LA RAZON
MADRID
18/09/13
Prensa: Diaria
Tirada: 125.851 Ejemplares
Difusión: 90.902 Ejemplares
Cód: 74238274
Página: 48
Sección: MADRID Valor: 9.313,00 € Área (cm2): 554,0 Ocupación: 61,48 % Documento: 1/1 Autor: Nuria Platón Núm. Lectores: 278000

M-10: la vuelta al centro por **ciclo-carril**

Las rondas y los bulevares tendrán carriles preferentes para bicicleta

Nuria Platón

MADRID- Poco a poco, la bicicleta se va a haciendo un hueco en las calles de la capital. Primero fueron el carril-bici de O'Donnell y el Anillo Verde Ciclista, después el Eje Mayor-Alcalá y ahora: la M-10, que permitirá a los ciclistas dar la vuelta al centro por carriles preferentes. La alcaldesa de Madrid, Ana Botella, acompañada por el delegado de Medio Ambiente y Movilidad, Diego Sanjuanbenito, presentó ayer esta nueva red de ciclo-carriles que hoy mismo comenzarán a pintarse en las rondas y los bulevares que rodean la Puerta del Sol.

Tal y como ocurre ya en la calle Mayor, así como en otros tramos del eje ciclista que cruza de este a oeste la ciudad, los ciclo-carriles son calzadas ordinarias que llevan una señalización específica en el suelo que indica la prioridad para los ciclistas y establece un límite de velocidad de 30 kilómetros por hora para los vehículos a motor, que siempre deberán adaptarse al ritmo de las bicicletas. Ahora, la M-10 convertirá 10,3 kilómetros de calzadas en ciclo-carriles en un anillo formado por las calles Génova, Sagasta, Carranza, Alberto Aguilera, Marqués de Urquijo, Ferraz, Pintor Rosales, Bailén, Gran Vía de San Francisco, rondas de Toledo, Valencia y Atocha y paseos del Prado y de Recoletos.

Además, en estas vías y paralelos al ciclo-carril, se crearán a su vez 9,8 kilómetros de carriles-bus, para agilizar y dar preferencia al transporte público y a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente. «El objetivo es cambiar de un modelo de ciudad tradicional a un modelo de ciudad sostenible», explicó la alcaldesa, que recordó que el 70% de las medidas del Plan de Calidad del Aire 2011-2015 se dirigen al fomento de la movilidad sostenible.

Junto al repintado de las calzadas, que tendrá un coste inferior al medio millón de euros y que estará listo antes de fin de año, el consistorio madrileño también va a crear 67 nuevas líneas adelantadas de detención en los semáforos para motos y bicicletas. Estas líneas, denominadas avanza-bicis, permiten a los vehículos de dos ruedas situarse por delante de los coches en los semáforos para ser más visibles.

Según un estudio realizado por Bluevmove Carsharing y Doymo, uno de cada tres madrileños no va en bici al percibir inseguridad en las calles. Al respecto, el delegado de Medio Ambiente señaló que precisamente la M-10 contribuirá a aumentar la seguridad de los ciclistas. «Poco a poco los conductores se irán adaptando a la presencia de las bicicletas y al uso de los ciclo-carriles, lo que disminuirá la velocidad en la ciudad», explicó. Además, según los datos que maneja el Ayuntamiento de Madrid, desde 2009 el número de desplazamientos en bicicleta en el interior de la almendra central ha pasado del 0,8% al 1,2% –algo más de un millar–.

«Los datos de que Madrid se está subiendo en la bici son alentadores y permiten ser optimistas y creer que en 2016 lograremos el objetivo de que el 3% de los desplazamientos privados sean en bicicleta», señaló Botella.

Y para los peatones, el Área de Medio Ambiente pondrá en marcha la construcción de un nuevo paso peatonal que conectará la plaza de España con los Jardines de Sabatini a través de la calle Bailén. Este paso, regulado por semáforos, estará a la altura de la cuesta de San Vicente.

Autobuses **rápidos**

Gracias a los nuevos carriles-bus en el anillo de la M-10, aumentará considerablemente la velocidad de las 25 líneas que utilizan total o parcialmente este eje. Por este motivo, una vez esté en marcha, se estudiará una redistribución de dichos trazados, que no tengan como destino el centro, para descongestionar aún más el tráfico en estas zonas.

