

PROPUESTA DE NORMATIVA PARA EL DISEÑO DE VIAS Y OTRA INFRAESTRUCTURA CICLISTA

A Contramano. Octubre 2002

1.- JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA.- Uno de los mayores obstáculos a que se enfrenta la creación de redes de vías ciclistas en sus primeros momentos, es la ausencia de unos criterios y unas prácticas de diseño y ejecución, por parte de unos técnicos de planificación y unas empresas poco acostumbradas a enfrentarse a este tipo de problemas. Para solventarlo se hace necesario contar con unas normas claras de diseño que deben ir incorporadas a las ordenanzas del PGOU, del mismo modo que se especifican las normas de diseño del acerado o de otros aspectos de las vías públicas. En la elaboración de esta propuesta hemos contado con la inestimable ayuda del manual de A.Sanz "La Bicicleta en la Ciudad" editado por el Ministerio de Fomento, así como de la experiencia acumulada por los socios de *A Contramano* tras muchos años de ciclismo urbano.

2.- PROPUESTA DE NORMAS

Art.- Definiciones: Se entenderá por:

a) **Vía ciclista:** Vía pública especializada para la circulación de bicicletas. Las vías ciclistas pueden ser bidireccionales o unidireccionales, según se permita en ellas la circulación en uno o en los dos sentidos. También podrán ser de uso exclusivo para las bicicletas o de uso compartido con otros modos de transporte.

b) **Itinerario ciclista:** Conjunto de vías ciclistas e intersecciones que permiten a los usuarios de la bicicleta desplazarse en condiciones de seguridad de un punto a otro del espacio geográfico.

c) **Red ciclista:** Conjunto sistemático de itinerarios ciclistas que cubran una determinada ciudad o zona geográfica.

Art.- Clasificación de las vías ciclistas de uso exclusivo para bicicletas: Tales vías podrán ser:

a) **Pista-bici:** vía ciclista segregada y separada por elementos específicos, tales como bordillos, setos, etc... del espacio destinado a otros modos de transporte.

b) **Carril-bici:** espacio de la calzada reservado en exclusiva al uso de los ciclistas, que puede estar diferenciado del resto mediante pintura, diferente pavimentación o resaltes en el pavimento.

c) **Acera-bici:** espacio de la acera de una vía pública reservado exclusivamente para el tránsito de ciclistas, que puede estar diferenciado del resto del acerado mediante pintura

y/o diferente pavimentación.

Art.- Clasificación de las vías ciclistas compartidas: Tales vías podrán ser:

- a) **Carriles bus-bici:** espacio de la vía pública destinado al tránsito compartido de los ciclistas y el transporte público, debidamente señalizado como tal.
- b) **Vía peatonal y ciclista:** vía pública de uso exclusivo para peatones, ciclistas y vehículos no motorizados de pequeño tamaño.
- c) **Vía de servicio:** Las vías de servicio de las autovías y otras vías públicas podrán ser consideradas como vías ciclistas cuando así se haya planificado y están adecuadamente señalizadas.
- d) **Arcenes y bermas:** Los arcenes y bermas de las carreteras tendrán en general consideración de vías ciclistas compartidas, de acuerdo con lo establecido en el Art.36 del RD 13/1992 sobre normas de circulación.

Art.- Aparcamientos y consignas para bicicletas: Se entiende por aparcamiento para bicicletas todo lugar público reservado para el aparcamiento de tales vehículos, sea éste vigilado o no. Se entenderá por consigna para bicicletas todo espacio cerrado dedicado al almacenamiento temporal de bicicletas por el método de consigna.

Art.- Dimensiones de las vías ciclistas para uso exclusivo de bicicletas: Con carácter general las dimensiones transversales de dichas vías tendrán un mínimo de 1,50 metros en el caso de vías unidireccionales y de 2 metros para vías bidireccionales. Se contemplarán las siguientes excepciones y casos particulares:

- a) En el caso de carriles-bici unidireccionales el límite inferior de su anchura podrá reducirse hasta 1 metro cuando discurran por el margen derecho de la calzada junto al carril de circulación de automóviles más exterior. En casos especiales y en vías con no más de un carril para automóviles por sentido, esta dimensión podrá reducirse hasta 0,75 metros, siempre y cuando el pavimento del carril-bici sea manifiestamente diferente del resto de la calzada.
- b) En el caso de vías ciclistas que discurran junto a obstáculos laterales, como árboles, farolas, papeleras, bancos, tapias, etc... la distancia mínima entre los bordes de la vía ciclista y estos obstáculos será de 0,5 metros. La misma distancia mínima habrá de existir entre los bordillos y el borde exterior de las aceras-bici, salvo lo dispuesto en el siguiente apartado.
- c) En el caso de vías ciclistas que discurran junto a una franja de aparcamiento en cordón, habrá de habilitarse una distancia de seguridad entre el bordillo del aparcamiento y el borde de la vía ciclista de al menos 0,8 metros.
- d) En el caso de aceras-bici, el espacio del acerado ocupado por ellas no podrá computarse al objeto de satisfacer lo legislado en el Decreto 72/1992 de la Junta de Andalucía, debiendo reservarse un espacio mínimo en el acerado de 1,20 metros libres de obstáculos

para el tránsito de peatones.

Art.- Dimensiones de las vías ciclistas de uso compartido:

- a) Los carriles bus-bici supondrán un sobreaño sobre los carriles-bus convencionales de entre 0.5 y 1.25 metros, no pudiendo ser su anchura total inferior a 4 metros.
- b) Las vías peatonales y ciclistas de uso compartido habrán de tener unas dimensiones transversales de al menos 3 metros.

Art.- Pavimentos:

- a) Los pavimentos de las vías de uso exclusivo para ciclistas habrán de ser antideslizantes, variando la textura y/o el color de los mismos respecto del pavimento circundante siempre que ello sea posible y obligatoriamente en el caso de las aceras-bici y pistas-bici. Preferentemente y siempre que no lo desaconsejen otras circunstancias, como en caso de los entornos históricos, etc..., se utilizará el color rojo ladrillo y el pavimento de slurry, internacionalmente aceptados como distintivo de las vías ciclistas.
- b) En el caso de vías ciclistas que discurran por zonas rurales y parques se permitirá el uso de firmes terrizos de albero compactado o similar.

Art.- Intersecciones a nivel:

- a) En el caso de aceras-bici, las intersecciones a nivel con el resto del viario se diseñarán preferentemente acompañando las fases del tráfico de bicicletas a las del tráfico peatonal, habilitándose pasos para los ciclistas diferenciados de los pasos de peatones.
- b) En el caso de carriles-bici, las intersecciones se diseñarán preferentemente acompañando las fases del tráfico ciclista a las del tráfico general de vehículos.
- c) En los demás casos se atenderá a las características generales de la vía para el diseño de las intersecciones.

Art.- Vados: En las intersecciones entre las aceras-bici y el resto del viario se habilitarán vados de dimensiones transversales iguales o superiores a las de la acera-bici. La pendiente máxima de tales vados será del 8%. En caso de utilizarse bordillos o pavimentos de piedra en dichos vados, éstos estarán biselados, evitándose desniveles rectos o escalones de dimensiones superiores a un centímetro en la unión entre el vado y la calzada.

Art.- Rampas y túneles:

- a) Cuando las vías o itinerarios ciclistas incluyan rampas para salvar obstáculos o realizar pasos a distinto nivel, la pendiente de dichas rampas no superará el 6%. Las dimensiones

transversales y la pavimentación de tales rampas serán las propias de las vías ciclistas de las que formen parte.

b) Los túneles para el paso de ciclistas deberán tener una anchura mínima de 3,75 metros y una longitud máxima cubierta de 12 metros. Su pendiente máxima no rebasará el 6% y su gálibo mínimo será de 3,5 metros.

Art.- Criterio general de diseño: Los itinerarios y redes ciclistas se diseñarán conforme a los principios generales de continuidad y eficacia. Ello significa que las vías ciclistas habrán de integrarse en el marco de un itinerario ciclista, que una dos o más puntos geográficos entre los que se prevea una adecuada demanda de desplazamientos. Los itinerarios ciclistas, a su vez, deberá tenderse a integrarlos en redes ciclistas que satisfagan las necesidades prioritarias de desplazamientos en un área geográfica determinada.

Art.- Planeamiento Tanto en los Programas de Actuación Urbanística como en los Planes Parciales y Planes Especiales será obligatoria la previsión de infraestructura ciclista en los términos contenidos en estas Normas, adaptándolas en el caso de Planes de Reforma o Mejora a las condiciones específicas del área considerada, debiéndose justificar razonadamente la imposibilidad del cumplimiento de dichos criterios o su parcial cumplimiento, en su caso.

Art.- Los Proyectos de Urbanización, Remodelación o Reurbanización que desarrollan a nivel de proyecto las determinaciones del Plan General, Planes Parciales y Especiales, incluirán los trazados, dimensiones y características de los materiales a emplear en la ejecución de la infraestructura para bicicletas.

Art.- Vías Urbanas Las vías urbanas incluidas entre los bicicarriles elementales de articulación territorial (ver Avance) serán objeto de un Plan Especial para su reforma de acuerdo con los criterios de dicha Red.

Art.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, las vías urbanas dos o mas carriles de circulación por sentido, deberán dotarse además de algún tipo de vía ciclista específica, diseñada conforme a los criterios que se detallan en estas Normas

Art.- Asimismo, en las intersecciones del viario urbano de primer nivel se habilitarán vías ciclistas de circunvalación, diseñadas conforme a los criterios contenidos en estas Normas, que permitan el tráfico seguro de los ciclistas.

Art.- Carreteras y Autovías Todas las carreteras que discurran por el término municipal de Sevilla habrán de estar dotadas, al menos, de arcenes con una anchura mínima de 1 metro, pavimentados de modo que permitan el tránsito seguro de los ciclistas. Cuando exista a o se prevea un importante tráfico ciclista y no exista una vía ciclista paralela, deberán ir dotadas de arcenes-bici con la adecuada señalización vertical y horizontal.

Las biondas y otros elementos de protección lateral habrán de diseñarse de modo que no presentes bordes o aristas cortantes y potencialmente peligrosos.

Art.- La circulación de ciclistas por autovías no es recomendable. Para salvaguardar el derecho de los ciclistas a circular por Sevilla dentro del respeto a la Ley, se establece que:

a) Las autovías que discurran por el término municipal de Sevilla habrán de disponer de vías alternativas paralelas practicables para los ciclistas. Dichas vías podrán ser las propias vías de servicio, compartidas con vehículos de tracción animal, ciclomotores, coches de minusválido y otros vehículos cuya circulación no esté permitida por las autovías, siempre que tengan la adecuada continuidad.

b) En las intersecciones entre las autovías entre sí y entre las autovías con otras carreteras se habilitarán pasos especiales para ciclistas, que podrán ser compartidos con otros vehículos de los mencionados en el apartado anterior, debidamente señalizados y diseñados para salvaguardar la seguridad de sus usuarios.

c) El tránsito ciclista se permitirá por aquellas autovías o tramos de autovía que no dispongan de los requisitos establecido en los dos apartados a) y b) anteriores. En tal caso dichas autovías o tramos de autovías se señalizarán adecuadamente como transitables por los ciclistas, mediante señales verticales y horizontales que adviertan de tal hecho tanto a los ciclistas como a los automovilistas.

d) La autovía de circunvalación SE-30, además de cumplir los requisitos enumerados en los apartados precedentes, habrá de contar con un sistema de pasos ciclistas y peatonales que permitan el cruce seguro de ciclistas y peatones de un lado a otro de la autovía, garantizando la continuidad y accesibilidad para éstos de la red de caminos y vías públicas a ambos lados de la autovía de circunvalación.

Art.- Aparcamientos Los aparcamientos para bicicletas en la vía pública dispondrán de amarraderos metálicos que permitan el cómodo amarre del cuadro de una bicicleta de adulto mediante una cadena o similar. La altura mínima de tales amarraderos será de 0.75 metros.

Los aparcamientos o consignas en lugar cerrado, podrán usar el sistema de ganchos para almacenamiento vertical.

Art.- Todos los centros de enseñanza y centros para la práctica del deporte que se ubiquen dentro del término municipal de Sevilla ofrecerán en el interior de sus instalaciones infraestructura adecuada para el aparcamiento de bicicletas, suficiente para satisfacer la demanda previsible de sus usuarios.

Art.- Los intercambiadores de transporte dispondrán de aparcamientos seguros para bicicletas o, en su caso, consignas para bicicletas, en una proporción suficiente.

Art.- Las viviendas y bloques de viviendas deberán incorporar un espacio cerrado, de cómodo acceso en planta baja, para el aparcamiento de bicicletas en número al menos igual al de dos vehículos por vivienda.