



PROPUESTA DE CICLORRUTAS EN SANTA CRUZ DE TENERIFE

POR UNA CIUDAD POR Y PARA LAS PERSONAS



ÍNDICE:

1. INTRODUCCIÓN

2. DEFINICIONES Y CONCEPTOS

- 2.1. CICLOCALLE
- 2.2. CICLOCARRIL
- 2.3. CALMADO O PACIFICACIÓN DEL TRÁFICO
- 2.4. SEÑALIZACIÓN VERTICAL
- 2.5. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL
- 2.6. PANELES ELECTRÓNICOS
- 2.7. ZONA DE ESPERA ADELANTADA PARA CICLISTAS (ZEAC)
- 2.8. SEMÁFOROS CON LUZ PARA BICICLETAS
- 2.9. PASOS DE PEATONES COMPARTIDOS
- 2.10. APARCABICIS
- 2.11. VIGILANCIA DEL CUMPLIMIENTO DE VELOCIDAD

3. RUTAS PROPUESTAS

- EJE 1. MUSEOS
- EJE 2. LA SALLE – MÉNDEZ NÚÑEZ
- EJE 3. RAMBLA
- EJE 4. TOMÉ CANO – DUGGI – PLAZA DE LOS PATOS
- EJE 5. VERTICAL CENTRAL
- EJE 6. CENTROS EDUCATIVOS - PROLONGACIÓN CIUDAD ALTA

- ANEXO EJE 1
- ANEXO EJE 2
- ANEXO EJE 3
- ANEXO EJE 4
- ANEXO EJE 5
- ANEXO EJE 6

1. INTRODUCCIÓN:

La presente propuesta se realiza a petición de la alcaldía, con el fin de poder implementar medidas que permitan la convivencia del tráfico a motor y el uso de la bicicleta en condiciones de seguridad e igualdad, dado que por ley, la bicicleta puede circular por la calzada. Si bien es verdad, que ésta debe sufrir una discriminación positiva, debido a la vulnerabilidad que presenta.

Se elaboran así, una serie de ciclorrutas de interés para el transporte en bicicleta, en las que ésta comparta la calzada con el resto de los vehículos motorizados.

Debido a su interés y con el fin de que se lleven a cabo de la mejor manera posible, antes de exponer las rutas o ejes propuestos, se detallan a continuación los diferentes conceptos y elementos necesarios para implementar los mismos de manera efectiva y conforme a la ley.

Es de recordar también que la actual “Ley de Seguridad Vial y Vehículos a Motor” será derogada por la “Ley de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible” de 2018.

2. DEFINICIONES Y CONCEPTOS:

Primeramente se aclara que las vías ciclistas propuestas son ciclocalles y ciclocarriles, en las que la bicicleta comparte calzada con el tráfico motorizado, si bien en algunos tramos no ha quedado más opción que implementar, como excepciones, tramos de acera-bici o tramos de uso compartido.

2.1. CICLOCALLE: Vía ciclista de uso compartido de distintos vehículos, implementada en calles de un solo carril por sentido, con preferencia (DERECHO A CIRCULAR POR EL CENTRO DEL CARRIL), para bicicletas y señalizado con velocidad máxima de 20 o 30 km/h. Unidireccional. Generalmente se ubica en calles unidireccionales.



2.2. CICLOCARRIL: Vía ciclista de uso compartido de distintos vehículos implementada en calles o avenidas de varios carriles por sentido. Unidireccional. Consiste en destinar un carril, generalmente el de la derecha, al uso preferente de ciclistas dentro de una calle o avenida de más de un carril por sentido y señalizado con velocidad máxima de 20 o 30 km/h.



Como se podrá observar a continuación en la propuesta, el incremento en el tiempo de desplazamiento al reducir la velocidad de 50 km/h a 30 km/h es ínfima. El incremento ni siquiera llega a los 2 minutos y medio en el caso más extremo en el que se atraviesa la ciudad de un extremo a otro sin paradas (todos los semáforos en verde, sin paradas de vehículos, etc) lo cual es del todo imposible. Diferencias ridículas como para cuestionar esta medida.

Como criterio general, se opta por recomendar la segregación, es decir, vías ciclistas separadas del tráfico, en vías urbanas con intensidades de tráfico elevadas, si se desea que la vía ciclista resulte atractiva para los usuarios más vulnerables. La segregación también es recomendable allí donde existan velocidades poco homogéneas entre el tráfico motorizado y los ciclistas, como puede ser el caso de amplias avenidas o calles no tan amplias pero en desnivel, donde el ciclista va considerablemente más lento que los vehículos motorizados.

De este modo, en vías como la avenida Benito Pérez Armas, avenida 3 de mayo, etc, propuestas en el PMUS, se deberá segregar la circulación en bicicleta y quedan fuera del alcance de esta propuesta de ciclocalles y ciclocarriles.

2.3. CALMADO O PACIFICACIÓN DEL TRÁFICO:

Esta medida, ampliamente recomendada e implementada en varias ciudades del territorio español, como Pontevedra, buque insignia de ciudad a 30, tendrá un carácter de obligación para unas determinadas vías del entorno urbano según la nueva “Ley de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible” de 2018, la cual, en su borrador dice:

"el límite genérico actual de 50 km/h se mantiene cuando las calles tengan más de un carril por sentido. Si son de un solo carril y sentido único de circulación o con un carril por sentido, el límite baja a 30km/h, y si las vías urbanas cuentan con una plataforma única de calzada y acera, a 20 km/h".

Santa Cruz dispone de algunas calles tanto a 20 km/h como a 30 km/h:



2.4. SEÑALIZACIÓN VERTICAL:

La creación de los ejes deberá ir acompañada de una adecuada señalización vertical que haga visible y advierta de la presencia del mismo y por tanto de los ciclistas. Los siguientes son ejemplos de señalización de ciclocalles y ciclocarriles.



También es importantísima la señalización en todos los cruces con las rutas ciclistas:



Señal P-22. Ciclistas. Peligro por la proximidad de un paso para ciclistas o de un lugar donde frecuentemente los ciclistas salen a la vía o la cruzan.

2.5. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL:

De igual manera, la creación de los ejes deberá ir acompañada de una adecuada señalización horizontal. La señalización más utilizada y más segura es la que se muestra en las siguientes imágenes, en la que se incluye el límite de velocidad a 30 km/h, la imagen de una bicicleta, y unas líneas discontinuas a modo de vía ciclista en el centro del carril. Esto último hace ver que la bicicleta puede y debe (por seguridad) circular por el medio del carril. También protege al ciclista de posibles aperturas de las puertas de los coches.





A la entrada de los tramos de ciclocarriles y ciclocalles, se debe señalar horizontalmente de manera debida. Los siguientes, son ejemplos habituales de esto:



2.6. PANELES ELECTRÓNICOS:

Mención especial merecen los paneles electrónicos, en sus diferentes formas de presentación. Santa Cruz de Tenerife, dispone en su área metropolitana de varios de ellos, los cuales podrían contribuir al mensaje de concienciación y educación para compartir y respetar en la carretera.



2.7. ZONA DE ESPERA ADELANTADA PARA CICLISTAS (ZEAC):

Un aspecto de seguridad muy importante, es la implementación de espera avanzada para ciclistas. Que el usuario de la bicicleta es vulnerable está más que documentado, este hecho se potencia por su incapacidad de salir en un semáforo a la misma velocidad que un vehículo a motor. Es por ello, que en las vías en las que no haya opción de segregar el tráfico y por tanto, deban coexistir bicicletas y vehículos a motor, se deben implementar todas las medidas posibles

para salvaguardar la integridad de este colectivo, una forma es las denominadas “Zonas de espera adelantadas para ciclistas”.

Las ZEAC (en inglés: “Advanced Stop Lines (ASL)” son medidas de muy bajo coste pero de una altísima efectividad en facilitar el desplazamiento al ciclista.

Esta zona, si bien está destinada al usuario de la bicicleta, en algunos países se permite su acceso a las motos, siempre por detrás de las bicicletas y nunca en la zona reservada a aquellas, el motivo es el mismo que para el vehículo a motor de cuatro ruedas. Se evita además, que el ciclista espere detrás de un vehículo que emite gases, y por tanto, que deba respirarlos tan cerca.

En este sentido, volvemos a citar a la nueva “ley de seguridad vial y movilidad sostenible de 2018”, donde uno de sus grandes cambios figura en el propio título de la citada ley, y no es otro que la eliminación de “vehículos a motor” y su sustitución por “movilidad sostenible”. Este hecho hace referencia al énfasis que se está haciendo desde el Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico por potenciar la movilidad sostenible. La ZEAC debe venir recogida en la ordenanza municipal, para darle aún mayor solidez y marco.

Beneficios de la zona de espera adelantada para ciclistas:

- Seguridad: al darle visibilidad y más tiempo de salida, sobre todo en intersecciones.
- Aire más limpio: evita esperar detrás del tubo de escape de un vehículo a motor (por eso las motos deben esperar detrás de ellas, pero delante de los coches).
- Zona reservada: permite agrupar a todos los ciclistas aumentando el espacio físico entre un coche y el ciclista, creando el “efecto rebaño”
- Mayor seguridad al peatón: al colocarse la bicicleta entre el paso de peatones y el coche.



2.8. SEMÁFOROS CON LUZ PARA BICICLETAS:

Esto incrementa la visibilidad de los ciclistas entre el resto del tráfico rodado y le confiere una cierta legitimación de su presencia. Además, si estos se ponen en verde unos segundos antes que los de los vehículos motorizados, facilita su salida ante un semáforo, dotándolo de la protección necesaria como vehículo vulnerable que es. Hay que recordar que si todos salieran a la vez, es posible que el vehículo a motor arrolle al usuario de la bicicleta.

Beneficios de los semáforos con luz para bicicletas:

- Da unos segundos extra de seguridad al ciclista, dotándolo de mayor seguridad
- Permite regular el tráfico específico de la bicicleta
- Conciencia al resto de usuarios del uso compartido de la calzada.
- Visibiliza la bicicleta como medio de transporte sostenible y factible.



2.9. PASOS DE PEATONES COMPARTIDOS:

Necesarios para conectar los ejes con el carril bici de la Avenida de Anaga y en algún punto concreto más. Necesarios además, para cumplir con la ley, evitando que en caso de atropello el ciclista no salga mal parado por circular cruzando un paso de peatones.

Se trata de habilitar un paso para las bicicletas junto al paso de peatones. Solamente requiere el pintado horizontal y la habilitación de una luz semafórica adicional específica para bicicletas junto a la de peatones.



Ejemplo incorrecto de paso de ciclistas inapropiado para el paso de bicicletas por acera bici. Avenida de Anaga, frente al Real Club Náutico de Tenerife.

2.10. APARCABICIS:

El desarrollo de todas estas medidas no alcanzaría el impacto deseado si no van acompañadas de un desarrollo de los aparcamientos para bicicletas. Una red de ciclocalles debe formar un conjunto coherente, con un destino y un final que una los puntos. El lugar donde se estaciona una bicicleta es motivo de preocupación para el ciclista, en la lista podemos ver las necesidades que deben cubrir los aparcamientos de bicicletas, así como el dispositivo empleado para ello:

1. Ubicados en lugares concurridos. Si dispone la calle o el aparcamiento de videocámaras supone un atractivo para su uso.
2. Que cumplan las exigencias para ser un aparcamiento de calidad. Siendo la forma en “U invertida” el dispositivo más seguro, con las variantes que pueda sufrir en cuanto a diseño.
3. Resguardados de las inclemencias del tiempo. Algunos deberían tener marquesinas, que protejan tanto del sol como de la lluvia.
4. Ubicados en puntos estratégicos, tanto por los lugares a los que se acude, como por su situación para favorecer la intermodalidad.
5. El aparcamiento de bicicletas debe estar ubicado preferentemente en la vía, quitando espacio al vehículo a motor y no al peatón, salvo que por características de la vía o del ancho de la acera, o por seguridad, se puedan o se deban colocar sobre ésta.
6. La expectativa de robo de la bicicleta debe minimizarse lo más posible para incentivar y favorecer su uso.

Deberán estar señalizados con la siguiente señal.



Señal 5-17 Aparcamiento bicicletas. Indica un emplazamiento donde está autorizado el estacionamiento de bicicletas.



Ejemplo de dispositivo apropiado en “U invertida” del muelle del TEA y parada del tranvía en la Avenida Trinidad para aparcamiento de bicicletas en zona pública.



Ejemplo de dispositivo inapropiado para el aparcamiento de bicicletas en zona pública. Casa de la Cultura.



Ejemplo de dispositivos alternativos pero cumpliendo el requisito de seguridad de la “U invertida”

2.11. VIGILANCIA DEL CUMPLIMIENTO DE VELOCIDAD:

Por último y casi lo más importante, la implantación de aquellos mecanismos que garanticen un efectivo cumplimiento de las normas y fundamentalmente de la velocidad. Es necesario un efectivo control policial con radares y sanciones en caso necesario. De igual manera es importante llevar a cabo campañas de concienciación y divulgativas.

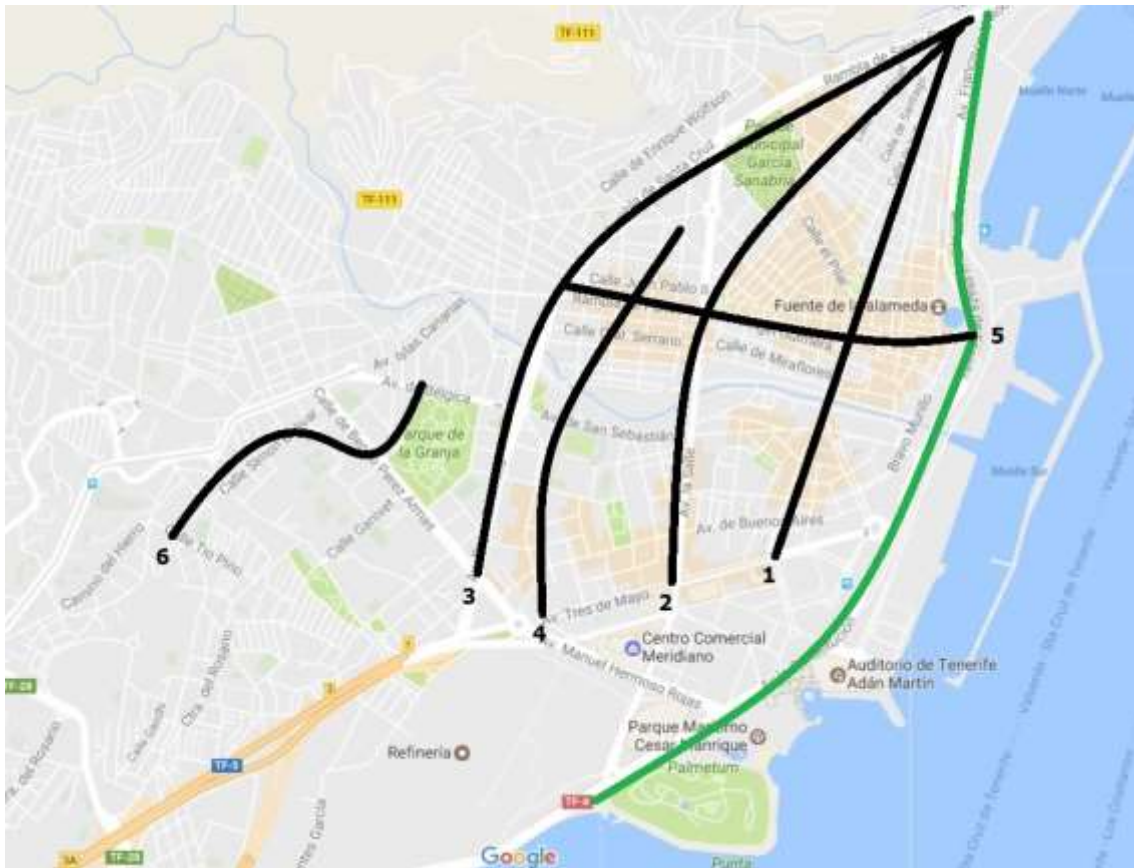
3. RUTAS PROPUESTAS:

Una red de ciclocalles debe formar un conjunto coherente, con un destino y un final que una los puntos atractores. Debe permitir el viaje desde cualquier origen a cualquier destino. El número de ciclistas se verá disminuido si no puede confiar en la continuidad de la ruta, si hay zonas de la red no conectadas entre ellas. Esto es lo que se ha intentado lograr con las rutas propuestas.

Los ejes propuestos se ordenan como ejes longitudinales, siguiendo las curvas de nivel topográficas, de modo que se obtienen 4 ejes sin desnivel o muy poco. Ideales para la movilidad en bicicleta. Teniendo en cuenta que la ciudad de Santa Cruz forma un anfiteatro, obtenemos 4 ejes paralelos a distintas cotas (en negro). En verde se representa en carril bici litoral actual, que conformaría un quinto eje a cota cero.



A estos 4 ejes se añaden 2 ejes más que consideramos muy importantes:
 El eje 5 sería un eje vertical que conectaría los 4 ejes anteriores a la mitad de su recorrido. Fundamental para formar una red útil. Teniendo en cuenta el desnivel, que ocasiona que en sentido ascendente el ciclista vaya considerablemente más lento que los vehículos motorizados, se ha trazado el eje teniendo en cuenta esta circunstancia logrando muy poca afección
 Por otro lado, el eje 6, se trata de un eje crucial para el desarrollo y prolongación de la red ciclista hacia el resto de la ciudad, además de concentrar una de las mayores cantidades de puntos de interés (centros culturales y de enseñanza, fundamentalmente)

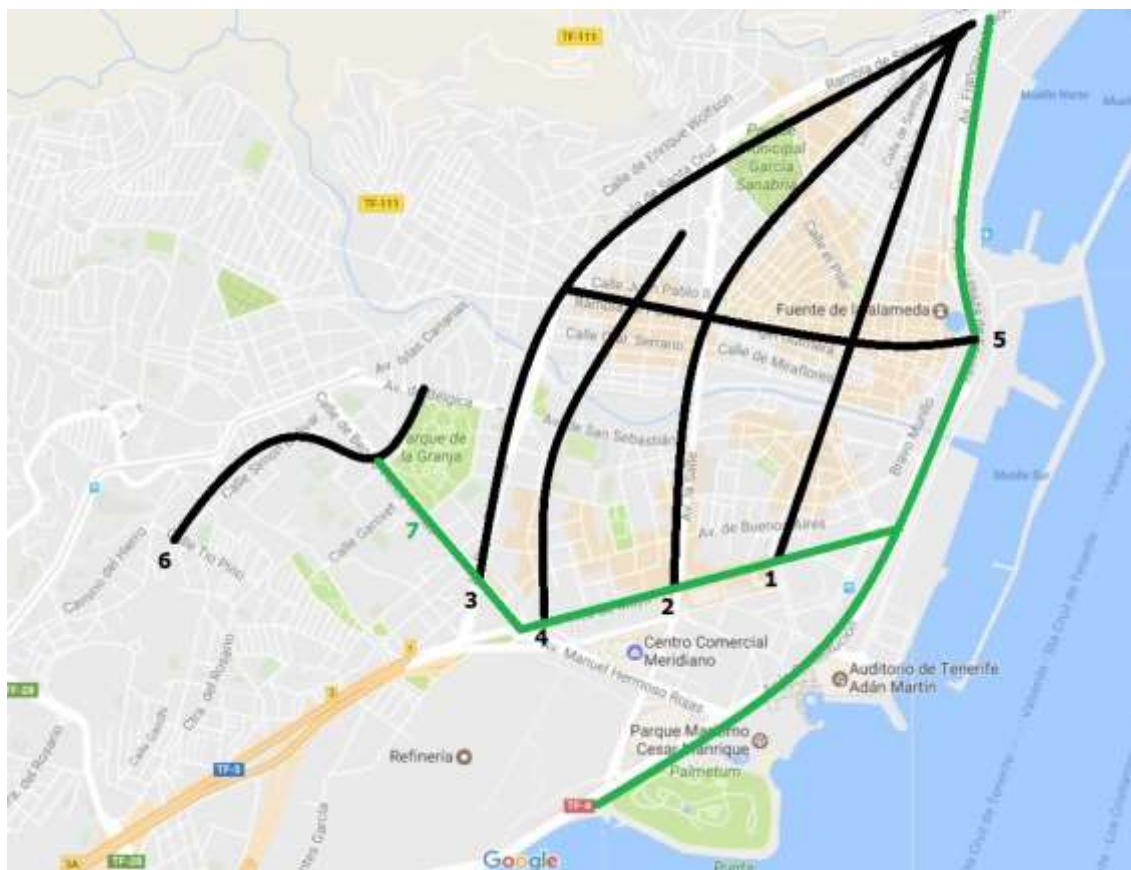


Pero ¿qué falta en esta red de ejes? Salta a la vista que falta un eje en la parte sur de la ciudad que una todos los ejes horizontales, de modo que se termine una red coherente que conecte todos los puntos. Se trata de un eje IMPRESCINDIBLE.

En la siguiente figura aparece en verde y sería el séptimo eje propuesto. Sin embargo, no lo hemos incluido en esta propuesta, ya que no consideramos que pueda implementarse como una vía de tráfico compartido con los vehículos motorizados, sino como una vía ciclista segregada, es decir, como carril bici (de ahí que la hayamos puesto en verde).

Como criterio general, se opta por recomendar la segregación, es decir, vías ciclistas separadas del tráfico, en vías urbanas con intensidades de tráfico elevadas, si se desea que la vía ciclista resulte atractiva para los usuarios más vulnerables. La segregación también es recomendable allí donde existan velocidades poco homogéneas entre el tráfico motorizado y los ciclistas, como puede ser el caso de amplias avenidas o calles no tan amplias pero en desnivel, donde el ciclista va considerablemente más lento que los vehículos motorizados.

En el caso de las avenidas Benito Pérez Armas y 3 de mayo confluyen todas estas circunstancias (amplias avenidas con intensidad de tráfico elevada y en desnivel), añadiendo la circunstancia en el caso de la primera de que es la calle con más accidentes de tráfico de la ciudad [1].



[1] <http://web3.eldia.es/santacruz/2016-05-07/6-Benito-Perez-Armas-Santa-Cruz-cruces-peligrosos.htm>

A continuación se presentan los 6 ejes con más detalle:

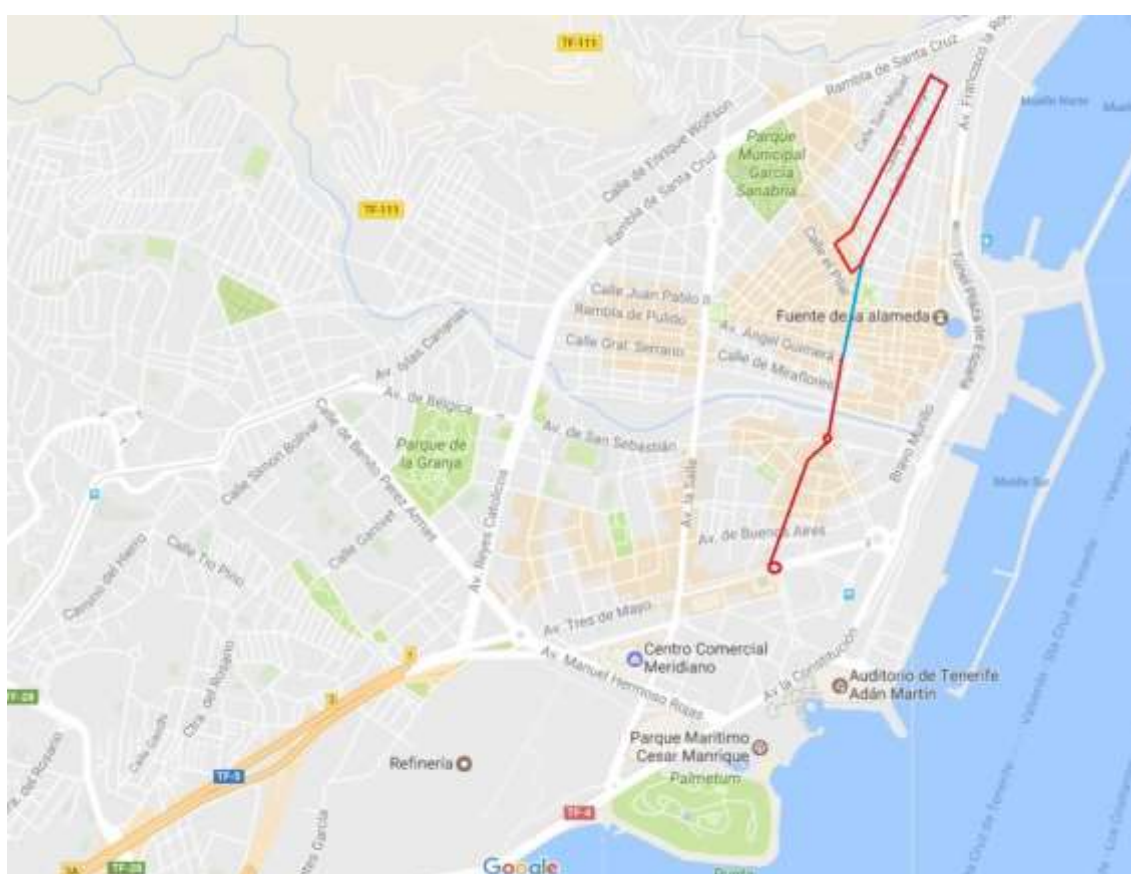
EJE 1: MUSEOS

Es el eje más atractivo desde un punto de vista turístico y comercial, ya que conectaría los museos más representativos de la ciudad (Museo Histórico Militar de Canarias, Museo Municipal de Bellas Artes y MNH TEA), así como el Teatro Guimerá y el Centro de Arte La Recova, en un recorrido sin prácticamente pendiente y por tanto, muy sencillo y atractivo para la movilidad en bicicleta.

Además conectaría también con el Centro Comercial de El Corte Inglés y 3 de mayo, con el mercado municipal, así como con el Parque Bulevar. Así mismo, la ruta atraviesa la calle comercial de El Castillo. Por tanto, este eje tiene también un alto interés desde el punto de vista comercial.

El eje comprende un tramo de uso compartido por zona peatonal. El único punto conflictivo sería el cruce con la calle de El Castillo, el cual se podría obligar a hacerlo desmontado en ciertos horarios de más afluencia de peatones (horario comercial).

El eje se une mediante varias conexiones que expondremos más adelante al resto de ejes propuestos y al carril bici litoral.



- **Interés, atractivo:** Turístico (museos) y comercial
- **Polos atractores:** Museo Histórico Militar de Canarias, Museo Municipal de Bellas Artes, TEA, Teatro Guimerá, Centro de Arte La Recova, Casa Pisaca, Centro Comercial de El Corte Inglés, Centro Comercial 3 de mayo, mercado municipal, Parque Bulevar, Calle comercial de El Castillo, Plaza del Príncipe.
- **Tiempo invertido al pasar a 30 km/h:** Prácticamente inexistente. Las velocidades en estas calles no superan los 30 km/h, salvo quizás en la calle José Hernández Alfonso en la que se invertirían 20 segundos más (suponiendo recorrido sin semáforos).
- **Pendiente:** Prácticamente nula
- **Aparcamientos eliminados:** 4 (para aparcabicis)

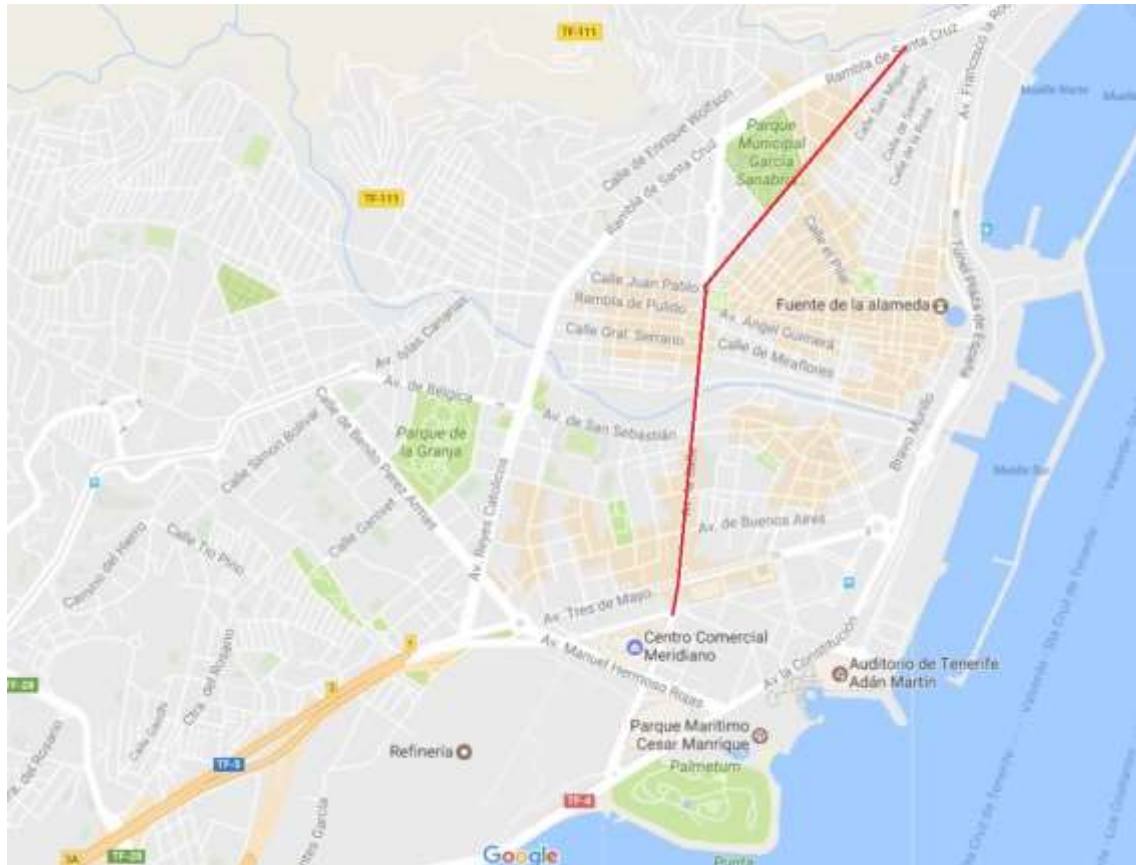
EJE 2: LA SALLE – MÉNDEZ NUÑEZ

Eje fundamental para la movilidad sostenible en la ciudad. Se trata del eje que atraviesa la zona centro de la ciudad de lado a lado en un recorrido sin apenas desnivel. Ideal para circular en bicicleta a una velocidad ligera sin apenas esfuerzo.

En principio, el eje se define hasta la intersección con la avenida 3 de mayo. Sin embargo, se podría continuar hasta el recinto ferial pasando por centro comercial Meridiano. Polos todos ellos de indudable atracción.

En el extremo contrario, este eje se uniría a los ejes 2 y 3 a través de la calle San Isidro.

Se podría contemplar sin ningún problema una conexión con el eje de la rambla mediante un ramal a través de la calle 25 de Julio.



- **Interés, atractivo:** Movilidad
- **Polos atractores:** Centro comercial Meridiano, centro comercial 3 de mayo, Colegio La Salle, Plaza Weyler, Parque García Sanabria.
- **Tiempo invertido al pasar a 30 km/h:** Suponiendo un recorrido continuo (sin semáforos) se invertirían 1,6 minutos más que circulando a 50 km/h.
- **Pendiente:** Prácticamente nula (salvo el último tramo de la calle Méndez Núñez)
- **Aparcamientos eliminados:** 2 (para aparcabicis)

EJE 3: RAMBLA

Se trata de otro de los ejes imprescindibles para la movilidad en Santa Cruz. Es el eje de comunicación más importante de la ciudad que la atraviesa de lado a lado en un recorrido sin apenas desnivel. Ideal para circular en bicicleta a una velocidad ligera sin apenas esfuerzo.

En el extremo final, este eje se uniría a los ejes 1 y 2 a través de la calle San Isidro.



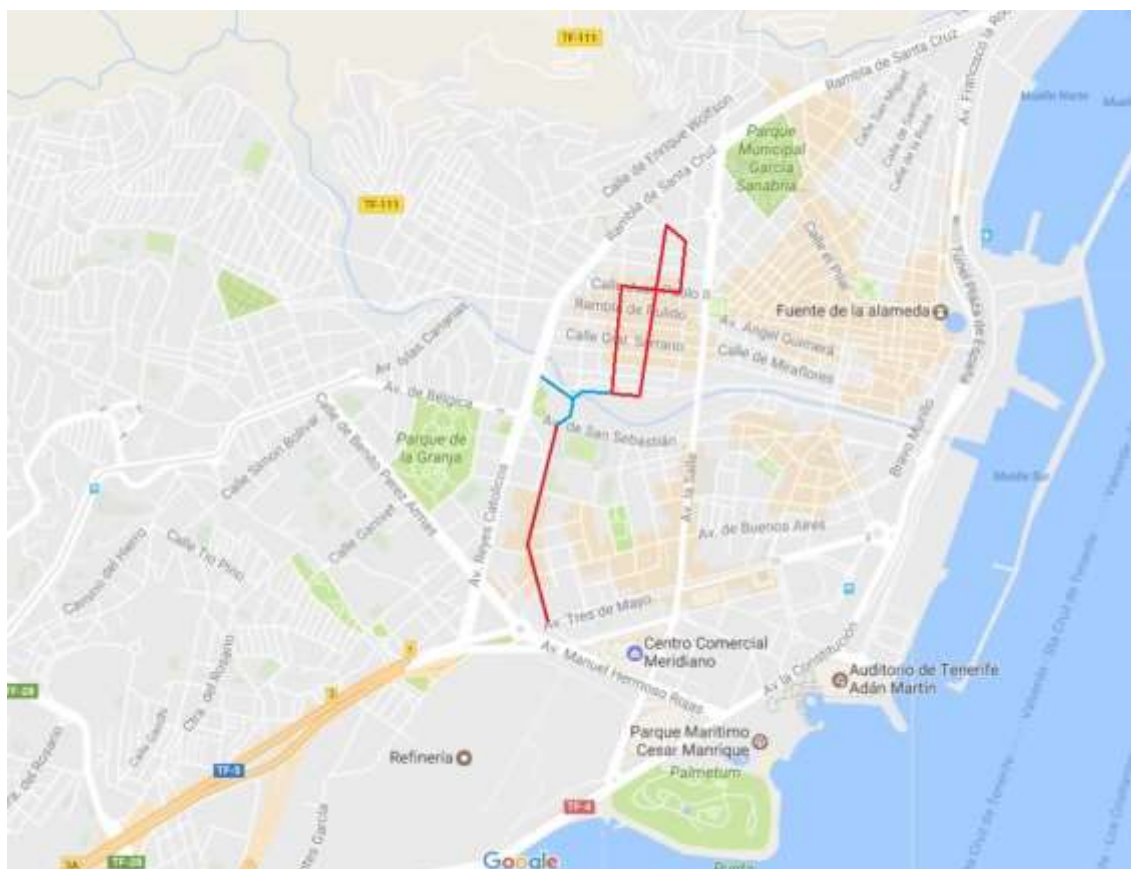
- **Interés, atractivo:** Movilidad
- **Polos atractores:** Piscina municipal, Colegio Chapatal, Parque Viera y Clavijo, Colegio Hispano Inglés, Colegio La Pureza de María, Colegio Fray Albino, Parque García Sanabria, Hotel Mency, Hotel Contemporáneo, Hotel Taburiente, Hotel Colón Rambla.
- **Tiempo invertido al pasar a 30 km/h:** Suponiendo un recorrido continuo (sin semáforos) se invertirían 2,3 minutos más en atravesar toda la rambla que circulando a 50 km/h.
- **Pendiente:** Prácticamente nula (salvo el tramo entre el Hotel Mency y la Avenida de Anaga)
- **Aparcamientos eliminados:** 0

EJE 4: TOMÉ CANO – DUGGI – PLAZA LOS PATOS

Se trata de otro eje “horizontal” situado entre el eje 2 y 3, que discurre por calles más sosegadas al tráfico que los anteriores. Su paso por el parque Viera y Clavijo y el Hotel Escuela, así como su prolongación hasta la zona de la plaza de los patos y el parque García Sanabria, hace que sea un eje muy interesante desde el punto de vista turístico.

Al ser un eje, se ha propuesto una ruta lineal de ida y vuelta, no obstante, toda esta zona hasta el parque García Sanabria es ideal para declararla zona 30, ya que es bastante plana, de tráfico calmado y con un notable interés turístico.

El eje propuesto atravesaría el parque Viera y Clavijo, conectando por un lado con el eje de la rambla, y por otro lado, mediante el puente peatonal actual, con el barrio de Duggi, llegando prácticamente hasta la plaza de los patos.



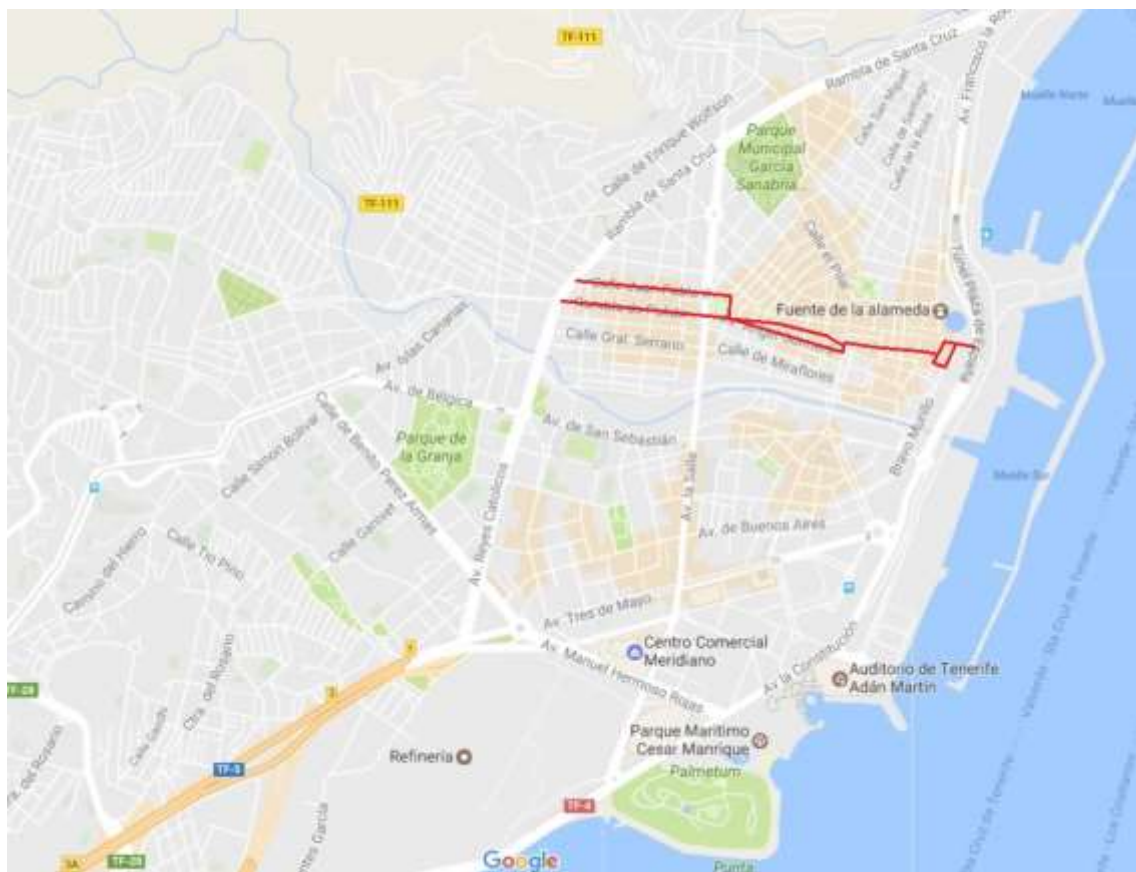
- **Interés, atractivo:** Turístico y de movilidad (une muchos centros deportivos)
- **Polos atractores:** Piscina Municipal, Centro Salud Dr. Rumeu, Pabellón de deportes y estadio Heliodoro Rguez. López, Hotel Escuela Santa Cruz, Parque Viera y Clavijo, Pabellón Ana Bautista y centros deportivos anexos, Plaza Los Patos, Parque García Sanabria, Universidad Internacional Menéndez Pelayo.
- **Tiempo invertido al pasar a 30 km/h:** Prácticamente inexistente. Las velocidades en estas calles, generalmente estrechas, no superan los 30 km/h
- **Pendiente:** Prácticamente nula
- **Aparcamientos eliminados:** 6 (para aparcabicis)

EJE 5: VERTICAL CENTRAL

Si se quiere que los ejes “horizontales” anteriores no constituyan 4 ejes aislados, es imprescindible el disponer de un eje vertical a mitad de ciudad, que pueda unir dichos ejes. Este eje vertical conectaría la rambla con el carril bici litoral.

En sentido descendente, no hay ningún problema ya que la bicicleta se desplazaría con rapidez. En sentido ascendente es donde la bicicleta podría interferir más con el tráfico motorizado. Sin embargo el eje propuesto en sentido ascendente evita este problema en gran medida, ya que discurre por las calles Ángel Guimerá y Rambla Pulido. Ambas calles, a pesar de ser de un solo carril (o quizás por este motivo) registran un tráfico muy bajo. Actualmente no es una vía muy utilizada por el tráfico motorizado. Además su configuración hace que las velocidades de dicho tráfico motorizado sean bajas. En la parte baja del eje, el eje transcurre por calles de plataforma única y tráfico restringido, por lo que la afección al tráfico motorizado no existe.

Se propone permitir la circulación de bicis en sentido ascendente por la calle Dr. Allart. En caso de que se desestime esta opción, se propone recorrido alternativo por la calle Santo Domingo, algo más sinuoso y con cruces más complicados.



- **Interés, atractivo:** Movilidad
- **Polos atractores:** Plaza de España, Teatro Guimerá, Centro de Arte La Recova, Plaza Weyler, Centro Salud Dr. Guigou.
- **Tiempo invertido al pasar a 30 km/h:** Prácticamente inexistente. Las velocidades en estas calles no superan los 30 km/h.
- **Pendiente:** pronunciada
- **Aparcamientos eliminados:** 0

EJE 6: CENTROS EDUCATIVOS - PROLONGACIÓN CIUDAD ALTA

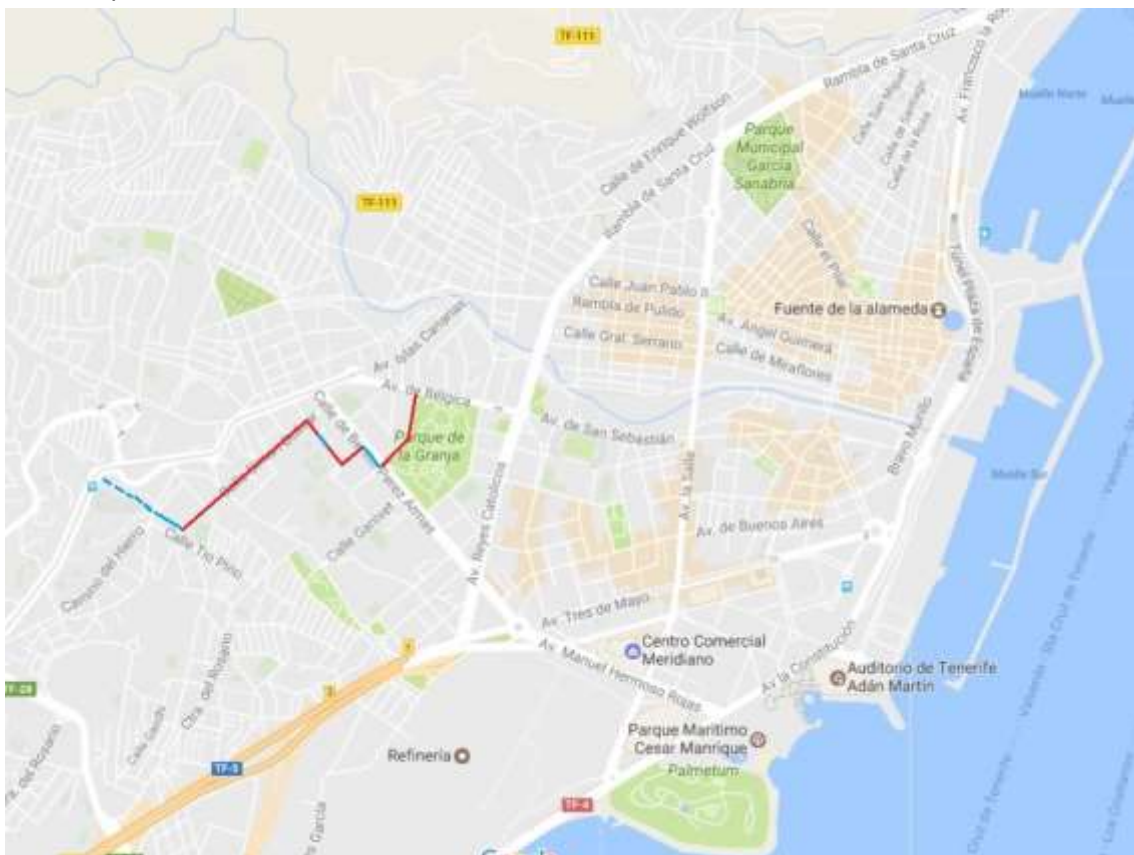
Es importante dar cobertura también a la zona alta de la ciudad. Barrios con una importante proporción de población como puede ser el barrio de La Salud. En estas zonas de la ciudad se hace más importante si cabe el definir ciclocalles, ya que en estos, la bicicleta es aún más ajena al tráfico motorizado y su uso más peligroso.

Existen zonas sin grandes pendientes, pudiéndose definir ejes o circuitos en la misma cota de altitud. En uno de los ramales del eje propuesto, se ha incluido en el recorrido del mismo, parada de tranvía que permitirían conectar a modo de remonte con el resto de ciudad.

Por otro lado, en línea con lo propuesto en el PMUS es imprescindible habilitar un eje ciclista que conecte el centro de la ciudad con el resto de la ciudad en sentido noroeste (barrio de Ofra y alrededores). Este eje 6 dejaría la puerta abierta a futuras ampliaciones de la red ciclista.

Además de lo ya expuesto, la importancia de este eje se basa en que conecta una gran cantidad de centros culturales y educativos. Partiendo de la casa de la cultura, pasa por la zona de institutos, llega hasta la escuela municipal de música y la escuela de arte. Por el acceso peatonal a través de la antigua facultad de bellas artes se llegaría al conservatorio de música.

Al no poder contar con la avenida Benito Pérez Armas por su especial peligrosidad como vía compartida con el tráfico motorizado, hasta que no se cuente con carril bici, se propone como solución provisional, un mínimo tramo de carril bici en sentido ascendente en esta avenida.

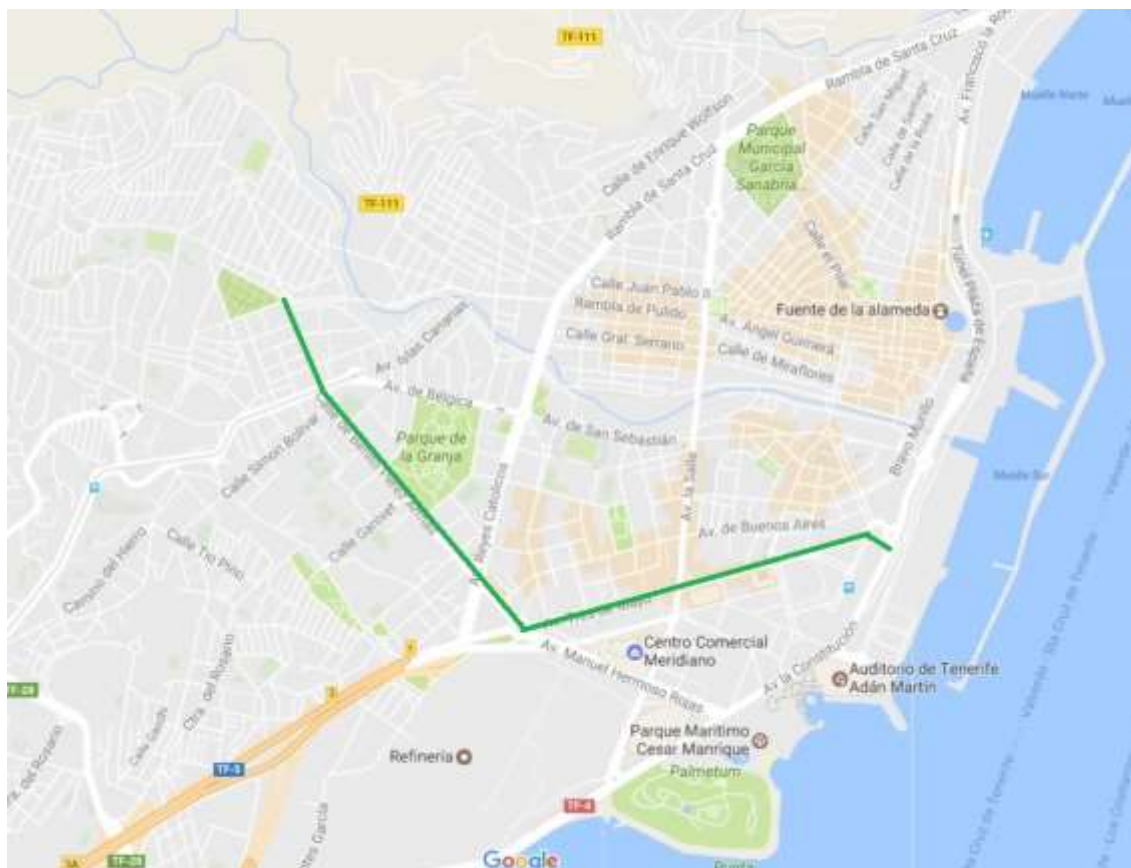


- **Interés, atractivo:** Cultural y de movilidad (une muchos centros educativos y de enseñanza, así como da acceso al noroeste de la ciudad)
- **Polos atractores:** Biblioteca Pública de SC, Comisaría Policía Nacional, IES Andrés Bello, IES Teobaldo Power, CIFP Los Gladiolos, IES Benito Pérez Armas, Escuela Municipal de Música, Escuela de Arte Fernando Estévez, Conservatorio de Música de SC, CEAD Mercedes Pinto, Escuela de Actores de Canarias, Colegio Liceo francés, Colegio Dominicas.
- **Tiempo invertido al pasar a 30 km/h:** Prácticamente inexistente. Solamente en la calle Simón Bolívar se invertirían 30 segundos más en recorrerla.
- **Pendiente:** Escasa
- **Aparcamientos eliminados:** 2 (para aparcabicis)

EJE 7: VERTICAL 3 DE MAYO – BENITO PÉREZ ARMAS – AVENIDA VENEZUELA

Se trata de un eje imprescindible para conectar todos los ejes comentados anteriormente entre sí, de modo que formen un conjunto coherente y no queden como ejes aislados.

Como ya hemos comentado anteriormente, debido a las características de estas vías (amplias avenidas con intensidad de tráfico y en desnivel, donde el ciclista va considerablemente más lento que los vehículos motorizados; así como alta accidentabilidad) este eje consideramos que debería diseñarse como una vía ciclista segregada, es decir, como carril bici (color verde), y por tanto, queda fuera del alcance de esta propuesta de ciclocalles y ciclocarriles.



Por tanto, la propuesta de 6 rutas quedaría como sigue:



La propuesta de 6 rutas + el necesario séptimo eje:



Esta propuesta de 6 rutas se puede complementar con distintos ramales que las conectan entre sí, formando una red que facilite aún más la movilidad en bicicleta:



A continuación se desarrolla cada uno de los ejes: