

El carril bici proyectado en la Avenida General Perón: de trazado errático y a costa de la acera

A pocas semanas de que comience la reforma de la Avda. Gral. Perón, es urgente la reconsideración del carril bici diseñado con el fin de subsanar sus graves deficiencias. Las principales, a falta de poder conocer casi todos los detalles del proyecto, son reducir el espacio peatonal de la acera frente al Palacio de Congresos en las dos manzanas entre Castellana y Orense y un diseño de trazado errático del carril bici que cruza General Perón sin ningún sentido en un ángulo de 90°. Aquí presentamos una alternativa para asegurar la validez, eficacia, seguridad, comodidad y garantía de uso del carril bici.

A finales del año pasado se publicó la noticia de la inminente [reforma de la Avenida General Perón](#)

La reforma, además de incluir un mayor espacio peatonal y mejoras en el arbolado, propone un carril bici desde la Plaza de Lima hasta la calle Infanta Mercedes.

Según ha publicado el ayuntamiento de Madrid:



“Una de las principales aportaciones de la remodelación será la incorporación de un carril bici bidireccional a lo largo de toda la avenida, que conectará el distrito de Tetuán con el carril bici previsto en el paseo de la Castellana. Este nuevo carril, que será segregado, aumentará la seguridad de los ciclistas y recorrerá en dirección este-oeste la totalidad de la avenida desde la plaza de Lima hasta la intersección entre las calles Dulcinea y Ávila.

En el proyecto, se ha cuidado especialmente la convivencia entre los diferentes tráficos, dando especial prioridad al peatón en todos los casos y regulando los cruces mediante semáforos donde sea necesario. Particularmente, el diseño ha puesto especial atención en las relaciones entre el carril bici, los recorridos peatonales y los espacios de parada de autobús en los que los diferentes flujos deben compartir un espacio muy limitado”

A falta de mayor información y detalle de los planos e imágenes publicadas, de saber la cota, sección, conexión con el futuro carril bici perimetral de la Pl. de Lima, materiales, señalización, etc., el carril bici propuesto, lejos de tener un trazado limpio, directo y sin interacciones e interrupciones, se entrecruza sucesivas veces con el flujo peatonal, no resta apenas carriles de circulación e incomprensiblemente, cambia de lateral.

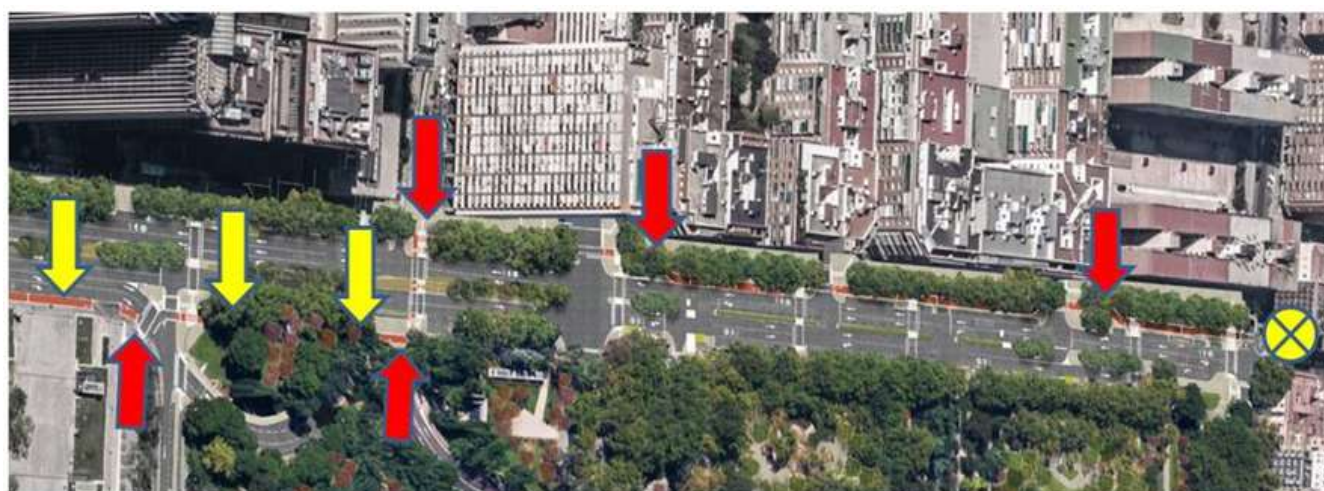





Plano publicado por el Ayuntamiento

Tal y como aparece en el plano proporcionado, el tramo de carril bici más cercano a la Pl. de Lima, frente al Palacio de Congresos y hasta el inesperado cambio de lado, se hace **a costa de la acera existente**, algo que creíamos superado en esta ciudad. Está visto que el Ayuntamiento de Madrid no para de sorprendernos.



*Detalle carril bici propuesto por el Ayuntamiento.
A costa de la acera (mantiene los 4 carriles de circulación) y cruzando la acera*



-  No continua. El carril bici acaba en Infanta Mercedes
-  Puntos donde se cruza el tránsito ciclista con el peatonal
-  Partes del carril bici que se hace a costa de la acera

Este carril forma parte de un eje este-oeste más amplio perteneciente a la Red Básica Ciclista, que comunica la Dehesa de la Villa con Hortaleza, por calles de la importancia de Francos Rodríguez, Concha Espina, Ramón y Cajal o Silvano. En las actuaciones para 2017, el propio Ayuntamiento de Madrid propuso el llamado Itinerario 4, correspondiendo el tramo 4.1 a las calles Francos Rodríguez y Gral. Perón. Es muy posible que haya trabajos previos al respecto. De ser así, desconocemos si se han empleado o no para este caso.

Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible **MADRID**

ITINERARIO 1: Avda. de Burgos
Longitud 5.869m

ITINERARIO 2: Alfonso XIII - Avda. Brasilia
Longitud 3.638m

ITINERARIO 3: Monforte de Lemos
Longitud 5.574 m

ITINERARIO 4:

- Tramo 4.1 C/ Francos Rodríguez –C/Gral. Perón
Longitud 2.729m
- Tramo 4.2 C/ Concha Espina-Ramón y Cajal
Longitud 3.245 m
- Tramo 4.3 C /José Silva - C/Silvano
Longitud 3.446m

ITINERARIO 5: Parque Retiro - Moratalaz
Longitud 5.424 m

ITINERARIO 6: C/ José Prat - Avda. Comunidades
Longitud 1.919m

ITINERARIO 7: Méndez Álvaro - C/Convenio
Longitud 2.756m

ITINERARIO 8: Marcelo Usera - Rafaela Ybarra

- Tramo 8.1 Marcelo Usera. Longitud 2.032m
- Tramo 8.2 C/ Rafaela Ybarra. Longitud 3.515m
- Tramo 8.3 Ctra. Carabanchel-Villaverde
Longitud 1.772m

ELECCIÓN DE PROYECTOS PROPUESTOS

Proyectos ciclistas propuestos por el Ayuntamiento de Madrid para 2017

El proyecto que se presenta, aun cumpliendo una de las directrices que indica el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid de aprovechar los proyectos de reforma para implantar infraestructura ciclista, se queda muy corto en cuanto a la longitud del carril bici lo que genera discontinuidad. Es por ello por lo que merece una actuación complementaria más amplia, prolongando hacia la calle Ávila, p.e., bien a través de urbanismo táctico (provisional) o definitivo, el carril bici, al menos, hasta comunicar con Bravo Murillo. Esperemos que esta calle, y a pesar de la reciente [negativa en el pleno](#), sea una de las próximas en tener un carril bici, cumpliendo así una fuerte demanda vecinal y la aprobación en presupuestos participativos 2018 del proyecto "[Y ciclista](#)" que ayudamos a impulsar.

El proyecto en cuestión, apenas reduce las plazas de aparcamiento actuales. A lo sumo, cambian de lado o se reconvierten en batería. Y eso pese al [macroparking proyectado en los alrededores del estadio de fútbol](#) que añade más de 1600 nuevas plazas en la zona, convirtiendo a esta parte de Madrid, en un punto de atracción extraordinaria para el uso de más y más coches, Todo un ejemplo más de la insostenibilidad y anacronismo de esta ciudad.

La información publicada habla de que el comienzo de las obras es inminente, primer trimestre de este año, con lo que, evidentemente, la reforma ya ha sido adjudicada sobre un proyecto falto de participación para proponer mejoras o alternativas.

No obstante, entendemos que aún serían posibles modificaciones siempre y cuando haya un mínimo de modestia en reconocer errores e intención de repararlos.

ALTERNATIVA

La alternativa pasa necesariamente por dotar a la bicicleta de un itinerario recto, como recta es la Avda. que nos ocupa, lejos de un trazado sinuoso y conflictivo como el que presenta el Ayuntamiento.

Se conectaría tanto al futuro carril perimetral de la PI. de Lima como al futuro carril bici de Bravo Murillo y empleará una tipología acorde al eje ciclista del que forma parte.

A este respecto, el eje que describe la Avda. Gral. Perón, junto con Concha Espina, Ramón y Cajal, Silva, Silvano, etc. es de una importancia similar al de la Castellana. En este caso este – oeste. Por tanto, la tipología a emplear deberá satisfacer con garantías el esperado tránsito ciclista, la circulación en paralelo, el adelantamiento entre bicis seguro y el uso de bicis de carga y triciclos.

Así pues, consideramos dos alternativas a la propuesta por el Ayuntamiento de Madrid:

1. **Alternativa óptima.** Se trataría de 2 bandas ciclistas unidireccionales de al menos 2,10m* más resguardo, en ambos laterales de la Avenida, detrayendo espacio a la actual calzada y protegiéndolas con elementos no rebasables por los coches. Las bandas de aparcamiento desaparecen ya que con creces se compensan con el nuevo aparcamiento del entorno del estadio. Los dos carriles bici enlazarán con el futuro carril perimetral de la PI. de Lima y con Bravo Murillo. Esta última conexión se puede hacer por la calle Ávila, a través de un carril bidireccional y suprimiendo el giro a la izquierda previsto para los coches (sentido este), hacia la calle Fortunata y Jacinta (ver plano)

En caso de mantener alguna plaza de aparcamiento (discapacitados, carga y descarga, etc.) se ubicará entre el carril bici y un carril de circulación convencional. De este modo protegemos al carril bici de invasiones. Se evitará situarlas cerca de las intersecciones para asegurar una correcta visibilidad.

- 1.2. Cabría una **variante** que sería conectar a Bravo Murillo (sentido este-oeste) por Juan de Olías, pero por experiencia sabemos que los carriles unidireccionales, y más cuando es en calles distintas, en este caso Ávila y Juan de Olías, se suelen usar de doble sentido (ver plano)

2. **Alternativa aceptable.** Consistiría un carril bici bidireccional de al menos 3,20m* en el lado sur, manteniéndolo hasta su conexión con el futuro carril bici perimetral de la PI. de Lima y con Bravo Murillo a través de la calle Ávila. Para evitar conflictos innecesarios, se suprimirán todas las bandas de aparcamiento de ese lateral, se protegerá el carril bici con elementos no rebasables por los coches y estará claramente diferenciado del espacio peatonal: a través de una diferencia de cota (cota calzada), ubicación de elementos de mobiliario urbano entre la acera y el carril bici, etc. Así mismo, se aplicará en calzada elementos de reducción de velocidad para los coches, especialmente al cruce con la vía ciclista. El propio Manual de Infraestructura Ciclista de Madrid indica el calmado del tráfico dentro de sus objetivos. Hemos de tener en cuenta la mayor complejidad en el diseño de los carriles de doble sentido lo que precisa un diseño acertado y una mayor reconsideración del planeamiento general de la calle (funcionalidad del coche) a fin de reforzar la visibilidad y previsibilidad de todos los agentes de la vía (ver plano)

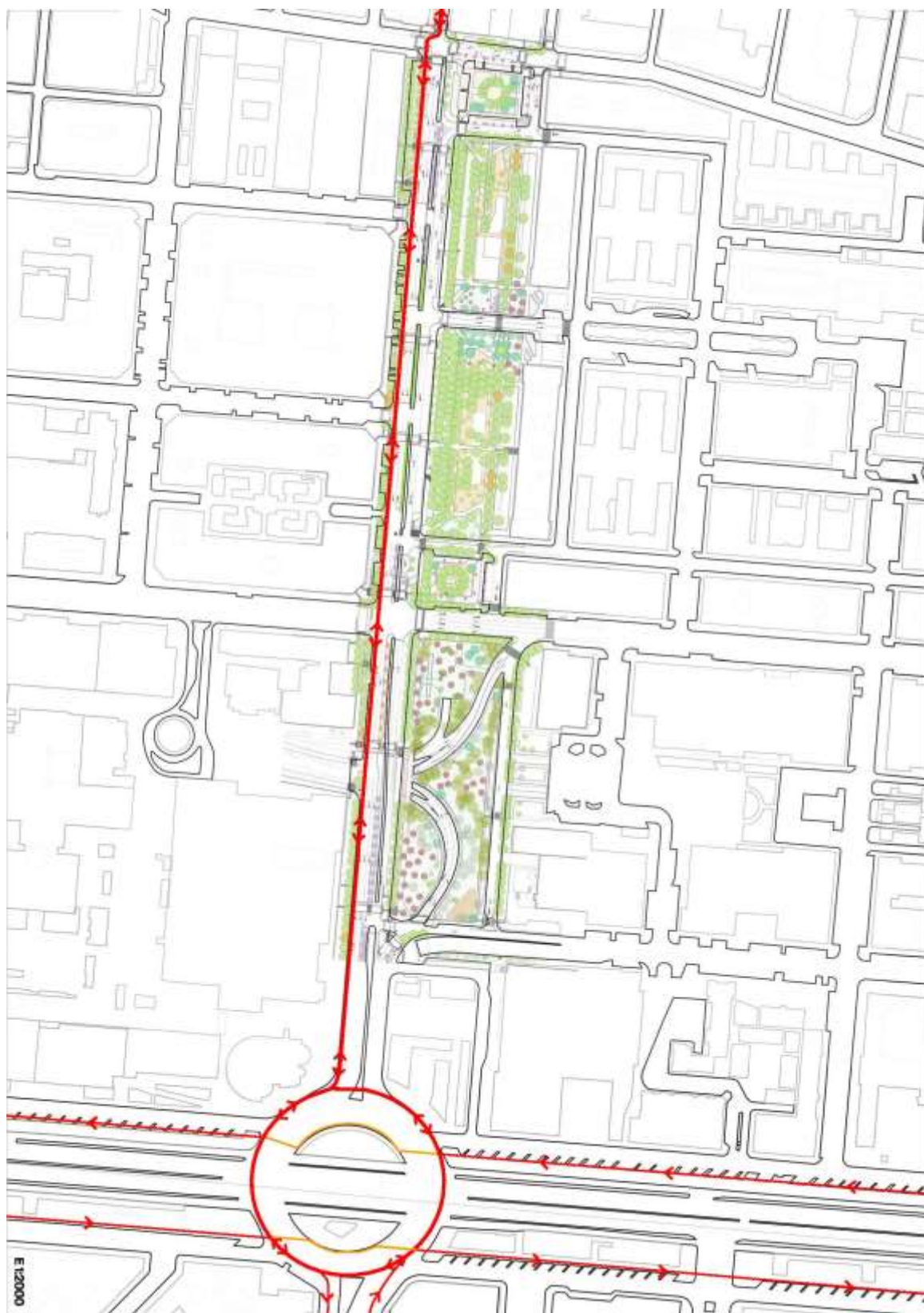
* Medidas tomadas del Manual de Infraestructura Ciclista de Madrid 2021



Alternativa óptima (1)



Alternativa óptima. Versión con variante (1.2)



Alternativa aceptable

Ene. 2022