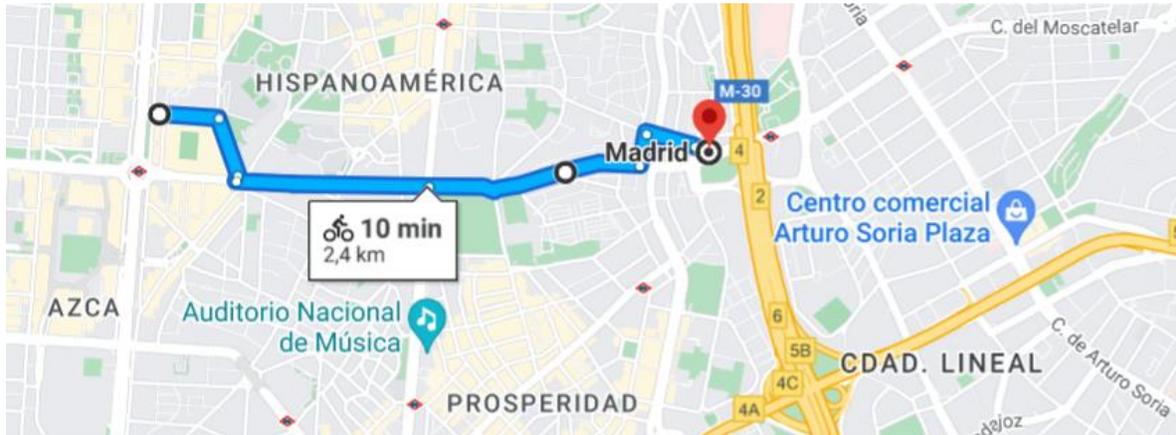


Calle Añastro (puente de coches que pasa por encima de la M-30)

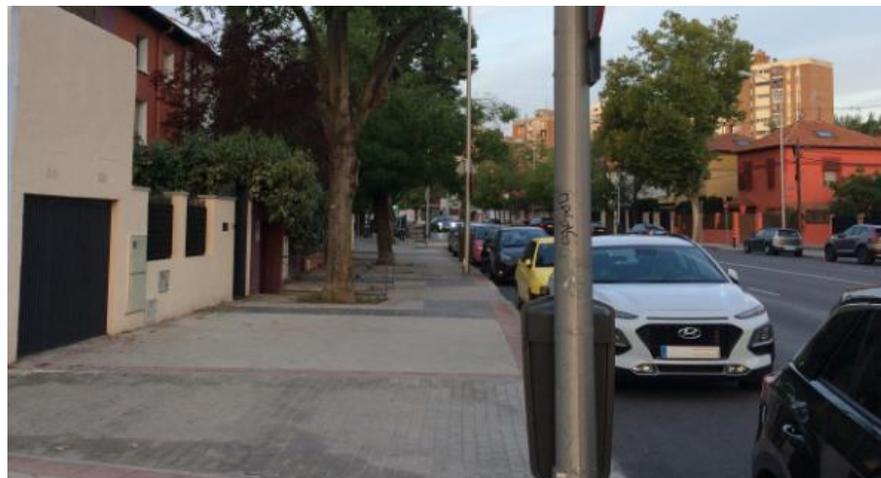


Conexión Calle Añastro con Federico Salmón

Nº de tramo:	9	FASE:	
Origen:	Paseo de la Castellana	Fin:	Avenida Ramón y Cajal (M-30)
Descripción	2,4 Km		
<p>Este tramo pretende unir el Estadio Santiago Bernabeu con la nueva vía ciclista que irá paralela a la M-30. La conexión se efectuaría a la altura de la Avenida de Ramón y Cajal. El tramo discurre por la calle Concha Espina y por Ramón y Cajal.</p>			



Subida por Concha Espina hacia la Avenida de Ramón y Cajal en dirección hacia la M-30



Avenida de Ramón y Cajal

Nº de tramo:	10	FASE:	
Origen:	Avenida de Ramón y Cajal	Fin:	Avenida de los Andes
Descripción	4,6 Km		

Este tramo parte del carril bici que se construirá paralelo a la M-30. Partiendo de la Avenida de Ramón y Cajal vamos paralelos a la M-30 hacia el sur y llegamos al puente, ya construido, que atraviesa esta vía en la calle Ángel Hernández. Al otro lado de la M-30 se encuentra la calle Rafael Bergamín. Subimos hasta Arturo Soria atravesando por calle Ramirez de Arellano. Atravesamos Arturo Soria y por la calle de Gregorio Benítez llegaremos al Parque Pinar Conde de Orgaz que requiere una actuación para hacerlo más ciclable, y al salir del parque conectamos con el carril bici de la Avenida de los Andes.



Subida hacia Arturo Soria por Ramírez de Arellano



Calle de Gregorio Benítez



Pinar Conde de Orgaz. Sería aconsejable disponer de una vía ciclista en su interior, sobre todo para los días de lluvia.

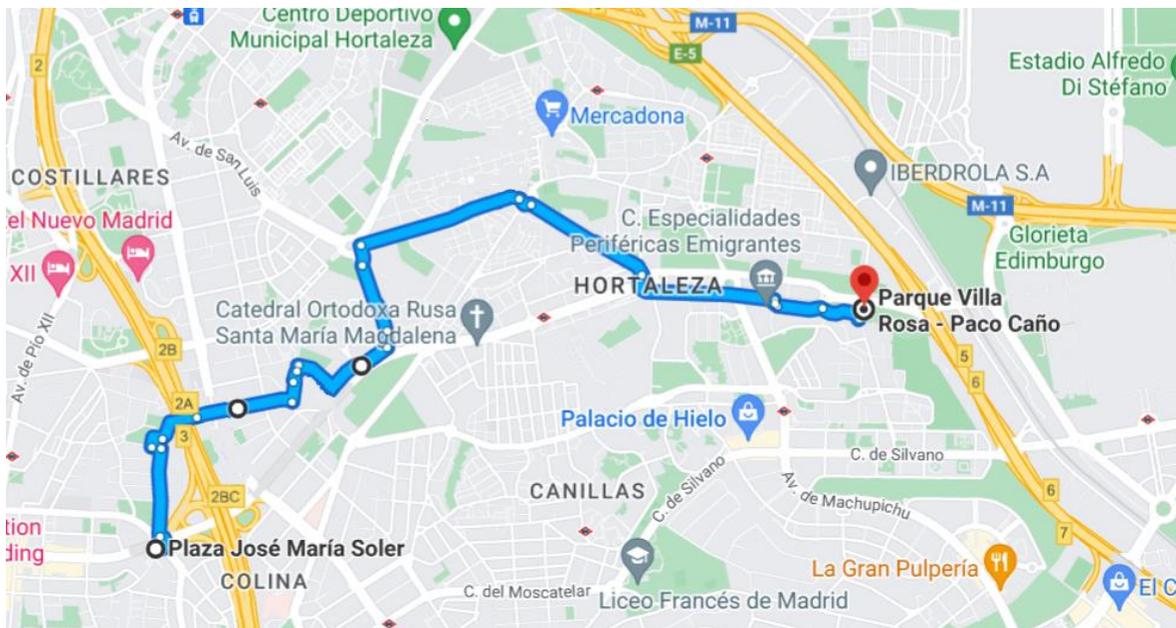


Llegada a la Avda de los Andes por el pinar Conde de Orgaz

Nº de tramo:	11	FASE:	
Origen:	Plaza José María Soler	Fin:	Parque Villa Rosa-Paco Caño
Descripción	4,3 km		

Partiendo de la Plaza de José María Soler vamos hacia el norte paralelos a la M-30 por calle Federico Salmón. Llegamos al puente que atraviesa la M-30 desde esta calle. Cruzamos al otro lado de la M-30 llegando a la calle Manuel Uribe. Subimos por ella y llegamos a Arturo Soria. La atravesamos y llegamos a la Avenida de San Luis. Adaptamos la Avenida de San Luis para bicicletas.

En algún tramo de la Avenida de San Luis se puede reutilizar la mediana y en otros el lateral de la esta amplia avenida. Llegamos hasta el anillo ciclista desde la Avenida de San Luis a través de la calle Valdeterres de Jarama (si es posible reutilizar la mediana), calle de Ayacucho y el parque Villa Rosa- Paco Caño. Actualmente ya existe un pequeño tramo construido adaptado para bicicletas.



Calle Manuel Uribe. Al fondo el puente que cruza sobre la M-30



Parque Pinar del Rey

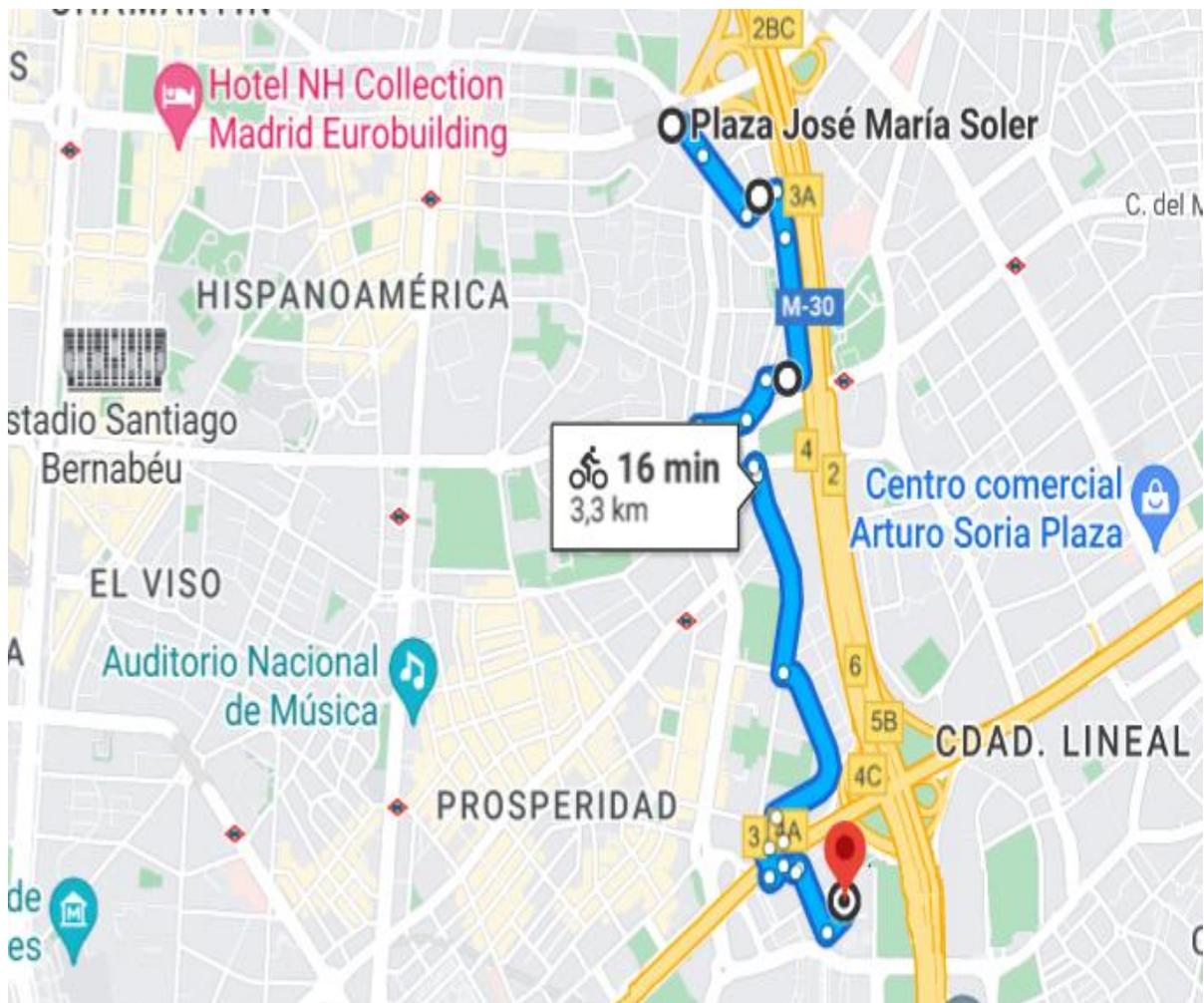


Parque en dirección a la Avda de San Luis



Avenida de San Luis

Nº de tramo:	12	FASE:	
Origen:	Plaza de José M ^a Soler	Fin:	Parque de las Avenidas
Descripción	3,3 Km		
<p>Este tramo unirá la Plaza José María Soler con el Parque de las Avenidas.</p> <p>Por detrás de la Gasolinera de Repsol, situada en la Plaza de José M^a Soler, vamos paralelos a la M-30, llegamos a la Avenida Aster. Continuamos por el Paseo de las Cerezas y la calle peatonal. Atravesamos la Avenida de Ramon y Cajal y seguimos paralelos a la M-30 en dirección sur, por detrás de la calle Padre Claret, hasta llegar a calle Santa Hortensia. En las pistas deportivas de esta calle giramos a la izquierda, al lado del edificio de IBM. Por el lateral de las pistas llegamos al puente que cruza la A-2 (el puente necesita adaptación para bicis). Cruzamos el puente y conectamos con el parque que está situado en el Parque de las Avenidas, en el lateral de la M-30.</p>			





Plaza de Jose María Soler



Avenida Aster



Paseo de las Cerezas



Tramo peatonal en el Paseo de las Cerezas



Pasaje entre Santa Hortensia y el puente que cruza la A-2



Puente sobre la A-2

Nº de tramo:	13	FASE:	
Origen:	Parque de las Avenidas	Fin:	Plaza de Toros de Las Ventas
Descripción	1,7 km		

Prolongación del tramo 12. Este tramo pretende unir el puente peatonal que cruza la A-2 por el parque de las Avenidas, con la plaza de toros de las Ventas. Ya existe una parte construida, la acera ciclable de la avenida de Brasilia. Se trataría de continuar éste desde la A-2 hasta el puente de Ventas y darle continuidad hacia el sur paralelos a la M-30 para conectar con el tramo 22.



Puente actual para peatones sobre la A-2 junto a calle Santa Hortensia



Parque de las Avenidas



Lateral de la M-30 llegando al puente de Ventas en sentido Norte - Sur



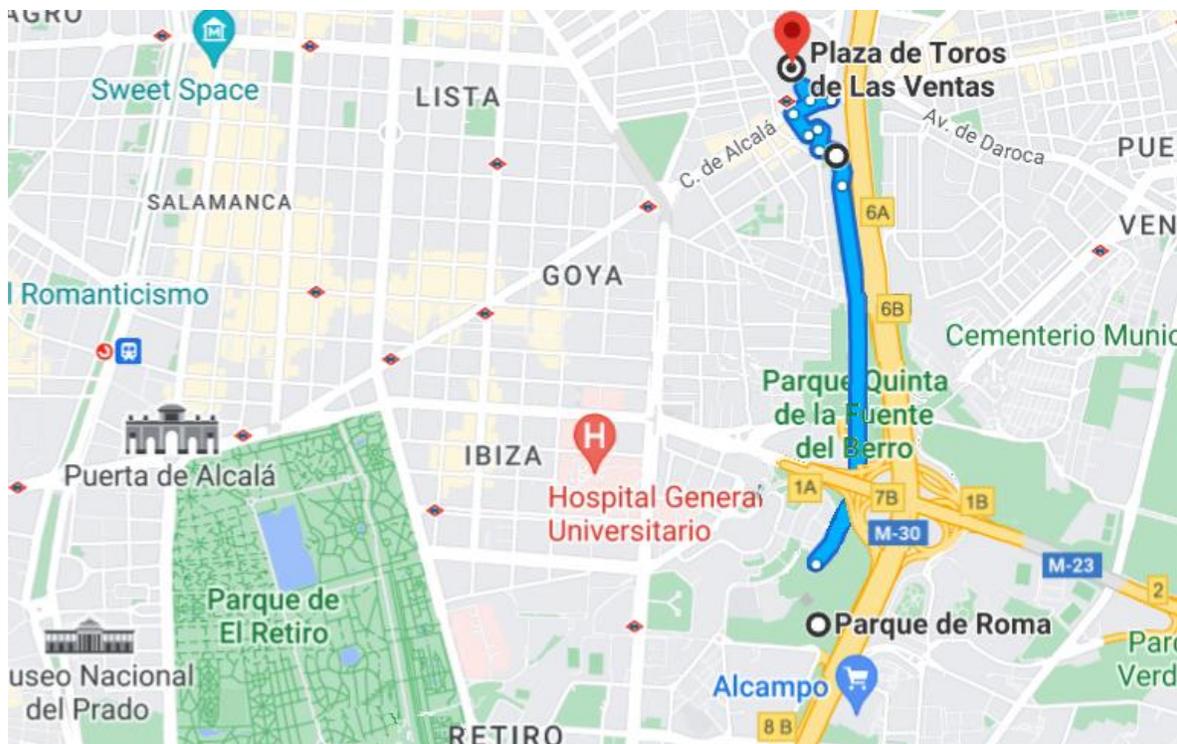
El tramo concluye haciendo ciclable el paso por el Puente de Ventas

Nº de tramo:	14	FASE:	
Origen:	Puente Ventas	Fin:	Parque de Roma
Descripción	1,6 km		

Este tramo pretende unir el carril bici que pasará por la Plaza de las Ventas con Atravesamos la calle de Alcalá y nos dirigimos al parque Quinta de la Fuente del Berro. Al final de este parque, existe un tunel que atraviesa O'Donnell por debajo, pero está cerrado con una puerta metálica y llave. Sería interesante habilitar este paso para dar continuidad a este camino hacia el sur. En la actualidad, para salir del Parque Fuente del Berro en calle O'Donnell hay que subir muchas escaleras (debe hacerse ciclable esta salida).

Atravesamos O'Donnell por debajo y llegamos al parque de Roma.

(Mejorable la esquina de Dr. Esquerdo con O'Donnell junto a la Iglesia de Nuestra Señora de la Paz) para enlazar este tramo con la acera bici de la calle O' Donnell.



Bajada desde el puente de Ventas al Parque de la Quinta del Berro



Salida actual del Parque en O'Donnell.



Actualmente se atraviesa O'Donnell por arriba y muy complicado

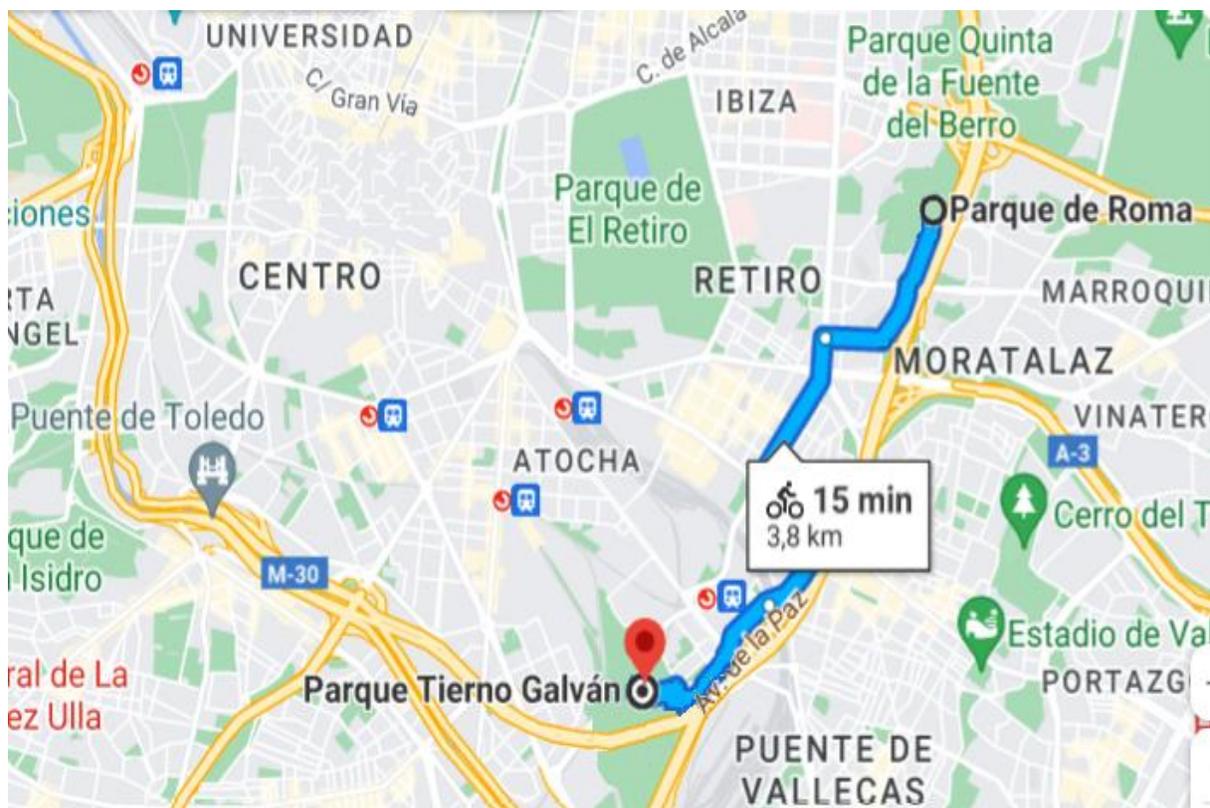


Puerta cerrada que impide la continuidad de la vía paralela a la M-30

Nº de tramo:	15	FASE:	
Origen:	Parque de Roma	Fin:	Parque Tierno Galván
Descripción	3,8 Km		

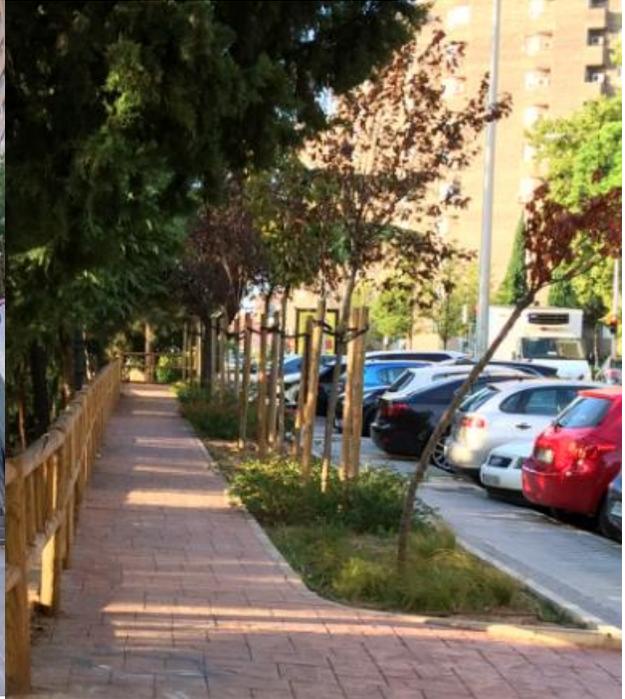
Este tramo pretende prolongar la vía ciclista que va paralela a la M-30 dirección sur por el lateral derecho.

Desde el parque de Roma, a través de una rampa, bajamos y atravesamos perpendicularmente la calle Marqués de Lozoya. Seguimos bajando y llegamos a la calle Juan Esplandiú. Atravesamos el parque que nos lleva a la calle Pez Volador y prolongamos por calle Sirio conectando con la vía ciclista ya construida. Para darle continuidad a esta vía, llegamos a la Plaza del Conde de Casal por el lateral de la Avda. del Mediterraneo. Cruzamos la Avenida y vamos por la calle lateral derecha de esta Avenida (junto al hotel Claridge) para conectar girando a la derecha con la calle Federico Moreno Torroba hasta la calle del Cerro Negro por su carril bici paralelos a la M-30 dirección sur. Pronto se acaba y hay que darle continuidad hasta la calle Retama y la calle Titán que nos llevarán al parque Enrique Tierno Galván y el Planetario.





Rampa desde el Parque de Roma a Marqués de Lozoya



Calle Sirio



Lateral derecho (dirección Valencia) de la Avenida del Mediterráneo



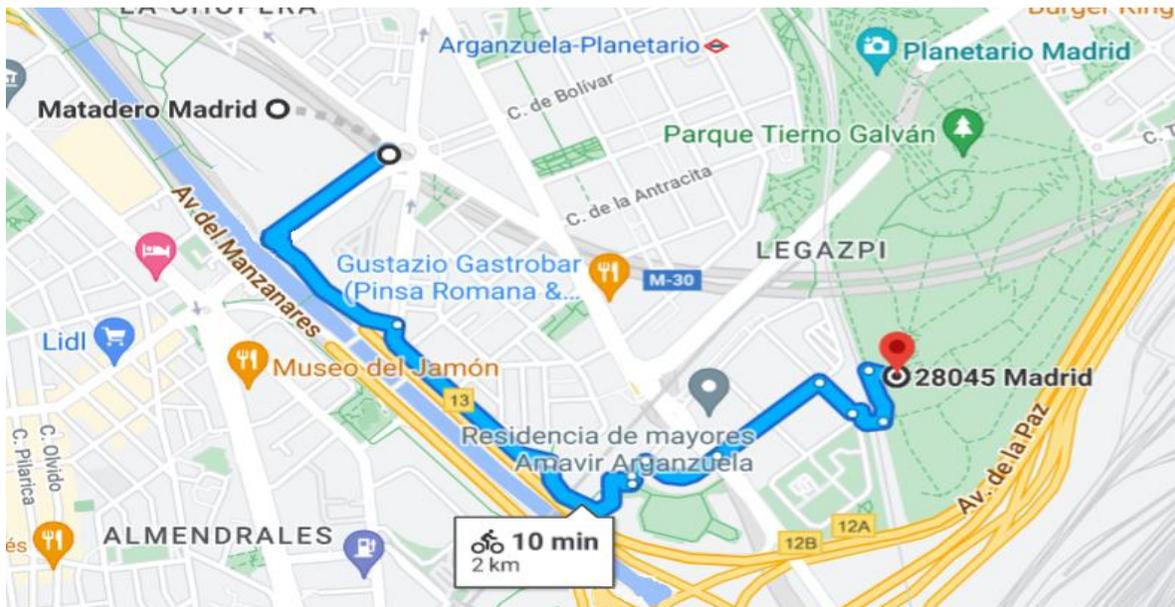
Calle del Cerro Negro



Calle de acceso al parque Enrique Tierno

Nº de tramo:	16	FASE:	
Origen:	Parque Tierno Galván	Fin:	Plaza de Legazpi
Descripción	2,0 km		

Este tramo unirá el Parque Tierno Galván con el carril bici que hoy finaliza en la Plaza de Legazpi en la puerta del Matadero con el Parque Enrique Tierno Galván. A día de hoy, prácticamente se puede hacer este trayecto en bici, pero hay que revisarlo y completar algún pequeño tramo. Concretamente la Plaza de Legazpi desde la puerta del Matadero hasta conectar con la vía ciclable de la calle Maestro Arbós y desde el Paseo de la Ribera del Sur hasta la salida del parque Enrique Tierno Galván (calle Puerto de la Cruz Verde).



Plaza de Legazpi desde la calle Maestro Arbós.

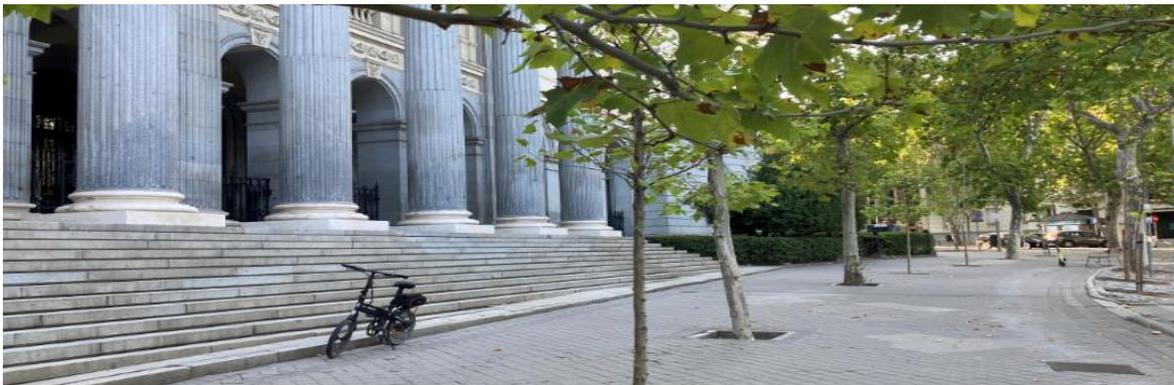
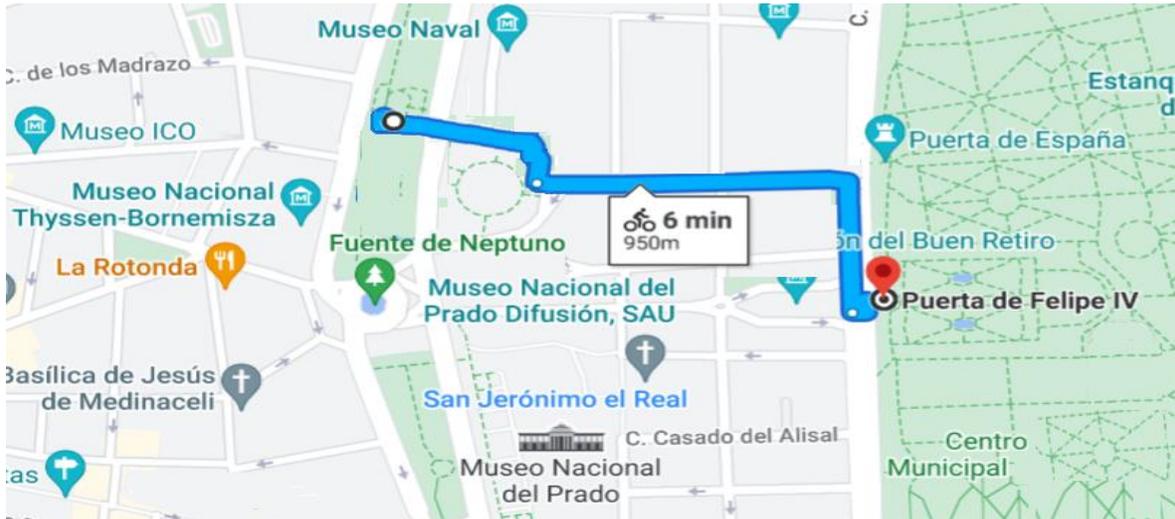


Salida del Parque Enrique Tierno Galván



Calle Puerto de la Cruz Verde que es donde tiene la salida del parque.

Nº de tramo:	17	FASE:	
Origen:	Paseo del Prado	Fin:	Parque de El Retiro
Descripción	1,0 Km		
<p>Este tramo pretende unir el eje ciclista del Paseo del Prado con el Parque del Retiro. Arrancando desde la Plaza de la Lealtad y continuando por calle Antonio Maura llegamos a la calle Alfonso XII, y entramos al parque por la puerta de Felipe IV.</p>			



Acera de la Plaza de la Lealtad



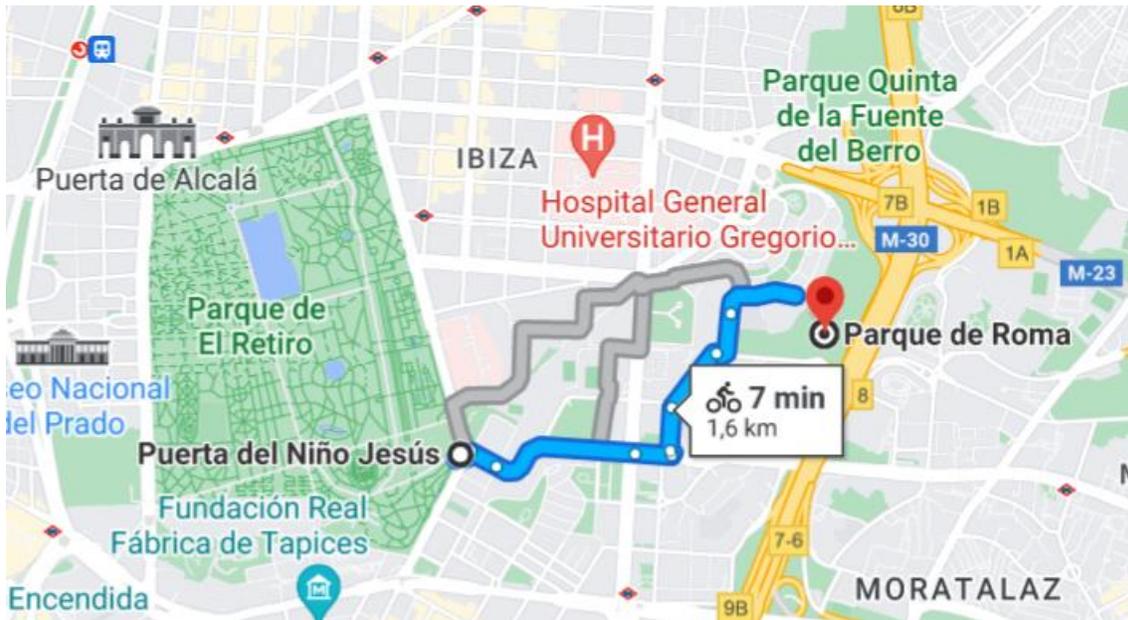
Calle Antonio Maura con una generosa acera



Preciosa entrada al parque del Retiro

Nº de tramo:	18	FASE:	
Origen:	Parque de El Retiro	Fin:	Parque de Roma
Descripción	1,6 Km		

Complejo tramo para unir el Retiro con el Barrio de la Estrella, concretamente en el Parque de Roma. La importancia de este segmento es que sirve de radio entre el eje Pº de la Castellana - Pº del Prado y la vía ciclista paralela a la M-30 (tramo 12 + tramo 15) por el centro de Madrid. Salimos del parque del Retiro por la puerta sureste (Puerta del Niño Jesús). Bajamos por calle Nazaret, atravesamos la calle Dr. Esquerdo y por la calle de los Astros llegamos a Pez Austral. Conectamos con Juan Esplandiu subiendo por la vía ciclista del parque y subimos la rampa que hay perpendicular a la calle Marqués de Lozoya para llegar al parque de Roma.



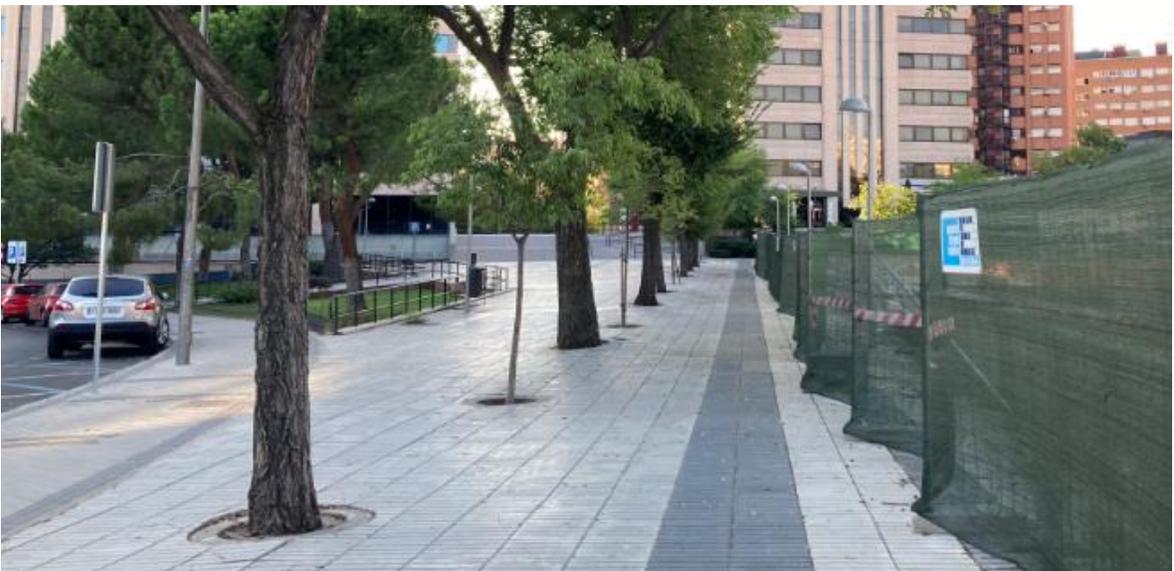
Salida Sureste del parque de El Retiro



Calle Nazaret



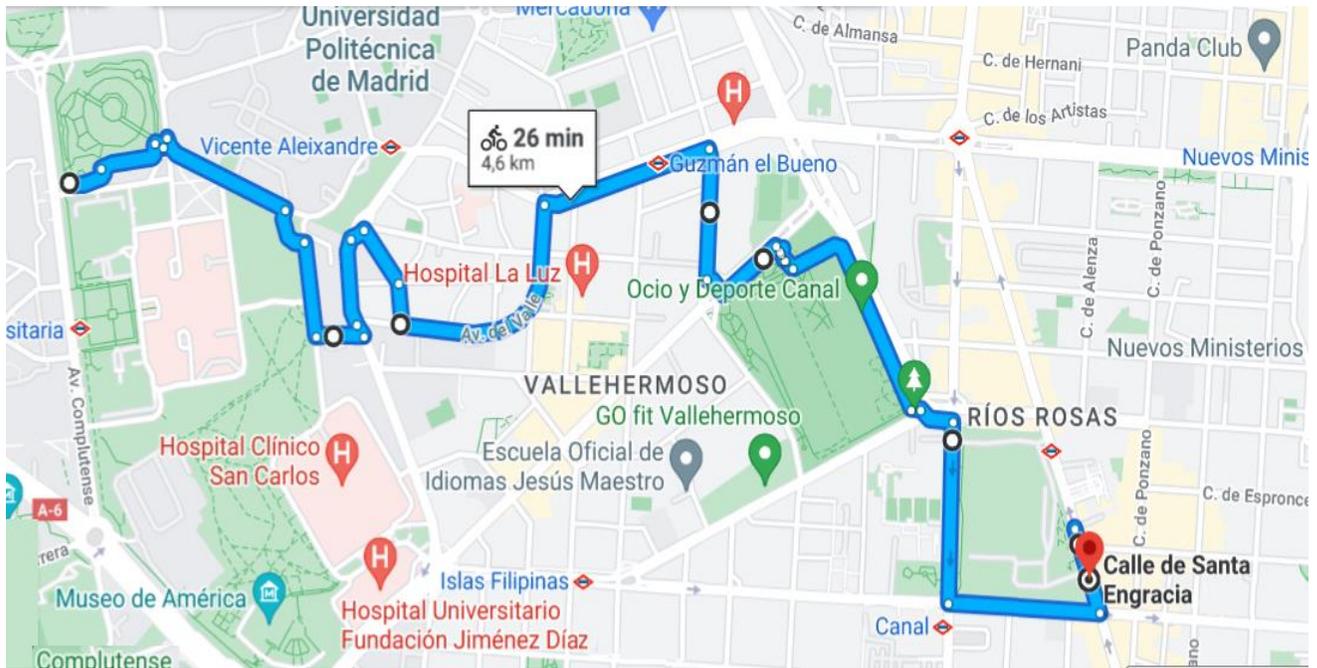
Calle de los Astros



Llegada al Parque de Roma

Nº de tramo:	19	FASE:	
Origen:	Avenida de la Complutense	Fin:	Santa Engracia
Descripción	4,6 km		

Partiendo del actual carril bici de la Avda. de la Complutense, subimos por la Avenida (o el parque) Gregorio del Amo, y después por la Avda. del Valle hasta Reina Victoria (mediana). Conectamos con la Avda. de Pablo Iglesias. Bordeando los Parques de Canal y de Bravo Murillo, llegamos hasta el carril bici de la calle de Santa Engracia.



Avenida de Gregorio del Amo (el parque queda a la derecha del ciclista)



Subida desde la Complutense hacia reina Victoria por Avda. del Valle



Reutilización del bulevar de Reina Victoria para el carril bici

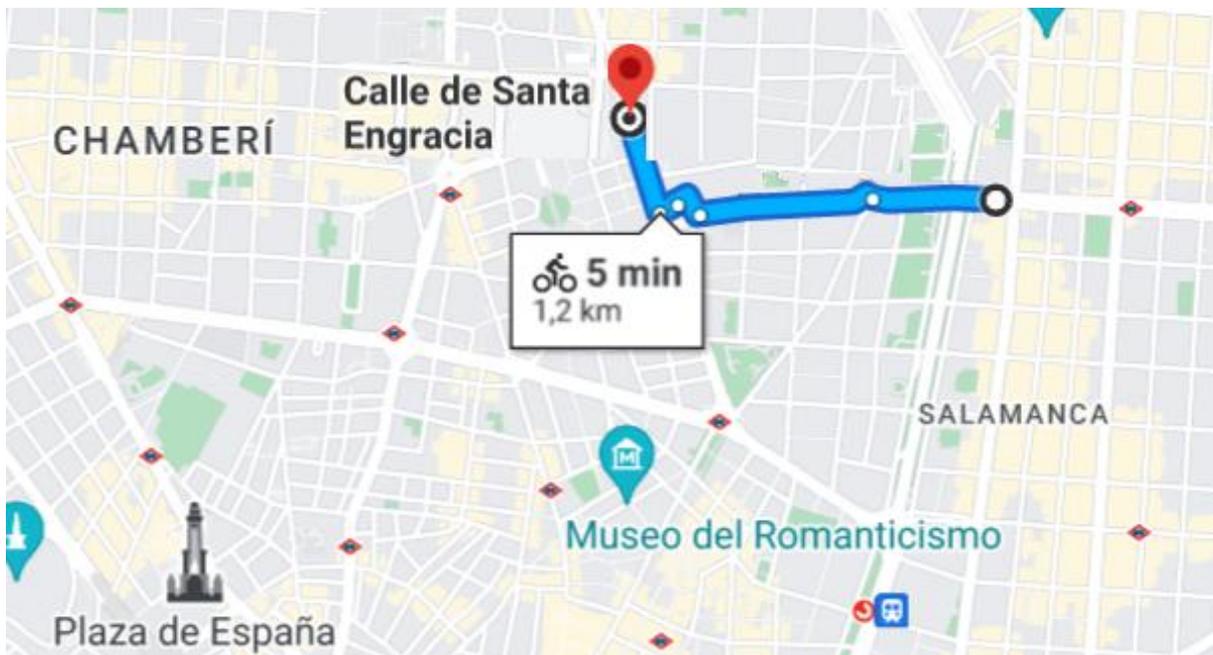


Todo un reto incluir un carril bici en esta parte de Reina Victoria.

Nº de tramo:	20	FASE:	
Origen:	Santa Engracia	Fin:	Calle de Serrano
Descripción	1,2 Km		

Este tramo transcurrirá desde el actual carril bici de la calle Santa Engracia hasta el Paseo de la Castellana carril bici que actualmente se está construyendo en el Paseo de Castellana.

La conexión entre ambas vías se efectuará a la altura del metro de Rubén Darío por el Paseo de Eduardo Dato. Se puede prolongar por el puente que cruza la Castellana y conectar con la acera-bici de la calle Serrano.



Acera del Paseo de Eduardo Dato



Glorieta de Rubén Darío

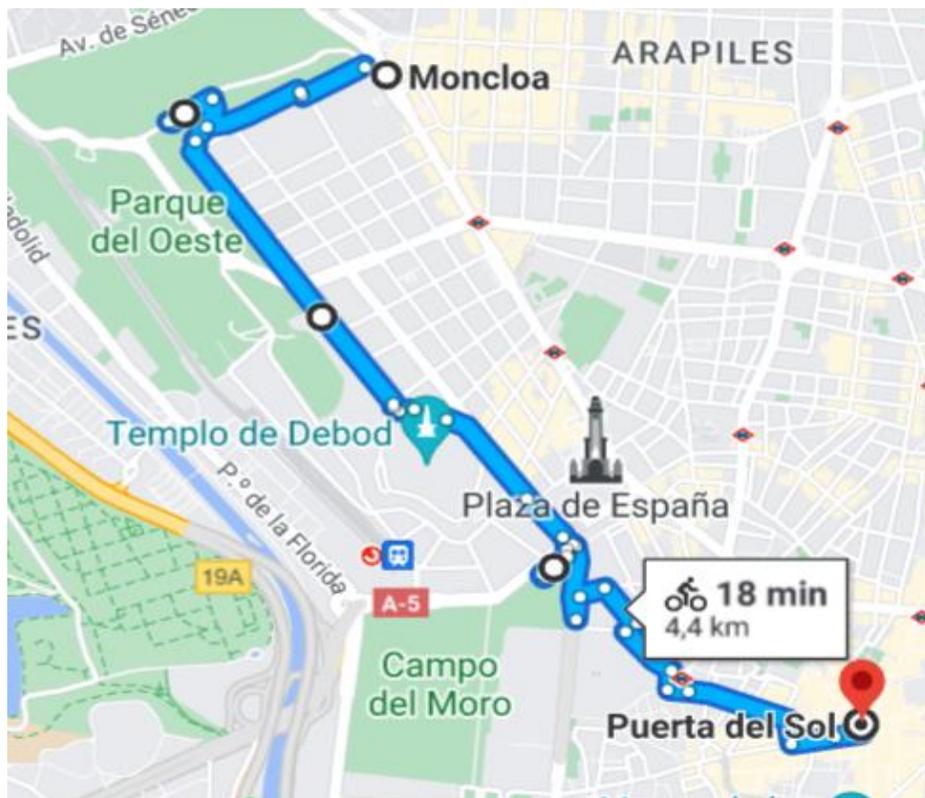
El enlace con el eje de la Castellana se realizaría en este punto debajo del puente, y el enlace con la acera bici de la calle Serrano por encima del mismo.



Acera-bici actual de la calle de Serrano

Nº de tramo:	21	FASE:	
Origen:	Arco de la Moncloa	Fin:	Puerta del Sol
Descripción	4,4 Km		

Este tramo pretende unir dos puntos muy importantes de la ciudad y con gran afluencia de turistas. Dando prolongación al carril bici de la Ciudad Universitaria (Complutense) que actualmente finaliza en el Arco de la Moncloa llegaríamos al parque del Oeste (probablemente a través de un paso elevado). El parque del Oeste conecta con la Rosaleda. Continuamos por los jardines del Templo de Debod y salimos a calle Bailén. Llegamos al Palacio Real y la Plaza de Oriente. Nos adentramos por calle de Carlos III y a través de la calle del Arenal, llegamos a la Puerta del Sol. Este tramo recorre, posiblemente, lo más bello de Madrid.



El tramo se inicia en la Estación de Moncloa



Entrada al Parque del Oeste en Moncloa



Templo de Debob



Llegamos al Palacio Real



Teatro Real situado en la Plaza de Oriente



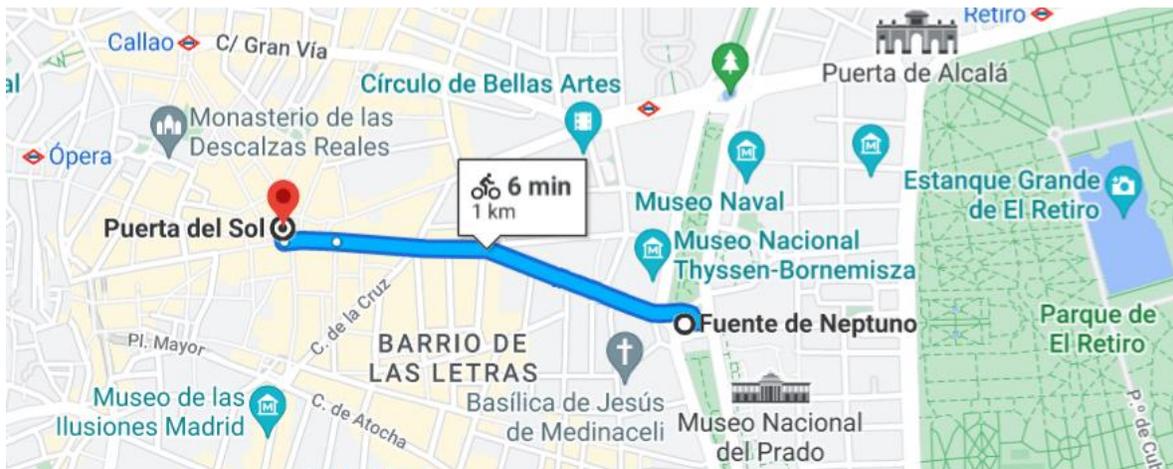
Calle de Carlos III

º de tramo:	22	FASE:	
Origen:	Puerta del Sol	Fin:	Paseo del Prado
Descripción	1,0 Km		

Este tramo unirá la Puerta del Sol con el Eje del Paseo de la Castellana a la altura de la Plaza de Neptuno.

Subiendo por la Carrera de San Jerónimo, llegamos a la Plaza de Canalejas. Continuamos por la Carrera de San Jerónimo hasta llegar a Neptuno donde conectaremos con la vía ciclista del Paseo del Prado.

Revisar la continuidad de la vía ciclista en Neptuno en dirección Norte -> Sur porque en esta Glorieta es muy peligroso, a día de hoy, atravesarla en bici en dirección a Atocha.

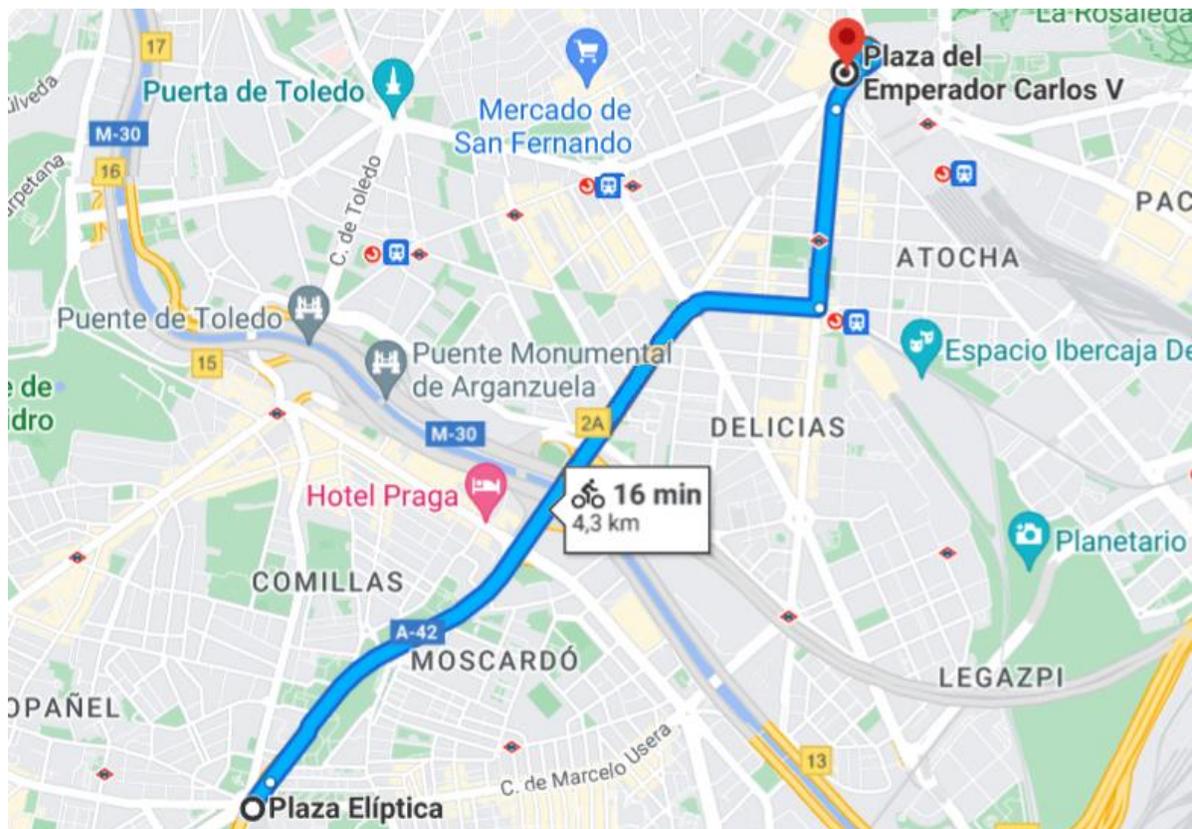


Carrera de San Jerónimo a la altura de la Plaza de Canalejas y del Congreso de los Diputados



Nº de tramo:	23	FASE:	
Origen:	Estación del Arte (Atocha)	Fin:	Plaza Elíptica
Descripción	4,3 Km		

Este tramo pretende unir la Estación del Arte (Atocha) con la Plaza Elíptica. Desde el sur, partimos del parque Emperatriz María de Austria, hacemos la Golrieta de la Plaza Elíptica para tomar el Paseo de Santa María de la Cabeza en dirección a la Estación de Atocha. Parece que lo más sencillo es crear el carril por la acera de la derecha en dirección sur-> norte. Conectamos con la vía ciclista de Madrid-Río, pero también proseguimos por el Pº de Santa Mª de la Cabeza hacia Atocha. Este es un tramo complejo. Llegamos hasta la acera-bici de la calle Ferrocarril y vamos en dirección hacia el Paseo de las Delicias. Girando hacia la izquierda conectamos con el carril bici del Paseo de las Delicias y subiendo por él llegaremos hasta la Plaza del Emperador Carlos V, donde se encuentra la Estación del Arte (Atocha).





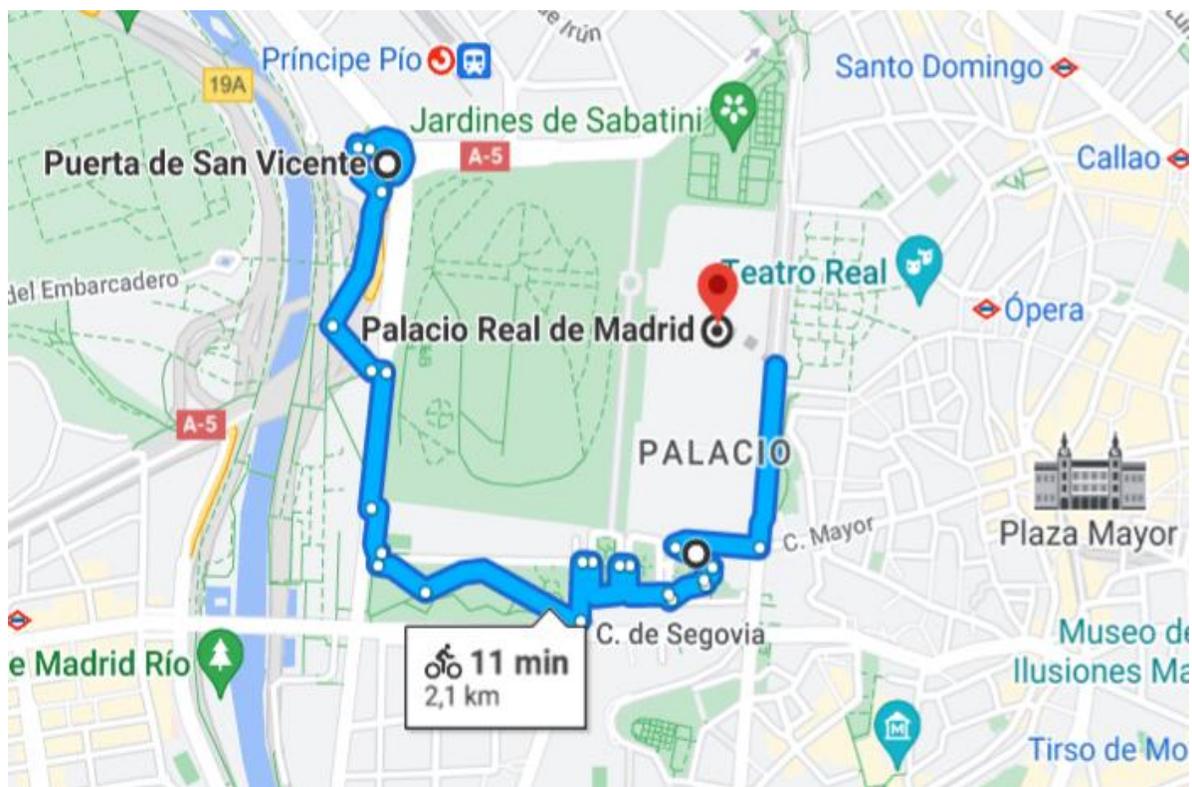
Paseo de Santa María de la Cabeza. Lateral derecho en Dirección a Atocha



Nº de tramo:	24	FASE:	
Origen:	Palacio Real	Fin:	Príncipe Pío
Descripción	2,1 km		

Este tramo pretende llegar de forma segura para los ciclistas desde el Palacio Real (Plaza de Oriente) hasta la vía que circula paralela al río Manzanares, próxima a la Estación de tren de Príncipe Pío.

Salimos del Palacio Real, pasamos por delante de la Catedral de la Almudena. Giramos a la derecha y bajamos por la Cuesta de la Vega hasta el Parque de Atenas. Vamos hacia el norte por los jardines del Parque de La Virgen del Puerto y llegamos a una rampa que nos sube a la Glorieta de la Puerta de San Vicente. De frente, atravesando la Glorieta, llegamos a la Estación de tren de Príncipe Pío.



Puerta de San Vicente. Al fondo la Estación de Príncipe Pío



Jardines del Paseo de la Virgen del Puerto



Parque de Atenas



Cuesta de la Vega



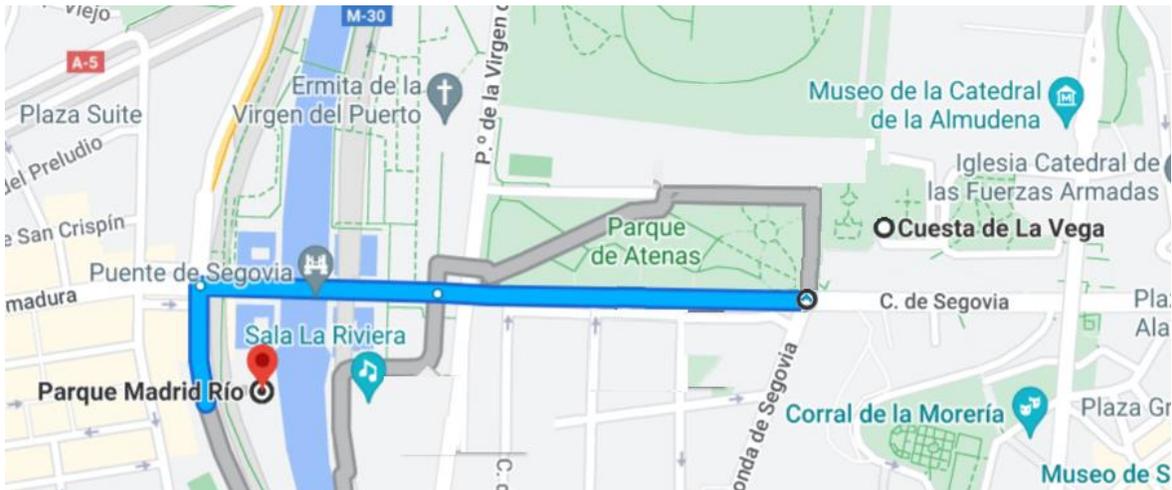
Calle de Bailén



En la Plaza de Oriente, enlazamos con el tramo 21

Nº de tramo:	25	FASE:	
Origen:	Parque de Atenas	Fin:	Madrid Río
Descripción	0,4 Km		

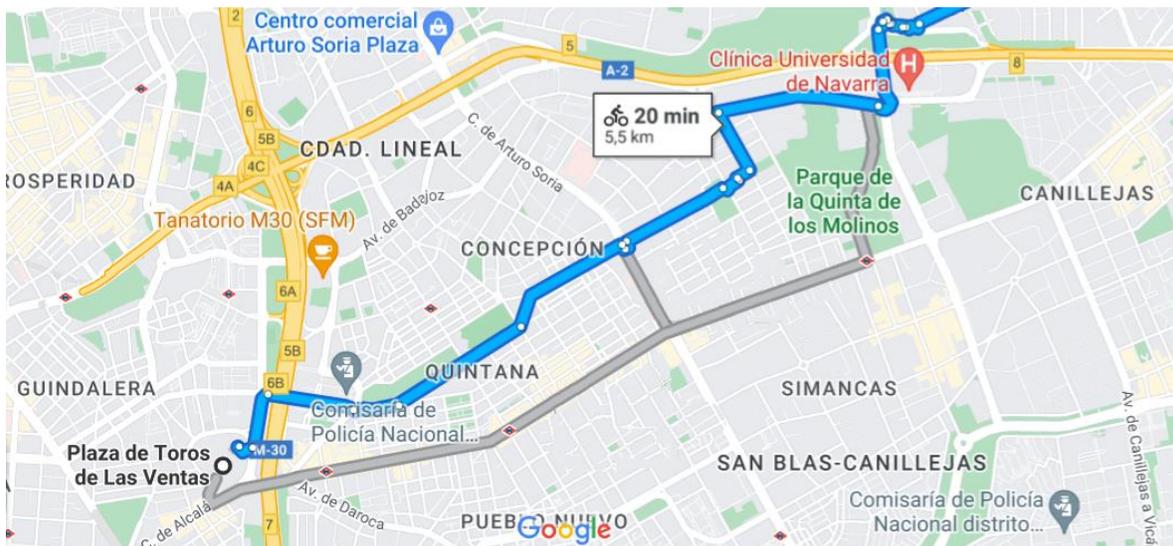
Ramal desde el Parque de Atenas y el Puente de Segovia para conectar con la vía ciclista de Madrid Río.



Actualmente los ciclistas van por la acera en este tramo. Conviene marcar su espacio como en otras aceras-bici o segregar la calzada

Nº de tramo:	26	FASE:	
Origen:	Avenida Donostiarra	Fin:	Parque Juan Carlos I
Descripción	5,5 Km		

Este tramo pretende mejorar la unión entre la plaza de toros de las Ventas con el parque Juan Calos I. Partiendo de la Avenida Donostiarra, revisar el trazado que llega hasta Arturo Soria, optimizando algún punto y conectar con el carril bici que se construirá a lo largo de la calle Arturo Soria (tramo 11). Seguir por la calle Angelita Cavero, Telémaco y Juan Ignacio Luca de Tena, que ya tiene una parte carril bici. Mejorar el piso sobre el puente que cruza la A-2, y ya desde ahí conectar con el carril bici de la Avda de los Andes. El tramo final que llega hasta el parque requiere un carril segregado con respecto a los vehículos de motor.

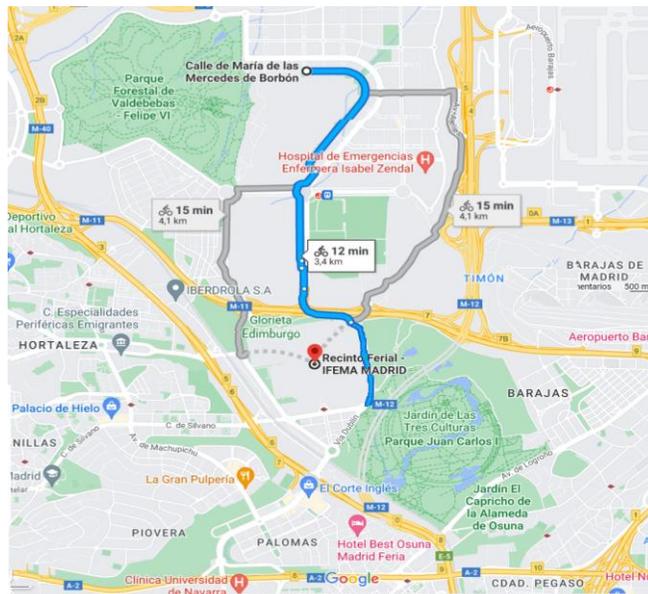


En este tramo, en algún punto, hay que ir por la acera.

Nº de tramo:	27	FASE:	
Origen:	Parque Juan Carlos I	Fin:	Valdebebas
Descripción	3,4 km		

Este tramo pretende unir, con carril bici, dos de los parques más extensos de la capital. Se inicia el tramo desde el parque Juan Carlos I por la acera bici que pasa por la puerta del parque hacia la puerta del Campo de Golf del Olivar de la Hinojosa. Bajamos por la acera de la calle Dublín que está junto al campo de golf Olivar de la Hinojosa (muy poco transitada peatonalmente). A mano izquierda tenemos las instalaciones de IFEMA (parking rojo, zona sur del recinto). Hacemos la rotonda y nos introducimos por el tunel para llegar a la Avda. de Alejandro de la Sota señalizarlo (en la actualidad es peligroso atravesarlo en bici). Salimos de él y vamos por el bulevar de la Avda. de Alejandro de la Sota. Llegamos a la Avda. de las Fuerzas Armadas y por la calle María de las Mercedes de Borbón bordeamos el Parque Felipe VI (carril bici ya construido en este último segmento del tramo).

(También construir conexión desde el Hospital Enfermera Isabel Zendal).



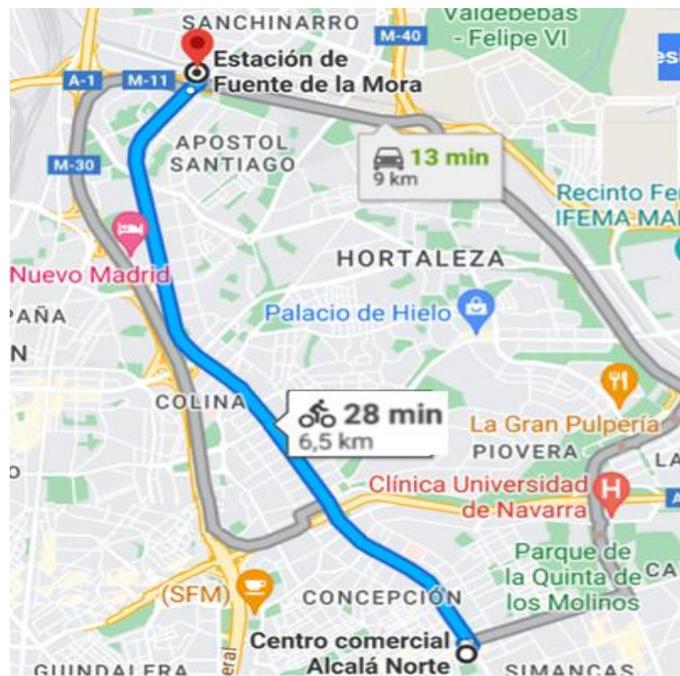
Inicio del tramo en el carril bici ya construido de Valdebebas



Amplio bulevar en la Avda. de Alejandro de la Sota

Nº de tramo:	28	FASE	
Origen:	San Chinarro	Fin:	Calle Alcalá (Arturo Soria)
Descripción	6,5 Km		

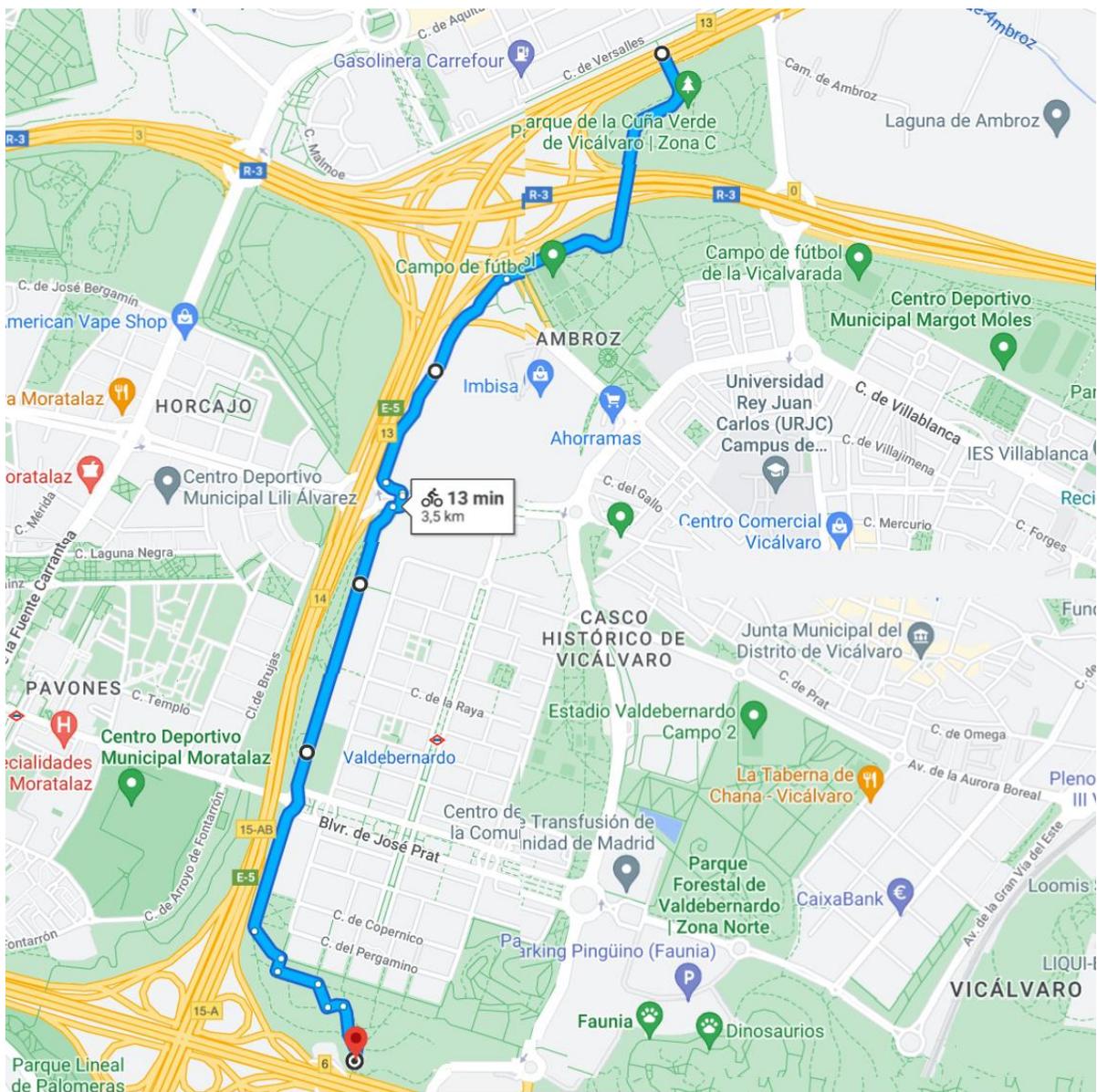
Se necesita unir el carril bici (ya construido) del Barrio de San Chinarro con el carril bici, también construido, de la calle Hermanos García Noblejas a lo largo de la calle Arturo Soria. Si partimos desde el sur, concretamente desde la calle Hermanos García Noblejas, construimos el carril bici a lo largo de toda la calle Arturo Soria hasta su extremo norte, llegando a la estación de cercanías de Fuente de la Mora y conectando con la vía ciclista que llega hasta San Chinarro.



Calle Arturo Soria hacia San Chinarro

Nº de tramo:	29	FASE:	
Origen:	Anillo Ciclista (Puente de Vicálvaro)	Fin:	Valdebernardo
Descripción	3,5 Km		

Desde el anillo ciclista parte un puente hacia Vicálvaro, concretamente en el parque de la cuña verde. Dejamos el parque y nos dirigimos hacia Valdebernardo norte por un camino de arena estrecho y peligroso que requiere ser transformado en un carril ciclable, ya que es una vía directa desde Valdebernardo hacia el anillo ciclista.





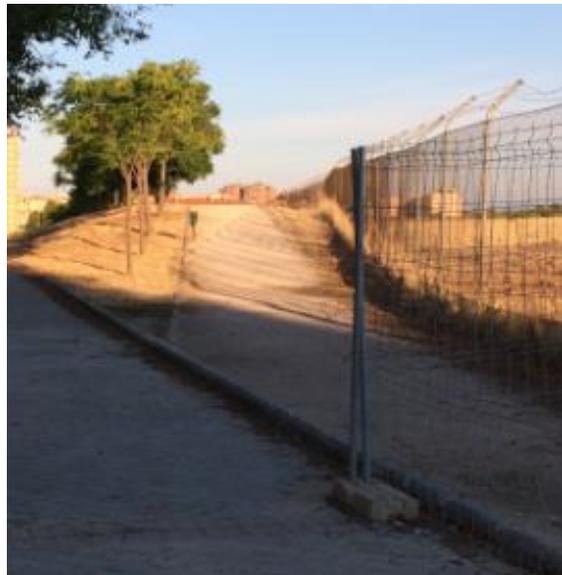
Salida del anillo ciclista hacia Vicálvaro



Camino hacia Valdebernardo. Muy estrecho



El camino termina en el bulevar Indalecio Prieto



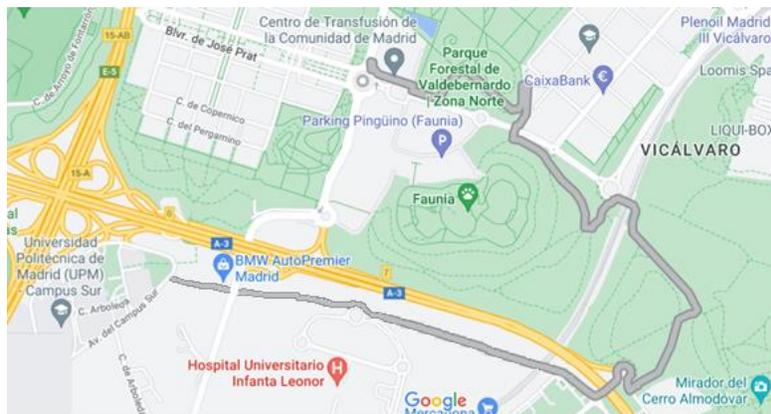
Fin del camino. Aquí no hay carril bici

Nº de tramo:	30	FASE:	
Origen:	Valdebernardo	Fin:	Campus SUR UPM
Descripción	3 Km		

Este tramo pretende unir el núcleo de Valdebernardo, atravesando la A-3, por Santa Eugenia y conectando con el Campus de la Universidad Politécnica de Madrid situado en el barrio de Vallecas.

Se trata de construir una vía ciclable entre el parque forestal de Valdebernardo y el barrio de Santa Eugenia a través del Cerro Almodóvar. Después, desde el barrio de Santa Eugenia, conectar con el Hospital Infanta Leonor y para terminar, campo a través hasta la Universidad Politécnica- Campus Sur.

En la actualidad, se puede llegar desde Valdebernardo directamente al Campus de la Universidad Politécnica por el parque situado al sur de Valdebernardo, y por el puente que atraviesa la A-3. Este parque requiere no obstante, la creación de un carril bici para mejorar este trazado.



Salida de Valdebernardo hacia Sta. Eugenia.



Vamos paralelo a la vía del tren



Llegamos al Barrio de Santa Eugenia por debajo de este puente de la A-3



Desde la Estación de Sta Eugenia hacia Villa de Vallecas

CONCLUSIONES

La red ciclista de la capital de España, en este momento tiene un uso fundamentalmente lúdico. Es innegable que existe un crecimiento constante de la utilización de la bicicleta, también en el interior de la M-30. Madrid necesita una pequeña transformación en este sentido para que los madrileños utilicemos la bicicleta cada vez más, como medio de transporte diario.

Por Clima y por topografía, Madrid puede convertirse en una ciudad para ciclistas sin dedicarle un esfuerzo económico excesivo. Existen razones de peso para iniciar esta transformación, e incluso existe voluntad política, como comentó nuestro Alcalde D. José Luis Martínez Almeida:

"Tenemos que ser capaces de potenciar la bici. Asumimos el compromiso; el área de Medio Ambiente comenzará de forma inmediata la redacción de ese carril bici" con el objetivo de que "la movilidad ciclista forme parte del menú de movilidad sostenible" en la ciudad.

Los presupuestos municipales aprobados por el Ayuntamiento recogen partidas destinados a la ejecución de infraestructuras ciclistas, pero hay que subir aun más la apuesta por un Madrid saludable. El proyecto BICIMAD es una iniciativa extraordinaria, pero sigue siendo muy peligroso circular en bicicleta por Madrid. Desde el punto de vista del Ayuntamiento, la construcción de más kilómetros ciclables supone una inversión duradera. Una vez construidos, ya solo se trata de mantenerlos. Los costes de mantenimiento son inferiores a los del transporte público. Reduce también los índices de contaminación de la ciudad, descongestionará el transporte público sobre todo en horas punta, así como el tráfico de vehículos particulares.

La bicicleta es un medio de transporte sostenible, limpio y a largo plazo supndrá un menor coste también para el ciudadano.

En definitiva, desplazarse en bici es la manera más económica, más fácil, rápida, sana y agradable para ir a nuestro destino cotidiano (escuela, biblioteca, cine, trabajo...). Para la mayoría de los ciudadanos madrileños de entre 16 y 70 años, es asumible. Pensemos que el uso frecuente de este medio de transporte reducirá en cierta medida la obesidad juvenil.

Deporte saludable + Servicio gratuito= Bienestar de las personas.

Este proyecto supone un cambio sustancial en la concepción de Madrid como ciudad que ha decidido reducir las emisiones de CO₂.

Madrid, 10 de marzo de 2024.