

2º

Seminario técnico de Infraestructura Ciclista

La convivencia peatón-bicicletas en vías urbanas

Movilidad ciclista y viandantes: problemas y soluciones en ciudades españolas

Alfonso Sanz Alduán

GEA 21



Ayuntamiento de Madrid
Área de Gobierno de
Obras y Espacios Públicos



con la colaboración de:



Koninkrijk
der Nederlanden

Embajada de los Países
Bajos en Madrid



POLITÉCNICA



organiza: Centro de Investigación del Transporte
Universidad Politécnica de Madrid

Esquema de la presentación

- Qué está ocurriendo con la bicicleta en las ciudades españolas
- Qué conflictos están surgiendo
- El conflicto ciclistas-viandantes. Su dimensión
- Factores que alimentan el conflicto
- Y propuestas para paliarlo

Qué está ocurriendo con la bicicleta en las ciudades españolas

- Crecimiento del uso
- Crecimiento de la atención social y política
- Crecimiento de las infraestructuras
- Crecimiento de los sistemas de bicicleta pública
- Crisis de crecimiento

Sevilla

La cifra de ciclistas se multiplica por siete en tan sólo dos años

La media diaria de usuarios del carril bici ha pasado de 11.032 en 2006 a 73.989 en 2008 · La zona más concurrida es la de los Jardines de Murillo, por donde circulan más de 6.000 bicicletas al día

FERNANDO PÉREZ ÁVILA / SEVILLA | ACTUALIZADO 11.05.2009 - 05:03

San Sebastián. La movilidad ciclista se triplica en ocho años

Informe anual de sostenibilidad 2009



Barcelona. Se triplica el número de viajes en bici en tres años

	2005	2008
	internos	internos
a pie	2.120.461	2.124.599
en bici	30.776	100.864

crisis de crecimiento

- Nuevos actores del paisaje de la movilidad
- Nuevas percepciones del riesgo por parte de los nuevos y los antiguos actores
- Nuevas infraestructuras
- Nuevos técnicos que afrontan proyectos de infraestructuras desconocidas para ellos

Conflictos que están surgiendo

Origen.

Nuevos usuarios de la bicicleta con poca experiencia, con tendencia a eludir los espacios percibidos como peligrosos y sustituir las calzadas por aceras en determinados tramos de sus recorridos

Falta de preparación de las ciudades para acoger a estos nuevos actores de la movilidad. Viario dominado por las ideas y comportamientos motorizados de velocidades altas.

Falta de costumbre de los demás actores del viario para acoger al nuevo vehículo

Consecuencias:

Uso inadecuado de aceras y otros espacios peatonales por parte de ciclistas, que se traduce en un cambio en el concepto de espacio peatonal

Uso de vías ciclistas por parte de viandantes

San Sebastián



BICIS SI, PERO CON PRUDENCIA

Andar en bici se ha convertido en mucho más que una moda. Es un modo de transporte urbano beneficioso para la salud, ecológico porque no contamina, interclasista, económico y, además, entiendo que contribuye a vivir la ciudad con más intensidad y a disfrutar del paisaje urbano sin malos humos.

ODON ELORZA
Alcalde

El conflicto ciclistas-viandantes. Su dimensión

- Es importante, pero no debe desviar la atención del conflicto de fondo:

la cultura todavía vigente de la movilidad

la dificultad de integrar a los ciclistas en su espacio natural,

la calzada

Factores que alimentan el conflicto

La falta de una cultura urbana de la bicicleta

La falta de una planificación integrada de la movilidad que incorpore a la bicicleta

El enfoque convencional del diseño y la gestión del viario

La falta de una visión integrada de la política de la bicicleta

Los errores en la concepción de las medidas favorables a la bicicleta

Los errores en la concepción de las medidas favorables a la bicicleta.
El caso de las infraestructuras ciclistas

- Errores de criterio en cuanto a:

segregación-integración

procedencia del espacio ocupado

modalidad de vía ciclista

unidireccionalidad/bidireccionalidad

posición con respecto a los viandantes

posición en alzado

tratamiento de las intersecciones

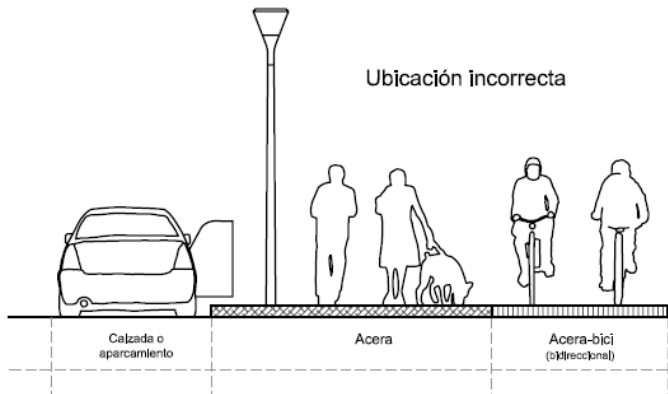
tratamiento de las paradas del transporte colectivo

- Que derivan mayoritariamente en reducción del espacio peatonal o en su perturbación





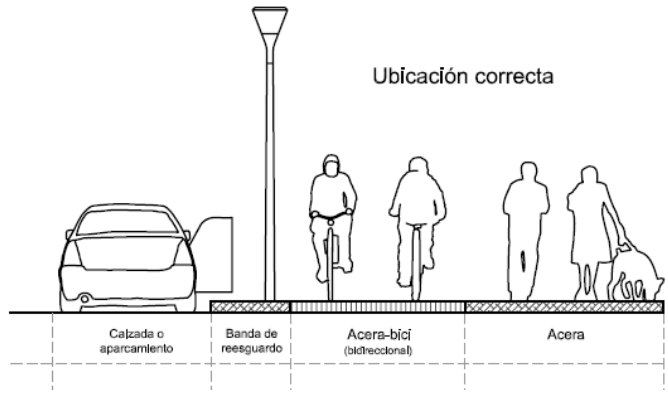
P



Error de posición en planta respecto a los viandantes

A

P



A





Las intersecciones también sin una reflexión peatonal





O los detalles de trazado y diseño...



Recapitulando lo que muestran las imágenes

Las soluciones que no cuestionan el espacio de calzada

La elección excesiva y sin criterio del modelo bidireccional

El recurso excesivo a la acera bici

La posición invertida de bicicletas y viandantes

El desequilibrio entre el espacio peatonal (de circulación y estancial) y el ciclista

Otros factores que inducen conflictos con los viandantes

La falta de permeabilidad ciclista del viario general induce un uso indebido de las aceras para evitar rodeos



Otros factores que inducen conflictos con los viandantes

El viario sobredimensionado, en el que la bicicleta queda perdida y pedalear se percibe como algo arriesgado o desagradable



Otros factores que inducen conflictos con los viandantes

Nueva generación de ordenanzas en las que no se rompe el “techo” del Reglamento General de Circulación en lo que atañe a la concepción de la movilidad pero:

- ofrecen en ocasiones derechos a los ciclistas contra los de los viandantes
- se trata al espacio peatonal como un espacio circulatorio
- se genera una percepción errónea por parte de los ciclistas y sus derechos de paso

HERALDO.es

Jueves, 19 de Febrero de 2009 - Actualizado a las: 14:22 hs.

 Zaragoza



ZARAGOZA

La ordenanza de la bici prohibirá a los ciclistas ir por la acera, hablar por el móvil y oír música

La Policía Local podrá imponer una sanción de hasta 150 euros por llevar auriculares. El Ayuntamiento de Zaragoza prevé la aprobación definitiva de esta nueva normativa en el pleno del mes de abril

CRISTINA FONTENLA. Zaragoza

Zaragoza. Anteproyecto de ordenanza de circulación de peatones y ciclistas.

De manera excepcional, se permitirá la circulación de bicicletas por aceras en calles con calzada no pacificada, en las que no exista vía ciclista o ciclable señalizada, únicamente cuando la intensidad del tráfico en calzada disuada de la utilización de la misma y siempre que en la acera se cumplan las siguientes condiciones: que la acera disponga de cuatro metros de anchura total, que al menos tres metros de anchura estén libres de elementos de mobiliario urbano y que no exista aglomeración de viandantes. Si no concurren todas estas condiciones, el ciclista deberá bajarse de la bicicleta o circular por la calzada. Los ciclistas que circulen por las aceras deberán cumplir además con el resto de restricciones impuestas para las zonas peatonales.

Siempre que el ciclista circule por una zona peatonal en la que haya edificios, deberá mantener una distancia de aproximadamente un metro con la fachada de los mismos.

Asimismo el ciclista deberá mantener una distancia de aproximadamente un metro con los peatones en las operaciones de adelantamiento o cruce.

Se recomienda mantener una distancia de seguridad adecuada en los tramos de acera anexos a carriles de aparcamiento o curvas muy pronunciadas.

Se permite la circulación en bicicleta por la acera, aún cuando no se den todas las circunstancias anteriormente definidas, a los niños menores de 12 años siempre que vayan acompañados por adultos y siempre que no se sobrepasen los 10 km/h. Es recomendable la utilización de casco protector.

En las zonas y calles peatonales, como calles comerciales, podrá fijarse una prohibición total de circulación de bicicletas en horario previamente establecido o cuando así lo indique la autoridad competente.

Barcelona. Modificación de la ordenanza de circulación de viandantes y vehículos. 2006

6. Les bicicletes podran circular pels espais reservats per als vianants: parcs públics, àrees de vianants, passeigs, voreres de més de 5 metres i amb més de 3 metres d'espai lliure i zones de prioritat invertida en els dos sentits de circulació, excepte en moments d'aglomeració.

Als efectes expressats en el paràgraf anterior, s'entendrà que hi ha aglomeració quan no sigui possible circular en línia recta més de 5 metres de manera continuada.

Les condicions de circulació de les bicicletes en aquests espais reservats per als vianants seran les següents:

- a) Hauran de respectar sempre la preferència dels vianants.
- b) Adequaran la velocitat a la dels vianants, sense superar els 10 Km/h.
- c) S'abstindran de fer qualsevol maniobra que pugui afectar a la seguretat dels vianants.
- d) Hauran d'evitar circular prop de les façanes.

Sevilla. Ordenanza de circulación de peatones y ciclistas

Artículo 41.

Salvo prohibición expresa por motivos excepcionales se permite la circulación en bicicleta por los parques públicos y paseos, siempre que se adecue la velocidad a la de los viandantes, se mantenga una velocidad moderada por debajo de los 10 Km./hora aproximadamente, y no se realicen maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones.

En zonas peatonales y en aceras de más de cinco metros de anchura, en los que al menos tres de ellos estén expeditos y no exista carril bici señalizado, las bicicletas podrán circular, en los momentos en los que no exista aglomeración de viandantes, siempre que:

- a) mantengan una velocidad moderada por debajo de los 10 Km. / hora,
- b) respeten en todo momento la prioridad de los peatones,
- c) mantengan una distancia de al menos un metro con la fachada de los edificios, así como con los peatones en las operaciones de adelantamiento o cruce, y
- d) no realicen maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones.

El Ayuntamiento podrá establecer prohibición de circulación a las bicicletas, en los horarios que en cada caso se determinen, por determinadas zonas peatonales o por las aceras de determinadas calles sin carril bici señalizado, aunque aquellas tengan más de cinco metros continuos de anchura.

Málaga. Ordenanza de circulación

Art. 51.

1. Las bicicletas podrán circular por las aceras, andenes y paseos si tienen un carril especialmente reservado a esta finalidad, pero los peatones gozarán de preferencia de paso.
2. Si no circulan por los carriles reservados a bicicletas, lo harán por la calzada, tan cerca de la acera como sea posible, excepto donde haya carriles reservados a otros vehículos. En este caso, circularán por el carril contiguo al reservado.
3. En los parques públicos e islas de peatones, lo harán por los caminos señalizados. Si no hay no excederán en su velocidad de la normal de un peatón. En cualquier caso, estos gozarán de preferencia.

Factores que suavizan el conflicto

- Estimular el uso urbano de la bicicleta, incorporándola como vehículo sostenible a una nueva cultura de la movilidad
- Planificar integralmente la movilidad desde la perspectiva de la sostenibilidad y, por tanto, de los modos no motorizados. Volver a la lógica de la planificación.
- Renovar el enfoque convencional del diseño y la gestión del viario, rompiendo las excesivas ataduras con los criterios de capacidad y velocidad
- Establecer una política integrada de la bicicleta; no sólo determinadas infraestructuras o no sólo bicicleta pública
- Evitar errores técnicos y estratégicos en la concepción de las medidas favorables a la bicicleta

Muchas gracias por su atención

asanz@gea21.com