Resultados de la encuesta sobre la Remodelación del centro. Abril - Mayo 2021

El pasado 8 de abril, el Ayuntamiento de Albacete convocó la mesa de la movilidad para informar de la remodelación del centro de la ciudad.

Tras su celebración, la asociación de Ciclistas Urbanos de Albacete – CURBA quiso conocer la opinión de las personas que se desplazan en bicicleta por nuestra ciudad y especialmente de las personas asociadas a CURBA.

CURBA dio difusión a un formulario en línea cuyo texto introductorio aparece a continuación. También se incluyó el plano facilitado por el Ayuntamiento.

Texto introductorio:

El pasado 8 de abril, el Ayuntamiento de Albacete convocó la mesa de la movilidad para informar de la remodelación del centro de la ciudad.

La asociación de Ciclistas Urbanos de Albacete – CURBA quiere conocer la opinión de las personas que se desplazan en bicicleta por nuestra ciudad y especialmente de las personas asociadas a CURBA.

CURBA aprovecha la ocasión para pedirte tus sugerencias y aportaciones. Con todo, se redactará un documento que enviaremos al Ayuntamiento.

Es necesario que antes de nada, le eches un vistazo reflexivo a la imagen que recoge el plano de la zona objeto de remodelación, su zona peatonal y la ordenación del tráfico. Puedes ver el plano en este enlace

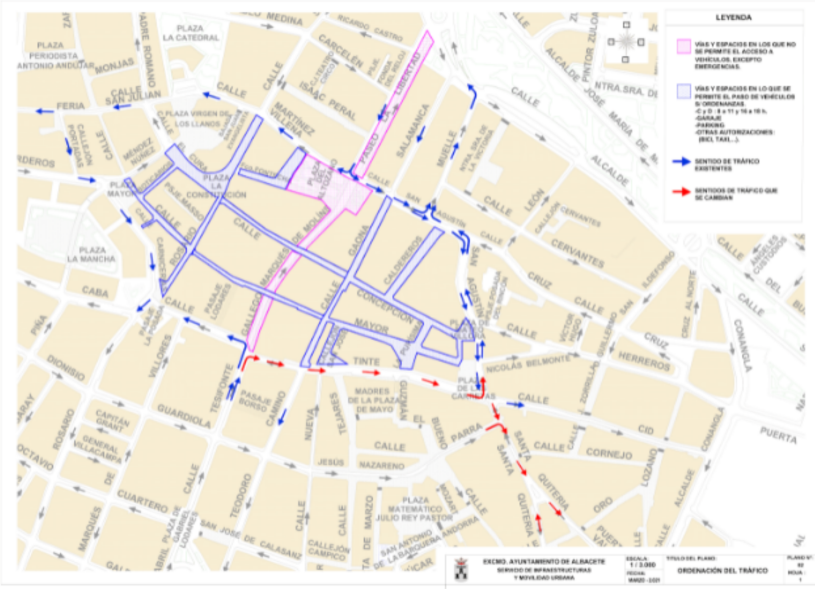
https://drive.google.com/file/d/16a0r77lXnzm-_9ehAWl4wCGQz_jDhZMY/view?usp=sharing

Durante el desarrollo de la mesa, el Ayuntamiento de Albacete manifestó que pretende prohibir la circulación de bicicletas, autobuses urbanos y todo tipo de vehículos con alguna excepción.

También se habló de permitir el paso a los vehículos a motor que tengan plaza en el garaje del edificio del banco Santander del Altozano y a los vehículos de las personas hospedadas en el Gran Hotel.

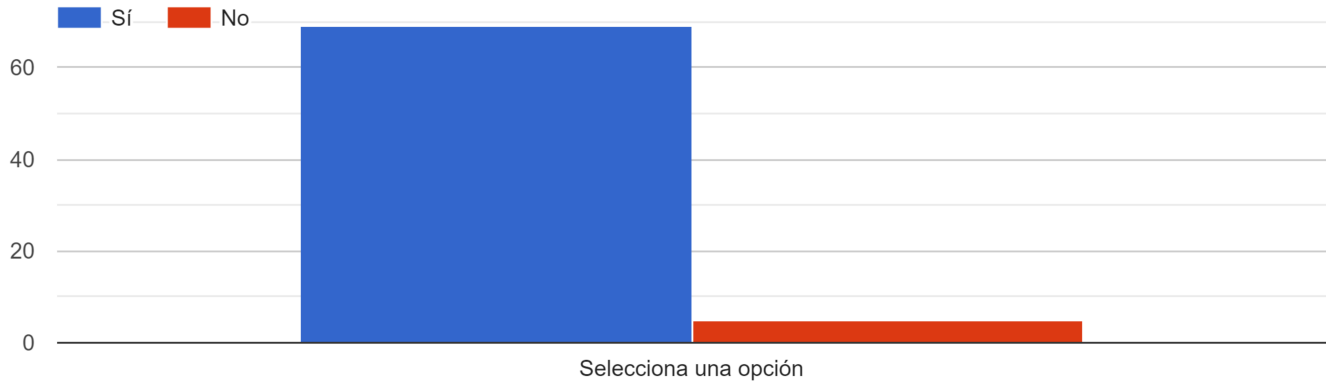
Respecto al reparto de mercancías, el Ayuntamiento estudiará la creación de espacios en las inmediaciones para la llegada de los vehículos que las transportan y su posterior reparto, junto con las características de los mismos para que desde esos espacios de inicio del reparto el personal distribuidor acceda a la nueva zona peatonal por otros medios.

Propuesta municipal:



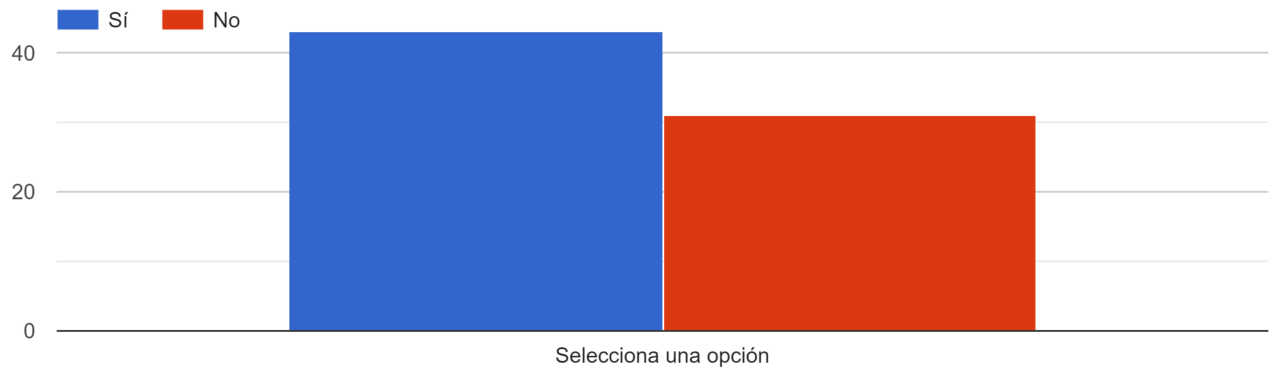
Resultados del cuestionario:

¿Crees necesaria la participación ciudadana en el diseño de todo el proyecto a remodelar?



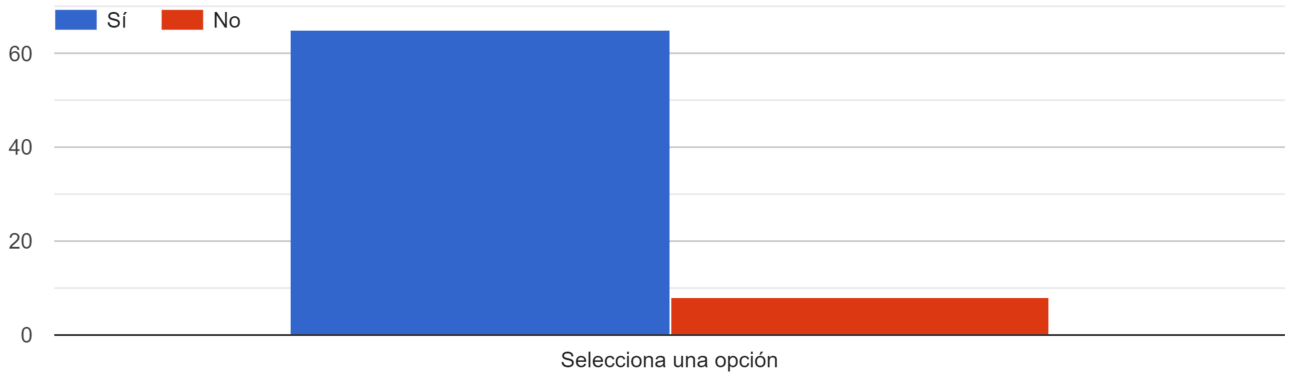
Sí: 93% - No: 7%

¿Debería permitirse la circulación de bicicletas y cualquier otro tipo de ciclos por las zonas peatonales?



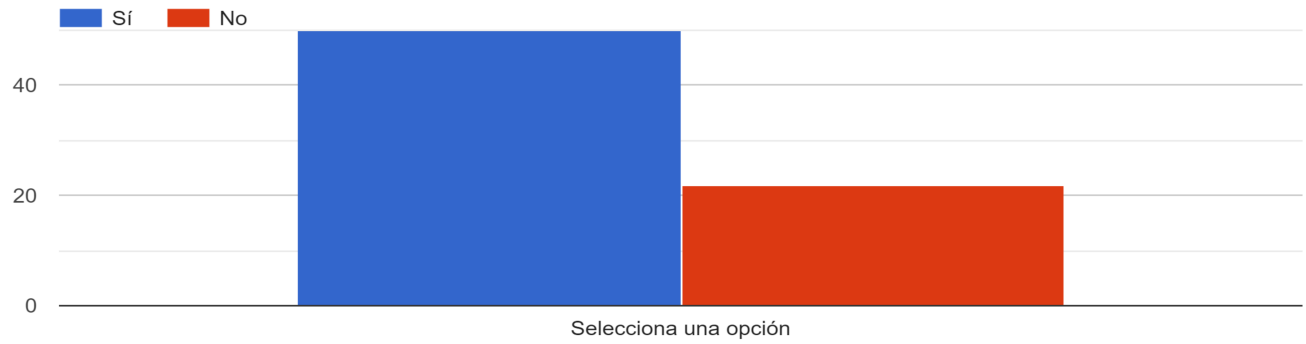
Sí: 59% - No: 41%

La circulación de servicios de ciclologistas para el reparto de productos de alimentación y pequeña paquetería en las zonas peatonales ¿debería estar permitida?



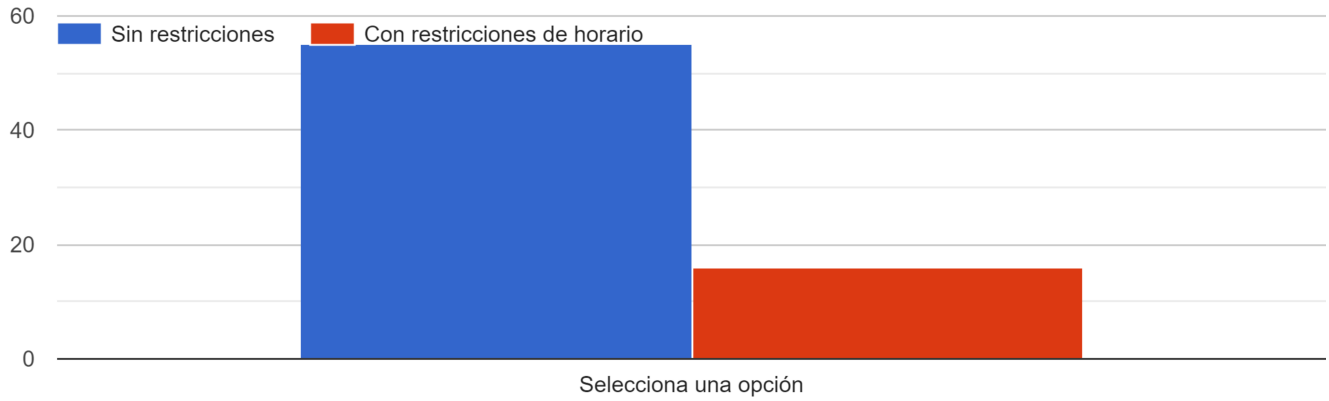
Sí: 89% - No: 11%

La circulación de ciclotaxis en las zonas peatonales ¿debería estar permitida?



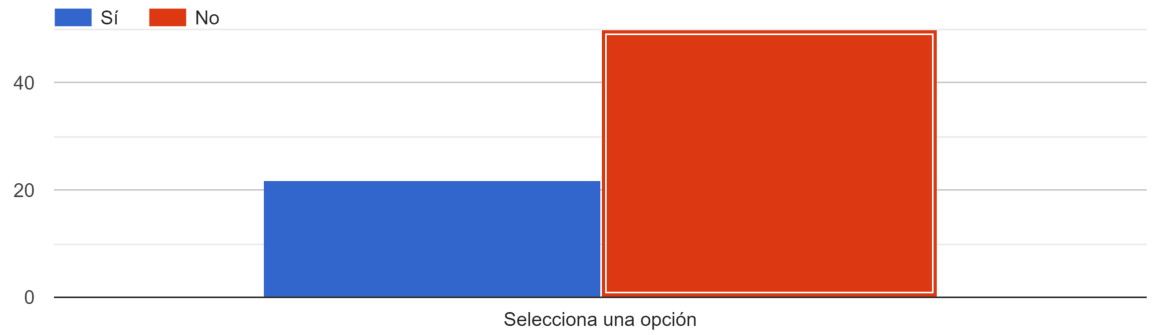
Sí: 77% - No: 23%

El acceso de vehículos a motor a sus plazas de garaje en las zonas peatonales debería ser...



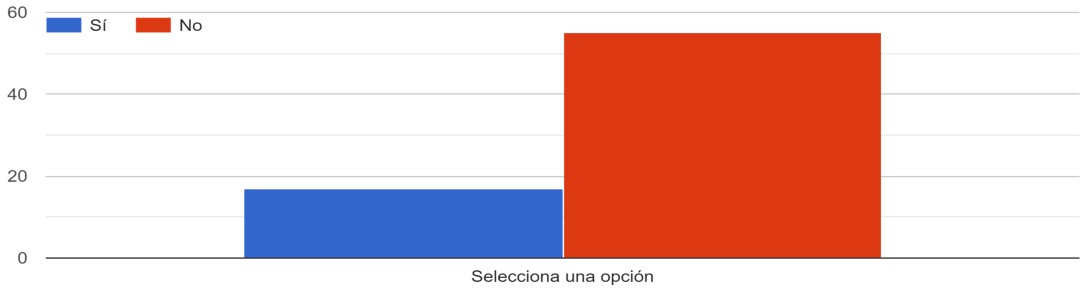
Sí: 69% - No: 31%

El Ayuntamiento propone la prohibición de circular por esta zona peatonal a los taxis. Sin embargo, permite la circulación de vehículos privados o taxis de motor para el transporte de clientes del Gran Hotel hasta su puerta, teniendo en cuenta que se puede llegar hasta la esquina del edificio del ayuntamiento viejo (desde el paseo de La Libertad) en vehículo ya que esa vía conserva su actual estado de circulación con giro único hacia la derecha (calle Martínez Villena) y que desde ese punto hasta el hotel (60 metros) todo es peatonal, plataforma única y el hotel puede establecer la recogida de equipajes sin necesidad de usar vehículos ¿debería estar permitida esta excepción?



Sí: 31% - No: 69%

El Ayuntamiento propone la prohibición de circular por esta zona peatonal a los autobuses urbanos. A continuación puedes conocer la remodelación de las líneas de los autobuses pinchando en este enlace https://drive.google.com/file/d/1H_-WezSxx2oMcXjV51qk8dBI7LgNHg_-/view?usp=sharing. Teniendo en cuenta lo anterior ¿debería estar permitida la circulación de autobuses urbanos por la zona peatonal?



Sí: 24% - No: 76%

Sugerencias y aportaciones:

Comparte posibles acciones a desarrollar para recoger las ideas de la ciudadanía. Desde campañas informativas, encuestas, talleres para el diseño de ideas…

Las personas que han contestado se han interesado principalmente por las opciones informativas y de control de la campaña en varias formas, como por ejemplo señalización y talleres tanto prácticos como de discusión como también controles para el cumplimiento de la normativa de vehículos.

También valoran realizar encuestas con otro carácter más personalizado separando los grupos de población a los que dirigirla. También interesante el tema de sacar anualmente una estadística para reforzar los beneficios del plan y el impacto en la ciudad.

Todos los comentarios se muestran a continuación.

- Más que encuestas, haría una votación popular vinculante (presencial, habilitando varios puntos de votación y con DNI. Nada de online, que esas siempre se pueden adulterar con facilidad), en donde elegir aspectos como los que se preguntan en este formulario, o ideas concretas que se hayan elaborado en talleres previos (también con participación ciudadana).
- Hacer talleres o sesiones de trabajo abiertas a la ciudadanía para proponer y desarrollar ideas. Luego se podría hacer una votación popular vinculante.
- Campañas informativas respecto a beneficios y perjuicios de esta gran inversión a la ciudadanía
- Hacer una ronda de circulación que rodee toda la zona peatonal creando una almendra peatonal y soportada por conexiones de autobús y aparcamientos privados
- Información clara mediante carteles
- Publicar anualmente los beneficios de la peatonalizacion (Co2 no emitido, etc) ; carril bici por el centro de la calzada en algunas calles.
- Campañas informativas, encuestas, talleres para el diseño de ideas...
- Campaña informativa
- Controles de velocidad a coches, espacios para aparcar bicis en el centro y cerca de colegios
- Talleres de discusión
- Encuentros en los centros sociales de los barrios con las diferentes asociaciones y ciudadanía por su cuenta, explicando la propuesta y su sentido, y produciendo reflexiones y propuestas
- Convocar talleres de participación (pocos y con mucha publicidad)
- Charlas en los colegios sobre contaminación por vehículos a motor ISalud por bicicleta
- Cualquier modificación de trazados debe recoger propuestas y sugerencias de la ciudadanía.. en eso consiste la participación

- Las zonas peatonales deben estar reservadas exclusivamente a peatones. Se deben habilitar zonas para bicicletas que no roben el espacio a los peatones.
- Y en cuanto a vehículos de motor sólo deberían acceder en contadas ocasiones, para trasladar personas con movilidad reducida, o en caso de emergencia.
- Campañas en colaboración con asociaciones vecinales, señalizaciones adecuadas, sanciones incumplimientos...
- Encuestas y talleres para diseño de ideas
- Talleres a pie de calle
- Encuestas cortas online
- Procesos de participación diseñados por especialistas en la materia. La participación NO se improvisa ni se deja al azar.
- Es necesario facilitar la participación de la ciudadanía a través de encuestas, envío de propuestas de ciudadanos y entidades, elaboración de proyectos etc.
- Encuestas a pie de calle, concentraciones de bicis.

¿Cómo permitir la convivencia de peatones, bicicletas y otros ciclos?

Las opiniones se centran en la formación de colectivos afectados directamente como conductores y ciclistas y extendiéndose a la población en general. El tema de la delimitación de las zonas entre peatones y bicicletas junto con la velocidad de circulación también son temas que despiertan el mayor interés.

Todas las respuestas a continuación.

- Campañas de formación en conducción en bici y de concienciación en beneficios de la bici (colectivos e individual) y riesgos. Estudiar zonas de circulación para bicis, centro de calzada, y señalización
- Establecer un carril bici en toda la zona peatonal, limitando la velocidad máxima permitida y siempre con preferencia del uso peatonal (incluido el carril bici).
- Con un carril bici de velocidad baja.
- Con una separación y señalización adecuada de cada zona
- Desarrollando la actual Ordenanza de circulación que carece de normativa en favor de la movilidad sostenible. Contemplar otros usos para el viario más allá del desplazamiento estricto. Priorizar los usos activos y de bien comunitario siempre con el respeto personal como punto de partida.
- Teniendo muy claro quien tiene preferencia en cada espacio. En las calles peatonales, el peatón debe tener preferencia absoluta; y bicicletas y otros ciclos deben tener mucho cuidado, Cualquier vehículo con motor debe estar prohibido por vías peatonales.

- En muchos otros países se hace, las zonas peatonales son para peatones y bicicletas. En otras calles peatonales hay carril bici delimitado. Costará un tiempo pero al final tendremos que convivir todos. Hace falta más concienciación para compartir el espacio entre bicis y peatones
- Mediante un carril bici bidireccional que una el norte con el sur...
- Se puede convivir, pero es necesario que las autoridades (policía) denuncie los malos comportamientos
- En general, la convivencia es muy buena. Los peatones respetan la bicicleta y sobre todo, el carril bici. Habría que hacer campañas de concienciación para rechazar los comportamientos incívicos en la vía pública y no la bicicleta. No focalizar en un medio de transporte en concreto sino en determinados comportamientos.
- Educación, talleres, campañas, líneas gruesas a modo de itinerarios para ciclistas por la zonas peatonales
- Con Carril bici
- Albacete dispone de ordenanza vigente que regula la convivencia de bicis en zonas peatonales. No existe tal problema de convivencia entre bicis y peatones. La decisión se basa en una idea política no justificada por datos objetivos. Sin embargo se quiere equiparar la bici a los VMP para prohibir su uso, saltándose la propia ordenanza municipal y perjudicando a la movilidad activa, sinónimo de salud, que es la bici.
- Máximo 10-15 km/h y si no puedes asegurar 1 metro con peatón, a pie
- En las calles peatonales no deberían circulación de bicis
- Que los ciclos puedan circular con velocidad baja, la misma que l@s peatones
- Baja velocidad de bicicletas en zonas peatonales
- Las bicicletas deben de ir a un ritmo lento si van por calles peatonales
- Carril bici de doble sentido en el centro delimitado de forma que se iddntife claramente y con límite de velocidad, que no pueda circular la bici a una velocidad peligrosa para evitar atropellos choques etc
- La zona peatonal debe permitir sólo el acceso a pie.. los ciclistas, y otros tipos de ciclos, pueden hacerlo andando y llevando bici cogida
- Creando más carril bici.
- Limitando velocidad, obligado disponer señal acústica..
- Con carriles perfectamente delimitados, pero no con lineas pintadas solamente
- Con sentido común y por salud ecologica
- Carril ciclista en calles peatonales
- Existen soluciones para cada uno de los casos. No es posible y por supuesto nada conveniente generalizar
- Delimitando en la zona peatonal un carril para la bici y limitando la velocidad
- Puede ser interesante delimitar el subeespacio que corresponde a la bicicleta dentro de este espacio peatonal (carril u acera bici) por donde podrían circular los ciclos sin molestar a los peatones.

- Pues básicamente pensando en el otro, no en uno mismo, siendo amable y comprensivo con los demás y circulando despacio y bajarse de la bici cuando sea necesario.
- Límite de velocidad. Señalización de suelo.
- La bicicleta por calles peatonales según la cantidad de gente o por horarios. Muchas veces las calles están vacías de peatones o hay muy pocos. Siempre con un límite de velocidad.

¿Qué ideas propones relacionadas con los diferentes tramos, zonas, cruces, aceras, calzada, mobiliario urbano...? Exponlas detalladamente mencionando sobre qué lugar concreto, aspectos o elementos estás aportando tu sugerencia

Las opiniones insisten en temas de señalización general y adecuaciones para garantizar la seguridad de circulación de peatones y bicicletas. Se dan muchas sugerencias para las calles afectadas como Tesifonte Gallego y Calle Tinte, sugiriendo cambios de sentido y sentidos dobles en diversos tramos para conseguir fluidez y descongestión para los vehículos.

También en la colocación de zonas verdes y de descanso en estas zonas peatonales, entre otras sugerencias minoritarias como la prohibición de la circulación de bicicletas por calles peatonales y aceras.

Las opiniones son las siguientes.

- Zonas de circulación para bici, en toda la zona de actuación.
- Cartelería vertical y horizontal en suelo que recuerde el uso compartido y sus beneficios. Tanto en zonas peatonales estrictas (siluetas peatón-bici) intermedias (siluetas peatón bici coche) y calzada (bici- coche)
- En toda la zona señalada en el mapa en rosa o azul, puesto que sólo se permite el paso, eliminaría absolutamente todas las zonas de aparcamiento de coches en la calzada (dejando solamente las consideradas necesarias para personas con movilidad reducida). En su lugar, se pueden instalar más plazas de aparcamiento de bicicletas y mobiliario urbano que permita la convivencia ciudadana en espacios públicos.
- Quitar los aparcamientos de coches en la calzada. Si sólo es zona de paso, no hay necesidad de dejar estacionamientos.
- Creo que x el tramo rosa (Tesifonte Gallego y continuación) , y sólo en ese, se debería permitir autobuses urbanos para el acceso a esa zona de personas con poca movilidad. También la circulación de bicicletas. Y un único carril. Ampliando tamaño de las aceras de esa calle.

- Buscar la forma de enlazar las zonas peatonales de la calle Ancha con el P. de la Libertad, para ello debería suprimirse el giro a izquierdas de P. de la Libertad hacia S. Agustín. Esto se puede conseguir habilitando Salamanca en sentido norte y Muelle en sentido sur. San Agustín unidireccional sentido oeste desde Muelle hasta Salamanca, resto de calle bidireccional.
- Trasladar la actual parada de taxis de Marqués de Molins a la ubicación de la parada de autobuses de San Agustín.
- Permitir el paso de alguna de las líneas de bus vertebradoras norte-sur, de taxis en un servicio y bicis, por una zona central no preferente, en las calles objeto de reforma. Este eje es fundamental para el sistema circulatorio de la ciudad y su cierre puede dar lugar a un caso parecido al de la plaza de La Mancha, una isla en los desplazamientos del centro.
- La calle Tinte desde Carretas hasta la calle Ancha debería ser de doble sentido (tal y como era en los años 90) para dar facilidad a los vecinos del barrio al acceso a sus garajes.
- La parada de taxis de la calle Ancha podría reubicarse enfrente del edificio de Justicia o en la calle Salamanca (modificando la acera y cambiando de lugar los árboles).
- Se podría hacer peatonal el tramo de Calle San Agustín desde Plaza del Altozano a Calle Salamanca, prolongando y conectando el Altozano con la nueva zona peatonal del Paseo de la Libertad. Para ello, sería necesario prohibir el giro a la izquierda a los vehículos que lleguen al Altozano desde el Paseo de la Libertad. Ese giro no tiene sentido ya que se puede acceder al edificio de Justicia y a toda esa zona este con respecto al Altozano desde la Calle Salamanca.
- Sillas y mesas a libre disposición para paseantes, árboles, paseos de arena con pies descalzos, juegos pintados en el suelo,
- Carril bici con drenaje sostenible. Aumentar vegetación psrs aumentar confort
- No es necesario, funcionaría como cualquier otra calle peatonal, donde la bici es admitida siempre que circule despacio y no moleste al peatón. Otra opción, si hay zona de paso de vehículos, es usar esa zona como cualquier vehículo autorizado, pero siempre con preferencia peatonal.
- Que no desaparezcan de repente los carriles bicis como ocurre en Pablo Medina sino que lo continuarán hasta unirlo a una calle peatonal o a otro carril bici
- Carril bici en la carretera no en las aceras, y en las peatonales en el centro de la calle. Carriles con doble sentido especificado siempre
- Ampliar zona peatonal desde plaza Gabriel Lodares por Tesifonte Gallego
- Bancos, árboles y jardineras
- Habrá que diseñar el uso de cada espacio para poder aportar materialidad a la solución, no? ¿O queréis que os haga una lista de la compra sin sentido?
- Sería necesario delimitar carriles-bici segregados en las calles tinte y en la cuesta de San Agustín ya que al ser calles en cuesta la circulación en bicicleta es más lenta y costosa. Esto puede hacerse suprimiendo plazas de aparcamiento de ambas calles, cosa que no debería suponer un gran problema ya que hay dos parking en los alrededores (Catedral y cuesta de San Agustín).

- De un modo similar debería considerarse el sentido de circulación de la Calle Santa Quiteria, ya que al ser en sentido calle Puerta de Valencia evita el acceso al centro por la acera-bici de esta última calle. Ya existe una vía para acceder que es la calle del Cid.

A continuación puedes exponer cualquier otra opinión o idea que no hayamos recogido en este formulario.

Hay sugerencias respecto a tramos horarios para los distintos usuarios de estas vías. Sugerencias en cambios de sentido y dirección de calles. Convivencia en general mediante señalización e información de todos los usuarios. También se opina sobre los tipos de carriles bicis más adecuados como por ejemplo segregados.

Estas son las respuestas.

- El compromiso por el futuro de la ciudad debe quedar reflejado en las políticas que se implementan, por eso debe ser un proceso real participativo abierto a la ciudadanía, más allá de las opiniones de personas que ostentan temporalmente cargos de responsabilidad.
- En mi opinión, para hacer peatonal una calle o determinada zona, se debe permitir el acceso sin restricción horaria de bicis, residentes a garajes, y taxis para recoger/dejar personas. El acceso a esta zona de los repartidores de comida a domicilio debería obligarse a hacerse únicamente en bicicleta (es muy común en Holanda). Establecer horario de carga y descarga en el que podrán acceder todo tipo de vehículos ya que hay tiendas y bares que tienen que abastecerse con pequeños furgones o camiones. El paso de autobuses debe estar prohibido porque si hay autobuses pasando cada 5-10 minutos, es imposible que los ciudadanos hagan suya la calle ya que son vehículos grandes.
- Estudiar la posibilidad de combinar esta nueva configuración con el acceso a los centros educativos de manera que haya iniciativas del tipo caminos escolares, o "buses ciclistas escolares" como en otras ciudades. No estoy a favor de que entren vehículos a motor, pero habría que ver como se lleva a cabo el reparto a domicilio en estas zonas que cada vez es más común.
- Suprimir la circulación por el paseo de La Libertad dejar sólo la vía de entrada por calle San Antonio
- Necesitamos ciudades cuidadoras, amigas y calmadas.
- Albacete es una ciudad ideal para la bicicleta, pero lel diseño de carril bici hace que el ciclista y el peatón convivan, los que tienen q convivir en espacio con las bicis son los automóviles. Carril bici tipo alcalde conangla en zona Albacenter hasta Nuestro Bar, ese tipo de carril bici es el q se necesita

- Las bicicletas deberían estar prohibidas por calles peatonales y aceras
- Recoger alternativas para los vecinos y vecinas de pedanias, que deben venir a la ciudad obligatoriamente en sus vehículos privados. Plan de transporte público a pedanías, bonificación en parking, permitir estacionar en zona residentes...
- El ayuntamiento tiene grupos de técnicos y gente comprometida con la movilidad en Albacete, haced el favor de darles parte en el proceso y remunerar su trabajo, que ya está bien de hacer encuestas.
- El acceso y salida de vehículos a motor a sus respectivos garajes debería ser por el punto más cercano a la calzada.
- La palabra clave es “convivencia” entre todos. Peatones,bicis,coches,patinetes.no priorizar al más contaminante y peligroso.
- Mayor calidad y cantidad de carriles bicis

Albacete, 11 de mayo de 2021

CURBA - Asociación de Ciclistas Urbanos de Albacete