

APORTACIONES AL PROYECTO DE LA RED DE  
CARRILES-BICI EN LA CIUDAD

Colectivo "Jerez en Bici"



# APORTACIONES DE “JEREZ EN BICI” AL PROYECTO DE LA RED DE CARRILES-BICI EN LA CIUDAD

## Contenidos:

- I. INTRODUCCIÓN
  - II. MOTIVACIÓN
  - III. APORTACIONES DETALLADAS A LA PROPUESTA DE TRAZADO
  - IV. COLECTIVO JEREZ EN BICI
- Anexo: ESQUEMA DE RED CICLISTA PROPUESTA POR “JEREZ EN BICI”

Jerez de la Frontera, a 30 de Enero de 2014

## I. INTRODUCCIÓN

Diversas organizaciones, ciudadanos y ciudadanas de Jerez, nos constituimos hace unos meses en el colectivo “Jerez en Bici”, con el objetivo de **defender y promocionar la bicicleta como medio de transporte urbano** en Jerez y con la intención de **participar activamente** ante las instituciones.

La bicicleta como medio de transporte urbano se va haciendo cada vez más necesaria en nuestra ciudad. Nadie puede discutir la incidencia de su uso en la mejora de la calidad y la salud de las personas; es irrefutable que es un medio de transporte limpio, asequible, silencioso y sostenible. El uso de la bicicleta como medio de transporte urbano contribuye a descongestionar la ciudad, aporta seguridad y fluidez al tráfico, cohesión social y un mejor uso de los espacios públicos. **La bicicleta hace más y mejor ciudad.**

En las ciudades que lo han entendido, sobre todo en la Europa nórdica, la bicicleta ha asumido una presencia importante en el transporte urbano. De hecho, debido a años de apoyo de los ciudadanos y las autoridades locales, representan ya del 20 al 30 por ciento de todos los desplazamientos en las grandes ciudades de Dinamarca, Suecia y Alemania.

Estamos frente a la constatación de un movimiento imparable, que también se refleja en todo el Viejo Continente. De hecho, en 2011, según Coliped (que reúne a los fabricantes europeos de piezas y accesorios de bicicletas), en la Unión Europea se vendieron algo más de 20 millones de bicis frente a 13,14 millones de automóviles. En España ya se venden al año más bicicletas (780.000 unidades, el 4% del total de la Unión Europea) que coches (700.000).

En nuestra ciudad con una alto grado de desarticulación, dispersión urbana, y una durísima situación económica y social, y contando con una climatología y orografía apropiada, **la promoción del uso de la bicicleta se ha convertido en un deber para las instituciones y el conjunto de la ciudadanía.**

En estos momentos a través del **Plan Andaluz de la Bicicleta**, como ya están haciendo muchas localidades andaluzas con magníficos resultados en cuanto movilidad sostenible y aceptación por parte de la población, Jerez puede obtener los medios para avanzar en el

diseño y construcción de **46 km de carril-bici que darían coherencia y conexión a los 16 km ya construidos.**

Pensamos que la aportación de “Jerez en bici” tiene que tenerse en cuenta a la hora de diseñarse el proyecto y su trazado. Debe oírse a todos los sectores ciudadanos implicados y exigimos que se tenga en cuenta nuestra opinión en esta decisión que puede hacer posible una oportunidad de avanzar en la planificación de un Jerez más saludable, seguro y cohesionado.

## II. MOTIVACIÓN

En primer lugar, y de manera filosófica, creemos que el establecimiento y desarrollo de una red de carriles-bici puede ayudar a calmar la ciudad y darle un sentido de comunidad, menos tangible pero no menos valioso en la mejora de la calidad de vida urbana, la productividad, la actividad comercial, la imagen y la proyección turística de la ciudad.

Es incuestionable que las bicicletas son baratas, limpias, seguras, rápidas para los trayectos urbanos, requieren infraestructuras más baratas que las de los automóviles y contribuyen a la salud de los usuarios.

**Hay una estrecha correlación demostrada entre la construcción y tamaño de una red de carriles bici y el uso de la bicicleta.**

No hay que olvidar que este proyecto de establecimiento de vías ciclistas **va en la línea estratégica que se marcó el Plan Municipal de Movilidad, el PGOU y el Plan director de la Bicicleta en la Bahía de Cádiz** que se aprobaron recientemente. En ellos se recoge, sobre todo en el casco histórico, que la prioridad es el peatón, el transporte público y por último, el transporte privado motorizado. Esto, además, forma parte de las actuales tendencias sobre movilidad en todas las ciudades modernas.

Por otro lado, es conveniente detenerse y resaltar los importantes **retornos y ahorros que sobre las arcas municipales incidirán cuando el proyecto esté ejecutado.** Empezando por el incremento de la recaudación debido al desarrollo del nuevo sector ligado a la bici y al

incremento de la actividad comercial, turística y hostelera, como hemos señalado anteriormente. El efecto multiplicador de éste sobre la actividad económica, los retornos inducidos y la actividad indirecta que provocará, también habrá que tenerla en cuenta y cuantificarla en su momento.

En lo referente a la **imagen y el efecto sobre el turismo**, simplemente constatar la relación directa sobre los mismos, como se ha demostrado en todas las ciudades (Sevilla, Barcelona, Ámsterdam, Copenhague, etc.) donde se ha promocionado este medio de transporte.

Destacar también, que el **sistema de préstamo y alquiler temporal de bicicletas** en estaciones establecido por toda la red, ya sea mediante gestión pública directa o indirecta por concesión a una empresa privada mediante canon, es una **fuentes segura y muy rentable de ingresos** que permitirá financiar las necesidades de mantenimiento de la infraestructura.

Desde la perspectiva del gasto y el ahorro municipal, podemos señalar todos los referentes a la construcción, mantenimiento y gestión de las otras infraestructuras viarias, seguridad vial y siniestralidad, personal de seguridad y servicios administrativos, limpieza y medio ambiente, fluidez del tráfico y productividad, liberación de espacio público y rentabilidad del mismo, etc.

Por todo ello, **la bicicleta se puede analizar como motor económico en la ciudad**, que transforma su estructura y pone en valor zonas gracias al cambio en el tejido comercial que surge en torno a este medio de transporte.

Ya más concretamente incidiendo sobre nuestra posición a la hora de fijar los **criterios sobre los que tiene que basarse un diseño óptimo** de una red de carriles bici, estos deben ser los siguientes:

1. **Utilidad, usabilidad y eficiencia**
2. **Conectividad y continuidad**
3. **Seguridad y proyección**

En lo que se refiere a los primeros criterios, es claro que cualquier diseño tiene que estar presidido por el **objetivo de un uso masivo y extensivo** de la población de esta modalidad de transporte. Para ello el diseño del trazado tiene que responder a las necesidades concretas de movilidad de los ciudadan@s, facilitándoles de manera segura, rápida y lo más sencilla posible, sus desplazamientos a cualquier punto de la ciudad.

**Hay que ponérselo fácil a los posibles usuarios** para que cada vez más, un público más masivo utilice este medio y le dé sentido, uso y rentabilidad a la inversión.

Es por ello que **no entendemos que en el borrador de trazado propuesto por el Ayto. haya trayectos que sean enrevesados, largos e ineficientes**. Tres casos claros de esto son la propuesta sobre las variantes para las **calles Armas y Porvera**. En esta última concretamente, no acabamos de entender las razones de esa compleja alternativa (más larga, costosa y poco usable), ya que al final la inmensa mayoría de los usuarios seguirán por Porvera por comodidad y rapidez, eso sí, en detrimento de su seguridad. Si la razón, como estimamos, es la pérdida de 7 plazas de aparcamiento en superficie en zona naranja, nos parece manifiestamente inconsistente. Además, considerando la amplitud de la calle, estamos seguros de que existen soluciones técnicas viables para los pocos inconvenientes que pueda tener que el carril-bici discurra por esta calle.

Apreciamos al respecto, y ya de manera general, que en la propuesta de trazado del Ayto. el criterio que ha primado por encima de cualquiera ha sido la no supresión de aparcamientos en superficie. Esto entra **en contradicción manifiesta con lo acordado en los planes de movilidad aprobados**, como antes mencionamos, en especial en la zona centro.

**No se puede esgrimir por tanto que la pérdida de algunos aparcamientos en superficie, especialmente en el centro, sea un criterio fundamental a la hora de diseñar el trazado**, ya que la reducción de aparcamientos no es significativa, ni en números relativos ni en absolutos. Desde el punto de vista del comercio, ésta va ser compensada con la **mayor afluencia de personas** que provocará la llegada del carril bici. Será absorbida por los distintos **parkings bajo superficie** que disponen de plazas más que suficientes; así como

por la mayor ocupación de los servicios de **transporte públicos** (Autobuses urbanos y Taxis).

Tampoco nos parece práctico desviar el tramo de la **Av. del Ejército** hacia el interior del **Parque González Hontoria**. Hace dar un rodeo innecesario a los usuarios, el recinto está ocupado bastantes semanas al año por el montaje, celebración y recogida de la feria, y podría ser un tramo peligroso en horas nocturnas.

El segundo criterio que no puede faltar en ningún diseño lógico y útil es que **la red no se puede romper** y siempre tiene que haber una alternativa de desplazamiento entre cualquier punto de la ciudad y otro, allá donde se encuentre.

Esto es manifiestamente insuficiente en la propuesta de trazado del Ayto., y se da claramente en la **conexiones entre las zonas sur y oeste de la ciudad** al suprimir el ramal de la **Avda. Blas Infante**, el ramal de la **Ronda de Muleros**, y las interrupciones en el ramal de las calles **Muro** y **Ancha**, y sobre todo, en el ramal de las **Angustias** y la **Corredera**. Ello **impide de manera definitiva el desplazamiento en bici, de manera segura, entre dichas zonas de la ciudad**.

Debido a estas decisiones en el trazado constatamos que el tercer criterio que hemos señalado como necesario para una red lógica de vías ciclistas urbanas, también se resiente, ya que al apostar desde el Ayto. por estas variantes con calzadas ciclables y calles secundarias de menor tránsito y flujo, la seguridad y la proyección disminuyen de manera considerable.

Como últimas consideraciones generales expresamos que esta **primera fase** de construcción del trazado, dada su limitada longitud y alcance (en torno a los 20 km), **debe completarse en el periodo 2014-2015 con una segunda fase** hasta los 42 km comprometidos en el proyecto, ya que de lo contrario la red sería insuficiente y no cumpliría los objetivos marcados y pondría en peligro el éxito del proyecto. Consideramos que esta 2ª fase ya debe quedar cerrada y programada en este próximo convenio a firmar entre el Ayto. y Consejería.

Especialmente, se destaca la **carencia de conectividad en la zona Este de la ciudad**, mucho más después de suprimir el ramal 09. Es pues prioritario en la segunda fase que la red se desarrolle en esta zona de tanta densidad y potencialidad de usuarios.

Reseñar que **los km de ramales que sean suprimidos en el trazado final acordado deben ser sustituidos por otros**, asignándoles su financiación hasta alcanzar las cantidades comprometidas originalmente.

Por último, consideramos también de máxima importancia para la viabilidad del proyecto, el compromiso programado en dicho convenio de colaboración por parte del Ayto. y la Consejería de Fomento de la Junta, en el **desarrollo de un sistema adecuado y asequible de préstamo público de bicicletas en toda la red en el periodo 2014-2015**.

### III. APORTACIONES DETALLADAS A LA PROPUESTA DE TRAZADO

#### RAMAL 1

Se acepta la **variante 1 propuesta por el Ayto.**, siempre y cuando la **calle Armas sea ciclable** en sentido subida.

Nos parece buena idea la **variante por la Alameda Vieja** ya que se trata de un entorno monumental y de ocio familiar que fomentará su uso.

#### RAMAL 2

Se considera prioritario dar continuidad a la red y resolver los posibles conflictos que puedan surgir por la indefinición de una vía de tránsito de ciclistas por el centro histórico. Por lo que se propone **dos itinerarios ciclables señalizados** vertical y horizontalmente que resuelvan esto.

Aportamos una solución para evitar la pérdida de los 7 aparcamientos en **Porvera** proponiendo una redistribución de los **aparcamientos en batería a 45°** en un solo lado (lado izquierdo) para recuperar esas plazas.



### RAMAL 3

Consideramos **imprescindibles Angustias y Corredera** para que el carril bici continúe en doble sentido hasta la Pza. del Arenal, ya que de lo contrario **se rompería la continuidad y la conectividad, al no ser posible ir desde el centro hasta las estaciones**, ambos nodos de gran importancia en la movilidad de la ciudad.

### RAMAL 01

En sustitución del eliminado se propone una **alternativa que facilitaría enormemente la accesibilidad de la zona Sur hacia los nodos de transporte.**

### RAMAL 02

Se propone en sustitución del eliminado, la **Av. Blas Infante**, por ser un viario amplio y central de la Zona Sur que conectaría los dos accesos hacia el centro y los nodos de transporte. Además junto con el ramal 09 discurriría por **zonas de alta densidad de población por lo que daría servicio a muchos usuarios.**

### RAMAL 09

Se propone en sustitución al eliminado para dar **conexión con el ramal 01, sin pérdida de aparcamientos** en superficie al ser una vía muy amplia.

### ZONA CENTRO HISTÓRICO

Proponemos que **todo el casco histórico sea zona ciclable en todas las calles en el mismo sentido de la marcha.** Para ello habrá de señalizarse verticalmente y establecerse mediante ordenanza municipal de tráfico.

## CARRILES BICI PROPUESTA DE “JEREZ EN BICI”

ENERO 014				DICIEMBRE 2013		
PROPUESTA DE JEREZ EN BICI				PROPUESTA DEL AYUNTAMIENTO		
PRIMERA ETAPA. CASCO HISTÓRICO						
	RECORRIDOS	APARCAMIENTOS	M	RECORRIDOS	APARCAMIENTOS	M
RAMAL 1	Desde rotonda Cuatro Caminos <b>CALLE PUERTO</b> <b>VARIANTE 1 POR ALAMEDA VIEJA-MONTI</b>  <b>PZA. DEL ARENAL, VÍA CICLABLE</b> señalizada de doble dirección hasta <b>CORREDERA</b>	0	520	Desde rotonda Cuatro Caminos <b>CALLE PUERTO</b> para llegar a plaza del Arenal: <b>-VARIANTE 1 POR ALAMEDA VIEJA-MONTI -VARIANTE 2 CALZADAS CICLABLES:</b> <b>BAJANDO CALLE ARMAS Y SUBIENDO AGUSTINOS- CONDE BAYONA</b>  <b>Se elimina plaza del Arenal</b>	0	520
RAMAL 2	Desde plaza Arenal <b>ITINERARIO CICLABLE 1</b> señalizado de una dirección IDA : <b>CORREDERA – PLAZA ESTEVE – SANTA MARÍA – NARANJAS – MORA – LARGA – hasta CRISTINA</b> Desde plaza Cristina <b>ITINERARIO CICLABLE 2</b> señalizado de una dirección VUELTA : <b>TORNERÍA – SEDERÍA – CHAPINERÍA – LETRADOS – POZUELO – MONTI – hasta ARENAL</b> <b>CALLE PORVERA</b> <b>ALTERNATIVA DE APARCAMIENTOS EN BATERIA A 45º</b>	0	445	<b>Se elimina Lanceria-Larga Se elimina Porvera CALLE PONCE CALLE POZO DEL OLIVAR hasta</b>  <b>CALLE DIVINA PASTORA</b>  Hasta calle Sevilla	0	630
RAMAL 3	Desde plaza Arenal <b>CALLE CORREDERA PZA. ANGUSTIAS CALLE PORVENIR</b>	10	798	<b>Se elimina Corredera Se elimina Angustias CALLE PORVENIR</b>	0	350
RAMAL 4	<b>PLAZA DEL MINOTAURO</b> <b>PLAZA MADRE DE DIOS</b> <b>RONDA SAN TELMO</b>  Hasta cruce con Puerta del Sol	7	383	<b>PLAZA DEL MINOTAURO</b> <b>PLAZA MADRE DE DIOS</b> <b>Se elimina tramo Ronda San Telmo hasta cruce con Puerta del Sol</b>	7	350
RAMAL 5	Desde Minotauro <b>CALLE CARTUJA RONDA DE LOS ALUNADOS AVDA. DE ARCOS</b> Hasta rotonda Biarritz	0	2134	Desde Minotauro <b>CALLE CARTUJA RONDA DE LOS ALUNADOS AVDA. DE ARCOS</b> Hasta rotonda Biarritz	0	2134
RAMAL 6	Desde Minotauro <b>CALLE NTRA. SRA. DE LA PAZ AVDA. RAFAEL ALBERTI AVDA. DE LA FERIA PZA. CABALLITOS DE COLORES</b>	0	1.984	Desde Minotauro <b>AVDA. NTRA. SRA. DE LA PAZ AVDA. RAFAEL ALBERTI AVDA. DE LA FERIA PZA. CABALLITOS DE COLORES</b>	0	1.984

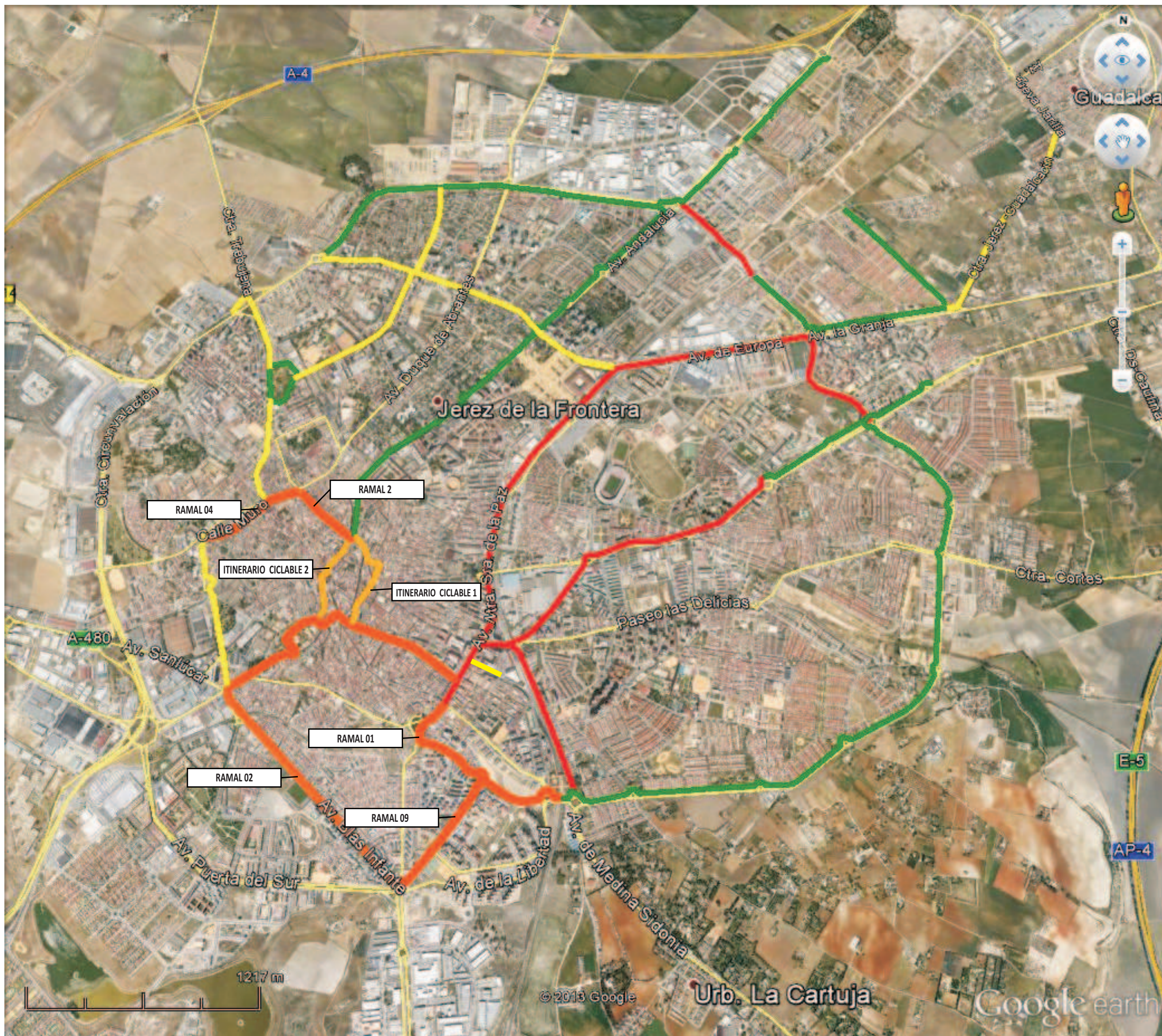
RAMAL 7	Desde Caballitos de Colores <b>AVDA. DE EUROPA</b> Hasta cruce con Fernando Portillo	0	1200	Desde Caballitos de Colores <b>AVDA. DE EUROPA</b> Hasta cruce con Fernando Portillo	0	1200
RAMAL 8	<b>AVDA. FERNANDO PORTILLO</b>	10	840	<b>AVDA. FERNANDO PORTILLO</b>	10	840
RAMAL 9	<b>AVDA. LA PEPA AVDA. DE VOLTAIRE</b>	0	400	<b>AVDA. LA PEPA AVDA. DE VOLTAIRE</b>	0	400
RAMAL 10	Desde calle Cartuja <b>AVDA. DE MEDINA SIDONIA</b> Hasta Puente de Cadiz <i>variante por la acera del lado del ferrocarril</i>	0	915	Desde calle Cartuja <b>AVDA. DE MEDINA SIDONIA</b> Hasta Puente de Cadiz ( <b>Error en proyecto Fomento: son 40 plazas de aparcameinto a eliminar. Posible variante por la acera del lado del ferrocarril con 0 aparcamiento eliminados</b> )	40	915
TOTALES		27	9.619	TOTALES	57	9.323

ENERO 2014				DICIEMBRE 2013		
PROPUESTA DE JEREZ EN BICI SEGUNDA ETAPA. PERIMETRAL				PROPUESTA DEL AYUNTAMIENTO		
	RECORRIDOS	APARCAMIENTOS	M	RECORRIDOS	APARCAMIENTOS	M
RAMAL 01	Desde Puente de Cadiz <b>PARQUE VALLESEQUILLO</b> <b>PISTA VERDE ESTANCIA BARRERA - UNIÓN EUROPEA- RONDA SAN TELMO</b> Hasta Puerta del Sol	0	840	<b>Se elimina calle Obispo Cirarda Se elimina calzada ciclable en Puerta del Sol Se elimina calle Mendez Núñez</b>	0	0
RAMAL 01B	Desde Madre de Dios <b>CALLE DIEGO FERNANDEZ HERRERA</b> <b>PLAZA DE LA ESTACION</b>	7	202	Desde Madre de Dios <b>CALLE DIEGO FERNANDEZ HERRERA</b> <b>PLAZA DE LA ESTACION</b>	7	202
RAMAL 02	Desde Glorieta del Polígono del Portal <b>Av BLAS INFANTE</b> Hasta calle Puerto	20	1450	<b>Se elimina San Telmo Se elimina Ronda Muleros Se elimina Torresoto</b>	0	0
RAMAL 03	<b>CUESTA DE LA CHAPARRA</b> <b>PUERTA DE ROTA</b> <b>CALLE BALDERRAMAS</b> <b>CALLE NUBE</b> <b>RONDA DEL CARACOL</b> <b>GLORIETA MANUEL AZAÑA</b>	0	905	<b>CUESTA DE LA CHAPARRA</b> <b>PUERTA DE ROTA</b> <b>CALLE BALDERRAMAS</b> <b>CALLE NUBE</b> <b>RONDA DEL CARACOL</b> <b>GLORIETA MANUEL AZAÑA</b>	0	905
RAMAL 04	<b>CALLE MURO</b> ( <i>variante por la muralla</i> ) <b>PLAZA DE SANTIAGO</b> <b>CALLE ANCHA</b>	8	620	<b>Se elimina calle Muro -VARIANTE 2 CALZADAS CICLABLES: BAJANDO CALLE MURO Y SUBIENDO CALLE MERCED Y CRISTAL PLAZA DE SANTIAGO</b> <b>CALLE ANCHA</b>	5	220





RAMAL 05a	Desde plaza de Santiago, CALLE MORAITO CHICO CALLE ASTA AVDA. DE LA SERRANA Hasta parque La Plata	4	704	Desde plaza de Santiago, CALLE MORAITO CHICO CALLE ASTA AVDA. DE LA SERRANA Hasta parque La Plata	4	704
RAMAL 05b	Desde parque La Plata AVDA. DE LA SERRANA AVDA. DE TREBUJENA ACCESO RONDA CIRCUNVALACIÓN	8	476	Desde parque La Plata AVDA. DE LA SERRANA AVDA. DE TREBUJENA ACCESO RONDA CIRCUNVALACIÓN	8	476
RAMAL 06	Desde parque La Plata AVDA. DE LOS MARIANISTAS PZA. DE LAS MARINAS CALLE FEDERICO GARCÍA LORCA	0	975	Desde parque La Plata AVDA. DE LOS MARIANISTAS PZA. DE LAS MARINAS CALLE FEDERICO GARCÍA LORCA	0	975
RAMAL 07	AVDA. INGENIERO ANGEL MAYO AVDA. DEL EJÉRCITO  PASEO DE SEMENTALES	35	2020	AVDA. INGENIERO ANGEL MAYO (CARRANZA) AVDA. DEL EJÉRCITO (variante por Recinto Ferial) PASEO DE SEMENTALES	18	2020
RAMAL 08	AVDA. MARIA AUXILIADORA	0	625	AVDA. MARIA AUXILIADORA	0	625
RAMAL 09	CALLE MORENO MENDOZA	0	820	Se elimina Mediterraneo Se elimina Nazaret	0	0
	Desde rotonda Michelin CARRETERA JEREZ- GUADALACACÍN Hasta calle Cañada Real en Guadalcacín	0	1500	Desde rotonda Michelin CARRETERA JEREZ- GUADALACACÍN Hasta calle Cañada Real en Guadalcacín	0	1500
				Desde rotonda Cuatro Caminos CALLE CUATRO CAMINOS ROTONDA NACIONAL IV AVDA. PUERTA DEL SUR Hasta rotonda polígono El Portal	0	2530
	TOTALES	82	11.137	TOTALES	42	10.157
	TOTAL 2 FASES	109	20.756	TOTAL 2 FASES	99	19.480

# ESQUEMA DE RED CICLISTA PROPUESTA POR "JEREZ EN BICI"

ENERO 2014



## LEYENDA

- EXISTENTE 
- 1ª FASE 
- 2ª FASE 
- PROPUESTA  
JEREZ EN BICI 

#### IV. COLECTIVO "JEREZ EN BICI":

WEB: [jerezenbici.webnode.es](http://jerezenbici.webnode.es)

FACEBOOK: [Biciurbana Jerez](#) , [Jerez en Bici](#)

TWITTER: [@jerezenbici](#)

EMAIL: [jerezbiciurbana@gmail.com](mailto:jerezbiciurbana@gmail.com)