



Observaciones y sugerencias Plan de Carreteras 2025-2032

Madrid Ciclista
NIF: G87630794



info@madridciclista.org



madridciclista.org



[@MADciclista](https://twitter.com/MADciclista)



+34 810 101 123

Leída la resolución sobre apertura del trámite de consulta a corporaciones locales y organismos públicos afectados sobre el avance del Plan de Carreteras 2025-2032 de la Comunidad de Madrid, la Asociación Madrid Ciclista, como entidad interesada por afectar el mencionado Plan de Carreteras a la movilidad ciclista, quiere hacer llegar las siguientes consideraciones.

Los ciclistas a quienes representamos, lejos de entender como positivo lo que se publica en materia de movilidad ciclista, lo vemos completamente negativo y alejado de los objetivos que dice perseguir.

- Se observa que se busca actuar exclusivamente en carreteras con gran afluencia de ciclistas deportivos, donde no existe ningún problema de gravedad (la seguridad en nuestras carreteras es bastante buena, en gran medida por el mayoritario respeto de los conductores), y se quiere construir vías segregadas que van a generar problemas para el ciclismo deportivo de carretera, que no van a ser atractivas en absoluto para las *grupetas* por resultar angostas y peligrosas y que, de paso, van a deslegitimar el actual derecho de uso de las carreteras, generando conflictos con los conductores que no van a entender que habiendo un carril bici al lado en el que se han gastado millones de euros, los ciclistas no lo utilicen, provocando en algunos casos nuevas situaciones de peligro por actitudes temerarias de mero castigo. En dichas carreteras no existe ninguna demanda importante de movilidad ciclista no deportiva.

- Así mismo, se observa que no se actúa de ninguna forma en aquellas vías que sí suponen un reto para la movilidad ciclista, nos referimos a las que conforman el área metropolitana de Madrid donde mayormente los municipios se unen con vías de alta capacidad en las que es más complicado moverse en bicicleta o directamente está prohibido por ley (autopistas), pero igualmente, donde sí es más factible que la gente pueda utilizar este medio de transporte para moverse de una población a otra por su cercanía (o incluso dentro del mismo municipio de Madrid, en barrios que están casi aislados por vías de alta capacidad), ya que la bici es perfecta para distancias de menos de 10 km, pero tampoco es mala opción para distancias ligeramente mayores si se está en buena forma, distancias perfectamente trazables en toda el área metropolitana de Madrid.

- Consideramos necesario que se actúe facilitando la comunicación en bicicleta entre los diferentes municipios del área metropolitana:

Primero, mediante la pacificación de antiguas carreteras que bien podrían ser reconvertidas a avenidas netamente urbanas (como por ejemplo la M-603), y así, permitir además la circulación legal de nuestros aliados en la micromovilidad sostenible, los VMP, como patinetes o monociclos.

Segundo, mediante la buena conservación de caminos interurbanos y rurales ya existentes, así como las vías pecuarias, reafirmando y eliminando basuras y desmontes

creación de nuevos caminos, facilitar la evitación de ríos, vías férreas y carreteras de alta capacidad como autovías o autopistas mediante puentes o túneles que sean cómodos y directos para circular en bici o a pie (como por ejemplo, los existentes en el Anillo Verde Ciclista de Madrid), y creación de vías ciclistas de calidad paralelas a las vías de alta capacidad, con trazados, firmes y anchos de vía que eviten los accidentes que, por ejemplo, se producen actualmente en los 'carriles bici' que unen Madrid con San Martín de la Vega o Colmenar Viejo.

- Curiosamente, sobre estos 'carriles bici' de San Martín de la Vega o Colmenar Viejo, a pesar de las graves deficiencias que les contemplan, y que han provocado no pocos accidentes, algunos de gravedad, no se observa que se proponga ninguna mejora sobre ellos. Tampoco se observa que aparezca en los planos ningún análisis sobre sus radios de giro, anchura, etc., sabiendo que tienen puntos negros.

- Se dice que estas actuaciones pretenden "minimizar impactos sobre el medio ambiente", pero nada más lejos de la realidad. Que por ejemplo en plena sierra, se plantee detraer más espacio natural para construir nuevas vías innecesariamente va en dirección completamente opuesta a la de no afectar negativamente al medio ambiente.

- Se dice que estas actuaciones pretenden "favorecer un trasvase modal hacia modos no motorizados", y no entendemos cómo puede ser posible que se plantee esto en serio. Que en el mejor de los casos pueda existir un puñado de personas que decidan moverse en bicicleta a sus labores entre los pueblos marcados por estas nuevas vías ciclistas propuestas, no justifica en absoluto las actuaciones que se plantean, es un dispendio de dinero público mal enfocado. Consideramos que si se quiere lograr una reducción de los modos motorizados es mucho más efectivo que se invierta en una potenciación del Transporte Público, porque es la única alternativa real de calado al vehículo privado motorizado, y más en esas áreas alejadas de la metrópoli, donde quien no se mueve en coche o moto particular lo hace en Transporte Público. La única alternativa real a un transporte privado masivo motorizado, para reducción de emisiones, es un buen sistema de Transporte Público masivo.

Desde nuestra Asociación (así como muchas otras), vemos positivo el desplazamiento en bici o VMP, lo apoyamos y ayudamos a quien quiere hacerlo; lo conocemos y por tanto entendemos que no debe ser nunca visto como un objetivo de las administraciones como alternativa real al transporte privado motorizado en los movimientos hacia la capital, ya que no es solución, además de hacer cargar en la espalda del colectivo que se desplaza en bici o patinete una responsabilidad inasumible: la de dar una movilidad universal que además reduzca de forma drástica las emisiones... Eso sólo lo puede hacer un Transporte Público potente y al alcance de todos, como además se reconoce en el documento publicado cuando se habla del Transporte Público.

Un Transporte Público intermodal hace más por impulsar un cambio de modo hacia la bicicleta. Pudiendo usar estos medios para complementar los desplazamientos de origen o destino hacia la parada o estación de transporte colectivo.

Así pues,

SOLICITAMOS

- El total replanteamiento de estas vías ciclistas propuestas, que no tienen justificación ni se alinean con los objetivos que se dicen perseguir, y volver a estudiar las necesidades de movilidad ciclista en las áreas metropolitanas de la Comunidad de Madrid, donde sí tiene sentido crear vías nuevas, adecuar caminos, etc.
- Mejorar la conectividad ciclista hacia la capital eliminando barreras mediante pasos, puentes, etc que permitan la permeabilidad con el trazado de ríos o vías de alta capacidad.
- Reforzar la seguridad ciclista en las carreteras de la región, mediante información a ciudadanos, ya sean ciclistas o conductores (en la mayoría de los casos pueden ser ambos), por ejemplo, mediante campañas informativas en diferentes medios, actuando en cuestión de señalización en las "carreteras frecuentadas por ciclistas", inclusión de tecnología de señalización como la propuesta por DGT (adjuntamos ejemplos al final del documento) que ayude a anunciar la presencia de ciclistas en los siguientes metros, anuncios en paneles luminosos de carreteras que indiquen cómo se debe adelantar a un ciclista y de forma disuasoria las sanciones en caso de no hacerlo correctamente (200 euros y 6 puntos de carnet), aumento de vigilancia en las carreteras mediante radares y otros dispositivos y mediante controles de velocidad y de consumo de alcohol y otras sustancias, etc.

Asociación Madrid Ciclista.

Ejemplos de señalización de carreteras frecuentadas por ciclistas:

