

**1 AUTOR/A**Concejal/a: JOSE MANUEL CALVO DEL OLMO Grupo Político: Grupo Municipal Más Madrid**2 ÓRGANO Y SESIÓN EN EL QUE SE PREVÉ QUE SE VA A SUSTANCIAR LA INICIATIVA**Órgano: Pleno Fecha de la sesión: 27/11/2019Tipo de Sesión: Ordinaria**3 TIPO DE INICIATIVA**

- |  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Comparecencia | <input type="checkbox"/> Declaración institucional | <input type="checkbox"/> Interpelación | <input type="checkbox"/> Moción de urgencia |
| <input type="checkbox"/> Pregunta      | <input checked="" type="checkbox"/> Proposición    | <input type="checkbox"/> Ruego         | <input type="checkbox"/> Otros              |
|  | <input type="radio"/> Apartado PRIMERO *           |  |   |
|  | <input type="radio"/> Apartado SEGUNDO *           |  |   |
|  | <input type="radio"/> Apartado CUARTO *            |  |   |

**4 CONTENIDO DE LA INICIATIVA**

Las políticas de promoción ciclista en una ciudad deben ser acordes a su nivel de desarrollo ciclista, es decir, al grado de implantación de la cultura ciclista en esa ciudad. Madrid es una ciudad con un desarrollo ciclista en fase muy inicial dado que aún presenta importantes carencias infraestructurales para favorecer el uso de la bicicleta. En esta fase, la planificación de una red conectada y segura es una medida fundamental y se deben concentrar los esfuerzos en su implantación para promover que puedan desplazarse en bicicleta aquellas personas que no lo hacen por miedo a circular en coexistencia con el tráfico motorizado, especialmente en vías rápidas.

El fomento de la bicicleta como modo de transporte no es un fin en sí mismo sino una política necesaria dentro de una estrategia integral para conseguir ciudades más sostenibles y habitables. Por este motivo, se entiende que las decisiones y medidas pro-bici deben estar enmarcadas en el objetivo de conseguir una movilidad multimodal, en la que los desplazamientos peatonales, ciclistas y en transporte público vayan ganando terreno frente al coche.

En este sentido, Madrid cuenta con un Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMC2008+), aprobado en 2008 y revisado en 2017, sin que ninguno de los grupos municipales presentes en el pleno del Ayuntamiento se haya mostrado contrario a su aplicación. El PDMC2008+ introduce como uno de sus pilares fundamentales la equidad e inclusión ciclista, entendida como la promoción de la movilidad ciclista para el conjunto de la ciudadanía, atendiendo las necesidades de todos.

Por otra parte, existe un consenso internacional cada vez más amplio en torno a que los nuevos planes y documentos de referencia de la política urbana, en lo que atañe a las reflexiones de carácter general y sectorial en aspectos como la calidad del aire, el ruido, el cambio climático, etc., deben entender el fomento de la movilidad ciclista como uno de los ejes estratégicos de los nuevos modelos de movilidad. La Nueva Agenda Urbana aprobada en Quito en octubre de 2016 en la cumbre Habitat III de Naciones Unidas no deja dudas al respecto.

Además, el Ayuntamiento de Madrid tiene un ambicioso Plan A de calidad del aire, aprobado por en 2017 y actualmente en vigor, que recoge medidas para el fomento de la bicicleta como son la mejora y ampliación de la red ciclista o la ampliación del sistema de bicicleta pública dentro del conjunto de actuaciones en materia de movilidad sostenible.

Pese a todos ello, recientemente, el gobierno municipal de la ciudad de Madrid, a través del Área de Obras y Equipamientos, ha eliminado el carril bici de la Gran Vía de Hortaleza, entre las glorietas de Francisco Fernández Ordóñez y Mar de Cristal, con el fin de ganar un carril más para el tráfico motorizado en esta calle a costa de restárselo a los ciclistas.

Dicho carril bici formaba parte de un itinerario ciclista definido como eje básico en la Revisión y Actualización del Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMC2008+) del Ayuntamiento de Madrid y fue construido hace menos de tres años como materialización de un proyecto que justificaba convenientemente la adecuación de la sección elegida a las necesidades del tráfico rodado y a la estrategia diseñada en la mencionada revisión. En la memoria de dicho proyecto se explicitaba la necesidad de crear una plataforma exclusiva para la bicicleta en la Gran Vía de Hortaleza, porque, entre otras consideraciones, cuenta con una pendiente de subida superior al 4%, la máxima que permite el PDMC2008+ para carriles de uso compartido con el tráfico motorizado. No nos consta que la decisión de eliminar el carril bici de la Gran Vía de Hortaleza se haya tomado en base a informes o estudios técnicos que justifiquen la medida, en lo referido ni a capacidad de tráfico, ni a las necesidades de los ciclistas actuales y futuros ni, por supuesto, en lo que tiene que ver con estrategia de ciudad respecto a temas tan importantes como el reparto del espacio público o la calidad del aire. Parece, más bien, una decisión puramente ideológica consistente en recuperar la prevalencia del coche sobre cualquier otra forma de moverse por nuestra ciudad, aun sabiendo que el vehículo privado es el modo de transporte menos eficiente, sostenible y saludable dentro de la ciudad.

Por todo lo anteriormente expuesto, realizamos la siguiente PROPOSICIÓN:

1. Que se aporten los correspondientes informes técnicos que justifiquen el cambio en los criterios técnicos que avalaron la ejecución del carril bici de la Gran Vía de Hortaleza en 2016 y tres años después no se consideran válidos, así como la conveniencia de su desaparición desde los puntos de vista no solo de la estrategia global de sostenibilidad exigible a nuestra ciudad sino también de las necesidades reales de las personas que se desplazan a diario en Madrid.
2. Que en caso de que la actual corporación no pueda aportar dichos informes justificativos, proceda a la restitución de este carril-bici tal y como estaba antes de su eliminación.
3. Que la actual corporación, en lugar de dedicarse a eliminar medidas en favor de la sostenibilidad ambiental de nuestra ciudad como es la implantación de carriles bici, centre sus esfuerzos en continuar el desarrollo de la red ciclista iniciada por el anterior gobierno municipal, siguiendo la estrategia definida tanto por el Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMC2008+) como por el Plan A de calidad del Aire.
4. Que dentro del conjunto de actuaciones a realizar para fomentar el uso de la bici en este mandato, la actual corporación reanude los trabajos técnicos para la implantación de carril ciclista en el segundo tramo del itinerario Moratalaz-Retiro así como en los ejes del Paseo de la Castellana y Santa María de la Cabeza, además de todas las actuaciones que estime oportunas para facilitar el uso de la bici en nuestra ciudad como medio de transporte sostenible y saludable.

#### 5 DOCUMENTACIÓN QUE SE ADJUNTA

6 FIRMANTE

En Madrid, a 18 de Noviembre de 2019

Firmado y Recibido por

madrid.es



Iniciativa presentada por el/la Concejal/a CALVO DEL OLMO JOSE MANUEL con número de identificación [REDACTED] y por el Portavoz MARTA MARIA HIGUERAS GARROBO con número de identificación [REDACTED]

AL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO, PARA EL PRESIDENTE DEL PLENO O DE LA COMISIÓN CORRESPONDIENTE

\* Se entienden referidos a la clasificación de los distintos tipos de iniciativas que realiza la Resolución del Tercer Teniente de Alcalde, de 16 de diciembre de 2016, apartado PRIMERO (Proposiciones no normativas sobre materias dentro de la competencia del Pleno), SEGUNDO (Proposiciones no normativas que versen sobre materias competencia de otros órganos distintos al Pleno del Ayuntamiento), CUARTO (Proposiciones de los grupos políticos y de los concejales que interesen del equipo de Gobierno la modificación de un texto normativo).