

INFORME: "PUNTOS NEGROS" DE LA CIRCULACIÓN CICLISTA EN LA CIUDAD DE BURGOS.

Diferenciamos "puntos negros" en la movilidad ciclista en la ciudad por varias tipologías. En ocasiones implican peligro diario para el propio ciclista o lo que es peor aún, para los peatones que transitan junto al carril bici. También consideramos puntos negros ciclistas, las zonas sin carril bici y con alta densidad de tráfico y altas velocidades de circulación.

De cada una de las tipologías relacionadas, vamos a resaltar los puntos que a juicio de la asociación Burgos Con Bici son más preocupantes y necesarios modificar o solucionar*:

1. Por el mal diseño del trazado de la vía ciclista
2. En los pasos ciclistas.
3. Por el mal estado de conservación
4. Por la deficiente ejecución de tramos de la vía ciclista: "carril charco"
5. Por la deficiente interconexión de las vías ciclistas.
6. Por la elevada densidad de circulación de vehículos motorizados y a velocidad elevada.

*Obviamente se trata de una selección de lugares conflictivos o problemáticos y no se trata de una relación exhaustiva de puntos negros.

Los puntos negros incluidos en este informe pueden visualizarse en un mapa on-line con el siguiente enlace:

<https://drive.google.com/open?id=14BnJaQtZ5R6D7P6QappZQ53GVpM&usp=sharing>

(No se incluyen los puntos "negros" debido a desperfectos del carril que tienen un mapa on-line específico –ver punto 3 del informe—y los puntos negros debidos a la falta de interconexión entre tramos de carril bici o a la elevada densidad/velocidad de circulación por calzada)

1. Por el mal diseño del trazado de la vía ciclista

- a) En general los tramos realizados en la acera (Acera Bici). A destacar: Acera bici de la calle Cruz Roja junto a campo de fútbol del Plantío, y acera bici de Avda. de la Paz (con mucho flujo, estrecho y con cruces habituales de personas que acceden o salen de vehículos aparcados en aparcamiento en batería).
- b) También son puntos conflictivos los itinerarios ciclistas de c/ Juan Ramón Jiménez .(Es estrecho, mal señalizado y con constantes entradas y salidas a las naves industriales de Pentasa III).
- c) Paseo de Atapuerca frente al MEH y del Espolón. La escasa señalización de la vía ciclista existente frente al Museo de la Evolución Humana en el paseo de Atapuerca implica que los viandantes del paseo no advierten que se encuentran sobre la vía ciclista y se eleve el riesgo de accidentes.

- d) Sin lugar a dudas el principal punto negro del trazado de las vías ciclistas de la ciudad es el **entorno del puente de Santa María**. Este tramo de vía ciclista, pasa pegado al paso de peatones para cruzar la Av. Valladolid, el cual es muy concurrido y con un espacio de espera para el peatón muy reducido, por lo que habitualmente los peatones invaden la acera bici en espera de cruzar la calzada. Además, en este tramo hay una diferencia de cota entre la acera y la vía ciclista, con bordillos en los lados. El ciclista no habitual no espera estos bordillos/salto, así que en un descuido es muy fácil caerse. Además se trata de una zona con mucha afluencia de turistas que no conocen la existencia de una vía ciclista, en especial el sentido iglesia de la Merced.

En junio de 2012 desde nuestra asociación solicitamos por escrito al Ayto. de Burgos (ver anexo 3) para que se modificara el trazado de este tramo de acera bici separándolo del paso de peatones, eliminando en lo posible las curvas existentes y ejecutándolo en la misma cota que la zona peatonal. Dicha solicitud ha sido desestimada.

- e) También en esta área destacamos la peligrosidad de la curva de la acera bici a la altura del **puente de la audiencia**, por su cerrado radio de curvatura en confluencia con paso peatonal.
- f) Bulevar del ferrocarril en todos los **cruces del bulevar** y en las conexiones con las marquesinas de las paradas del bus. (ver informe específico).
- g) **Esquina entre calle San Roque y calle Vitoria junto al acuartelamiento Diego Porcelos**. Nula visibilidad que está generando choques entre ciclistas y atropellos de peatones.
- h) **Esquina entre calle Carretera de Poza y calle López Rodó**. Nula visibilidad que puede provocar choques entre ciclistas y atropellos de peatones. Junto acceso a paso peatonal y ciclista semaforizado.
- i) Como indicación general, todas las **rotondas** en las que la pista o acera bici evita el recorrido más corto y está trazado dando vuelta a la rotonda e incrementando el número de veces que tiene que cruzar sobre la calzada (3 veces en lugar de 1) y con ello la peligrosidad, en este caso totalmente gratuita. Estos cruces a veces están señalizados con paso especial para ciclistas, y a veces no. Dos de las rotondas más absurdas son de la **Avenida de Castilla y León, en su cruce con Avenida Islas Canarias**, y la de la **Calle Farmacéutico Obdulio Fernández en su cruce con la Calle San Roque (esquina de Alcampo)**.
- j) El incremento de usuarios de la bicicleta en los últimos años ha ido haciendo peligrosa la circulación por determinados tramos, que se han ido quedando pequeños para soportar este fenómeno creciente. El más significativo es el tramo de la **Avenida Palencia desde Correos hasta el puente de la Plaza Castilla**, que soporta una gran circulación de ciclistas en horas punta, sobre todo académicas, y es muy **estrecho**. El espacio que queda para el peatón también es insuficiente.
- k) Invasión de las acera bici por vehículos (parcial o totalmente). Sería preciso implementar topes o bolardos para que los coches o furgonetas invadan la vía ciclista.

k.1.- En c/ Cascajera frente a la zona de Piscinas del Plantío. Tradicionalmente los vehículos motorizados invaden este tramo. El espacio destinado a aparcamiento es muy amplio y admite su reducción al menos 50 cm., pudiéndose realizar de forma sencilla y económica mediante instalación de bolardos que impidan la invasión del carril.

- k.2.- En Av. de la Paz a la altura de "Muebles Evelio" habitualmente aparcan furgones y berlinas de morro largo que invaden parcialmente el carril bici.
- k.3.- En el ramal de la c/ Murcia hay escasa distancia entre la acera y el carril bici, por lo que los coches pueden invadir el carril. Estudiar/confirmar esta situación y la posible colocación de topes.
- l) Colocación de obstáculos: jardineras en la vía ciclista: en calle Venezuela (Bda. del Pilar) o farolas en la vía ciclista en calle Averroes

2. En los pasos ciclistas

- a) En especial en cruces de los pasos ciclistas con vías rápidas de la ciudad. Es más palpable y peligroso en los pasos ciclistas no semaforizados con la calzada a lo largo de la **avenida de Castilla y León e Islas Baleares (carril bici del paseo lineal del vena)** en que el tráfico motorizado circula con frecuencia a más de 50 km/h.
- b) Otro lugar potencialmente peligroso es el paso ciclista en **avda. Cantabria / Calle Batalla de Villalar**, pues los vehículos que circulan por avda. Cantabria giran a la derecha y casi de inmediato se topan con bicicletas cruzando por el paso ciclista. (Es más peligroso para los ciclistas que circulan sentido glorieta de Bilbao, pues son menos visibles para los coches que giran). Similar es la situación del paso ciclista en avda. Cantabria con calle Carlos Sáenz de Tejada
- c) Mencionar el peligro que tenemos los ciclistas en los pasos ciclistas junto al **punto Castilla**, tanto al cruzar el puente como al ir en dirección c/ Conde de Guadalhorce.
- d) Peligrosidad de la fase de los **semáforos en ámbar en pasos ciclistas****. Hay semáforos en la ciudad en que el peatón y el ciclista tiene la fase en verde y para los coches se encuentra en ámbar. Muchos coches no respetan la prioridad de peatones y ciclistas y por ello se han producido varios accidentes. Especialmente destacamos como puntos negros los casos de los pasos ciclistas en la **Glorieta de Bilbao**, tanto en su cruce con Avenida de Cantabria como con el paso con avda. de Catilla y León. Otros lugares conflictivos a destacar son el paso junto a la Policía Nacional o los **cruces** con calle Segovia y Morco, en la **Av. de la Paz**.
**(ver carta al Director de Diario de Burgos firmada por el presidente de Burgos Con Bici del 24-03-2012 y artículo Diario de Burgos sección local "Los ciclistas piden el semáforo rojo para coches en los cruces peligrosos" del 03-04-2012)
- e) En general todos los pasos ciclistas con obstáculos que dificultan la visibilidad desde la calzada de la aproximación de un ciclista. Por ejemplo: En calle San Roque junto a glorieta con Farmacéutico Obdulio Fdez, en Avda Castilla y León a la altura de calle Severo Ochoa. En ambos casos, coches o furgonetas aparcadas legalmente dificultan la visibilidad del paso ciclista.
También se ha detectado un problema de visibilidad del paso ciclista en la rotonda del bulevar del ferrocarril en el barrio de Capiscol - La Ventilla. Los coches no ven a las bicis entrar en el paso ciclista en el paso de cebra con prioridad para ciclistas en la Bu-800, entrada a rotonda del Nuevo Bulevar y Juan Ramón Jiménez. Los vehículos vienen por la Bu-800 en bajada hacia la rotonda y a los ciclistas que entran al paso de cebra por la derecha, los tapa el terreno hasta que se encuentran a tres metros del paso.

3. Por el mal estado de conservación del carril bici

El mal estado de conservación del carril y acera bici puede ocasionar accidentes de ciclistas principalmente cuando el ciclista intenta esquivar el desnivel o escalón existente en el pavimento. De la relación de desperfectos que pueden consultarse en el mapa on-line <https://drive.google.com/open?id=1KyzC960PZDHE0gk8ykr14zSvk5s&usp=sharing> Ver informe en anexo 1: "**Desperfectos vías ciclistas Burgos**".

De forma reiterada desde Burgos Con Bici hemos solicitado que se incluya en los presupuestos municipales una partida específica para el mantenimiento de las vías ciclistas. Ver anexo 5. Referencia en prensa: <http://www.diariodeburgos.es/noticia/ZECDC14B7-E74D-478B-C6CBEED4487DBCA1/20130128/a>

4. Por la deficiente ejecución de tramos del carril bici: "carril charco"

En especial hay tres tramos del carril bici que, en cuanto llueve o se riegan los jardines, son intransitables para pedalear por la irregularidad del firme y los innumerables charcos que se generan (desde su inauguración): Destacamos los tramos:

- a) **Entre el puente San Pablo y el puente Santa María**
- b) **Avenida Castilla y León entre la Policía Nacional y la conexión con la calle Canales.**
- c) **Calle Vitoria entre calles Esteban Sáenz de Alvarado y Alcalde Martín Cobos.**

5. Por la deficiente interconexión de las vías ciclistas.

Se trata, quizá, de la mayor deficiencia estructural y de diseño de la red ciclista. No tanto por la peligrosidad implícita, que es mucha, cuanto porque la infraestructura pierde muchos puntos, mucha eficacia. Y la circulación ciclista pierde calidad y fluidez. Es mucho lo que se conseguiría con muy poco. Toda vez que la red de vías ciclistas en la ciudad no es mala y le falta eso, conexión, trama, sensación de red de interconectividad.

- a) **Entre el carril bici de la avenida de la paz y el paseo de la sierra de Atapuerca**
- b) **Entre el carril bici del barrio de Fuentecillas (tras Farmacia Militar) y el carril bici del Paseo de las Fuentecillas**
- c) **Entre el carril bici del Paseo de las Fuentecillas y el del Parque de la Isla**
- d) **Entre el carril bici del parque de la Isla y el carril bici de la Avenida de Palencia**
- e) **En general la conexión norte-sur de las vías ciclistas.**
- f) **Conexión con los polígonos y con las salidas naturales de la ciudad**

6. Por la elevada densidad de circulación de vehículos motorizados y a velocidad elevada.

Dentro de la red de calzadas que no cuentan con vías ciclistas específicas destacamos como puntos negros:

- a) Las vías rápidas del barrio de Gamonal: sobre todo, **calles Vitoria, Avenida Eladio Perlado y calle Santiago.**
- b) La calle **Madrid**
- c) El entorno del **Hospital Universitario (HUBU)** y en especial las glorietas de acceso

El entorno del **Hospital Universitario (HUBU)** merece capítulo aparte. Especialmente porque toda la zona ha sido recientemente urbanizada o retocada y se han obviado las recomendaciones más elementales en términos de movilidad sostenible, en todos los sentidos: bici, peatón y transporte público. El HUBU es un complejo que da un servicio público, sea cual sea su forma de gestión. A él acceden a diario cientos, quizá algunos miles de personas. Pero su entorno ha sido diseñado dificultando al máximo el acceso en coche particular, a no ser pagando una alta tarifa de aparcamiento. Esto no sería del todo reprochable, siempre y cuando se hubiera diseñado un plan de acceso para transportes alternativos y más saludables, como el transporte público (sobre todo autobús), en bici o a pie. Nada de eso. Más bien todo lo contrario. Los autobuses tienen su parada fuera del complejo, en cuesta y bastante alejados, por cierto, si consideramos las distancias para acceder al complejo sumadas también a las que hay que recorrer dentro del edificio para llegar a los distintos servicios. La vía ciclista más cercana es como si no existiera, no ha sido retocado lo más mínimo para garantizar un acceso seguro a las decenas de ciclistas que, a pesar de todo se aventuran cada día hacia el Hospital. Andando, en fin, aceras estrechas, un par de semáforos en una ronda interior con un tráfico muy denso en horas punta y accesos al complejo de tipo "cuello de botella": aceras y ascensor.

Desde nuestra asociación apostamos por la pacificación del tráfico en los cascos urbanos de las ciudades con la implantación generalizada de zonas 30 y la declaración de "calles residenciales" (como por ejemplo la calle Miranda).

En el segundo semestre de 2017 la asociación Burgos Con Bici presentará un estudio general de la ciudad y su propuesta de mejora de la ciclabilidad global incorporando tanto el cierre de malla ciclista como soluciones en cota de calzada mediante cicocalles y ciclocarriles. En febrero de 2017 ya se ha realizado un adelanto con el envío al Ayto de una propuesta de "**Medidas urgentes de mejora de la ciclabilidad urbana**" que se ha aceptado por unanimidad del pleno municipal de marzo de 2017 a través de una propuesta presentada por el grupo municipal del PSOE (anexo 2).

Conclusión

Esperamos que estos puntos negros de la movilidad ciclistas disminuyan cuanto antes. Para ello, es preciso actuar desde el Ayto. de Burgos de forma decidida tanto en señalización y *conectabilidad* de las vías ciclistas y su incorporación paulatina a cota de calzada, pero sobre todo en la implantación de una ordenanza de movilidad que fomente la pacificación del tráfico tanto a través de medidas educativas como normativas y sancionadoras. Cuando esto sea una realidad, tenemos la esperanza de que toda la ciudad sea *ciclable* con seguridad, con peatones por la aceras y bicicletas por las calzadas y vías ciclistas.

Para finalizar incluir una reflexión sobre estos "puntos negros" detectados, y es que nos hacen palpable la falta de respeto hacia el más débil y la prepotencia de la cultura del motor, que debiéramos revertir entre todos.

Asociación BURGOS CON BICI.
Revisión 8 (septiembre 2017)

ANEXOS:

- 1.- **"Desperfectos vías ciclistas Burgos"**. BCB 2016
- 2.- **"Medidas urgentes de mejora de la ciclabilidad urbana"** BCB 2017.
- 3.- **Solicitud de BCB de modificación de vía ciclista junto a puente Santa María**. BCB 2012.
- 4.- **Prensa:** Recomendamos consultar los artículos publicados por DB:
07-01-2017 (ver anexo) <http://www.diariodeburgos.es/noticia/ZB62759AA-BDD0-337A-20F5B8384C95CDE1/20170107/un-carril-bici-lleno-de-obstaculos>
2-09-2013 (ver anexo) <http://www.diariodeburgos.es/noticia/Z91F9AAC8-EC19-FAC4-AF5871697B3E8A31/20130902/ciclistas/peatones/peligro>
12-07-09:
<http://www.diariodeburgos.es/noticia.cfm/Local/20090712/ciclistas/corren/peligro/10/puntos/negros/capital/6BBACAC5-1A64-968D-5999CC254C3F6BD9>
- 5.- **Solicitud de partida municipal en presupuesto de Ayto. de Burgos para mantenimiento vías ciclistas**. BCB 2016.