

INFORME

Se realiza este informe para valorar la posibilidad de realizar una vía ciclista en el Paseo de Sagasta y como complemento del informe **SOBRE LAS ALTERNATIVAS PARA LA INSTALACIÓN DE UN CARRIL BICI EN EL PASEO DE SAGASTA** realizado el pasado 21 de junio.

Antecedentes.

En el informe anterior se analizaron cuatro alternativas, a partir de unas hipótesis iniciales, en él se optaba por llevar el carril ciclista por el bulevar de Sagasta en los tramos comprendidos entre el Paseo de Cuellar y la Avenida de Goya y por la calzada en sentido Torrero entre La Gasca y Goya eliminando el tráfico de vehículos privados y por la calzada en el tramo entre Paraíso y La Gasca.

Tras la presentación inicial del estudio de alternativas, surgieron algunas dudas y quejas respecto al posible trazado. El pasado 17 de julio, el estudio de alternativas fue presentado en el Observatorio de la Bicicleta y en el Centro Cívico Laín Entralgo con la asistencia de los presidentes de las Juntas de Distrito Centro, Universidad, San José y Torrero, además de vecinos de estos barrios y distintos colectivos de comerciantes, peatonales, ciclistas etc.

Después de ambas presentaciones, se pudieron conocer las inquietudes, temores, quejas y propuestas desde distintas partes: Grupos Políticos, entidades, asociaciones y vecinos afectados. Se plantearon las siguientes variaciones a la alternativa planteada:

- Realizar el carril bici compartido con vehículos privados, mediante el calmado del tráfico en uno de los carriles de circulación de los existentes en Sagasta.
- Realizar el carril bici por el bulevar sólo hasta conectar con el carril bici existente en Avenida de Goya y Tenor Fleta, sin dar continuidad hasta Plaza Paraíso
- Realizar el carril bici completamente por el bulevar modificando lo que sea necesario.
- Realizar el carril bici exclusivamente por la calzada.
- No eliminar el paso de vehículos de tráfico privado en ninguno de los tramos.
- Evitar el posible colapso en vías secundarias de Arzobispo Domenech y de La Gasca.
- Evitar trazados sinuosos que puedan ser perjudiciales para la seguridad y continuidad ciclista.

ANÁLISIS DE PROPUESTAS

Se analizan, por lo tanto, en este informe las distintas propuestas recogidas. El análisis se realiza desde la perspectiva de los objetivos generales del futuro Plan de Movilidad Urbana Sostenible ya acordados en la Comisión Ejecutiva de dicho Plan.

De los objetivos generales del futuro PMUS se destacan los siguientes:

- Disminuir el número de vehículos privados circulando por la ciudad, considerando las necesidades específicas de los desplazamientos puerta a puerta.
- Reducir la contaminación atmosférica y acústica.
- Reducir el número y la gravedad de los accidentes de tráfico.
- Desarrollar un Planteamiento Sistémico entre todos los modos de transporte.
- Garantizar la accesibilidad universal al Sistema de Movilidad.
- Reequilibrar y redistribuir el espacio disponible en la vía pública, poniendo en valor la movilidad no motorizada.
- Fomentar la equidad social en el acceso de la ciudadanía al Sistema de Movilidad.

El Paseo de Sagasta es una vía principal de la ciudad que a día de hoy solo permite circular por ella con continuidad a los vehículos privados y al transporte público. Peatones y ciclistas no disponen de espacios seguros para circular por el Paseo, sobre todo en el caso de los ciclistas.

La actuación en el Paseo de Sagasta se plantea como una mejora de movilidad global. Es evidente que, para mejorar la movilidad de unos, no queda más remedio que hacerlo en detrimento de la de otros.

Por lo tanto, en la línea de los objetivos generales se analizan las alternativas y propuestas planteadas.

Realizar el carril bici compartido con vehículos privados mediante el calmado del tráfico.

Esta medida, se plantea como una solución para evitar al máximo la afección al tráfico privado. Para calmar el tráfico no parece suficiente con señalizar las calles con una limitación de 30 Km/h. Calmar el tráfico debería llevar asociadas otras medidas que realmente ralenticen la velocidad de los vehículos: estrechamiento de calzada, sobrelevación en la calzada, trazado en zig-zag u otras. En calzadas de dos carriles o más, la limitación a 30 Km/h se incumple sistemáticamente. En una vía con dos carriles, los cambios de carril para adelantar a vehículos o a los propios ciclistas, hace que esta alternativa sea peligrosa e insegura como opción para una vía ciclista. Además, en los tramos de pendiente más elevada, la diferencia de velocidad entre vehículos a motor y ciclistas subiendo la cuesta, sería grande y en consecuencia más insegura, si cabe.

Realizar el carril bici completamente por el bulevar modificando lo que sea necesario.

Llevar el carril bici por el bulevar tiene dos evidentes ventajas, no se reduce la capacidad en la calzada y el ciclista circula más seguro al estar muchos más segregado del tráfico motorizado. No obstante, tiene un importante inconveniente y es la afección a la movilidad peatonal y la inseguridad que sobre los peatones pueda producir la presencia de bicicletas dentro del bulevar, independientemente de que estén segregadas.

Si bien es cierto que en los tramos altos de Sagasta no hay mucha presencia peatonal, existen reticencias sociales a la presencia de bicicletas en el bulevar. Técnicamente es viable con una adecuada segregación y semaforización, pero socialmente no parece estar bien aceptado, además de perjudicar al modo de movilidad más extendido que es el peatonal.

Realizar el carril bici por el bulevar sólo hasta conectar con el carril bici existente en Avenida de Goya y Tenor Fleta.

En este planteamiento al igual que el anterior, se circula con la bicicleta por el bulevar y en este sentido se mantiene el mismo planteamiento. Además, hay que decir que esta opción plantea el inconveniente de penalizar a los ciclistas al tener que dar un rodeo de 1 Km, muchos de ellos optarían por continuar por el bulevar, circular por la calzada o directamente no usar la bicicleta.

ANÁLISIS DEL RESTO DE PROPUESTAS

El resto de propuestas pueden ser analizadas y atendidas en su conjunto.

Como consecuencia de no llevar el carril en ningún tramo por el bulevar se ha estudiado la opción de realizar el carril bici exclusivamente por la calzada. Además, se ha estudiado no eliminar el paso de vehículos de tráfico privado en ninguno de los tramos. Esto evitaría la posibilidad de colapso en las vías secundarias de Arzobispo Domenech y de La Gasca. Además, se garantizarían el acceso a vecinos y comerciantes. Esto no mejoraría la movilidad en Transporte Público, pero tampoco no se prevé un empeoramiento significativo. Además, está prevista la implantación de un sistema de prioridad semafórica para el bus en Sagasta, lo que si la mejorará.

Por otro lado, se ha evitado el trazado sinuoso para mejorar la seguridad en la circulación ciclista.

Para dar cumplimiento a las propuestas recogidas, se ha analizado el trazado del carril bici por la calzada, sin eliminar el paso de vehículos tanto dirección Centro como dirección Torrero. Tras el análisis de estas dos nuevas alternativas se llega a la conclusión de la que mejor opción y la que menos afección provocará al tráfico rodado y al transporte público es la opción que traza el **carril bici en dirección Torrero**.

Esta alternativa, además, hará más atractivo el uso de la Avenida de Goya a cierto número de conductores que pretendan acceder al barrio de Torrero y se evitará el uso de calles secundarias al estar penalizadas por su escasa capacidad el escaso tiempo de paso en sus semáforos. Esto no incrementará la distancia recorrida por lo vehículos, ya que desde María Agustín a Sagasta la distancia es prácticamente igual, tanto si se realiza por Paseo de Pamplona como si se realiza por Avenida de Goya.

Por lo tanto, en el caso de realizar el carril bici con los condicionantes fijados: carril bici por la calzada y no restringir la circulación de vehículos, se recomienda que se haga en sentido dirección a Torrero.

PLANTEAMIENTO POR FASES.

El carril bici puede ser ejecutado en dos fases.

FASE 1

En la primera fase se podría trazar un carril bici desde Plaza de Paraíso hasta la Avenida Goya con una simple redistribución de carriles. Es decir, sin la necesidad de realiza obra alguna. En esta primera fase, se trazaría el carril bici en el actual carril de circulación más próximo al bulevar. En el tramo desde Plaza Paraíso hasta La Gasca el carril bici tendrían una anchura, incluida la segregación, de 2,50 metros dando cumplimiento al Plan Director de la Bicicleta. Además, se ampliaría la anchura actual del carril central dejándolo de más de 3 metros y dejando el carril de la derecha con las dimensiones también superiores a las actuales. Se aprovecharía para dar continuidad peatonal al bulevar a la altura de La Gasca por lo que se pondría un paso peatonal. Esto obligaría a eliminar el giro desde el paseo de Sagasta a La Gasca, el cual se podría realizar con mayor facilidad a la altura del Paseo de Las Damas.

El siguiente tramo desde la calle La Gasca hasta Avenida de Goya igualmente el carril bici discurriría junto al bulevar con una anchura de 2,50 metros más la segregación. Quedaría un carril de circulación de más de 3,50 metros. El carril de circulación permitiría circular a Vehículos privados y Transporte Público. En esta primera fase el carril bici finalizaría en la Av. Goya. Provisionalmente se podría circular por el bulevar hasta la finalización de la segunda fase.

Esta primera fase se trataría como una redistribución de carriles en la calzada, dentro de las tareas habituales de mantenimiento.

FASE 2

En la segunda fase será necesario acometer una serie de obras en distintas partes del trazado con el fin de realizar los cruces de los pasos ciclistas, la mejora de los pasos de peatones haciéndolos accesibles, refugios peatonales en pasos de gran longitud y la ampliación de espacio en la calzada donde sea posible.

Al igual que en la fase 1 el trazado ciclista debe discurrir junto al bulevar, habida cuenta de que en este tramo existe una pendiente importante, el carril bici debe mantener, al menos, la anchura del tramo anterior, es decir 2,50 metros más la segregación.

También se deberán acometer las distintas conexiones con los trazados ciclistas actuales. En Plaza de Paraíso, en Avenida de Goya y en Camino de las Torres. Estas conexiones requerirán de la correspondiente obra. Los mismo la conexión desde el tramo final con el Parque Pignatelli.

Así mismo, se deberán realizar refugios peatonales en la Avenida de Goya y en Tenor Fleta que faciliten poder cruzar dichos pasos con seguridad.

También en esta fase se deberá finalizar la mejora de la accesibilidad ya iniciada con la instalación de semáforos sonoros. Esta mejora consistirá en realizar los pasos peatonales como accesibles, tal y como se establece en la norma.

Se adjunta planos de ambas fases.

Esta alternativa prevé una reducción del tráfico entre un 20% y un 30% en el Paseo de Sagasta dirección Torrero. Una reducción del 10% del tráfico en Paso de Pamplona dirección Plaza Paraíso y un aumento del tráfico en la Av. de Goya del 15%.

No se prevén afecciones importantes al transporte público.

El análisis se ha realizado con herramientas de simulación sobre los datos de la encuesta de 2007 actualizados con aforos de 2016. La hora de estudio ha sido la hora punta de la mañana. La simulación se ha realizado creando situaciones críticas de aumentos especiales de tráfico.

En Zaragoza, a 26 de julio de 2017

EL INGENIERO INDUSTRIAL, ADJUNTO
AL JEFE DE SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA.



Fdo.: José Antonio Chacra Cáceres.

SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA

A LA CONCEJALÍA DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD