



Propuestas de actuaciones de fomento de la bicicleta en 2012

[Colectivo Pedalea.](#)

ÍNDICE DE PROPUESTAS

0. Introducción	<i>Página 2</i>
1. Señalización	<i>Página 2</i>
1.1. Carriles bici sin segregación o con segregación blanda	<i>Página 2</i>
1.2. Continuar la pacificación del tráfico	<i>Página 3</i>
1.3. Autorizaciones específicas	<i>Página 3</i>
2. Actuaciones pendientes y correcciones	<i>Página 3</i>
2.1. Continuidad de Bulevares	<i>Página 3</i>
2.2. Semaforización de carriles bici	<i>Página 4</i>
2.3. Isabel la Católica	<i>Página 4</i>
2.4. Redistribución de aparcabicis	<i>Página 4</i>
3. Bicicleta Pública	<i>Página 5</i>
4. Planes sectoriales y campañas	<i>Página 5</i>
4.1. Con bici al cole	<i>Página 5</i>
4.2. Registro de bicicletas	<i>Página 5</i>
4.3. Campañas de sensibilización y circulación.	<i>Página 6</i>
5. Segunda línea de tranvía	<i>Página 6</i>
6. Cuadro- resumen	<i>Página 7</i>

Introducción

Pedalea es consciente de que el presupuesto municipal para fomento de la bicicleta en 2012 va a ser reducido, debido a la situación financiera del Consistorio. Queremos hacer una aportación en positivo, proponiendo medidas de coste bajo o nulo. Entendemos que la parálisis producida en 2011 ha sido un hecho puntual, y que existe intención del Ayuntamiento por continuar las políticas ciclistas que tan buenos resultados comenzaron a dar en los años anteriores, profundizando en el desarrollo del Plan Director de la Bicicleta (PDBZ).

En cualquier caso, insistimos en que es socialmente rentable la inversión en bicicleta, por el bajo coste relativo que representa y los resultados eficaces y casi inmediatos que genera.

A continuación se desglosan y explican las propuestas:

1. Señalización

1.1. Carriles bici sin segregación o con segregación *blanda*.

Del mismo modo que en algunas aceras se ha delimitado el espacio reservado a bicicletas, o en algunas calzadas se implanta un carril bus mediante señalización horizontal, también se puede reservar un carril para bicicletas utilizando sólo señalización y pintura.

¿Por qué ahora?

- *Porque los carriles bici se están respetando.* Después de algunos años de presencia de carriles bici en la ciudad consolidada, podemos decir que el respeto de los conductores por estas vías ciclistas es bastante aceptable. Incluso en los que tan sólo están segregados por bolardos de caucho, el índice de invasión por parte de coches es bajo.
- *Para normalizar la bicicleta en el tráfico.* El PDBZ y todos los manuales indican que las vías ciclistas sin segregar (sólo con señalización horizontal y vertical) constituyen un paso más en la integración de la bicicleta en la circulación, por lo que aumentan la seguridad del ciclista.
- *Por la situación económica.* Al no requerir (en general) más que señalización, su coste es mínimo. Además, como todas las medidas que proponemos en este punto, se pueden ejecutar desde la propia contrata de mantenimiento (capítulo 2 de los presupuestos municipales), por lo que no se verían afectadas por las limitaciones impuestas a la inversión (capítulos 6 y 7).

Proponemos los siguientes puntos para esta medida:

- Conexión CB Coso Bajo – Plaza España por Coso Medio (sin segregación)
- Finalizar CB de Miguel Servet (segregación blanda / sin segregación)
- Conexión CB Pº del Agua – María Agustín por Av. Madrid (segregación blanda)
- Cierre del segundo cinturón ciclista, pendiente desde 2009 (segregación blanda)
- Conexión del carril-bici de Franco y López con el del tranvía y el de Camino Las Torres por Corona de Aragón, San Juan de la Cruz y Juan Pablo Bonet. (segregación blanda)

1.2. Continuar la Pacificación

La señalización horizontal de calles 30 que se puso en 2010 está muy deteriorada, debido a la baja calidad de la pintura empleada entonces. Hay que comenzar a *pintar de nuevo*, por zonas si es necesario, con materiales adecuados.

Además, queda pendiente la extensión de esta señalización a los barrios rurales. En los más poblados, el problema de la velocidad de los coches es bastante serio.

Se pueden implantar otras medidas previstas en el PDBZ para hacer efectiva la limitación de velocidad, como la elevación de pasos peatonales en algunos accesos a calles 30, la colocación de resaltes con paso para bicis, el aparcamiento en lados alternos, o la pacificación de carriles laterales en grandes avenidas (por ejemplo Cesáreo Alierta o Avenida Cataluña).

Proponemos seleccionar una o varias zonas de la ciudad en las que se elabore un *Plan específico de pacificación*, que incluya estas medidas y otras, y que se pueda extender después a los demás distritos. Por ejemplo, la AVV de San José está concluyendo un plan de movilidad en el que podría encajar nuestra propuesta. En cuanto a barrios rurales, Casetas sería una buena apuesta, pues cuenta con estación de Cercanías y un número apreciable de ciclistas.

1.3. Autorizaciones específicas

El PDBZ prevé autorizar, en ciertos puntos, movimientos a las bicis prohibidos a otros vehículos. Sólo requieren señalización.

- Doble sentido para bicicletas en calles de sentido único para el resto de vehículos. Por ejemplo, en las calles de entrada y salida de Independencia, o las que comunican Gran Vía con sus paralelas. También en el Puente de Piedra.
- Giros de autobús autorizados para bicicletas: Espartero - Coso, Puerta del Carmen, Gascón de Gotor, Tenor Fleeta – Las Torres.
- Carriles bus-bici de uso compartido. Se pueden estudiar en Paseo Pamplona – María Agustín o Avenida de Valencia sentido centro ciudad. Habría que ensanchar los actuales carriles- bus, tomando espacio del resto de carriles de circulación.

2. Actuaciones pendientes y correcciones

2.1. Continuidad de los bulevares

Diversas instancias ciudadanas (Foro de la Movilidad, AAVV de Torrero- La Paz...) han demandado la continuidad peatonal y ciclista de los bulevares de Sagasta y Constitución. Para el de Sagasta, la intervención más necesaria es habilitar un paso en la intersección con Goya. Para esta actuación está el proyecto elaborado y no es muy costoso.

Es necesario también habilitar los pasos desde Sagasta y Constitución al espacio central de Plaza Paraíso, previstos en el diseño de ésta última para conectar con el corredor peatonal y ciclista paralelo al tranvía.

En Constitución, una adecuación de los rebajes bastaría para facilitar la continuidad ciclista.

2.2. Semaforización de los carriles bici.

El PDBZ es claro respecto a los criterios generales de semaforización de carriles bici: *“debe tener los mínimos puntos de detención, ya que si se obliga a parar al ciclista constantemente, éste tenderá a no obedecer el semáforo o a abandonar la vía ciclista. Esta situación se agrava cuando la semaforización obliga a parar al ciclista y no al automovilista que circula en su misma dirección”* (Punto 8.1.1. Los puntos 8.5 y 8.10 desarrollan estos principios).

Actualmente los criterios generales que se están empleando son diametralmente opuestos, ya que se tiende a asimilar la semaforización ciclista con la peatonal, lo que penaliza a la bicicleta y genera confusión y, por tanto, peligro. Por ello, estos criterios deben ser replanteados en futuras actuaciones y revisados en las ya ejecutadas. El caso más flagrante se da en Camino Las Torres, pero el problema se extiende por casi todos los carriles bici en calzada.

2.3. Isabel la Católica

Todas las entidades ciudadanas que participamos en el Observatorio reprobamos en su día el trazado del CB en esta avenida. Sigue siendo necesario reformarlo. Al menos, habría que convertir en bidireccional el pequeño tramo frente a la Cámara de Comercio. De esta forma, se evitan a los ciclistas dos de los cinco semáforos que tienen que sufrir en 200 metros.

Además, en lugar de poner en servicio el semáforo proyectado en la entrada del Parque Labordeta, el paso se ha inutilizado y se ha colocado una valla, que dificulta y hace peligroso el acceso ciclista al Parque. También hay una canaleta de desagüe a lo largo del Puente 13 de Septiembre, que dificulta y hace peligroso el paso de bicicletas.

2.4. Aparcabicis

Si no hay presupuesto para comprar más, se puede estudiar cuáles no se están utilizando apenas, y colocarlos en zonas de alta demanda, como el entorno de la línea del tranvía, la Plaza del Pilar, el Pignatelli o la Estación de Autobuses.

Una idea interesante sería inalar aparcabicis cerrados en las estaciones de Cercanías, especialmente las de Goya, Portillo y Casetas.

También sería necesario incluir en la normativa de edificación la obligación de instalar aparcabicis cerrados en la vivienda que se construya nueva o la que se reforme con subvención pública.

3. Bicicleta pública

Habría que estudiar fórmulas para que no deje de crecer este servicio, y pueda llegar a más zonas de la ciudad, pues la demanda es creciente. El Este (Las Fuentes – San José) y/o el Sur (Torrero – La Paz) podrían ser las siguientes zonas de expansión.

Es necesario extremar la vigilancia para que el servicio se preste en condiciones de calidad, con personal suficiente y con condiciones laborales dignas, y una atención al usuario adecuada.

Un sistema de bicicleta pública exclusivo de Casetas, que conectase la estación de Cercanías con el centro del barrio, fomentaría el uso del propio Cercanías. Podrían ser dos o tres estaciones, 10 ó 20 bicicletas, gestionadas con medios y personal municipales.

4. Planes sectoriales y campañas

Nuestra propuesta es que estos planes y campañas los desarrollen conjuntamente la Oficina de la Bicicleta y La Ciudad de las Bicis, mediante alguna dotación específica a ésta y/o una asignación suplementaria de personal a aquélla.

4.1. Con bici al cole

Tras varios años recogiendo experiencias, creemos que ha llegado el momento de elaborar un Plan Global de Formación Ciclista, dirigido a centros de Primaria y Secundaria, que recoja proyectos integrales para los centros que deseen sumarse. Proponemos para él la siguiente temporalización:

- Curso 2011-12 (ya mediado):

Diseño, elaboración y promoción de los proyectos de actuación en centros escolares.

- Curso 2012-13:

Desarrollo del proyecto (a modo piloto) en un par de centros de Primaria y Secundaria.

- Curso 2013-14:

Instauración del programa a nivel amplio en la ciudad.

Concretando las medidas que sobre esta base se deberían activar en el año 2012 son:

- El *diseño y la elaboración del Plan*, con un Proyecto para Primaria y otro para Secundaria. Esto implica el trabajo de al menos una persona conocedora de los ámbitos de la movilidad en bicicleta y del ámbito de la educación.
- Una *campaña de divulgación en los centros* para que éstos opten al desarrollo en modo piloto del Plan desde Septiembre de 2012.
- Empezar a diseñar los *primeros materiales* de divulgación para estar impresos con el comienzo de curso.

4.2. Registro de Bicicletas

Entendemos que el ayuntamiento ya está trabajando en este proyecto, junto con la Red de Ciudades por la Bicicleta.

4.3. Campañas de sensibilización y de circulación

De entre todas las campañas sectoriales que el PDBZ prevé, proponemos desarrollar este año dos. Ambas se pueden diseñar por la Oficina de la Bicicleta y La Ciudad de las Bicis, y difundir por los medios propios del Ayuntamiento.

Circulación

La incorporación de la bicicleta en la ciudad como elemento “novedoso” de transporte masivo ha aumentado la siniestralidad y sobre todo la conflictividad, especialmente en zonas peatonales. Detectamos malestar ciudadano ante determinadas conductas contrarias a la Ordenanza, que generan además mala imagen hacia la bicicleta. Es necesaria una campaña que incluya sensibilización, consejos útiles para circular, y la aplicación de sanciones ante conductas que agredan a los usuarios más débiles de la vía: los peatones.

Autoescuelas

Facilitar información para que las autoescuelas conozcan la Ordenanza y adapten sus enseñanzas a la presencia de bicicletas en la calle. Se puede ofrecer formación a los profesores.

5. Segunda línea de tranvía

Si, como es deseable, se acomete el proyecto de la segunda línea de tranvía, se deberá tener en cuenta desde el primer momento la continuidad ciclista a lo largo de su trazado, para que no suceda como en la línea 1, en la que ha habido que añadir el carril bici con el proyecto ya redactado, lo que ha causado múltiples deficiencias.

6. Cuadro -resumen

Nuestras propuestas se resumen en la siguiente tabla. Incluimos en ella algunas estimaciones acerca del tipo de coste que supondrían, y destacamos las que podrían conllevar un cierto gasto significativo (siempre muy por debajo de lo que se ha venido invirtiendo en años anteriores). El resto se puede llevar a cabo con medios propios del ayuntamiento.

Propuesta	Estimaciones sobre el coste
CB Coso Medio	Sólo señalización
CB Miguel Servet	Señalización y bolardos
CB Avenida Madrid	Señalización, bolardos, elevación paradas bus
CB cierre segundo cinturón	Señalización, bolardos, elevación paradas bus
CB Franco y López – Las Torres	Señalización, bolardos, elevación paradas bus
Planes específicos de pacificación	Señalización, elevación pasos peatonales
Autorización dobles sentidos para bicis	Señalización
Autorización giros	Señalización
Carriles bus-bici	Señalización
Continuidad Sagasta: cruce Goya	Proyecto 2011. Menos de 100.000 €
Pasos bici-peatón en Pl. Paraíso	Señalización, semaforización
Rebajes Constitución	Obra menor
Semaforización carriles bici	Reprogramación semáforos
Corrección Isabel la Católica	Señalización, obra menor
Aparcabicis	Obras menores, legislación
Expansión Bizi	Negociación con empresa concesionaria
Bicicleta pública Casetas	Bicicletas y anclajes, personal municipal
Con bici al cole	Más personal en Oficina Bicicleta y/o dotación La ciudad de las Bicis (*)
Registro de bicicletas	La Ciudad de las Bicis, Red Nacional
Campaña circulación: divulgación	Más personal en Oficina Bicicleta y/o dotación La ciudad de las Bicis (*)
Campaña circulación: formación	La Ciudad de las Bicis
Campaña circulación: sanciones	No hay coste... al contrario.
Campaña autoescuelas	Más personal en Oficina Bicicleta y/o dotación La ciudad de las Bicis (*)
Segunda línea de tranvía	Dentro de la redacción del proyecto

(*) El personal y/o la dotación son los mismos para las tres campañas