

Sr. Alcalde:

Por el presente escrito queremos dar a conocer la opinión de la asociación "**BICICLISTAS DE CORELLA**" respecto al nuevo diseño de la red de carriles previsto por el Ayuntamiento de Corella:

A) La **alternativa** propuesta a la **CALLE LAUREL** (Parque M^a Teresa, callejuela entre casa de Cultura y cine, "la Concha" y calle Sangüesa) **no nos parece adecuada** por las siguientes **razones**:

-El **recorrido** es **sinuoso, incómodo y nada directo**. Los usuarios de bicicleta, en su inmensa mayoría, seguirán prefiriendo la calle Laurel porque comunica de forma rápida y cómoda puntos clave de Corella (centro histórico-Correos-Casa de Cultura-Cine-Caprabo y, desde ahí, a las instalaciones deportivas y centros educativos).

-Quienes utilicen el recorrido propuesto por el Ayuntamiento de Corella lo harán por ocio o porque no les importe tardar más tiempo. Para hacer un recorrido recreativo tenemos multitud de caminos en Corella, **no hace falta** habilitar un **carril de ocio**.

-Para poder ir con las bicis de la placeta de la Casa de Cultura al parque M^a Teresa habría que construir una **rampa** que sería **cara y muy empinada**. Además, podríamos crear conflictos entre usuarios del parque (peatones) y ciclistas.

-El **tramo** de las **calles Pablo Sarasate a Molinillo**, que sería por el actual carril, tendría un **peligro** añadido por la **estrechez** de la calle una vez puedan circular vehículos en doble sentido. Creemos que quedaríamos **muy expuestos al tráfico** porque los vehículos motorizados se encontrarían un carril que no esperan –en un tramo aislado- y desconfiamos de sus reacciones.

-En el tramo de "la **Concha**" no tiene sentido habilitar un carril porque ya cumple con esa función –acera ancha, escasos peatones- a día de hoy.

-La calle **Sangüesa** ha quedado **estrechísima** tras la reciente construcción de nuevas casas. Sólo cabrá un coche aparcado y otro en circulación, no queda espacio físico para un carril-bici.

B) En cuanto a la **CALLE FERMÍN ARTETA** como alternativa a la calle M^a Teresa opinamos que:

-Nuevamente se **pierde la opción más directa y que más comunica**: Caprabo-Centro de Salud y, desde ahí, al Colegio Arrese-Polideportivo Miguel Induráin o Avda. del Villar (Guardería-Instituto Alhama-nuevo polideportivo).

-El carril de Fermín Arteta **moriría** en una calle que la cruza perpendicularmente (José Luis de Arrese), mientras que M^a Teresa va directa y enlaza con Avda. del Villar.

-El argumento de que habría un cruce menos podría tener su lógica pero la **alternativa** que queda es aún más **peligrosa**: cruzar C/ Laurel y C/Constitución en un solo paso resulta complicado y arriesgado, la visibilidad es escasa y se recorre un cruce demasiado largo.

C) No entendemos la necesidad de anular el carril de la C/ Laurel por las **obras** de la **Avenida de Navarra**. La C/ Constitución estuvo cerrada por obras casi un año y todos –vehículos motorizados, bicis y peatones- lo sobrellevamos. Creemos que

una vía tan ancha como Avda. Navarra posibilita abrir el tráfico por tramos u otras soluciones que nos permitirán superar las molestias adecuadamente.

D) Por otro lado, la construcción de la **NUEVA VARIANTE** y su apertura a medio plazo (julio de 2009) hace aún más ilógica la eventual supresión del carril de la calle Laurel porque dejarán de pasar muchísimos vehículos de tránsito (especialmente camiones) y la ciudadanía, previsiblemente, se verá menos atemorizada y elegirá más a menudo la bicicleta como medio de transporte. Tampoco nos parece sensato **cambiar** nuevamente los **sentidos** de algunas calles o convertirlas en vías de doble sentido (Laurel, M^a Teresa) porque sería un **trastorno considerable para** un periodo de **tiempo tan corto** (Avda. Navarra está previsto terminarla para marzo y la variante para julio de 2009).

Añadimos varias **PROPUESTAS**:

-Pensamos que **TODOS los carriles**, a excepción de las aceras-bici, necesitan urgentemente un **repintado** y la colocación de las anunciadas **bandas sonoras** para mayor seguridad de todos.

-Falta **señalización vertical** en algunas vías (C/ Constitución, por ejemplo) y la **horizontal** (símbolos de bicicletas) también está casi borrada o ausente en la mayoría de carriles.

-La **calle Cañete** tiene anchura suficiente para un carril –pintado- que uniría la avda. del Villar (centros educativos) con La Merced (centro histórico).

-Los **pasos de peatones y bicicletas** siguen sin unirse en los cruces y los aparcabicis acordados –en Avda. del Villar, frente al colegio, y junto al Polideportivo Miguel Induráin, por ejemplo- aún no se han colocado. **Todas estas propuestas se plantearon en dos reuniones y por escrito el verano de 2007 y todavía ninguna ha prosperado.**

-Las **zonas de nueva construcción**, al igual que se hizo con San Benito, convendría que tuviesen carriles para bicicletas desde su diseño para no vernos en el futuro con los habituales problemas de espacio. Es lo que se está haciendo en la mayor parte de las ciudades (Pamplona es un buen ejemplo).

-Está habiendo muchos **robos de bicicletas** y varios de nuestros asociados han perdido una e incluso dos bicis. Pedimos –aun a sabiendas de su dificultad- que se extreme la vigilancia y se intente localizar a los autores de los robos. En varias ciudades se está generalizando un sistema de identificación y localización de bicicletas (BICITRONIC) que está dando muy buenos resultados.

Por último, adjuntamos las **VIRTUDES DE LA BICICLETA**, un vehículo reconocido por todos los agentes sociales e instituciones (gobiernos regionales, ayuntamientos) como parte de la solución para enfrentarnos a los grandes problemas de nuestras ciudades: contaminación –acústica y atmosférica-, atascos y falta de espacio. Seguimos pensando que nuestra presencia en las calles convierte Corella en una ciudad más habitable, segura y amable.

Juan Luis Echarri, Presidente de Biciclistas de Corella

LAS VENTAJAS DE LA BICICLETA

Actualmente nadie pone en duda las virtudes de la bicicleta y los beneficios de su uso. Con su presencia las calles se vuelven más humanas y transitables. Los últimos años se han tomado muchas medidas para sacar los vehículos motorizados del centro de las ciudades, que a cambio se llenan de peatones y bicis. Entre todos estamos recuperando espacios urbanos para la convivencia.

Hay muchas razones para explicar este cambio de mentalidad y de tendencia, pero la principal está en la misma bicicleta y sus virtudes para los desplazamientos urbanos. Las ventajas individuales y colectivas de realizar los desplazamientos cotidianos en bicicleta son enormes:

- **ECOLOGÍA:** La bicicleta contribuye claramente a un medio ambiente urbano más humano, tranquilo, sano y habitable: es silenciosa, sólo consume energía humana y no contamina. Además, el medio ambiente a nivel global también se ve beneficiado porque dejamos de generar una gran cantidad de gases contaminantes y contribuimos, con nuestro esfuerzo y compromiso diarios, a frenar el cambio climático.
- **EFICIENCIA ENERGÉTICA:** Para desplazarnos en bicicleta consumimos 50 veces menos energía que para hacerlo en coche. Con la energía que se emplea en fabricar un coche podríamos hacer de 70 a 100 bicicletas.
- **ECONOMÍA:** Una modesta bicicleta está al alcance de cualquiera, y desde que se alquilan en muchas ciudades su uso aún es más sencillo y barato. Los costes de adquisición y mantenimiento de un automóvil son 30-40 veces superiores a los de una bicicleta. Si tenemos en cuenta los gastos colectivos de construcción y conservación de las infraestructuras viarias y la regulación de la circulación, para la misma capacidad de transporte la bicicleta requiere una inversión entre 10 y 20 veces menor que el tráfico motorizado. Por último, la vida útil de una bicicleta (con un mínimo mantenimiento) es varias veces superior a la de un CO₂che.
- **SALUD:** Moverse en bicicleta es un ejercicio de carácter aeróbico (pausado) que recomiendan médicos y cardiólogos. Si convertimos este ejercicio en un hábito nuestra salud mejorará notablemente. La bicicleta, además, no contamina y es silenciosa, con lo cual contribuye a una mejor salud individual y colectiva al mismo tiempo.
- **AUTONOMÍA:** la bicicleta es una buena solución cuando las distancias resultan muy largas para hacerlas a pie. Es barata, accesible, fácil de manejar en todas las edades y muy recomendable para niños (mejora autoestima y autonomía) y mayores (independencia y salud).
- **SEGURIDAD:** la bicicleta en la ciudad no es un medio de transporte peligroso en sí mismo ya que no provoca en general grandes daños y contribuye a mejorar la seguridad vial calmando el tráfico: está demostrado que donde crece el uso de la bici se reduce el número total y la gravedad de los accidentes.
- **RAPIDEZ:** en distintas comparativas de medios (“carreras coche-bici-moto-bus-a pie”) se ha comprobado que la bicicleta es, junto a la moto, la más rápida en desplazamientos “puerta a puerta” no superiores a 5 kilómetros.
- **OCUPACIÓN DE ESPACIO:** las bicicletas, tanto en circulación como aparcadas, ocupan un espacio muy inferior al que requieren los CO₂che. La capacidad de una vía ciclista multiplica por 10 la de una vía para automóviles. En una plaza de aparcamiento para un CO₂che podemos estacionar entre 7 y 15 bicicletas.)