

Carlos Estefanía, Director General de Obras Públicas
Departamento de Obras Públicas
Diputación Foral de Bizkaia

CARRETERAS COMPARTIDAS



Índice

- I. INTRODUCCIÓN**
- II. PEDALADAS DADAS**
- III. CIRCUITOS CONTROLADOS**
- IV. VIAS CICLISTAS VINCULADAS A LAS CARRETERAS**
- V. VIAS CICLISTAS INDEPENDIENTES**
- VI. CONCLUSIONES**



I. INTRODUCCIÓN



Una gran afición

Existe en el País Vasco, y en Bizkaia en particular, una gran afición por el ciclismo aficionado/deportivo.

Es una práctica muy popular, que tiene su máxima expresión los fines de semana cuando centenares de ciclistas circulan por nuestras carreteras.

Y una circulación ciclista que, por sus características diferenciales, precisa una especial atención tendente a mejorar sus condiciones de seguridad vial.



Caracterización del usuario

En Bizkaia existen en la actualidad 2.494 ciclistas federados y 97 clubes integrantes en la Federación Vizcaína de Ciclismo.

En un Estudio realizado recientemente para la DGT sobre el Tráfico de Ciclistas en las Carreteras, en el País Vasco:

- el 56 % de los usuarios pertenecen a clubes ciclistas
- el 32% de los encuestados se encuentran a más de 50 ciclistas en sus recorridos habituales, siendo menor en el resto de Comunidades Autónomas

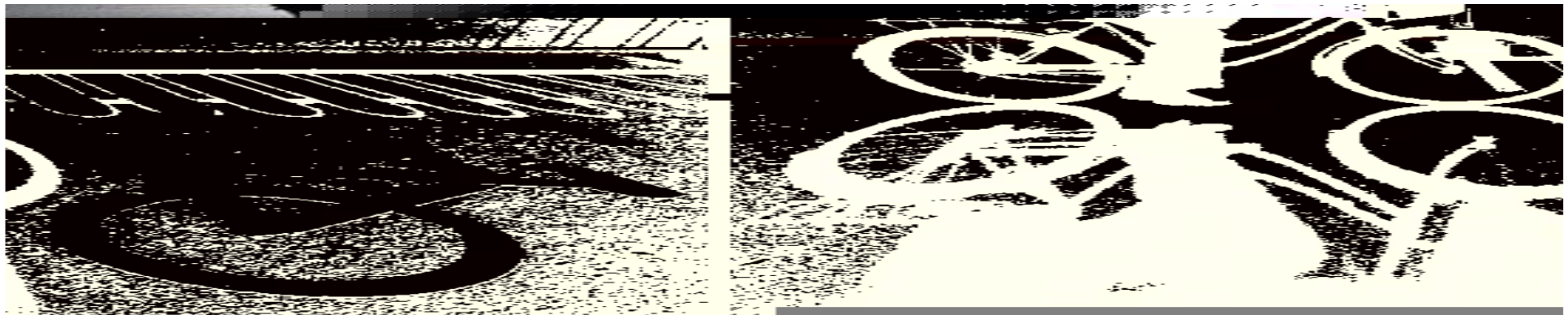


La bicicleta, un vehículo regulado

La bicicleta está considerada como un vehículo para el transporte de personas y está regulado por la Ley de Tráfico, Circulación y Seguridad Vial.

En el Reglamento General de Circulación se recoge tanto las especificidades propias de la circulación de quienes conducen en **bicicleta** como la del resto de modos, con quienes interactúa en la vía pública: **vías para compartir**.

Las Administraciones Sectoriales de Carreteras tenemos competencia en la adecuada habilitación de vías donde sea posible **la convivencia entre los distintos modos de transporte en condiciones de seguridad vial**.



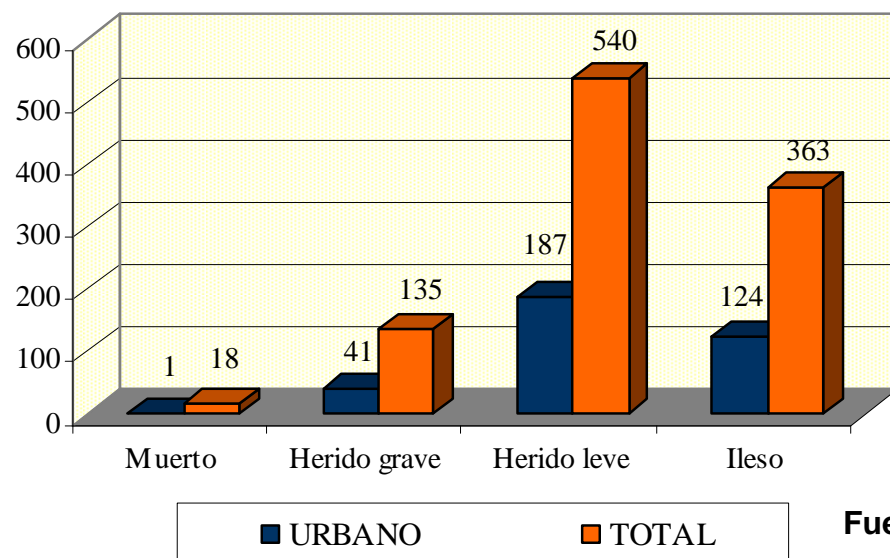
El eslabón débil

El colectivo de ciclistas aficionados/deportivos de carretera son el grupo de usuarios de la bicicleta más visible y numeroso en Bizkaia.

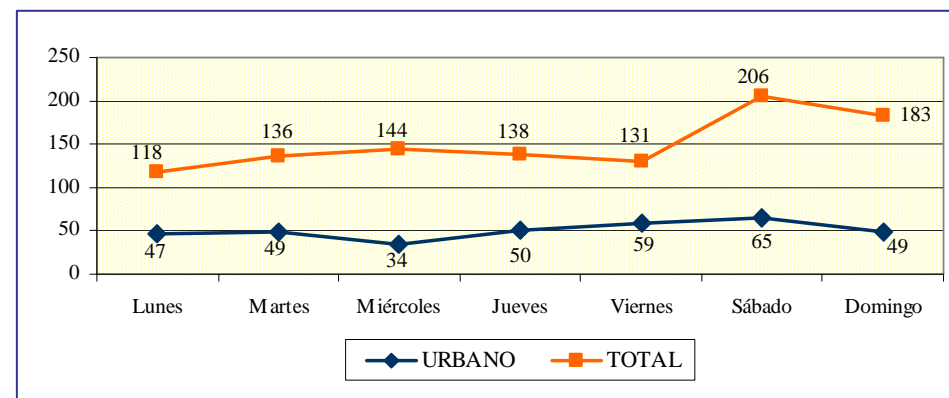
Por su constitución y por la diferencia de velocidades entre el ciclista y el vehículo a motor, son los usuarios **más vulnerables en la carretera.**



Ciclistas accidentados según la lesividad y ámbito (urbano/interurbano) Años 2000-2006



Ciclistas accidentados según día de la semana Años 2000-2006



Fuente: Datos del Departamento de Interior del Gobierno Vasco 2.008

II. ANTECEDENTES



Antecedentes...

A primeros de los años 90 se implantan en Bizkaia los denominados **CIRCUITOS CONTROLADOS**.

Dicha apuesta pionera en el Estado se establece bajo un **escenario determinado**:

- No se disponía de una Red Foral de Carreteras suficientemente **jerarquizada**
- Se disponía de unas infraestructuras viarias donde se **mezclaban** los tráfico locales con los de largo recorrido (vehículos a motor)
- No se habían construido prácticamente Variantes de Población
- Se disponía de una oferta viaria sin arcenes, de baja velocidad comercial y con dificultad para el cruce de vehículos
- Orografía Vasca difícil y gran Densidad de Población (continuo urbano)
- La legislación vigente en aquellos años en materia de tráfico no atendía a las demandas de los ciclistas, que tenían **la obligatoriedad de circular por el arcén**, y tenían **prohibida la circulación en paralelo**

Actualmente...

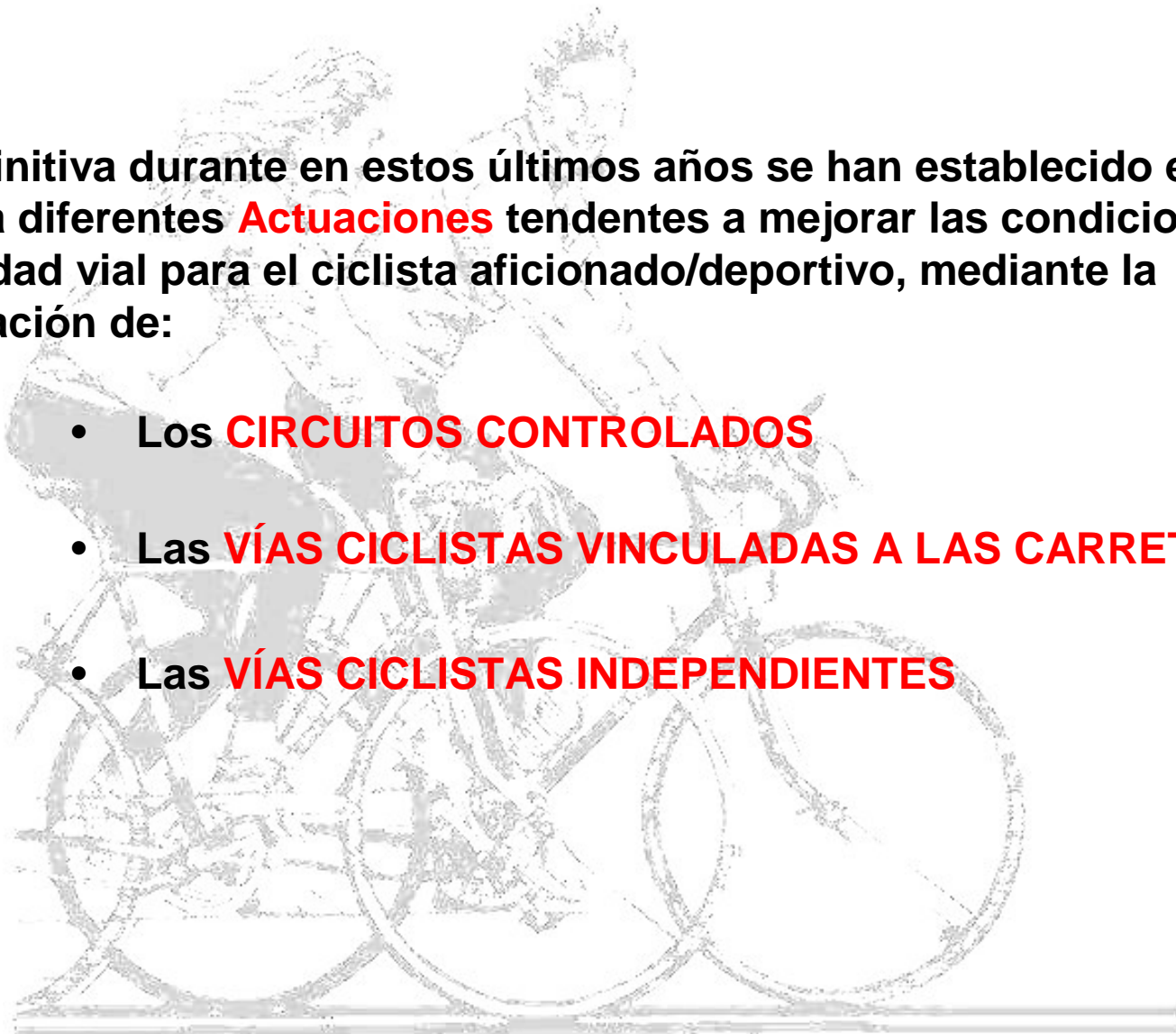
Con el paso del tiempo esas premisas que sirvieron de base para la adopción de esa experiencia piloto han cambiado sustancialmente, debido a:

- Existencia de una **Red Viaria Jerarquizada**, que posibilita la segregación entre tráfico.
- Aparición de los **Grandes Ejes Vertebradores de Comunicaciones**: Anillo Metropolitano y Corredores Comarcales
- Habilitación de **Variantes de Población**.
- Aplicación de Políticas de Gestión de la Demanda: **Plan Director Ciclable 2003-2016**
- Actualización de legislación en materia de tráfico, en cuanto a: la posibilidad de **circular en paralelo** en columna de a dos, usar la parte de la calzada necesaria cuando el arcén no **fuera practicable o suficiente**, se puede circular en **grupo**...

Actuaciones Acometidas en Bizkaia

En definitiva durante en estos últimos años se han establecido en Bizkaia diferentes **Actuaciones** tendentes a mejorar las condiciones de seguridad vial para el ciclista aficionado/deportivo, mediante la habilitación de:

- Los **CIRCUITOS CONTROLADOS**
- Las **VÍAS CICLISTAS VINCULADAS A LAS CARRETERAS**
- Las **VÍAS CICLISTAS INDEPENDIENTES**



III. CIRCUITOS CONTROLADOS



Circuitos controlados: Carreteras más Seguras

- A primeros de los años 90 se implantan en Bizkaia los **Circuitos Controlados**.
- Se habilitan sobre carreteras forales de baja o muy baja intensidad de tráfico motorizado
- Se crean DIEZ Circuitos Controlados sobre cinco ámbitos o recorridos generales
- Disponen de una longitud de 250 Km.
- Se diseñan unos **Recorridos Recomendados** para su Acceso, a través de vías convencionales sin implantar restricción alguna.



Circuitos controlados: Condicionantes de Uso

- Aplicación de la Medida: los **sábados, domingos y festivos de OCHO de la mañana a DOS de la tarde**
- Se implementan limitaciones para los vehículos a motor con **VELOCIDAD MÁXIMA a 40 Km/h.**
- Se adoptan medidas disuasorias de **vigilancia policial** para controlar el cumplimiento de las obligaciones impuestas.
- En definitiva se establece un marco de regulación para propiciar la práctica del ciclismo aficionado en **condiciones más seguras**



Circuitos controlados: Identificación de las Rutas (I)

Se identifican los Circuitos mediante la implantación de Señalización Vertical **Informativa** y de **Limitación de Velocidad**



Circuitos controlados: Identificación de las Rutas (II)



Los 10 Circuitos Controlados de la Red de Bizkaia



Fortalezas y Debilidades de los Circuitos Controlados (I)

VENTAJAS

- El éxito en la **elección de los circuitos** se evidencia al seleccionar tramos muy utilizados por el colectivo de ciclistas aficionado-deportivo, bajo condiciones de baja densidad de tráfico
- La mayor utilización de ciclistas en esos circuitos facilita que los conductores estén predispuestos a encontrar su presencia, por lo que **adaptan la velocidad** de sus vehículos a motor a ese uso ciclista
- A su vez su gran demanda ciclista realimenta el uso de dichos tramos y les dota de mayor seguridad



Fortalezas y Debilidades de los Circuitos Controlados (II)

INCONVENIENTES

- Existen **dificultades** para hacer cumplir en todos ellos las normas y límites establecidos
- Problemas en su **reglamentación**, principalmente en el reconocimiento legal de la velocidad límite establecida
- Existe una **limitación espacial y temporal** para la práctica del ciclismo aficionado-deportivo por las carreteras.
- Los Circuitos Controlados **no atienden** a la totalidad de la población
- No es posible garantizar una vigilancia policial continua



IV. VIAS CICLISTAS VINCULADAS A LAS CARRETERAS



Características

- Normalmente ligadas a Grandes Corredores Viarios que vertebran el territorio y que permiten la **Segregación** de vías para uso ciclista
- Dichas segregación se puede configurar:
 - habilitando nuevas **plataformas independientes** de la carretera
 - adosando vías ciclistas en la **misma plataforma** de la carretera con o sin separación física
- Es importante para la elección de la tipología la demanda ciclista previsible



Ejemplo de Vía Ciclista vinculada a carreteras

Con Plataforma Independiente



Ejemplo de Vía Ciclista vinculada a carreteras

Con Plataforma Independiente



Ejemplo de Vía Ciclista vinculada a carreteras

**En la misma Plataforma con
separación física y tráfico ciclista
bidireccional**



Ejemplo de Vía Ciclista vinculada a carreteras

**En la misma Plataforma con
separación física y tráfico ciclista
bidireccional**



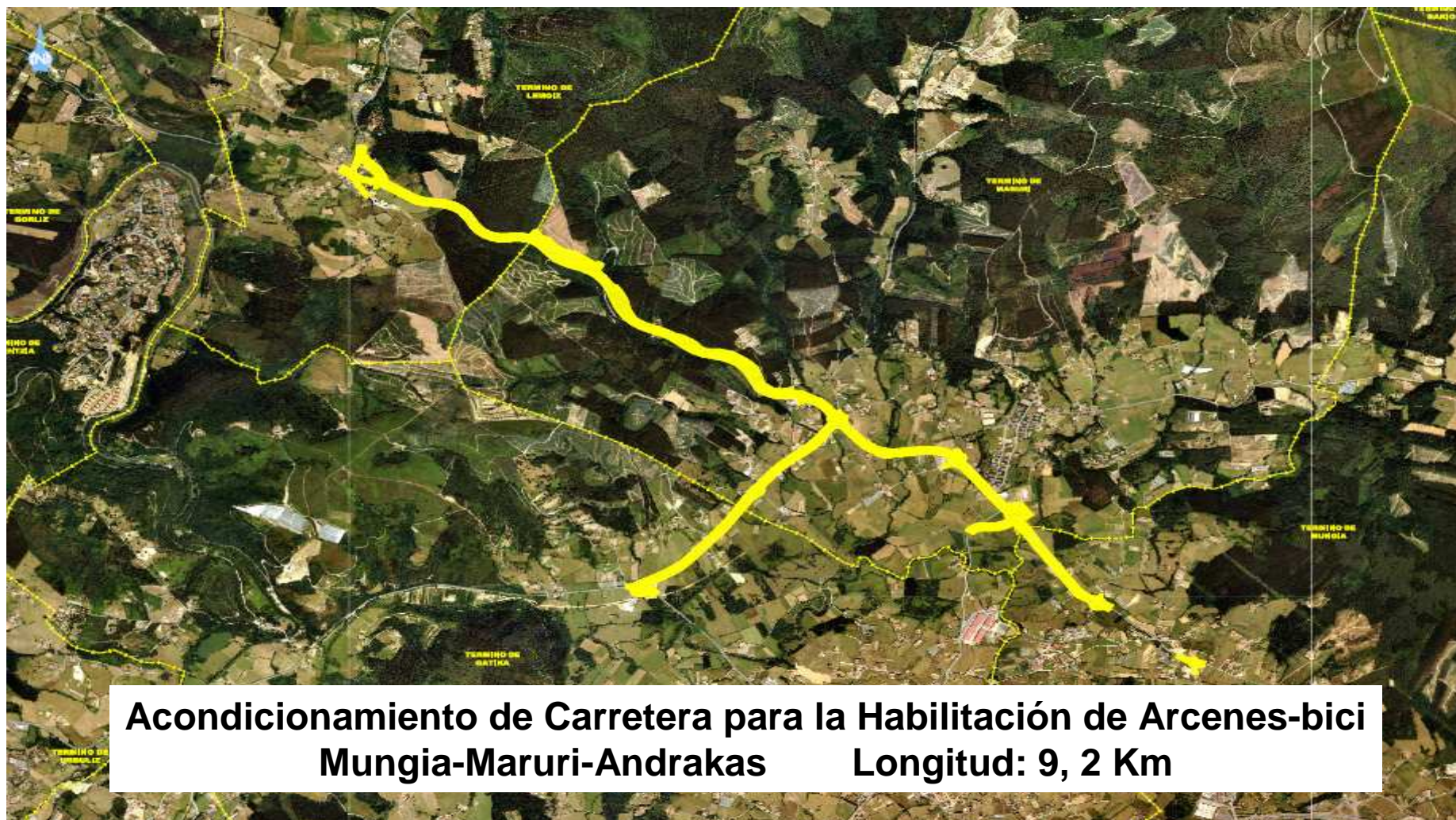
Ejemplo de Vía Ciclista vinculada a carreteras

**En la misma Plataforma sin
separación física
(Arcenes coloreados)**



Ejemplo de Vía Ciclista vinculada a carreteras

En la misma Plataforma sin separación física



Ventajas e Inconvenientes de las Vías Ciclistas Vinculadas a las Carreteras (I)

VENTAJAS

- Suelen ser **atractivas** para el ciclista aficionado-deportivo, pues permiten garantizar la continuidad del itinerario previsto.
- Estas infraestructuras, a mayor segregación, **mejoran** las condiciones de seguridad vial al colectivo ciclista, fundamentalmente al ciclista solitario o grupos reducidos.



Ventajas e Inconvenientes de las Vías Ciclistas Vinculadas a las Carreteras (II)

INCONVENIENTES

- En función de su no segregación **posibles conflictos** con los vehículos a motor
- Los **pelotones** suelen evitar las vías segregadas bidireccionales debido a los posibles problemas en los cruces entre grupos cicloturistas.



V. VÍAS CICLISTAS INDEPENDIENTES



Características

- Son infraestructuras independientes de las carreteras
- Canalizan preferentemente tráfico ciclistas y peatonales
- Se emplean además como medio de transporte y ocio
- Los ciclistas pueden coexistir en el mismo espacio o de manera independiente con los peatones



Algunos Ejemplos de Vías Ciclistas Independientes



Galdames



Mungia



La Arena



Abanto



Sodupe

Ventajas e Inconvenientes de las Vías Ciclistas Independientes (I)

VENTAJAS

- Son infraestructuras muy seguras (varía según la segregación).
- Son infraestructuras que se integran bien en el entorno.
- Ideales para la práctica de ocio y como medio de transporte



Ventajas e Inconvenientes de las Vías Ciclistas Independientes (II)

INCONVENIENTES

- No tiene atractivo para el cicloturista aficionado/deportivo que busca itinerarios con recorridos entre 40-100 km.
- Interferencias entre ciclistas con diferentes velocidades de recorrido.
- Normalmente el cicloturista deportivo los evita, salvo para “bypasear” un tramo de carretera peligroso
- Posibles conflictos ciclista-peatón o con otros usos.
- Problemas de vandalismo y seguridad en zonas alejadas de las poblaciones



VI. CONCLUSIONES



Conclusiones...

Tras las diversas experiencias existentes en Bizkaia para la práctica del ciclismo aficionado-deportivo, la apuesta institucional pasa por:

- Continuar con las Acciones de Modernización y Mejora de los Estándares de la Red Comarcal y Local, **como rutas más adecuadas para la práctica del ciclismo aficionado-deportivo**, Vías Compartidas no segregadas con baja I.M.D.
- Construcción de los Grandes Corredores Comarcales, que permitan la separación de grandes tráfico, y adaptar los **tramos de las carreteras abandonadas** como vías a recomendar para la práctica ciclista por su baja utilización.
- Aplicar en el marco del Desarrollo del Plan Director Ciclable, **Soluciones Ciclables** adoptando tipologías más adecuadas para cada situación, **Vías Ciclistas Vinculadas a la Carretera:**
 - Habilitando Nuevas Plataformas
 - Adosando Carriles Bicis en la Carretera, con o sin separación física

