



## **SOBRE LOS CARRILES BICI DEL BARRIO OLIVER**

---

Es evidente que la situación actual derivada de la pandemia en la que estamos inmersos está influyendo decisivamente en todos los ámbitos de la vida. La paralización de las relaciones sociales y económicas ha provocado una nueva crisis de importantes consecuencias.

Que los indicadores económicos y los ambientales se hayan movido en direcciones inversas, resulta paradójico. Parece como si el COVID hubiera concedido una tregua a nuestro querido y agotado planeta.

Esta situación debería hacernos reflexionar sobre nuestros usos y costumbres, y cómo podemos influir con ellos en lograr unas aguas, unas tierras y unos cielos más limpios y saludables.

Dentro de esto, la utilización del tipo de transporte que hagamos en nuestros desplazamientos puede resultar, si no decisiva, muy importante.

### **• Repaso del estado actual de los carriles bici en Oliver:**

Debemos considerar el marco legal por el que se rige el uso, la ordenación y el desarrollo de los transportes y, en especial, la bicicleta en la ciudad de Zaragoza. De entre estas normas municipales, destacan:

- La **Revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Zaragoza (PMUS)**, Aprobado por el Ayuntamiento de Zaragoza en **abril del 2019**.
- El **Plan Director de la Bicicleta de 20 de mayo de 2010 (PDB)** (en el PMUS se plantea una revisión y actualización de este).

### **• Planteamientos, sugerencias y propuestas.**

Tras analizar nuestro territorio sobre el Plan Estratégico (Punto 11 del Plan Director de la Bicicleta), observamos una serie de problemas y debilidades en la zona de Oliver y alrededores:

- a) Falta de continuidad de la red ciclable y en los accesos a la misma.
- b) Multitud de calles estrechas en las que no es posible implementar carril bici.
- c) Exclusión de la Red Municipal de Estaciones Bizi, pese a que su sede (Oficinas y Taller) se encuentra en el barrio, en la calle Ariza. Esta Red se compone actualmente de 130 estaciones, y la más cercana está Vía de la Hispanidad en confluencia con C/ Océano Atlántico.
- d) Escasa formación e información a colectivos sociales sobre el uso de la bicicleta.
- e) Falta completar casi todas las Propuestas de nuevas zonas ciclables en esta zona, que aparecen en la Revisión del PMUS.
- f) Utilización desproporcionada en los desplazamientos, por parte de los vecinos, del vehículo



privado (un 43,1 %), como vemos en el cuadro siguiente (pgs. 52, 53 del Plan Director de la Bicicleta).

- **Distribución modal de transporte por zona de residencia:**

Distribución modal de transporte por zona de residencia (%)	A pie	Vehículo privado	Modo público	Otros	Total
<b>Casco Histórico</b>	38,9%	33,3%	25,7%	2,1%	100%
<b>Centro</b>	58,5%	23,2%	14,8%	3,5%	100%
<b>Delicias</b>	42,3%	24,5%	30,1%	3,2%	100%
<b>Ensanche Casablanca) (Universidad,</b>	44,4%	27,1%	23%	5,4%	100%
<b>Montecanal (Casablanca)</b>	11,8%	50,4%	37,3%	0,6%	100%
<b>San José</b>	33%	23%	36,5%	7,5%	100%
<b>Las Fuentes</b>	36,9%	22,4%	24,3%	16,4%	100%
<b>La Almozara</b>	29,7%	38,9%	28,3%	3%	100%
<b>Oliver (Oliver, Miralbueno)</b>	21%	43,1%	30,9%	4,9%	100%
<b>Torrero- La Paz</b>	52,5%	24,3%	18,2%	4,9%	100%
<b>Actur</b>	23,2%	36,6%	34,3%	5,9%	100%
<b>Cogullada (El Rabal)</b>	15,5%	50,4%	31,2%	2,9%	100%
<b>La Jota (El Rabal)</b>	22,9%	31,4%	40,5%	5,2%	100%
<b>Zaragoza Ciudad</b>	38,17%	28,65%	27,88%	5,3%	100%
<b>B. R. del Norte*</b>	30,1%	49,8%	12,3%	7,9%	100%
<b>B. R. del Oeste**</b>	11,7%	30,5%	47,3%	10,6%	100%
<b>Cartuja</b>	24,3%	27%	36,5%	12,2%	100%
<b>Cementerio</b>	46,1%	23,3%	30,6%	0%	100%
<b>Barios Rurales</b>	25,74%	42,19%	23,7%	8,47%	100%
<b>TOTAL TÉRMINO ZARAGOZA</b>	37,4%	29,4%	27,6%	5,5%	100%

Fuente: Plan de Movilidad Sostenible de Zaragoza. 2006. SENER e IDOM-Consultrans.

\* Incluye: Juslibol, Movera, Montañana, Peñaflor, San Juan de Mozarrifar, San Gregorio, Santa Isabel.

\*\* Incluye: Alfocea, Venta del Olivar, Villarrapa, Casetas, Garrapinillos, Monzalbarba.



## Propuestas de nuevas zonas ciclables y mapas en Oliver y alrededores

Aparecen documentadas en los Anexos (Punto 6 de la Revisión del PMUS, dentro del Informe de Propuestas de Movilidad Ciclista), y son las siguientes:

ID	Calles	Distrito	Long. (m.)	IMD1	IMD2	IMD Total	Categoría PDBZ	Tipo vía 2	Tipología	Segregación carriles bici	Coste Unit.	Coste Tramo	Plazo
23	Av. de Madrid	Oliver-Valdefierro	200	14800	10900	25700	Radiales Principales	Vía Ciclista	Acera bici Bidireccional	NO APLICA	80	16000	Medio PLazo
24	Carretera de Madrid	Oliver-Valdefierro	580	10500	12750	23250	Radiales Principales	Vía Ciclista	Acera bici Bidireccional	NO APLICA	200	116000	Medio PLazo
25	Avda. Manuel Rodríguez Ayuso	Casablanca ?	2260	12400	10200	22600	Radiales Principales	Vía Ciclista	Arcén Bici Unidirecc.x2	NO APLICA	50	113000	Largo Plazo
85	C/ Alfredo Nobel - C/ Antonio Leyva	Oliver-Valdefierro	440	3800	4200	8000	Carriles Secundarios	Vía Ciclista	Carril Bici Unidirecc.x2	NO	100	44000	Medio Plazo
156	Ronda de Oliver	Oliver-Valdefierro	290	6500	7800	14300	Carriles Secundarios	Vía Ciclista	Carril Bici Bidireccional	NO	80	23200	Medio Plazo
160	Ronda de Ibón de Plan	Miralbueno	250	4700	7300	12000	Carriles Secundarios	Vía Ciclista	Acera Bici Bidireccional	NO APLICA	200	50000	Largo Plazo

## Nuestra propuesta

El objetivo de esta propuesta es plantear una solución conjunta para ofrecer más posibilidades de movilidad y seguridad a los peatones y ciclistas. De esta forma, se recuperarían zonas de paseo y se limitaría el uso excesivo de los vehículos privados. En base a los puntos anteriormente expuestos, se evidencia que el uso del vehículo privado no se adecúa a las necesidades del barrio. Su uso debería estar supeditado al transporte público, en tanto en cuanto se mejore su servicio y frecuencias de paso.

En cuanto a la bicicleta, es necesario fomentar su uso de forma segura. Ya que en el distrito en el que nos encontramos, cruzan importantes vías de carriles bici en Vía de la Hispanidad, Corredor Verde Oliver-Valdefierro y Ronda de Oliver (o Ibón de Plan), que conectan y comunican varios ejes importantes de la red de carriles bici de la ciudad. Esto, ofrece un montón de posibilidades al desarrollo del transporte en bicicleta, en esta parte de la ciudad. No obstante, detectamos un margen de mejora elevado, ya que, pese a que el barrio Oliver está rodeado por este cinturón ciclable, no existe conexión con el centro del barrio y, por tanto, no se encuentra vertebrado adecuadamente. Para aumentar su utilización, deberían finalizarse sus conexiones, eliminando varias discontinuidades.



Como indica el Plan Director, en sus líneas de actuación: una buena Red ciclable debe ser continua, a la par que práctica, segura y cómoda. Para lo cual, deberá tener continuidad, conectividad y funcionalidad (Pg. 225 en el Plan Estratégico).

A través de este Plan, por tanto, se habrá de impulsar acciones para eliminar las discontinuidades, barreras y otros problemas en las vías ciclistas existentes. Cerrar las conexiones de los grandes carriles bici que rodean este territorio es indispensable para aumentar su uso y funcionalidad, a la vez que posibiliten la implementación de estaciones del Servicio Municipal Bizi.

**A) Las discontinuidades más importantes que nos afectan son:**

- 1) La antigua carretera de Madrid (Avda. Gómez Ayuso), en dos tramos: el inicial, desde la Gasolinera de Los Enlaces hasta el Corredor Verde. Y otro más adelante, en la zona del polígono industrial de Carretera de Madrid.

Uniendo estos tramos se daría continuidad y mayor utilidad a los carriles bici de Hispanidad, Corredor Verde y Ronda Oliver Valdefierro.

- 2) El carril bici de C/Agustín Príncipe, que continúa en la C/ Pedro Porter y Jerónimo Cáncer, es direccional y está implementado en la calzada, con adecuadas separaciones de esta, pese a atravesar muchas intersecciones, alguna de ellas como la de la Cl. Artigas peligrosa, posee un buen diseño y visibilidad, aunque el desnivel existente hace que no se muy utilizado por los usuarios de la bicicleta. Contrasta con el inicio y final del propio carril bici. El inicio es bastante brusco y peligroso, de difícil separación con el abundante tráfico de C/ Nóbel y C/ Ángela Bravo Ortega, pese a ser una zona semaforizada. El final es en C/ San Alberto Magno. Se trata de una zona amplia.

Podría tener continuidad por la misma calle hasta la C/ Lago de Millares y el Parque de Oliver.

- 3) La discontinuidad del Anillo Verde, pese al paso elevado, entre la Carretera Logroño y el Corredor Verde en Miralbueno.

Mientras no sea posible su unión por detrás de la Estación Intermodal con los carriles bici de La Almozara, una alternativa provisional que aprovechara ese paso elevado de unión entre ambos lados, permitiría el paso de muchos peatones y ciclistas a la carretera Logroño y la avenida de Navarra.

- 4) Corte del Corredor Verde a la altura de la Cooperativa del Taxi, en Avda. Gómez Laguna.

Se debe completar y finalizar el Corredor Verde hasta Casablanca.



## **B) Vías pacificadas (o menos de 30):**

Echando un rápido vistazo a los Planos de las calles ciclables de Zaragoza, casi todas las calles de nuestro barrio son estrechas y secundarias, y figuran como Vías pacificadas (o menos de 30).

Desafortunadamente, estas normas de protección vial no se cumplen por una gran parte de los conductores. Esta propuesta puede suponer que conductores, ciclistas y peatones se replanteen el uso compartido de estos espacios, con respeto y responsabilidad. Estas vías pueden suponer parte de la solución que se pueden dar al compartir calles y aceras estrechas.

Por ello, esta propuesta debe bajarse a tierra y ser correctamente trasladada a los vecinos: qué vías existen actualmente, cómo podrían conectarse, que responsabilidades tenemos cada parte, sanciones por uso inadecuado del vehículo privado, etc..

El Plan de Comunicación del PMUS en este tema se hace muy necesario (Punto 4.5 de las Propuestas), para que se pueda circular por ellas con confianza y seguridad.

## **C) Nuevos carriles bici:**

- 1) En C/ Lago de Millares y C/ Dr. Luis de la Torre, que sirvan de unión entre carril bici de la Ronda de Oliver (C/ Ibón de Plan) y el Corredor Verde.

Son las dos calles delantera y trasera del Parque de Oliver, de ahí se deriva parte de su importancia como vías de conexión ciclista.

Precisamente hoy día, finaliza (o muere) el carril bici de la de Ronda Oliver-Valdefierro en la esquina de C/ Dr. Luis de la Torre, por lo que sería muy útil darle continuidad, hasta su conexión con la Av. Rodríguez Ayuso.

- 2) En C/ Antonio de Leyva y C/ Nobel.

Las chicanes han demostrado eficacia a la hora de pacificar el tráfico. Pensamos que se deberían mantener junto a las plazas de carga y descarga, pero reducir o eliminar las plazas de aparcamiento. Habría que conseguir ganar espacio al coche y poder implementar un carril bici Unidireccional x 2, como se especifica en los Anexos con el ID 85 (Punto 6 de la Revisión del PMUS), dentro del Informe de Propuestas de Movilidad Ciclista.

- 3) Prolongar el carril bici de Ronda Oliver, que finaliza en su confluencia con la Cl. Dr. Luis de la Torre, y prolongarlo hasta su entronque con la Av. Rodríguez Ayuso, para una futura conexión con el carril interrumpido de dicha vía.
- 4) Conectar el carril bici que finaliza en la intersección de la Cl. Jerónimo Cáncer con San Alberto Magno y prolongarlo hasta Cl. Lago de Coronas.
- 5) Conectar con carril-bici el final de la Cl. López Sanz de Miralbueno con el carril que finaliza en el entronque de la Cl. Jerónimo Cáncer con la Cl. San Alberto Magno.
- 6) Conectar el final de la Cl. Jerónimo Cáncer con la Cl. Lago de Millares (Parque de Oliver, a través de la Cl. San Alberto Magno.



#### **D) Mantenimiento de los carriles bici existentes**

En general, los carriles bici existentes en la zona se encuentran en buen estado, aunque el de Ronda de Oliver debería repararse y señalizar adecuadamente.

#### **E) Otras cuestiones**

En el ámbito de la movilidad, y como forma de facilitar la movilidad ciclista y la pacificación del tráfico, se podría cambiar el sentido de circulación de algún tramo de calle, como el caso de la Cl. Séneca de Nobel a Carmen Soldevilla; así como modificar las plazas de aparcamiento de San Alberto Magno, de cordón a batería, en el tramo de Jerónimo Cáncer a la calle Antonio Leyva.



E) Anexos:

Mapa de los Carriles Bici existentes y las Propuestas que planteamos:

