

Avenida Constitución Casetas

Propuestas de mejora del proyecto

-Bicicaseter@s-

22/05/2014

## **Introducción**

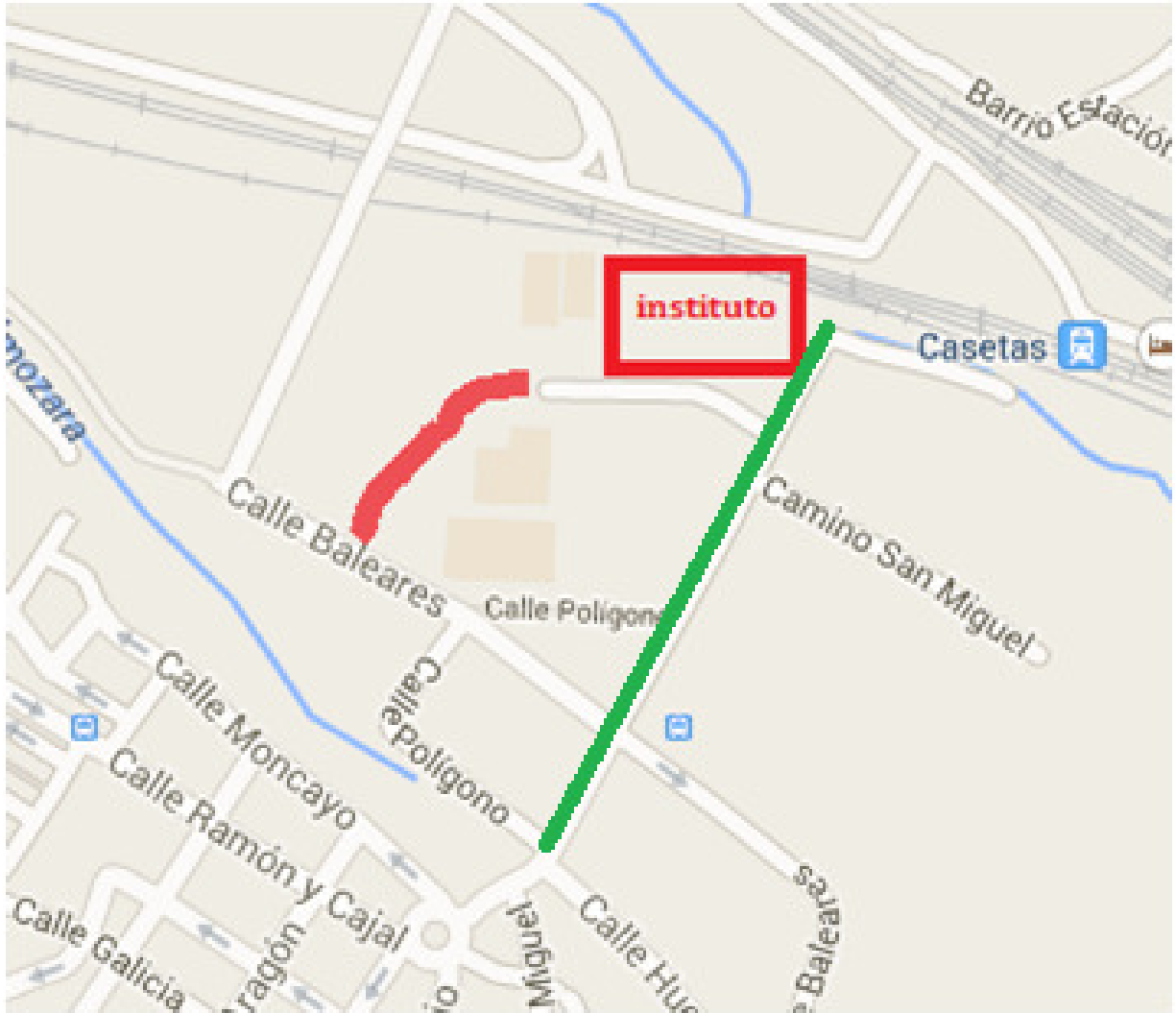
Desde el colectivo ciclista bicicaseter@s vemos con preocupación la falta de interés por el fomento de la bicicleta por parte de las administraciones al redactar este proyecto. Creemos que la zona a rehabilitar tiene muchos potenciales usuarios de una vía ciclista, ya que esta avenida da acceso a múltiples servicios del barrio: sanidad, ocio, deporte, educación, transporte público, es decir al centro de salud, pabellón de festejos y de deporte, instituto, cercanías, aparte de diversas empresas, una zona verde y la plaza de toros. De hecho, es la avenida en Casetas, después del paseo de Logroño, con más usuarios potenciales de la bicicleta.

Por esto, en este documento propondremos una serie de medidas –muchas de ellas de bajo coste- con las que se podría mejorar sustancialmente la movilidad ciclista de esta zona, y por tanto conociendo los beneficios de este medio de transporte, mejorar este entorno.

### **Opción 1 - Carril bici bidireccional**

La anchura de la calzada en el tramo a reformar es de 7m, que quedan en 6,50m practicables. La actual configuración de la avenida son dos carriles, uno por sentido. Para diferenciarlos, hablaremos de sentido “subida”, hacia el centro de Casetas, y sentido “bajada” hacia el instituto.

Nuestra propuesta es eliminar el carril de sentido “subida” y conservar un carril de bajada de 3m de ancho, pacificado, más un carril bici bidireccional de 3m de anchura, y 50 cms de separación entre carril bici y carril de bajada, compuesto por bolardos negros de caucho (segregación blanda) u otro tipo de separación, incluyendo la opción de una simple doble línea continua. Para dar solución a la salida de vehículos a motor que bajasen por la avenida, sería necesario habilitar un carril de salida por detrás de los pabellones –zona ferias-, actualmente no asfaltada (ver figura1, traza en rojo)



**Figura1:**  
rojo zona a asfaltar, verde cb bidireccional

Recreación del resultado:



**Figura2: carril bici bidireccional**

Aplicando esta configuración, la avenida queda totalmente pacificada y con una solución peatonal y ciclista óptima, sin detrimento de la circulación de vehículos a motor, aunque sí limitando su velocidad y quitando protagonismo a éstos para dárselo a la bici.

## Opción 2 - Carril bici unidireccional

Desde bicicaseter@s contemplamos una segunda opción, en caso de no poder realizarse la primera, o por dificultades para realizarla de cualquier tipo, creemos que esta opción es también una buena solución para el usuario de la bicicleta.

Se trata de conservar los dos carriles, tanto bajada como subida en la avenida, pero reducir su anchura a 2,5m para de esta forma pacificarlos, e incorporar un carril bici unidireccional de subida de 1,5m. La idea es que el usuario de bicicleta puede utilizar el carril de bajada pacificado para bajar por la avenida y utilizar el carril bici unidireccional para subir al centro. La avenida tiene pendiente en contra en sentido subida, por lo que la circulación de bicis suele ser más lenta que la de vehículos a motor, lo cual origina conflictos, por esto proponemos que el sentido del carril bici unidireccional sea el de subida.



**Figura3: carril bici unidireccional de subida**

En caso de aplicar esta solución a la movilidad en la avenida, daríamos una solución aceptable a la movilidad ciclista, sin perjuicio al resto de tráfico rodado y se pacificaría el entorno.

### 3.-Otras consideraciones

Tanto si se toma en cuenta la opción 1 como la 2, creemos muy importante tener en cuenta las siguientes consideraciones para la mejora de la circulación ciclista-peatonal en la avenida Constitución en el futuro.

#### 3.1.-Incorporación desde el instituto.

Creemos indispensable que cualquier estudiante del instituto Angel Sanz Briz pueda disfrutar del carril bici desde el propio aparcabicis que se encuentra en la puerta del instituto, es decir crear un ramal que enlace el carril bici de constitución (sea bi o unidireccional) con el paso de cebrá junto a la puerta del instituto.



Figura4: ramal hasta el instituto

### 3.2.-Conexión con Acera-bici calle Huertas (centro sociolaboral)

En la actualidad Casetas dispone de una acera-bici en la calle Huertas, inconexa y carente de sentido por si sola. Solicitamos conectar esta acera bici con el nuevo carril bici de avda Constitución para dar sentido a esta acera-bici y conectar así las infraestructuras ciclistas que se van construyendo.

Sería también necesario señalizar correctamente esta acera-bici como tal, y ejecutar rebajes si fuera necesario.



Figura5:Acera-bici calle Huertas (centro sociolaboral)



Figura6: paso cebra peatonal y ciclista.  
Conexión con acera-bici huertas

### 3.3.-Ramal carril bici calle Baleares dirección puente A68

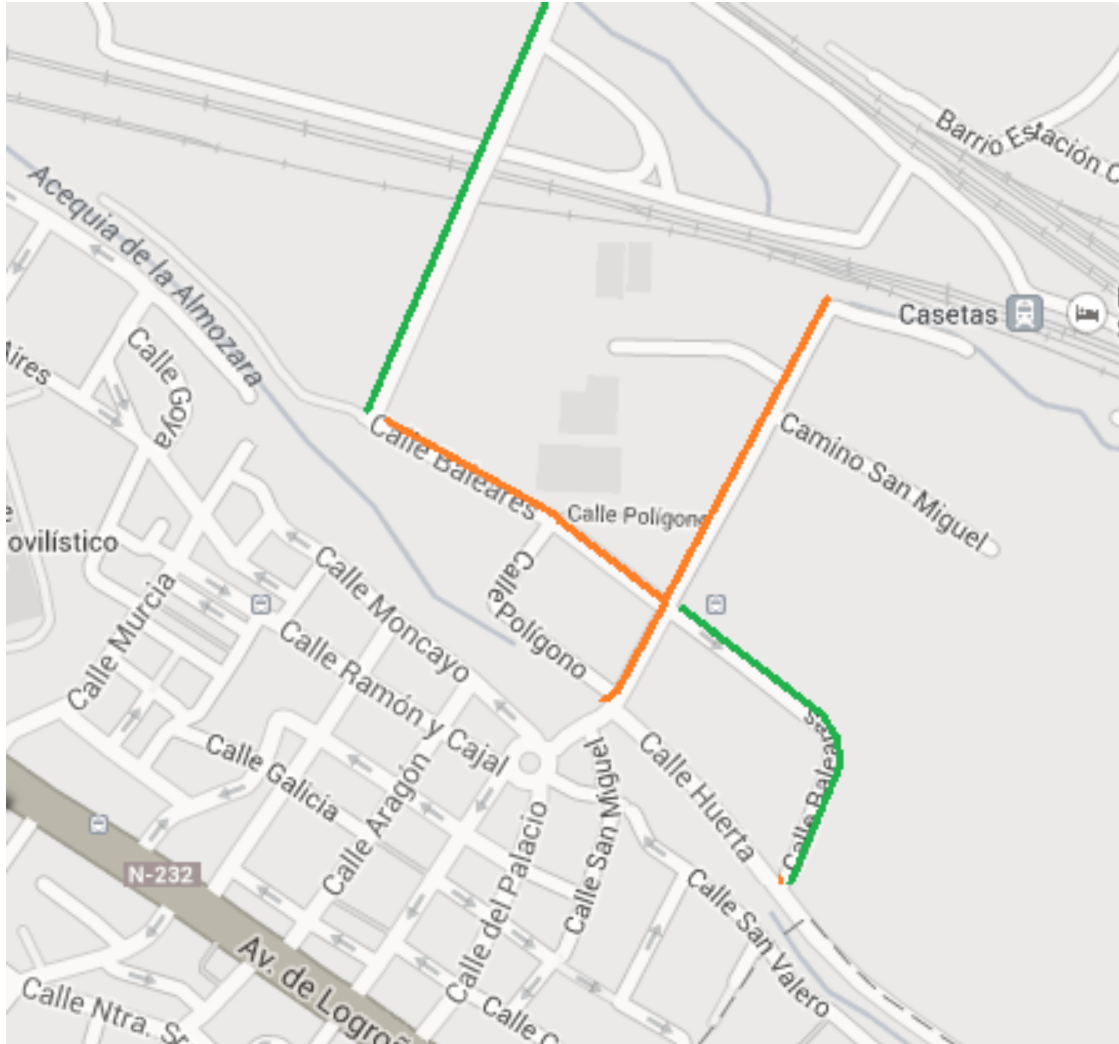
Como apuesta de futuro creemos interesante crear un nuevo ramal de carril bici bidireccional en la calle Baleares. Los potenciales usuarios de este ramal serían ciclistas deportivos que utilizan a menudo este acceso al río Ebro, GR-99, y diversos senderos cicloturistas. También daría servicio a la zona de las ferias, plaza de toros y estación de cercanías.



Asimismo, la creación de este ramal daría sentido a la ya existente acera-bici en el puente sobre la A68, una acera-bici hoy en día inconexa y por ello infrutilizada. Sería también necesario señalizar correctamente esta acera-bici como tal, y ejecutar rebajes si fuera necesario.



Tras la ejecución de todas las conexiones citadas, el mapa ciclable de esta zona quedaría de esta manera:



**Color naranja: vías ciclables a ejecutar**  
**Color verde: aceras-bici existentes**

### 3.4.-Ejecución rebaje final avenida

Muchos de los usuarios de este carril bici serán usuarios también del cercanías, que accedan por él a través de la rampa peatonal sobre las vías al final de la avenida. Actualmente, la avenida termina con un bordillo que hay que. Es necesario rebajar este bordillo:



Figura7:bordillo a rebajar fin avenida

#### **4.-Conclusión**

Desde bicicaseter@s creemos necesario un impulso de las infraestructuras ciclistas en el medio rural, por los siguientes motivos:

**Seguridad:** Actualmente en los barrios rurales en general existe una situación de predominio del coche frente al peatón y al ciclista, lo cual origina situaciones de riesgo para éstos, sustos, o lo que es peor accidentes.

**Sostenibilidad:** Son de sobra conocidos los beneficios del aumento del transporte en bicicleta (y por tanto reducción del transporte en coche), tanto para el que lo practica (ejercicio, ahorro...) como para el que no (reducción emisiones CO2, reducción ruido, reducción siniestralidad...)

**Social:** El aumento del tráfico urbano ciclista y peatonal humaniza ciudades que se dedicaron en exclusiva al coche, y promueve el consumo local en lugar del consumo en grandes superficies, también crea promueve la comunicación directa entre los vecinos.

**Ecologista:** Una bici más, un coche menos, lo que se traduce en menor contaminación, menores emisiones de CO2, mover un vehículo de 1.000 kgs para ir a por el pan es a todas luces un despilfarro energético.

De esta forma solicitamos se tengan en cuenta las propuestas documentadas aquí para alcanzar una solución no solo técnica al problema de las inundaciones sino también una solución de movilidad que se adapte a las necesidades de la diversidad de medios de transporte actuales y las inquietudes sociales hacia medios de transporte más sostenibles como es la bicicleta.

*bicicaseter@s, 22/05/2014*