

**PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DE LA RED DE
APARCAMIENTOS PARA BICICLETAS DE LA CIUDAD DE SALAMANCA
(Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Salamanca)**



**Comité de Bici Urbana Guardabarros
www.guardabarros.org**

(INFORME DIC. 2012)

	ÍNDICE:	Pág.
1. INTRODUCCIÓN		2
2. CONSIDERACIONES PREVIAS		3
3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS		4
DISEÑO		4
SEÑALIZACIÓN Y VISIBILIDAD		5
SEGURIDAD CONTRA EL ROBO		6
INSTALACIÓN INTELIGENTE		7
UBICACIÓN PUERTA A PUERTA		9
4. POSIBLES MEJORAS DE LA RED		9
5. PROPUESTAS ESPECÍFICAS DE AMPLIACIÓN		10
Aparcamiento espontáneo		10
Aparcamiento disuasorio, nudos y confluencias		11
Aparcamiento corporativo y de imagen		12
Aparcamiento discontinuo comercial de baja escala		13
Áreas comerciales y supermercados		13
Aparcamiento estratégico: centros educativos		13
Áreas de intermodalidad		14
Aparcamiento de pago		14
ANEXO: PROUESTAS GRÁFICAS DE ALGUNAS UBICACIONES		21

1. INTRODUCCIÓN:

La creación de redes de aparcamiento para usuarios ciclistas es una de las infraestructuras que con menor coste, amplifica mejor y más exponencialmente el uso de la bicicleta en la ciudad. Salamanca cuenta en este momento con una red de viales ciclistas de más de 20 kilómetros de largo y un servicio de bicicleta pública con 15 estaciones. Aspectos que, si bien han detonado un incremento significativo en el uso de la bicicleta, adolecen de una red de aparcamiento lo suficientemente amplia y versátil que responda a la demanda de aparcamiento privado en puntos de origen y destino. La instalación de aparcamientos ciclistas comienza durante la década de los 90 con un gran compromiso por parte de las instancias municipales de acuerdo a la asesoría de los colectivos ciclistas. Es sin embargo, a lo largo de los últimos años, cuando esta colaboración se ha ido difuminando y la actual red se ha ido quedando obsoleta y alejada de las necesidades y demandas de un significativo y cada vez mayor número de ciudadanos que se trasladan en bicicleta diariamente por nuestra ciudad. Encontramos útil señalar que las razones tienen que ver con el número y la ubicación de los aparcamientos, su diseño y, en parte, por la falta de diálogo entre usuarios, colectivos ciclistas y organismos municipales.

Este documento técnico pretende sentar algunos de los principios fundamentales para que se pueda incorporar al PMUS y a la gestión de la movilidad municipal una propuesta específica de ampliación de la red de aparcamientos ciclistas en el apartado de movilidad ciclista. El plan, felizmente presentado a principios del verano de 2012, debe aportar soluciones a un cambio en el modelo de transporte de la ciudad de Salamanca, en donde la bicicleta adquiera un mayor protagonismo y contribuya a la reducción y gestión inteligente del transporte motorizado y a la cohesión social. Consecuentemente, deseamos poder asistir a la discusión y puesta en marcha del contenido de este documento en el futuro, teniendo en cuenta nuestra opinión. Buena prueba de ello es la actual red de aparcamientos ciclistas universitarios que, doblando en plazas a la red municipal, se ha ido tejiendo gracias al asesoramiento del Comité de Bici Urbana y con un bajo presupuesto apoyado en medidas de promoción y sensibilización dirigidas a la comunidad universitaria. Se estima que el aumento de usuarios ciclistas universitarios es más del 600 %.

Debemos subrayar asimismo, la complementariedad que existe entre el actual servicio de bicicleta pública SALENBICI y el uso y promoción de la bicicleta privada. Aspectos que, contrariamente a lo que se pudiera pensar, no son excluyentes. Sobre todo, considerando las experiencias de otras ciudades donde la aparición de un potente servicio de bicicleta pública no se podría entender sin las medidas de apoyo al fomento de la bicicleta privada puestas en marcha de forma complementaria.

Por último, debemos subrayar que la aplicación de medidas infraestructurales en torno a la movilidad consideradas como “duras” deben estar correspondidas con medidas “blandas”, basadas en la promoción y la gestión de la demanda. **Una buena infraestructura por sí sola no conduce a una mayor utilización de la bicicleta.** Por eso, el Comité de Bici Urbana considera que las políticas de movilidad en el escenario del transporte urbano de la ciudad de Salamanca – y que no son objeto de este documento- deben apoyarse en estrategias de promoción, campañas de concienciación e información, programas educativos y de capacitación así como una mayor colaboración con los agentes sociales.

2. CONSIDERACIONES PREVIAS:

Pese a las especificaciones técnicas de las propuestas que presentaremos más adelante, cabe destacar algunas cuestiones fundamentales que no se han tenido en cuenta en la elaboración del PMUS y que, con respecto al aparcamiento de bicicletas, cabría considerar de forma urgente.

1. A pesar de que el Comité de Bici Urbana realiza regularmente y de carácter interno estudios de aforos en la red de aparcamientos para bicicletas de la ciudad, **desconocemos si el Ayuntamiento lleva tal seguimiento** (en el PMUS no aparece reflejado). Se trata de un indicador imprescindible para conocer el estado de la cuestión y entender mejor el uso y funcionamiento de la red de aparcamiento y, en consecuencia, el uso general de la bicicleta en Salamanca.

2. Del mismo modo que se requiere conocimiento en torno al número de bicicletas aparcadas diariamente en la red de aparcamientos, **consideramos oportuno que se establezcan criterios y pautas para el seguimiento de la distribución, las dimensiones y características de la actual red con vistas a crear medidas de conservación, promoción y mejora de la misma** (en ningún punto del PMUS se especifica la distribución de la red de aparcamiento para bicicletas de Salamanca)

3. Aunque el peso fundamental de la red municipal recae sobre las instancias públicas implicadas, creemos conveniente que se puedan **establecer mecanismos de apoyo y compromiso en el ámbito privado para la creación de aparcamientos**. Son escasos los ejemplos en Salamanca en los que el ámbito privado del pequeño y mediano comercio dispone de aparcamientos para bicicletas destinados a su clientela.

4. **Detectamos una necesidad urgente en establecer estándares de diseño, señalización y ubicación de los módulos de aparcamiento en la red** que, actualmente, adolece de criterios comunes y brinda un abanico de propuestas en muchos casos negativas e incómodas para los usuarios ciclistas (ver FIG.5) En este momento existen principalmente tres modelos diferentes de aparcamientos y dos de ellos presentan serios inconvenientes.

5. **La presencia de aparcamientos para bicicletas no está reñida con el escenario urbano, tanto desde el punto de vista estético como patrimonial**. El Comité de Bici Urbana invita a los responsables municipales a vencer determinadas barreras y consensuar perspectivas que impiden responder de forma consecuente al incremento de la demanda de aparcamiento, principalmente en la almendra central.

6. La dotación de aparcamientos para bicicletas en centros educativos es una de las iniciativas que mejores resultados está ofreciendo en el panorama de la concienciación y formación de los más jóvenes en nuestro país. **Se trata de una apuesta de futuro que no podemos obviar y que urge acompañar. Todos ellos podrán ser usuarios potenciales de SALENBICI.**

7. **Las opiniones vertidas en este documento no son malintencionadas** y son fruto del trabajo desinteresado realizado por las personas integrantes del Comité de Bici Urbana Guardabarrros y aquellas recogidas y consensuadas a través de las redes sociales con terceras personas.

3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS:

Tras las muchas experiencias de diferentes entidades públicas y privadas –incluida la nuestra– implicadas en la promoción de la bicicleta dentro y fuera de nuestras fronteras, es conveniente reconsiderar cuál es el modelo de aparcamiento de bicicletas idóneo para **garantizar la seguridad, la comodidad y la conservación de las mismas**. Existen muchos modelos y propuestas de mobiliario público en el mercado que, si bien pueden resultar agradables o innovadoras desde el punto de vista del diseño o del coste económico, no garantizan en todos los casos los condicionantes antes indicados. **Presentamos a continuación los 5 pilares fundamentales sobre los cuales debe apoyarse la estrategia para la mejora y ampliación de los aparcamientos para bicicletas en el marco del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Salamanca.**

• DISEÑO:

De entre todos los diseños, **el modelo de “U” invertida (o de horquilla) es, sin duda alguna, el que mejor responde a los requisitos de seguridad, comodidad y conservación de la bicicleta**. El modelo de “U” invertida permite atar la bicicleta en varios puntos y facilita una sujeción estable de la bicicleta sin dañar ninguno de sus componentes. Ahora bien, manteniendo la geometría principal, las opciones son múltiples y variadas tanto en forma como con respecto a los materiales. Presentamos a continuación un diseño de referencia sobre el cual fundamentar en el futuro la ampliación de la red. Se han tenido en cuenta las longitudes y dimensiones de una bicicleta estándar y todas las figuras tienen indicaciones de las dimensiones en cm.

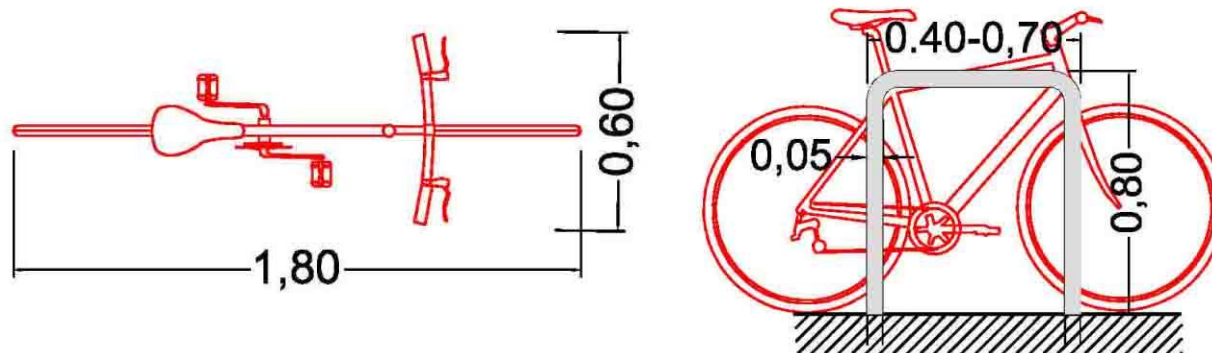


FIG.1 Dimensiones de una bicicleta y su relación con respecto a un modelo de aparcamiento tipo “U” invertida. DISEÑO: Comité de Bici Urbana Guardabarros.

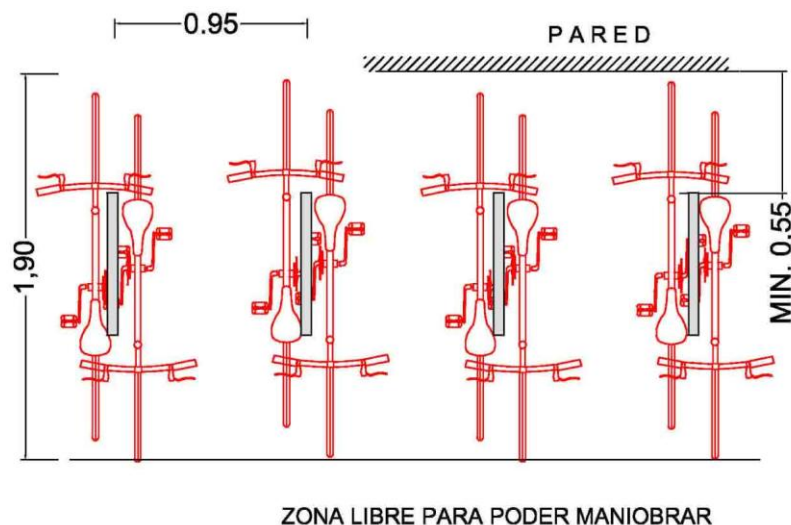


FIG.2 Módulo de aparcamiento tipo “U” invertida para 8 bicicletas (8 plazas). Nótese la necesidad de disponer de más de medio metro con respecto a una pared y suficiente espacio frontal para maniobrar. DISEÑO: Comité de Bici Urbana Guardabarros.

• SEÑALIZACIÓN Y VISIBILIDAD:

En relación a la **señalización**, los aparcamientos deben estar convenientemente señalizados. Una correcta señalización contribuye a la amplificación de las políticas ciclistas, creando una imagen amable de la ciudad y demostrando la implicación del Ayuntamiento de Salamanca con el transporte en bicicleta. Para ello, y en función de las peculiaridades de cada ubicación, existen diferentes fórmulas:

- En primer lugar, la **señalización vertical**, es la más recomendable. Mediante un poste vertical y la señal S-17 con el icono de una bicicleta (ver FIG. 3)
- En segundo lugar, para aquellos casos en los que se prefiera evitar contaminación visual del escenario urbano, se recomienda la señalización horizontal a través de las **marcas viales**, igualmente contempladas en nuestro código de circulación. A través de esta forma de señalización se puede contribuir igualmente a reservar un área de aparcamiento para evitar conflictos con otros vehículos motorizados como las motocicletas que, en algunos casos, invaden “injustamente” los plazas de aparcamiento y los espacios que los usuarios ciclistas utilizan para manipular sus bicicletas durante el anclaje (ver FIG. 3)
- En último lugar, si se prefiere, también se puede utilizar el mismo soporte de “U” invertida para ensamblar **una pletina o plancha metálica en donde situar la señalización antes indicada (señal S-17)**. En ese caso, se puede sumar a la señalización vial una de corte publicitario que, por ejemplo en otras ciudades, sirve para la promoción pública y/o privada y financiación de los módulos de aparcamiento (ver FIG. 3)



FIG. 3 Tipología en la señalización de los aparcamientos para bicicletas. (1) señalización vertical con S-17; (2) marcas viales; y (3) soporte a modo de pletina en el módulo con señal S-17. DISEÑO: Comité de Bici Urbana Guardabarros.

• SEGURIDAD CONTRA EL ROBO:

Una bici tiene componentes y accesorios fácilmente extraíbles como las ruedas o el sillín. Todos ellos deben estar correctamente asegurados durante el aparcamiento. **El modelo de “U” invertida permite atar sendas ruedas a los soportes verticales y también el cuadro de la bicicleta.** Para ello, basta con dos candados aunque, si se prefiere, una rueda se puede atar junto a la trasera con un solo candado. **Hemos comprobado que el uso de los aparcamientos tiene éxito en función no solo de su ubicación sino también de su diseño.** Por regla general, los usuarios asegurarán su bicicleta en aquellos que ofrezcan mayores garantías y comodidad.

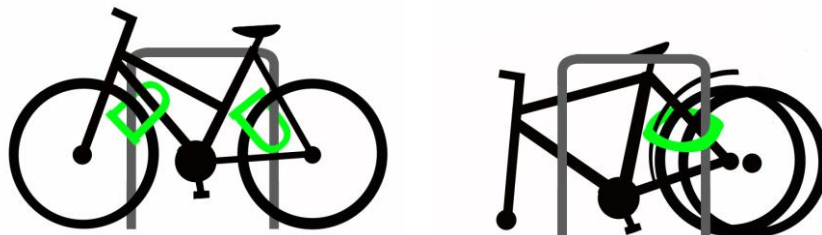


FIG. 4 (1) Sujeción de bicicleta a través de dos puntos a un soporte rígido tipo “U” invertida; (2) atado de las dos ruedas con un solo candado; y (3) fotografía en la que se comprueba cómo los modelos para una sola rueda no tienen la receptividad deseada (Campus Miguel de Unamuno) FOTO y DISEÑOS: Comité de Bici Urbana Guardabarros.

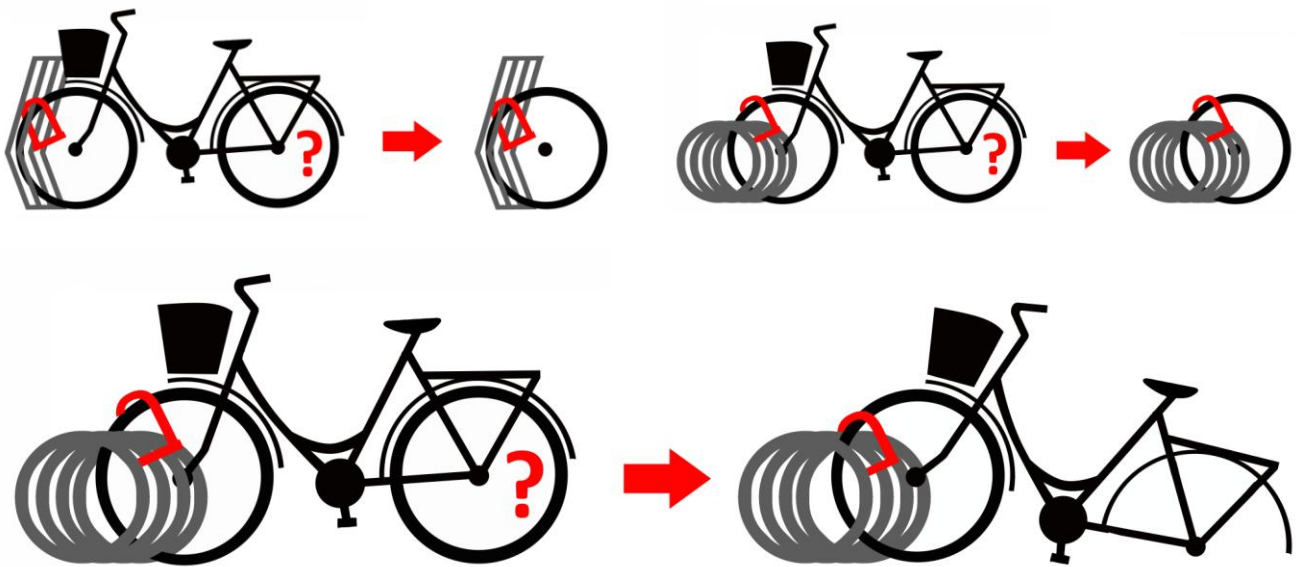


Fig. 5 Déficits y consecuencias de seguridad y robo en los modelos de aparcamiento para una sola rueda. Nótese que en estos modelos una de las dos ruedas está lejos del soporte y en el mercado no hay candados tan extensos (además, pesarían demasiado). DISEÑO: Comité de Bici Urbana Guardabarros.

• INSTALACIÓN INTELIGENTE:

La colocación de los módulos en “U” invertida se pueden realizar mediante obra o mediante atornillamiento a la superficie. Mientras que en el primer caso las implicaciones económicas y en el tiempo impiden la recolocación o retirada inmediata, en el segundo, se brinda siempre la posibilidad de recolocación con un bajo presupuesto y de forma muy rápida. Recomendamos por tanto esta última opción siempre y cuando se traten los anclajes con materiales fijadores para evitar posibles robos o deterioro de los soportes.

Como ya hemos planteado en ocasiones anteriores al consistorio, frente a la problemática de la falta de espacio, caben múltiples y diversas soluciones. Basándonos en el modelo en “U”, presentamos **una variación** (FIG. 6) **que reduce el fondo del módulo** en aquellos casos en que se debe preservar el paso de peatones o, en definitiva, no interrumpir el tránsito sea de la naturaleza que sea.

Del mismo modo que alertamos sobre la necesidad de preservar los escenarios de preferencia peatonal, sugerimos que, al igual que se han hecho con algunas de las bases de SALENBICI, se pueda **sustituir alguna plaza de aparcamiento de vehículos motorizados por una de aparcamiento para bicicletas**. Se trata de una práctica habitual en el caso de las plazas habilitadas para motocicletas durante los últimos años y en los que además se han utilizado las marcas viales (SOLO MOTOS)

La ubicación de los módulos de aparcamiento **no se recomienda en superficies inclinadas**, ni tampoco en áreas alejadas del tránsito o “actividad de calle”. Así, también se deben evitar ubicaciones a las que se accede mediante escalones u obstáculos.

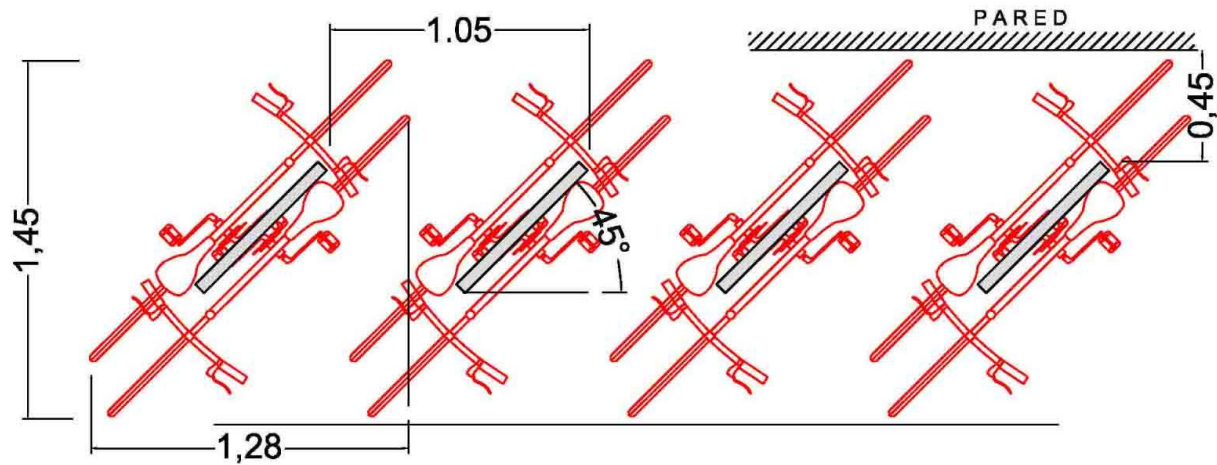


Fig. 6 Modelo oblicuo de “U” invertida para casos en los que se afecte el tránsito y se requiera reducir el fondo del módulo. DISEÑO: Comité de Bici Urbana Guardabarros.

Asimismo, recomendamos también la posible creación de plazas de aparcamiento sobre **alcorques**. Con una doble finalidad: no dañar al arbolado público y aprovechar espacios generalmente no utilizados.



Fig. 7 Modelo de “U” invertida en un alcorque y módulo oblicuo de “U” invertida para casos en los que se afecte el tránsito. FOTOS: Comité de Bici Urbana Guardabarros.

• UBICACIÓN DE PUERTA A PUERTA:

El Comité de Bici Urbana ha realizado diagnósticos en torno a la ubicación de la red de aparcamientos en Salamanca y los resultados han sido variables. Mientras que unos se han situado a lo largo de viales ciclistas aparentemente sin criterio y, lógicamente, no se han utilizado, otros están demasiado distantes de puntos de entrada y de salida de edificios a pie de calle. **Los aparcamientos de bicicleta deben estar ubicados en lugares visibles, accesibles y próximos a los “finales de tubería”.** El éxito en la ubicación puede depender de unos pocos metros. **Seguimos detectando cierta cautela a situarlos frente a las puertas de edificios y lugares de salida y llegada.** Es este sin duda uno de los objetivos de nuestra propuesta, es decir, garantizar una ubicación lo suficientemente cercana a los puntos de entrada y salida de edificios para no generar rechazo por desconfianza o inseguridad. Para ello hay que estudiar de forma individualizada cada una de las ubicaciones potenciales y, metro a metro, determinar cuál es la mejor ubicación. Además, **si los aparcamientos son visibles desde el interior del edificio, se refuerza el papel de vigilancia comunitario y se genera confianza y mejora de la imagen y de la percepción social.**

4. POSIBLES MEJORAS DE LA RED:

• **Aparcamientos de interior en edificios públicos:** Existen numerosos ejemplos de aparcamientos de interior en muchas otras ciudades. Salamanca no cuenta con ningún edificio -preferentemente público- adaptado para el aparcamiento de bicicletas en su interior. Sería esta una iniciativa atractiva y que la realidad demuestra se está imponiendo cada vez más. Si no es posible por motivos de espacio, y en muchos casos por “equivocos” motivos de seguridad, sí que es recomendable flexibilizar las normas del personal encargado de la vigilancia en edificios públicos para que durante estancias cortas y a falta de plazas disponibles en el exterior del edificio, **se pueda permitir el acceso con la bicicleta de la mano.** Algunos ejemplos los encontraríamos muy útiles en edificios como la estación de ferrocarriles o la de autobuses (ver apartado áreas de intermodalidad).

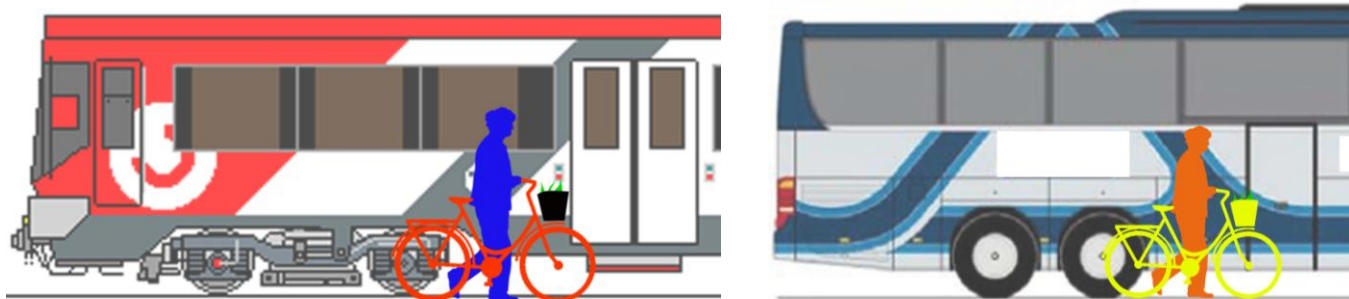


FIG. 8 La bicicleta debe interactuar con el tren y el autobús a través de herramientas que fomenten la intermodalidad. DISEÑO: Comité de Bici Urbana Guardabarrros.

• **Aparcamientos de interior en comunidades de vecinos:** Si bien la casuística es variable dependiendo de cada comunidad de vecinos, la incorporación de bicicletas en espacios comunes de viviendas debe estar correspondida por las instancias públicas. Proponemos a este respecto **premiar o apoyar iniciativas encaminadas en este sentido,** reconociendo la disposición por parte de

comunidades de vecinos para habilitar espacios generalmente en desuso para el aparcamiento de bicicletas. El Comité de Bici Urbana Guardabarrros dispondría de materiales para la divulgación por parte del municipio dirigidos a la adaptación de edificios para el aparcamiento de interior.

• **Publicidad y promoción:** Con el fin de promover los avances en la ampliación de la red, se sugiere especificar con más detalle la ubicación de los aparcamientos en las próximas publicaciones de los planos de viales ciclistas de la ciudad. Asimismo, **el formato digital que se impone en este tipo de publicaciones, permite mayores facilidades y herramientas para su especificación.**

5. PROPUESTAS ESPECÍFICAS DE AMPLIACIÓN:

Presentamos a continuación un amplio panorama de las propuestas de ubicaciones de aparcamientos para bicicletas en la ciudad de Salamanca, prestando especial atención a aquellos lugares que por su funcionalidad y características hemos considerado como las más idóneas. Del mismo modo, entendemos que son propuestas sujetas a la flexibilidad urbana y bien conocida por los técnicos municipales. Para ello, dividimos la razón de su ubicación en 8 tipologías.

• **Aparcamiento espontáneo:** El aparcamiento espontáneo es sin duda un criterio a tener en consideración para la ubicación de módulos de aparcamiento. No obstante, la creación de espacios de aparcamiento “formales” no es necesariamente inversa a este tipo de uso del mobiliario público y, por lo tanto, no se debe penalizar. **Celebramos que hasta ahora, en Salamanca, no se penalice esta práctica habitual siempre y cuando no interrumpa la actividad cotidiana, principalmente peatonal.** De hecho, habría que considerarlo como un aliciente, incentivando la información al respecto de la red y las alternativas posibles para el anclaje de bicicletas. En aparcamiento espontáneo se suele producir durante cortas franjas de tiempo y principalmente frente a edificios de uso público. Para ello, proponemos un módulo de “U” invertida de 8 plazas en algunas ubicaciones que respondan a esta tipología de aparcamiento. Son las siguientes:

- **Calle Rector Lucena 12-18** (Delegación de Economía y Hacienda de Salamanca)
- **Calle de Calatañazor 9-13** (Oficina del Servicio Público de Empleo de Castilla y León)
- **Calle de la Correhuela 7-9** (en la confluencia con Gran Vía)
- **Calle del Rector Tovar 7-11** (Cursos Internacionales de la Universidad de Salamanca)
- **Calle José Jáuregui** (frente al Espacio Joven)
- **Calle de Brocense**¹ (con Calle Toro)
- **Calle Filiberto Villalobos 7** (Frente a Escuela de Artes y Oficios)
- **Calle Tahonas Viejas**² (para dar servicio al Conservatorio Municipal, se prescindiría de una plaza para vehículo para ubicar el módulo de aparcamiento convenientemente perimetrado)

¹ Se incluye propuesta gráfica (ANEXO)

² Se incluye propuesta gráfica (ANEXO)

• **Aparcamiento disuasorio, nudos y confluencias:** Se trata de dotar de plazas de aparcamiento a escenarios que reciben multitud de llegadas gracias a la presencia de comercios, administraciones y lugares de ocio y culturales. Son lugares como plazas y cabeceras de calles peatonales muy transitadas y con espacios amplios para el encuentro. **Estos espacios “para estar” del centro de nuestra ciudad son idóneos para reforzar la red de aparcamientos.** La ubicación estratégica de aparcamientos en los extremos de determinadas calles, podría restar intensidad en la circulación por calles peatonales, creando un efecto de disuasión en determinados tramos y en ciertos horarios de mayor tránsito peatonal.

- **Plaza del Corriño³:** un aparcamiento en esta plaza aglutinaría una gran cantidad de destinos y centralizaría parte de la demanda de estacionamientos en torno a la plaza Mayor. Con ello, además, se prescindiría de lugares complementarios en los entornos de la Rúa, calle Meléndez o calle Juan del Rey.
- **Plaza de San Juan:** la presencia de comercios y un supermercado hace urgente la colocación de un módulo de aparcamiento en esta confluencia.
- **Plaza de Anaya:** preferentemente junto a las escaleras de la Facultad de Filología de la Universidad de Salamanca.
- **Plaza del Oeste:** se respondería al ocio frecuente en los entornos de esta plaza y sería el primer aparcamiento para bicicletas en este barrio.
- **Plaza del Campillo:** si se dispusiera de un módulo frente al Espacio Joven, se podría prescindir de esta ubicación por el momento.
- **Plaza de Gabriel y Galán:** junto a marquesina de autobús. Se podría trasladar el módulo actual de la Avda. Mirat en el número 26 a esta nueva ubicación.
- **Puerta de Zamora:** se trata de un lugar de confluencia fundamental en la ciudad que no dispone de plazas y tal vez podría disuadir en algunos casos de la circulación en bicicleta por la calle Zamora.
- **Plaza del Empresario:** tras la reforma no se ha dispuesto de ningún espacio para el aparcamiento de bicicletas.
- **Plaza de la Libertad.**
- **Plaza de Los Bandos:** junto a la estación de SALENBICI.
- **Plaza de Garrido⁴:** confluencia de la Calle de Isaac Peral con Calle de Ávila (nº 38).
- **Plaza del Mercado:** la reforma recientemente finalizada no ha considerado la opción de aparcamiento para bicicletas. Proponemos utilizar algún espacio adyacente a la parada de taxis y que recogería igualmente la demanda en torno a la Plaza Mayor. Del mismo modo, el mercado, accesible mediante rampa, representa una oportunidad sin igual para permitir el acceso y aparcamiento de bicicletas de la mano en su interior.
- **Plaza de la Fuente:** en la esquina donde confluyen la calle Peña Primera y calle del Carmen

³ Se incluye propuesta gráfica (ANEXO)

⁴ Se incluye propuesta gráfica (ANEXO)

(parte de abajo de la plaza)

- **Calle Toro:** (en la confluencia con la Avda. Mirat) a modo de aparcamiento disuasorio podría desempeñar un papel protagonista en la dinámica ciclista de esta calle peatonal.
- **Gran Vía:** En la encrucijada de la calle San Justo con la Gran Vía se propone a estudio una posible ubicación, preferentemente en algunas de las orejas peatonales presentes en la zona.
- **Plaza de San Boal:** se adjunta propuesta específica al final de este documento.

• **Aparcamiento corporativo y de imagen:** A pesar de que Salamanca cuenta ya con algunos aparcamientos situados frente a edificios públicos y de gran afluencia como son la sede del Ayuntamiento de Salamanca en la calle Iscar Peyra o la Delegación de la Junta de Castilla y León en la Gran Vía, existen muchos otros casos en los que no se ha dispuesto de plazas para bicicletas. **La creación de una imagen ciclista es una herramienta eficaz para extender en la ciudadanía una nueva cultura de la bici y renovada vocación por los transportes sostenibles.** Los aparcamientos frente a este tipo de edificios con una vocación pública es sin duda una buena manera de conseguirlo. Además, ello contribuiría colateralmente a amplificar el número de abonados a SALENBICI. Veamos algunos ejemplos:

- **Nuevo edificio de usos múltiples de la Junta de Castilla y León** (calle Recreo): desconocemos si contará con plazas de aparcamiento, pero sin duda es una opción más que recomendable por su futura funcionalidad y la existencia de una estación de SALENBICI. Por ello se propone junto a la estación de bicicleta pública.
- **Diputación de Salamanca** (calle La Salina): En este caso proponemos un aparcamiento disuasorio en la Plaza del Corriño⁵.
- **Colegio Arzobispo Fonseca**⁶ (calle Fonseca con calle Ramón y Cajal)
- **Aulario San Isidoro** (calle Serrano) La actual ubicación del aparcamiento para bicicletas frente al aulario es, sin duda, uno de los más oportunos de la actual red. **Se recomienda su ampliación a todo el frente del edificio, duplicando su capacidad** y evitar así el aparcamiento de motocicletas. Con esta ampliación se podría crear un efecto disuasorio en la calle Libreros.
- **CAEM**⁷ (calle Vergara): Urge la colocación de un módulo frente a las puertas principales de acceso al edificio.
- **Centro cultural Miraltormes** (calle Lugo): Con gran afluencia de público joven, se recomienda vehementemente la habilitación de plazas junto a este edificio.
- **Museo del Comercio** (Paseo del Rollo): Cuenta con una rampa accesible en bicicleta para acceder a un posible aparcamiento en el fondo de la plaza junto a la entrada.

⁵ Gracias a la asesoría del Comité de Bici Urbana Guardabarros, el recinto de la Diputación de Salamanca dispone de un aparcamiento cubierto en las dependencias de la Avenida Hilario Goyenechea en el barrio de San José. También en las dependencias de la calle Espejo. Sendos aparcamientos están ubicados en un recinto perimetrado.

⁶ Se incluye propuesta gráfica (ANEXO)

⁷ Se incluye propuesta gráfica (ANEXO)

- **Hospital Clínico Universitario:** Está pendiente ubicar un aparcamiento a la entrada de este Hospital. Que se vaya a construir uno nuevo no prescinde de la necesidad imperiosa de dotar de plazas para el aparcamiento de bicicletas a este edificio imprescindible en nuestra ciudad. Del mismo modo, sometemos a esta misma reflexión a los demás centros sanitarios⁸ repartidos por toda la ciudad. El ejercicio y la salud que reporta la bicicleta están muy ligados a la mejora de la salud pública de la ciudadanía.
- **Casa Juventud de Garrido** (Calzada de Medina) Se adjunta propuesta gráfica en el ANEXO.

- **Aparcamiento discontinuo comercial de baja escala:** El pequeño comercio salmantino ha enfrentado históricamente las peatonalizaciones, si bien, los resultados han sido en todos los casos inmejorables para su actividad. Creemos que el próximo paso a seguir es apostar por su iniciativa para la creación de aparcamientos de bajo presupuesto y de uso limitado a pie de calle. En este orden de cuestiones, se deberá acordar, como en otros países, cuáles son los criterios en el diseño y uso en espacio público. En cualquier caso, creemos que su papel será protagonista en un escenario donde fundamentalmente las calles semipeatonalizadas tengan mayor actividad comercial. Para ello, no bastará con el centro de la ciudad, sino que **se deberá despolarizar la tendencia en la peatonalización y transformar el binomio peatonalización-actividad comercial** a los barrios en donde parte de la clientela que transite en bicicleta pueda también disponer de facilidades para el aparcamiento. Deseamos **subrayar en este apartado la oportunidad que están perdiendo la mayoría de las tiendas dedicadas a la venta de bicicletas al no crear una imagen amable frente a sus establecimientos.**

- **Áreas comerciales y supermercados:** Del mismo modo que ocurre con los centros educativos, debería instarse a través del PMUS a que las grandes áreas comerciales y supermercados dispusiesen de plazas de aparcamiento para bicicletas, preferentemente a las puertas de sus recintos. **La situación actual brinda claros y oscuros**, si bien, son cada vez más los centros comerciales que disponen de este tipo de infraestructuras. Destacamos los nuevos supermercados en la calle Villamayor (se presenta propuesta gráfica en ANEXO), Avda. Padre Ignacio Ellacuría, o Avda. Los Cipreses. En todos ellos, urge la colocación de módulos a pie de calle, más cuando existen aceras de más de 4 metros de ancho.

- **Aparcamiento estratégico, centros educativos:** Los centros educativos son sin duda uno de los puntos susceptibles de reforzar estratégicamente con aparcamiento para bicicletas. Los jóvenes de hoy serán los protagonistas del mañana y, en gran medida, potenciales usuarios de SALENBICI cuando cumplan la mayoría de edad. Preferiblemente dentro del recinto escolar, la creación de plazas de aparcamiento **deberá recaer sobre las instancias educativas** pero por otro lado, tendrá en consideración el buen criterio de la administración local que, promoverá infraestructuras viales que aseguren el buen tránsito de ciclistas hasta y desde el centro escolar. Encontramos algunos ejemplos positivos en este sentido en la Avda. de los Cipreses donde existe un vial ciclista junto a centros educativos como el Colegio Público San Mateo o el IES Francisco Salinas; en el Camino del Cementerio con el IES Fray Luis de León o en el Colegio Santa Teresa de Jesús. Así, dentro del PMUS deberían

⁸ Se adjunta propuesta específica para el Centro de Salud de la Alamedilla (ANEXO)

estar considerados todos los centros de enseñanza primaria y secundaria del casco urbano de la ciudad de Salamanca como susceptibles de contar con aparcamientos para bicicletas dentro de sus recintos.

- **Áreas de intermodalidad:** Salamanca cuenta con dos áreas intermodales alejadas una de la otra. Por un lado la estación de ferrocarriles en donde la oferta de plazas está doblemente cubierta por dos módulos municipales junto a la estación de SALENBICI y un módulo interior en el *parking*. En el segundo, la situación no es tan positiva. En el momento de redactar estas líneas la estación de Autobuses de Salamanca no cuenta con ningún soporte para el aparcamiento de bicicletas. Aunque pudiera parecer extraordinario, **sugerimos la posibilidad de situar un aparcamiento en el interior de la estación**. Con ello se podría garantizar la seguridad al estar abierta la estación durante las 24 horas y ofrecería también una buena imagen corporativa y municipal.

- **Aparcamiento de pago:** Se trata de una modalidad muy habitual en otros países europeos bien a través de recintos cerrados en el viario público, bien en instancias o edificios que ofrecen el servicio de aparcamiento seguro de bicicletas como una plusvalía. En Salamanca encontramos algunos hoteles que han habilitado este servicio dirigido a sus clientes pero es, sin duda en el terreno de lo público, el ámbito más susceptible de trabajo en este sentido. Generalmente, el aparcamiento de pago ofrece –además de la seguridad contra el robo– otros servicios como el almacenamiento de larga duración o *long term*, mantenimiento mecánico o baños y duchas para los ciclistas. Sin llegar a este escenario ideal, planteamos **la posibilidad de ofrecer este servicio en determinados espacios como la estación de autobuses o la de trenes en las que los pasajeros tengan que ausentarse de la ciudad durante uno o varios días**.

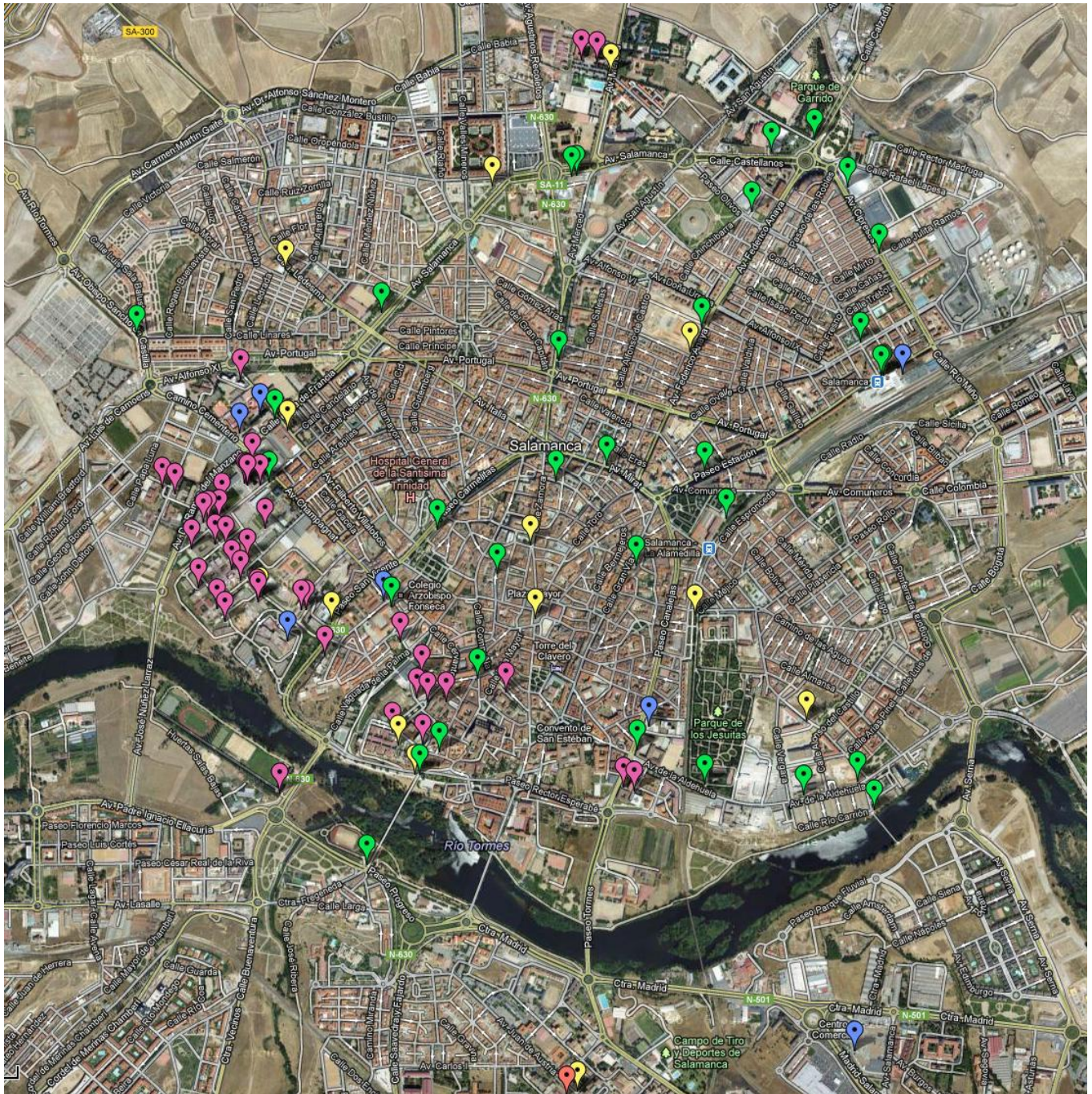


FIG. 9 Plano general de la red de aparcamientos para bicicletas en Salamanca (nov. 2012) En verde plazas de aparcamiento municipales; en morado plazas de la Universidad de Salamanca; en amarillo estaciones de SALENBICI y en azul plazas de promoción independiente.

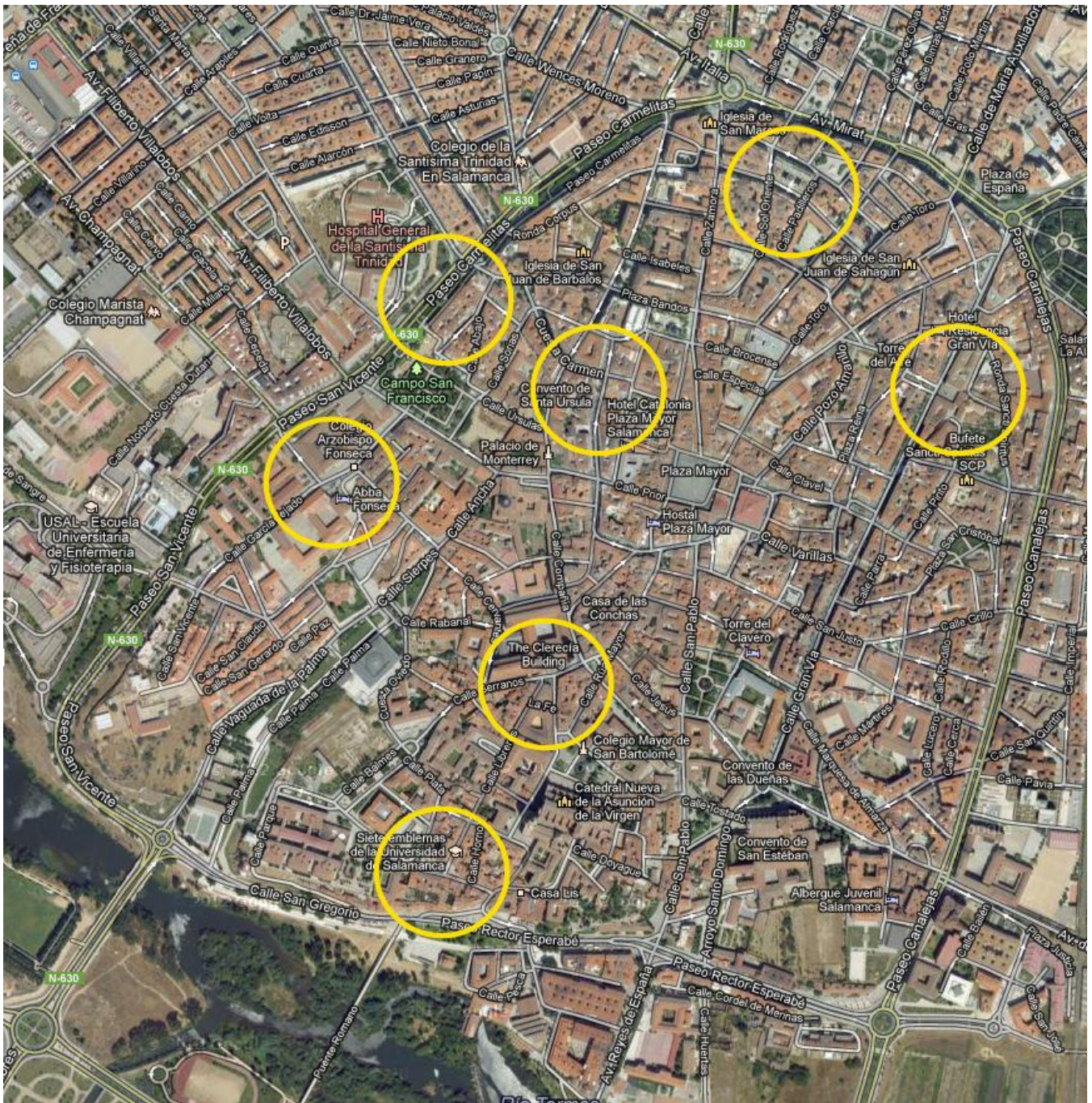


FIG. 10 Ubicación actual de los aparcamientos municipales para bicicletas en la almendra central. Nótese la nula densidad. (los círculos representan un radio de acción de 200 metros)

Propuesta de ampliación de la red de aparcamientos para bicicletas en Salamanca

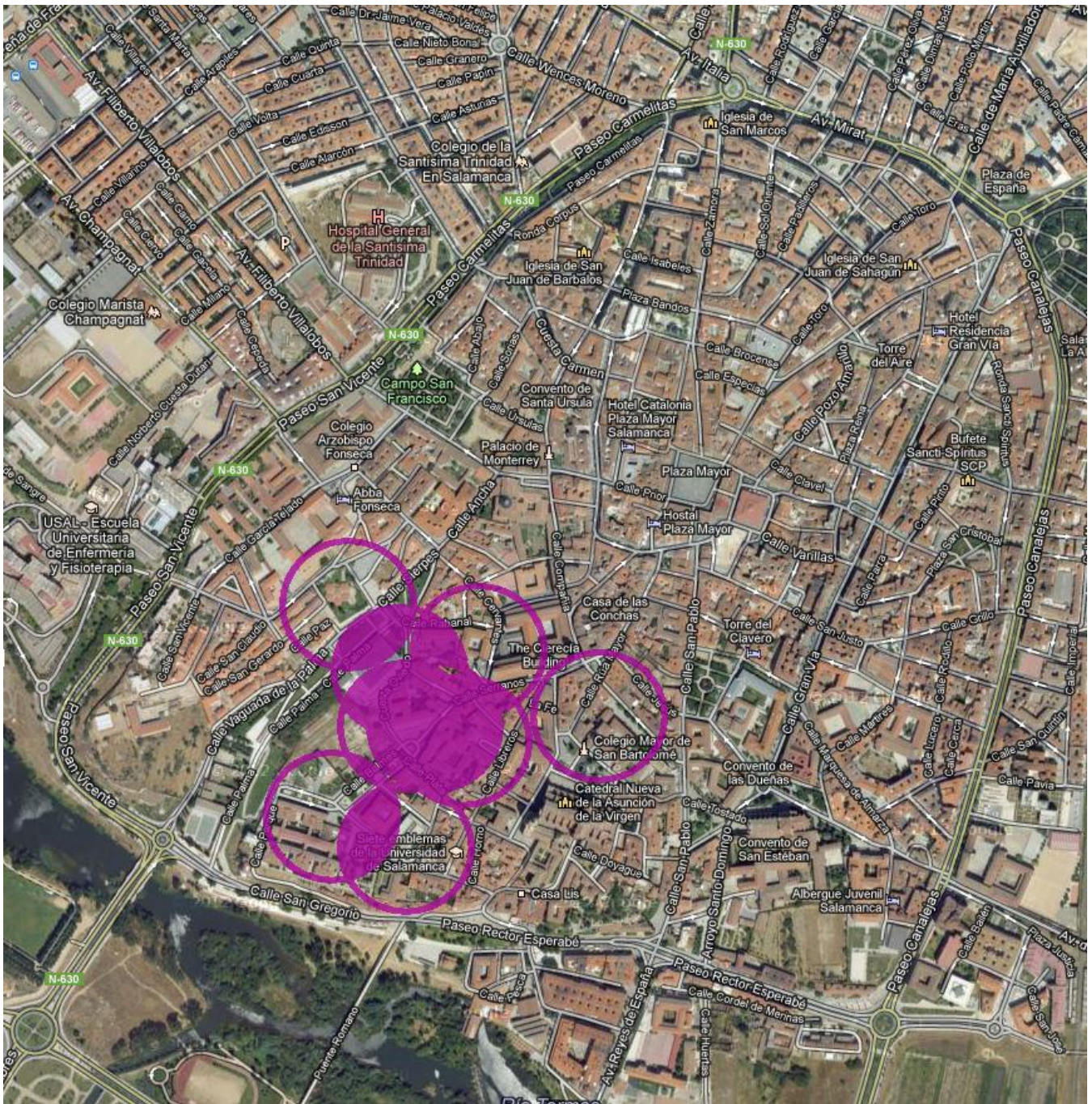


FIG. 11 Ubicación actual de los aparcamientos complementarios de la Universidad de Salamanca y estrategia de densificación de los mismos según radios de acción de 200 metros. Un ejemplo a seguir. SEGÚN INFORME TÉCNICO DE GUARDABARROS 2006

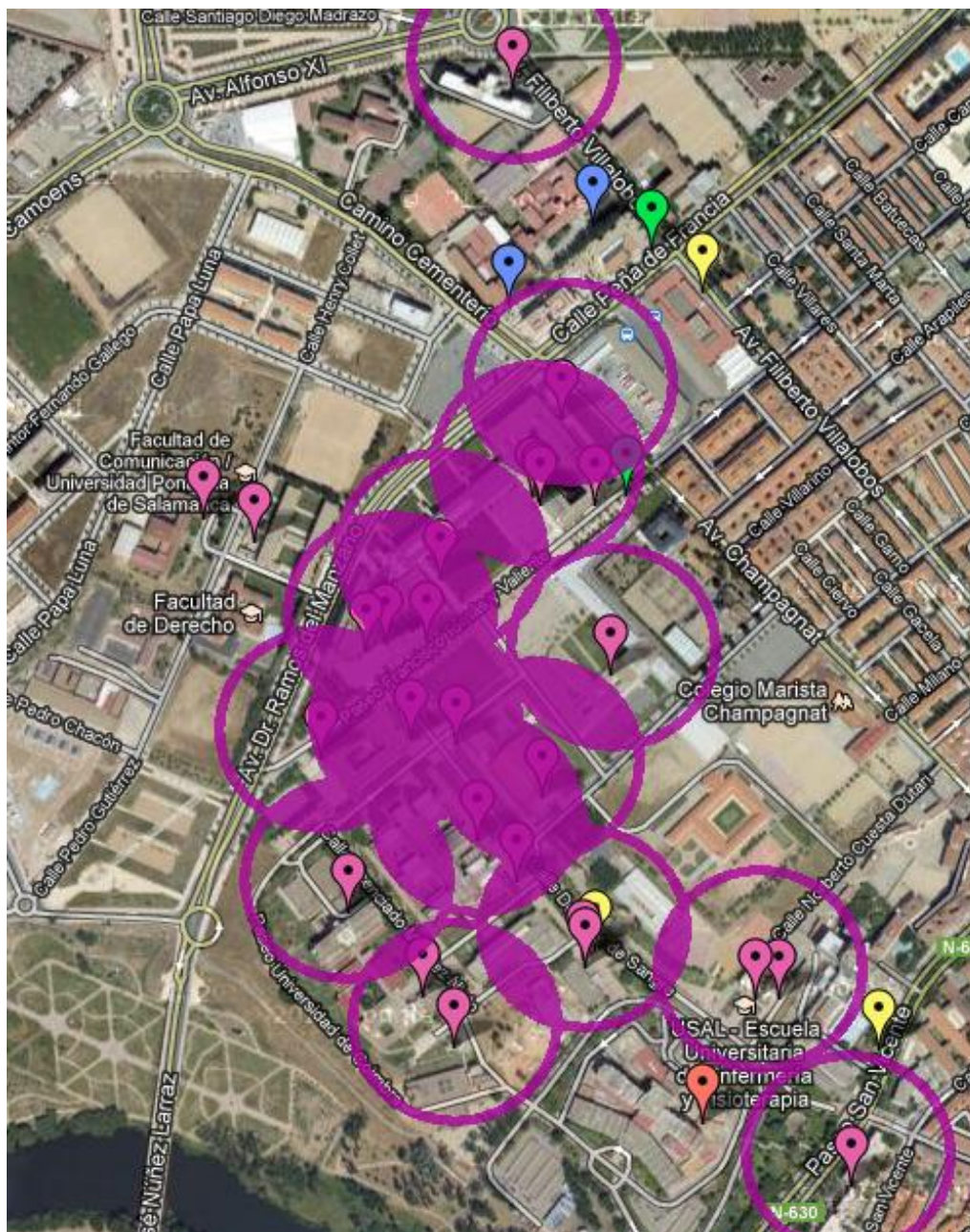


FIG. 12 Ubicación actual de los aparcamientos de la Universidad de Salamanca en el Campus Miguel de Unamuno y estrategia de densificación de los mismos según radios de acción de 200 metros. Otro ejemplo a seguir. SEGÚN INFORME TÉCNICO DE GUARDABARROS 2006.

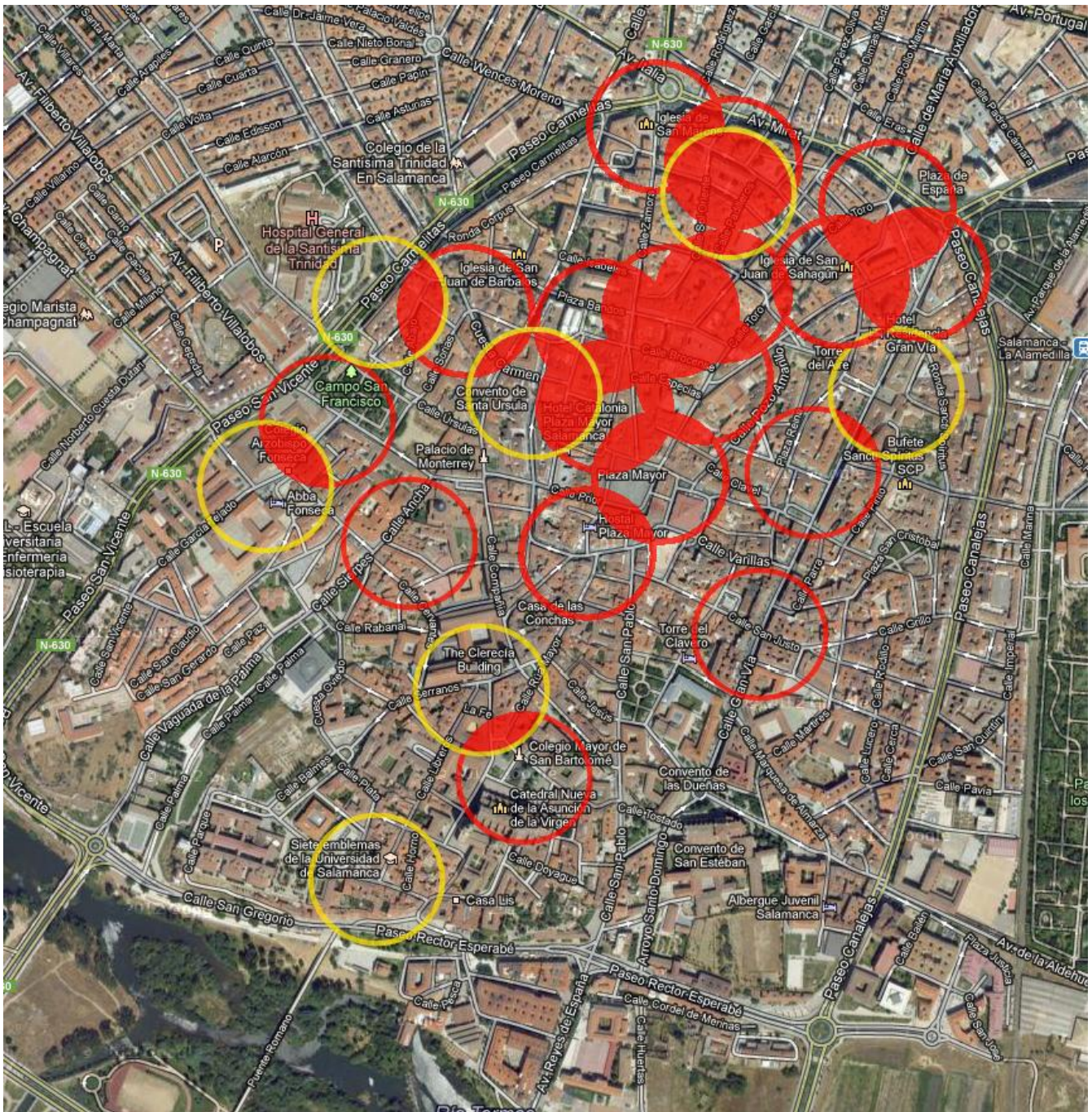


FIG. 13 Superposición y densificación de los aparcamientos municipales actuales (en amarillo) y las propuestas (en rojo) presentadas en este trabajo para la almendra central. Nótese la densificación intencionada en la bisagra calle Zamora y calle Toro con el objetivo de provocar cierta disuasión en la zona monumental del sur de la almendra central.

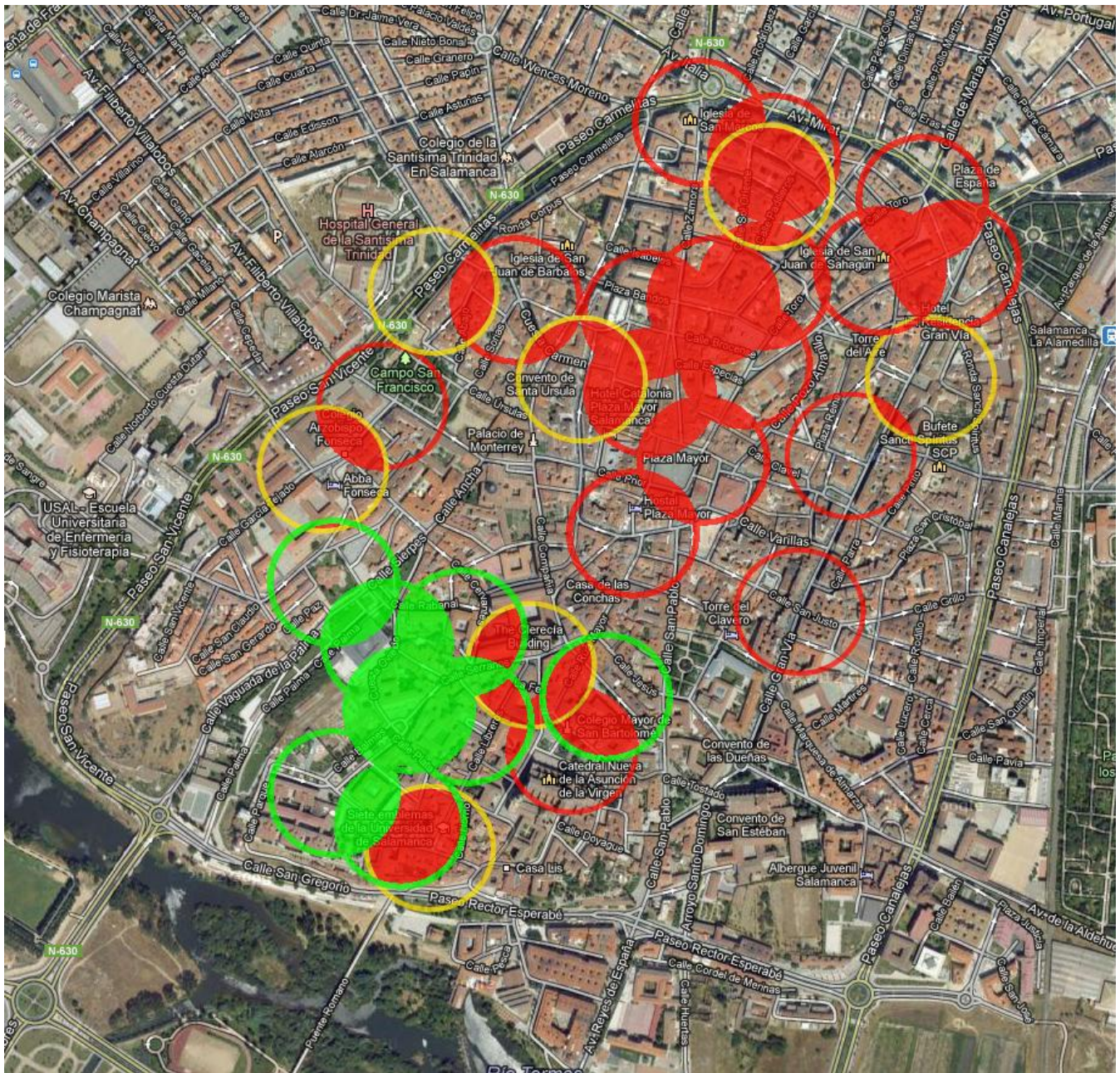


FIG. 14 Complementariedad entre redes de aparcamientos. Superposición y densificación de los aparcamientos municipales actuales (en amarillo), los aparcamientos de la Universidad de Salamanca en el campus de Ciencias-Rectorado (en verde) y las propuestas (en rojo)

ANEXO: PROPUESTAS GRÁFICAS DE ALGUNAS UBICACIONES⁹

1. Plaza del Corriollo



Plaza del Corriollo (detrás de bancos corridos)
Número de plazas: 8
Comentarios: Un lugar de referencia en el centro monumental que ya contaba con aparcamiento antes de su remodelación.
(PROPUESTA ENERO 2010)

2. Conservatorio Profesional de Música



Calle Tahonas Viejas
Número de plazas: 8
Comentarios: Hemos encontrado aquí varias bicicletas aparcadas en los alrededores, en los escasos lugares que permiten amarrar un candado.
(PROPUESTA ENERO 2010)

⁹ Las simulaciones que se presentan son meramente orientativas.

3. Centro de Salud La Alamedilla



Calle Comuneros

Número de plazas: 8

Comentarios: Con el fin de difundir los hábitos saludables entre la población, los centros de salud deberían contar con aparcamientos a sus puertas.
(PROPUESTA ENERO 2010)

4. Junto a la Iglesia de San Juan.



Calle Comuneros

Número de plazas: 8

Comentarios: Suele haber bicicletas en esta zona aparcadas en las farolas en una zona de alto tránsito peatonal. Se propone un emplazamiento apartado del flujo de peatones de la calle Toro.
(PROPUESTA ENERO 2010)

5. Junto a la plaza del Liceo



Calle de Brocense

Número de plazas: 8

Comentarios: Es frecuente encontrar bicis en esta zona, en concreto cuando hay representaciones en el Teatro Liceo. También es un nodo peatonal.

(PROPUESTA ENERO 2010)

6. Plaza de San Boal



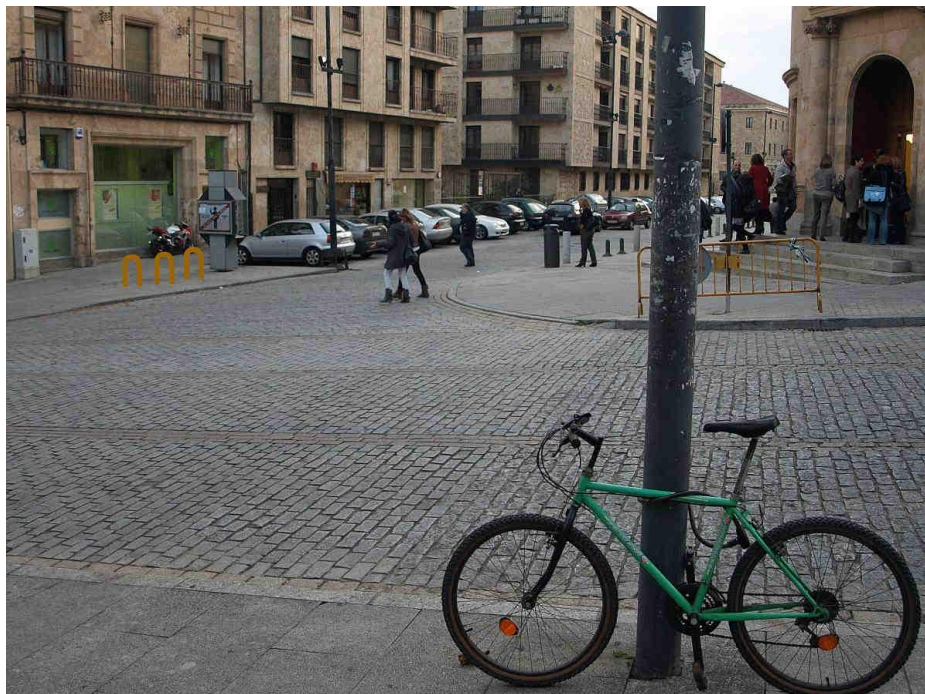
Plaza de San Boal

Número de plazas: 8

Comentarios: Aquí se ha constatado la presencia de varias bicicletas de profesores y alumnos que acuden a la escuela de arte.

(PROPUESTA ENERO 2010)

7. Edificio del Colegio del Arzobispo Fonseca



Calle de Fonseca con Calle Ramón y Cajal

Número de plazas: 8

Comentarios: Suele haber bicicletas en esta zona, sobre todo cuando hay actuaciones. En la acera de enfrente, junto a la cabina telefónica hay un espacio de poco tránsito donde podrían instalarse los aparcamientos. Además, han sido muchas las solicitudes de PDI y PAS de la USAL los que han sugerido este emplazamiento. (PROPUESTA ENERO 2010)

8. Plaza del Barrio Vidal



Plaza del Barrio Vidal

Número de plazas: 8

Comentarios: Esta propuesta aglutina el aparcamiento espontáneo de la plaza y también la de los comercios y supermercado de la plaza.

9. Plaza de Garrido



Plaza de Garrido (calle Isaac Peral con calle Ávila)

Número de plazas: 8

Comentarios: Se ha detectado aparcamiento espontáneo en esta confluencia de calles en el margen sureste de la plaza.

10. Avda. Villamayor



Avda. Villamayor

Número de plazas: 8

Comentarios: se trata de una propuesta contemplada anteriormente en el apartado de comercios y áreas comerciales a pie de calle.

11. Centro de las Artes Escénicas y de la Música



Calle Vergara

Número de plazas: 8

Comentarios: Para un aparcamiento muy puntual puede responder a la demanda durante la celebración de eventos y reducir la afluencia notable de vehículos en horas punta.

12. Casa de Juventud de Garrido



Calle Calzada de Medina

Número de plazas: 8

Comentarios: Por tratarse de un centro de la juventud entendemos que debería disponer de una lugar para el aparcamiento de bicicletas desde hace ya tiempo.