



Propuestas

de actuaciones de fomento de la bicicleta en 2014



ÍNDICE DE PROPUESTAS

0. Introducción	Página 2
1. Propuestas para 2014	Página 3
Continuar el CB de Tenor Fleta hasta el final de esta avenida.	Página 3
CB en Avenida de Valencia.	Página 3
CB en Paseo M ^a Agustín y Paseo Pamplona.	Página 4
2. Actuaciones pendientes de 2013	Página 5
Conexión del CB de Corona de Aragón con Camino Las Torres	Página 5
Continuidad del bulevar de Sagasta.	Página 5
Cierre del CB del segundo cinturón.	Página 5
Reparación de la pista-bici paralela al Gállego.	Página 5
3. Pendientes de años anteriores	Página 6
Semaforización de los carriles bici. Isabel la Católica.	Página 6
Independencia.	Página 7
Aparcabicis.	Página 7
Continuar la Pacificación.	Página 7
Autorizaciones específicas.	Página 8
4. Bicicleta pública	Página 9
5. Planes sectoriales y campañas	Página 10
5.1. Caminos escolares	Página 10
5.2. Educación ciclista en la escuela	Página 10
5.3. Cursos de circulación	Página 10
5.4. Recuperación bicicletas	Página 10
6. Revisión de la Ordenanza	Página 11
7. Funcionamiento del Observatorio de la Bicicleta	Página 11
8. Segunda línea de tranvía	Página 11
9. Prioridades	Página 12

Introducción

Comenzamos 2014 con una ventaja notable sobre años anteriores: ya conocemos el presupuesto municipal (publicado el 16 de enero). Esto sin duda facilita la tarea de realizar propuestas de promoción de la bicicleta, a la que Pedalea se encomienda en el mes de enero desde hace varios años, instando a que se acelere el trabajo para consensuar las obras a realizar en plazo durante este 2014 sin dejar proyectos pendientes como viene sucediendo en años anteriores.

A partir de estas cifras vamos a elaborar nuestras propuestas, todas ellas extraídas del Plan Director de la Bicicleta de 2010. Se trata, pues de una selección de las medidas que creemos necesario priorizar este año. También hemos considerado conveniente incluir actuaciones y mejoras que están pendientes desde hace tiempo, que tal vez no se puedan ejecutar con el presupuesto de este año, pero no deben quedar olvidadas. Y por supuesto, hay medidas que no requieren gasto económico.

A continuación se desglosan y explican las propuestas:

1. Propuestas para 2014

Si realmente la promoción de la bicicleta es una apuesta estratégica en la política de movilidad de Zaragoza, hay que seguir planteando proyectos que impulsen el desarrollo del Plan Director. No basta, como hemos dicho antes, con hacer este año lo que queda pendiente del anterior.

Estos son los proyectos que nos parecen prioritarios en este momento:

Continuar el CB de Tenor Fleta hasta el final de esta avenida

Se trata de una avenida de seis carriles infrautilizados, lo lógico sería continuar hasta el final el carril-bici bidireccional que actualmente se corta en el cruce con Camino Las Torres.

El alcalde ha anunciado su intención de conectar esta avenida con el Tercer Cinturón. Consideramos que acometer esta conexión en el momento actual es un error, por las siguientes razones:

- Multiplicaría el tráfico en esta avenida, que actualmente es bastante tranquila.
- Los automóviles tienen una salida cercana al cinturón, en Cesáreo Alierta, que no está particularmente congestionada.
- No está estudiado que esta conexión vaya a restar tráfico en Cesáreo Alierta. Puede que hubiese un alivio inicial, pero la experiencia demuestra que cualquier facilidad que se le dé al coche, lo que hace es aumentar su presencia, no distribuirla. En poco tiempo, tendríamos dos avenidas con bastante tráfico, donde antes teníamos "una y media".
- No comprendemos que, en una época de estrecheces presupuestarias, en cuanto aparece la posibilidad de hacer una inversión de cierta importancia, ésta se destine a una infraestructura automovilística (por mucho que incluya un carril-bici, la movilidad sostenible sale claramente perdiendo). Desde 2007, como resultado de la crisis y de algunas políticas de movilidad acertadas, el tráfico de coches se ha reducido (hasta un 25% en el centro), mientras el de bicicletas se ha multiplicado por más de 20. No vemos que tenga lógica invertir dinero público en seguir facilitando la circulación a los coches, que son cada vez menos y disfrutan de una ciudad pensada para ellos durante lustros. Si hay dinero para invertir en movilidad en San José, se puede empezar, por ejemplo, por extender el servicio Bizi a este barrio.

CB en Avenida de Valencia

Esta actuación conectaría el CB de Goya con el de Franco y López / Corona de Aragón, dando servicio a la Zona de Delicias, que actualmente es una de las que cuenta con menos infraestructura ciclista. También abriría el paso a una conexión con el Tercer Cinturón por San Juan Bosco y Gómez Laguna, que se puede acometer en años próximos.

La avenida Valencia es una vía en la que la circulación de bicicletas es incómoda y a veces peligrosa, por las altas velocidades que alcanzan los vehículos a

motor en sus tres carriles en sentido sudoeste. Bastaría habilitar uno de ellos como carril-bici, sin que el tráfico motorizado se viera muy afectado, pues dispondría de dos carriles, los mismos que la mayoría de vías principales de su entorno.

Hace algunos años se planteó una reforma integral de esta avenida, por lo que ya existe un proyecto que se puede adaptar a las circunstancias actuales, ejecutando sólo lo referente al carril bici.

Dado que esta avenida es una vía de acceso al Hospital Clínico, se puede considerar la posibilidad de que el carril bici sea de uso compartido con ambulancias en servicio de urgencia.

CB en María Agustín y Paseo Pamplona

Una vez que se solucione la continuidad ciclista en Sagasta y Constitución, el eje de M^a Agustín / P^o Pamplona será el único que quedará para completar el acceso radial al centro de la ciudad.

Actualmente, la mayoría de las bicicletas circulan por las aceras en estas dos avenidas, pese a que en la mayor parte de los tramos no se dan las condiciones establecidas para ello en la Ordenanza. La implantación de un carril bici en estas dos avenidas contribuirá a solucionar este problema, y reducirá el tráfico que accede al centro de la ciudad. No tiene sentido que exista una vía de seis carriles para acceder a un centro urbano en el que la mayor parte de vías principales están reducidas a cuatro o dos.

2. Actuaciones pendientes desde 2013

En la reunión del Observatorio de la Bicicleta del pasado mes de julio se acordó llevar a cabo una serie de actuaciones cuyo coste encajaba en el presupuesto municipal de 2013. Algunas de ellas ya están hechas, pero otras están pendientes, sin que desde el ayuntamiento se haya dado una explicación a los miembros del Observatorio acerca de la razón por la que no se hicieron.

Creemos que se deben acometer en 2014, pero no nos parecería aceptable consumiesen todo el presupuesto disponible, pues ello cerraría el paso a nuevos proyectos. En la práctica nos encontraríamos con una ralentización de la política ciclista, pues en dos años se estaría haciendo lo que se debía hacer en uno.

Las actuaciones pendientes a las que nos referimos son estas



- **Conexión del CB de Corona de Aragón con Camino Las Torres** por San Juan de La Cruz y Juan Pablo Bonet.

- **Continuidad del bulevar de Sagasta.** 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.

Consideramos que la continuidad de los bulevares, especialmente el de Sagasta, traerá consigo un significativo aumento del tránsito peatonal y ciclista en ellos, y por tanto puede que también crezcan los conflictos. Pedalea ya hizo llegar al ayuntamiento en julio algunas ideas para adelantarse a esta circunstancia. No obstante, es posible que estas medidas no sean suficientes para que la convivencia sea la adecuada. En ese caso, habrá que pensar en una solución en la calzada.

- **Cierre del CB del segundo cinturón,** continuando por Marqués de la Cadena desde San Juan de la Peña hasta Avenida Pirineos y Valle de Broto.

- **Reparación de la pista-bici paralela al Gállego,** destrozada por una riada. Esta actuación no es competencia municipal, por lo que el ayuntamiento debe instar a las instituciones pertinentes a que asumen su responsabilidad.

3. Pendientes de años anteriores

La lista de puntos de la red ciclista que necesitan ser mejorados empieza a ser más larga de lo deseable. Tal vez no haya presupuesto para acometer todas estas mejoras este año (esperamos que algunas sí), pero consideramos conveniente detallar esos puntos para que no caigan en el olvido.

Semaforización de los carriles bici.

Pedalea elaboró un informe en mayo de 2012 en el que explicaba pormenorizadamente por qué se deben modificar los criterios de semaforización de carriles bici que actualmente se están empleando en nuestra ciudad. El PDBZ es claro, y es necesario emplear criterios que aporten seguridad y claridad sin perjudicar a la bicicleta

Desde el Ayuntamiento se afirmó en el Observatorio que este asunto está en proceso de revisión. El resultado, por ahora, es que los carriles bici ejecutados en 2013 sí cumplen los criterios del PDBZ, equiparando a la bicicleta con el resto del tráfico como norma general. Pero no se han modificado los semáforos de carriles bicis construidos con anterioridad. Esa debería ser una tarea prioritaria a lo largo de este año.

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 de los Cantautores (antes 13 de Septiembre), que dificulta y hace peligroso el paso de bicicletas.



Independencia

El Ayuntamiento decidió pintar una acera-bici sugerida para ordenar el tráfico ciclista en la zona peatonal ante la ausencia de un carril bici. También señalizó la calzada como pacificada y colocó espacios de anticipación para bicis delante de los semáforos.

Para facilitar la circulación en calzada, queda pendiente una medida que ya propusimos el año pasado: que los semáforos sean considerados pasos de peatones para las bicicletas, de modo que éstas siempre se detengan cuando un peatón cruce, pero puedan pasar cuando no haya peatones, independientemente de la fase en que se encuentre el semáforo. Esto se puede hacer mediante semáforos específicos para bicicletas que estén siempre en ámbar intermitente, o bien con señalización vertical bajo el semáforo.

Pero la experiencia demuestra que, aun con todas estas medidas, la inmensa mayoría de las bicicletas seguirán circulando por la acera mientras no se habilite un carril-bici seguro en la calzada. Es lo que se debería haber hecho cuando se construyó el tranvía, y tarde o temprano habrá que hacerlo porque es evidente que hay espacio para ello, aunque haya que tomar algo de las aceras en algunos puntos. Siempre será menos que lo que ahora se ha tomado y será una solución coherente y segura para peatones y ciclistas.

Aparcabicis

Existen zonas de la ciudad en las que el número de aparcabicis colocados no llegan para dar servicio a todas las bicicletas que necesitan anclaje. Se hace necesario colocar más aparcabicis en alguno de estos puntos.

Hace años que se viene planteando la posibilidad de instalar aparcabicis cerrados. Existen múltiples formas de hacerlo y numerosas experiencias en otras ciudades que se pueden tomar como modelo. Este año se puede poner en marcha alguna experiencia piloto.

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 ha elaborado un Plan de Movilidad en el que encaja esta propuesta.

En lo relativo a barrios rurales, en Casetas debido al auge ciclista es necesario comenzar la señalización de la pacificación en calles 30 y también se han de aprovechar las inminentes obras de remodelación de la Avenida Constitución para crear un carril-bici con segregación blanda.

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.

- El Puente de Piedra merece una mención aparte, por lo emblemático y porque ha sido noticia durante el año pasado. No existe ninguna razón para prohibir o sancionar la circulación de bicicletas en ninguno de los dos sentidos de este puente. Se trata de una zona peatonal en la que el transporte público tiene una autorización excepcional de circulación. Esto no invalida la autorización establecida en la Ordenanza para que las bicis puedan circular por espacios peatonales bajo unas condiciones, que en el Puente de Piedra se dan. Si finalmente se decidiera hacer el puente peatonal, como *continuación del proyecto actual de peatonalización de la calle Don Jaime*, la circulación de bicicletas quedaría autorizada también

No obstante, consideramos necesario colocar algún tipo de señalización que haga expresa esta autorización, para evitar confusiones y para ordenar el propio tráfico de bicis, que debe discurrir por el carril central en convivencia con el transporte público (que tiene velocidad limitada a 10 km/h), aunque cediéndole el paso a éste cuando la bicicleta circule en sentido sur-norte.

Si finalmente se decidiera hacer el puente peatonal, la circulación de bicicletas quedaría autorizada también.

- Giros de autobús autorizados para bicicletas: Puerta del Carmen.



4. Bicicleta pública

La extensión del servicio Bizi es una medida imprescindible para que Zaragoza explote definitivamente todo su potencial en el uso de la bicicleta. Las cifras de ciudades de tamaño parecido a la nuestra hablan por sí solas: Valencia 2750 bicicletas, Sevilla 2600, Zaragoza 1300.

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.



5. Planes sectoriales y campañas

5.1. Caminos escolares

Este proyecto inició su andadura en dos centros de Primaria el curso pasado, y para éste hay 7 más interesados. Nos parece una iniciativa muy interesante, y confiamos en la gestión que se está llevando a cabo, en la que participa la Oficina de la Bicicleta. Sería muy positivo que se pudiera organizar alguna ruta ciclista ("bicibus"), aunque entendemos que eso depende de las necesidades que se detecten en cada centro.

Creemos que desde instancias municipales se debe apoyar la Bicicletada Escolar que se suele celebrar en mayo; este año llegará a su octava edición.

5.2. Educación ciclista en la escuela

Existe interés en centros de Primaria y Secundaria por trabajar la educación vial a través de la bicicleta e incluso, directamente, por enseñar a montar y circular en bicicleta al alumnado. Desde las instituciones se debe facilitar, tomando como modelo experiencias que funcionan bien en otras ciudades, como "Bikeability".

Formación de docentes Una manera de transmitir la educación vial ciclista desde la escuela pasa por una apropiada y planificada formación de docentes a este respecto. Dado el incremento de ciclistas en nuestra ciudad y el beneficio que esto supone para la ciudadanía y el municipio, entendemos que el Ayuntamiento se debe involucrar ofertando cursos específicos sobre "Formación ciclista y su aplicación en la escuela". Estos cursos tienen un gran efecto potencial sobre la población dado que formando a los docentes se llegará finalmente también al alumnado y sus familias.

Es una de las líneas estratégicas que marca el PDBZ.

5.3. Cursos de circulación

Este tipo de cursos son una herramienta de primer orden para afrontar el conflicto generado por la excesiva circulación de bicis por las aceras y mejorar la calidad del ciclismo urbano.

En estos momentos, esta formación puede y debe ser financiada por el ayuntamiento. Con un presupuesto razonable se puede formar a cientos o miles de ciclistas.

5.4. Recuperación bicicletas

Actualmente se amontonan en el depósito municipal un buen número de bicicletas. Éstas, si pasados 2 años no han sido reclamadas por sus dueños, son convertidas en chatarra. Ciudades de países con tradición ciclista, como Holanda o Alemania, llevan años recuperándolas. Más recientemente, otras cercanas a Zaragoza, como Barcelona o San Sebastián, han puesto en marcha proyectos que han posibilitado que estas bicis no acaben en la chatarra.

Entendemos que este pequeño objetivo debe ser primordial en una buena política ciclista, por lo que instamos al Ayuntamiento a buscar una solución a esta situación.

6. Revisión de la Ordenanza

En 2014 se cumplirán cinco años de la entrada en vigor de la Ordenanza de circulación de peatones y bicicletas. Será un buen momento de hacer balance de su utilidad y vigencia, así como de plantear posibles mejoras que la adapten a la realidad actual, que es diferente de la que había en 2009.

En particular, es necesario evaluar si el problema de la excesiva circulación de bicicletas por aceras está adecuadamente regulado en la Ordenanza.

7. Funcionamiento del Observatorio de la Bicicleta

Este organismo de participación ciudadana, creado en 2008, fue de mucha utilidad en sus primeros años de existencia para forjar acuerdos que impulsaron la bicicleta, como la Ordenanza, el Plan Director o los primeros carriles-bici útiles en la ciudad consolidada. Pero en los últimos tiempos ha perdido vitalidad, limitándose a ser informado de los proyectos municipales, con poco margen para el debate. En concreto, consideramos que:

- debe reunirse con más frecuencia (sólo celebró una sesión en 2013)
- debe facilitarse a sus miembros el seguimiento de los acuerdos tomados
- debe proporcionarse a sus miembros la información que requieran (no sucedió así con la solicitud del representante de Pedalea para que se le aclarase el coste final de los carriles bici de 2013)

8. Segunda línea de tranvía

Es necesario que el proyecto que se redacte incluya la continuidad ciclista en toda la traza desde el principio, para que no se repitan algunos errores vividos en la línea 1.

Es de suponer que esta segunda línea, tanto en la zona de Delicias como en el centro de la ciudad, discurrirá por avenidas radiales, por lo que parece que será necesario proyectar un carril bici segregado. En la línea 1, es el tipo de vía ciclista que mejor está funcionando.

9. Prioridades

Resumimos las actuaciones propuestas en tres listas, de acuerdo con la distribución de las partidas para política ciclista en el presupuesto municipal.

La primera y la segunda hacen referencia a las actuaciones que requieren una intervención en el viario urbano, y están ordenadas según el orden de prioridad que consideramos han de tener. La tercera son los proyectos de formación y difusión; están simplemente enumerados, pues entendemos que todos ellos pueden avanzar con el presupuesto consignado.



Infraestructura ciclista

1. Continuidad peatonal y ciclista de Sagasta.
2. CB de San Juan de la Cruz y Juan Pablo Bonet.
3. CB de avenida Valencia.
4. CB de Tenor Fleta.
5. CB de María Agustín y Paseo Pamplona.
6. CB de Marqués de la Cadena.
7. Correcciones e Isabel la Católica.
8. Correcciones en Independencia.
9. CB segunda línea de tranvía.



Intervenciones en el viario

Mejora de la semaforización de los carriles bici.
Señalización Puente de Piedra.
Extensión del Bizi.
Autorizaciones específicas (giros bus, contradirecciones...).
Señalización zonas pacificadas.
Plan piloto de pacificación.
Nuevos aparcabicis.
Aparcabicis cerrados.



Formación, difusión, normativa

Revisión de la Ordenanza.
Caminos escolares.
Bicicleta en la escuela.
Cursos de circulación.
Recuperación de bicicletas.