

La reforma de la estación de Atocha no puede ignorar una reforma integral de la plaza

Recientemente, se ha publicado en diferentes medios, la próxima remodelación de la estación de Atocha que incluye la [reurbanización de la Pl. Emperador Carlos V](#)



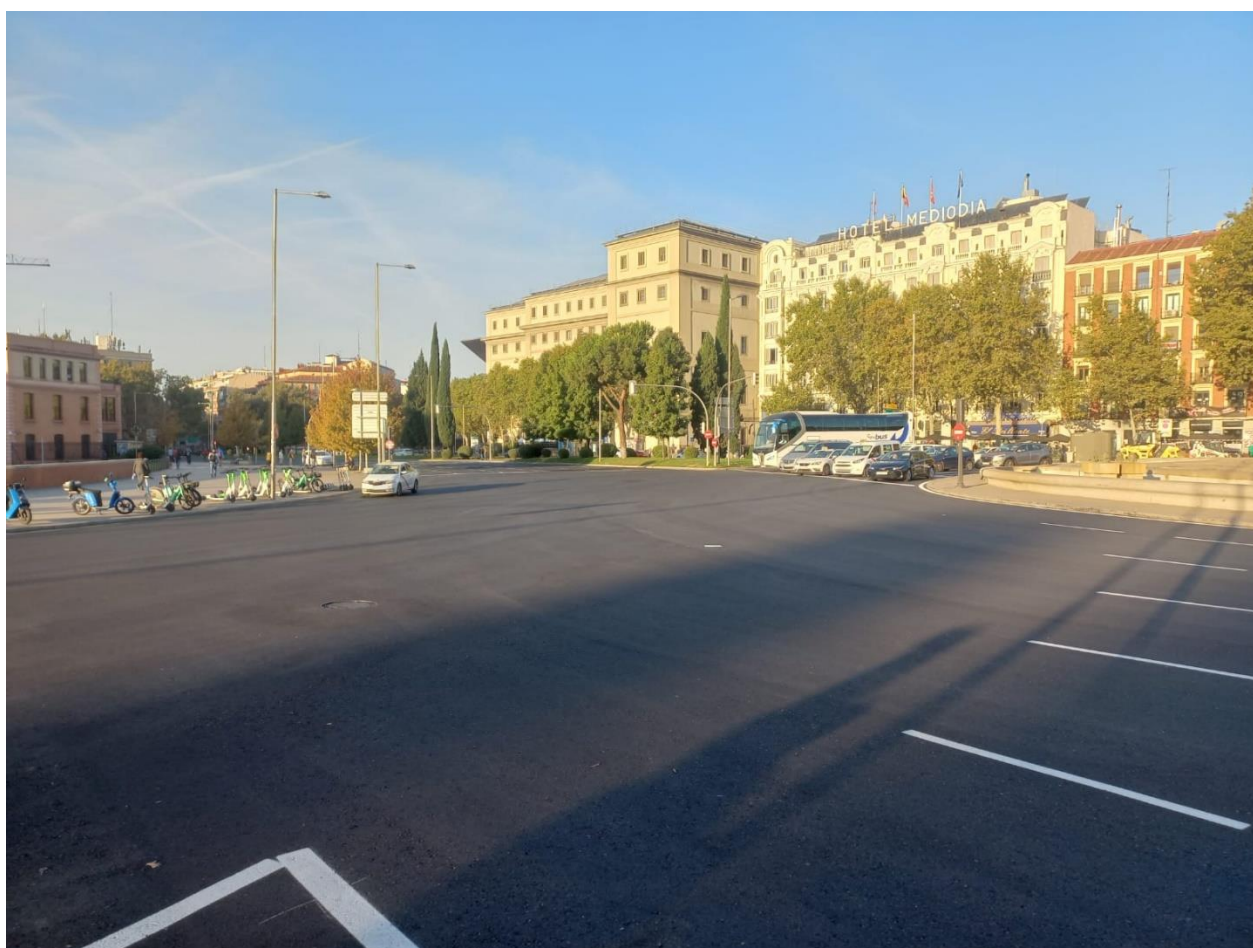
Esta reforma, financiada por los fondos Next Generation e inspirada en el marco del Paisaje de la Luz, entorno declarado Patrimonio Mundial de la Humanidad por la UNESCO, incluye también el acondicionamiento de la marquesina histórica, nuevos vestíbulos de acceso y evacuación, remodelación del jardín tropical y el acondicionamiento de las plazas laterales del Embarcadero y el patio de Méndez Álvaro.

En el proyecto dado a conocer, sorprende la ausencia total de la bicicleta, a pesar de que:

1. Los fondos europeos tienen entre sus objetivos acelerar la [transición ecológica](#)
2. Ser la bicicleta un instrumento aliado para el cumplimiento de los [Objetivos de Desarrollo Sostenible](#)
3. El reconocimiento del del "[Paisaje de la Luz](#)" como Patrimonio Mundial de la Unesco, requiere avanzar hacia un **modelo de ciudad sostenible y coherente** con el reto climático. Es precisamente la alta **contaminación de la zona Prado-Recoletos** la que hizo tambalear en su momento su candidatura y podría suponer la retirada de esta distinción.

4. En noviembre de 2019 el Pleno del Ayuntamiento aprobó por unanimidad el [carril bici de la Castellana](#) desde Atocha a La Paz y Chamartín_
5. La próxima construcción de los **carriles bici de [Santa María de la Cabeza](#)** y **[Paseo de las Delicias](#)**
6. La existencia de los **carriles bici de la calle Méndez Álvaro, Atocha y Cuesta de Moyano**
7. El compromiso desde la aprobación de la Red Básica Ciclista, de otros carriles bici como el de la **Ronda Histórica o el de Ciudad de Barcelona**

Todo ello hace que la glorieta de Emperador Carlos V sea un punto estratégico en la comunicación de nuestra ciudad y su potencial para impulsar la movilidad sostenible, es máximo. Un proyecto de reforma de esta plaza, por tanto, debe ser integral y coordinado entre ADIF y las diferentes áreas de gobierno del ayuntamiento de Madrid competentes, a fin de contemplar y desarrollar la bicicleta en toda su extensión.



Glorieta de Emperador Carlos V, sin accesos ciclistas

Actuaciones como:

- **Carril bici que conecte** con el resto de los carriles bici actuales y futuros y con la propia estación de Atocha
- **Estaciones de bicis públicas** en cada una de las entradas a la estación.
- **Recuperación del aparcamiento de bicis** en la plaza del Embarcadero. En los últimos años era difícil encontrar un lugar donde aparcar la bici en esta plaza. Las motos se habían adueñado de ella. A partir de 2021, los antiguos amarres se convierten en aparcamiento de motos eléctricas, siendo completamente imposible el estacionamiento normal de bicicletas. Ni siquiera existe la señalización. Es necesario que la bicicleta recupere su espacio en el aparcamiento.
- **Estacionamientos seguros de bicis** ⁽¹⁾ en la propia estación de Atocha-Cercanías y de Puerta de Atocha combinando instalaciones de corta y de larga duración, tal y como se ha anunciado recientemente en la reforma de la estación de Sants en Barcelona. No olvidemos que Madrid está en un nivel inicial de desarrollo ciclista. Debido a la percepción de inseguridad al dejar la bici en aparcabicis exteriores, se aconseja que estos puedan combinarse también con otros instalados en el interior de la estación.



Estado actual del aparcabicicletas. Estación de Atocha (Pl. Embarcadero)

- Una oferta de **servicios auxiliares**, como tiendas, taller de bicicletas, servicios de lavado, préstamo de bicicletas, etc.
- Señalización, instalación rampas y accesos cómodos (**accesibilidad ciclista**) para el desarrollo de los dos tipos de intermodalidades. Bike on Road y Bike on Board.
- **Otras medidas** a favor de la bici en el entorno de la plaza como prioridad semafórica, giros exclusivos, dobles sentidos ciclistas, calmado de tráfico, aparcabicis en el entorno, etc.

Sabemos que el proyecto presentado es de ADIF y su ámbito de actuación, está limitado, pero queremos destacar la importancia que un proyecto de esta envergadura sea **aprovechado por el propio Ayuntamiento de Madrid** a través de sus dos áreas competentes: Obras e Infraestructura y Movilidad, tal y como contempla el Plan Director de Movilidad Ciclista (Proyectos de Oportunidad) para completarlo y hacer del total de la Plaza del Emperador Carlos V, un conjunto armonizado con un nuevo Madrid sostenible.

Madrid, 18 de octubre de 2022

(1) 4.3.2. Estaciones de ferrocarril y autobuses

Las estaciones son lugares donde se aparkan las bicicletas durante periodos largos, medio día o todo el día, a veces incluso durante varios días (por ejemplo, el fin de semana). Consecuentemente son lugares susceptibles al robo. Por ello no basta con prever suficientes soportes, también se tiene que velar para que haya una protección suficiente contra la intemperie y contra los robos.

En las grandes estaciones intermodales (que son a menudo también una confluencia con otros medios de transporte público) se debe considerar instalar una biciestación en un espacio cerrado y vigilado de manera permanente, pudiendo ser de pago. Las horas de apertura deben al menos cubrir las horas de funcionamiento de la estación. En caso de que el aparcamiento no esté situado cerca de la entrada de la estación o de los andenes, éste debe estar claramente señalizado. Asimismo, se recomienda prever, además de estos aparcamientos cerrados, soportes de tipo U-Invertida o sus variantes en el exterior de la estación y cerca de la entrada.

En las estaciones que emplean personal permanente se pueden prever aparcamientos cerrados (con paredes transparentes que permitan la vigilancia) y cubiertos. Si este aparcamiento da directamente acceso a la estación o a los andenes, mucho mejor. Es útil prever la instalación de consignas individuales para bicicletas de personas abonadas, además de soportes de tipo U-Invertida o sus variantes, lo más cerca posible del acceso a los andenes.

No hay que olvidar que una estación tiene normalmente dos entradas. Sea cual sea la entrada principal del edificio (del lado de las taquillas) se debe prever siempre plazas suficientes en sendas entradas de la estación. Por motivos prácticos, es recomendable tener previsto un aparcamiento vigilado en la entrada principal al lado de las taquillas y un aparcamiento cubierto cerca de la otra entrada de la estación.

(Manual de Aparcamientos de Bicicletas IDAE – 2009)