



Propuesta para la mejora y ampliación del carril bici

CONSIDERACIONES PREVIAS

Nos parece importante manifestar que antes de acometer ninguna intervención es necesario establecer tanto la **necesidad** como las **condiciones** que deben cumplir el carril-bici. Como ya hemos dejado claro en anteriores ocasiones, en cuanto a la necesidad este tan solo se considerar adecuado en la vías consideradas rápidas, ya que entendemos que en el resto de la ciudad la bicicleta debe circular por la calzada como un vehículo más, permitiéndose solo en escasas y excepcionales ocasiones por las aceras y en este caso no será suficiente con delimitarlo con unas líneas pintadas sobre el pavimento, es decir solo será carril bici si se percibe claramente que es independiente.

CUESTIONES ANALIZADAS

Para evaluar esta actuación hay que tener en cuenta y analizar las cuestiones siguientes:

- Cuando no exista la posibilidad de construir un carril bici separado de forma efectiva del itinerario de los peatones, las bicicletas deberían circular por la calzada, que debe convertirse entonces en una vía de circulación lenta o reducida.
- Cuando el carril bici discurre por las aceras con una línea de pintura como única separación, se ha demostrado peligroso para los peatones a los que en muchas ocasiones las señales, los árboles, las terrazas o el mobiliario urbano, obligan a invadir ese carril.
- Aunque reiteramos que no debería ir por las aceras, en el caso de que persistan, hay que estudiar la interferencia que se crea cuando el carril bici atraviesa perpendicularmente el pavimento de botones destinado a las personas con deficiencia visual.
- Así mismo en todos los casos es necesario volver a estudiar la compatibilidad del carril bici con otras instalaciones, como contenedores de basura a los que es imposible acceder sin invadir ese carril, o aparcamientos desde los que necesariamente se invade al abrir la puerta del coche.
- Deben resolverse los principios y finales de los *carril-bici* existentes, que en muchas ocasiones terminan de repente, sin continuidad. Donde el circuito sea discontinuo habría que continuarlo habilitando y señalizando en la calzada al menos un *carril de velocidad reducida* que pudieran compartir coches y bicicletas, que servirá para unir con el siguiente carril bici, de tal forma que pase de ser un circuito a ser un recorrido más, siendo básico que estén conectados unos con otros. Esto mismo ocurrirá en el interior de la ciudad, donde las calles que no tienen dimensión suficiente para su construcción separada de las aceras, habrá que considerar la calzada como *vía compartida de velocidad reducida* para ser utilizada por todos los vehículos a la vez.



NUESTRAS PROPUESTAS

Por todo lo expuesto nuestras propuestas para mejorar y ampliar el carril bici son las siguientes:

- **Eliminar**, en la medida de lo posible, los **"falsos"** carril-bici que tan solo están pintados en las aceras.
- Solo será necesario el carril bici independiente en las vías rápidas y, solo en el caso de imposibilidad en estas vías, habrá que crear un **carril compartido de velocidad reducida** que puedan circular coches y bicicletas. De esta forma será fácil completar los circuitos existentes con nuevos tramos que permitan tener el máximo de recorridos por la ciudad.
- **Compatibilizar** los *carril-bici* existentes con todas las instalaciones urbanas.
- Consideramos muy importante destinar una parte del presupuesto a una **campaña de información y formación**, destinada a **todos los ciudadanos**, peatones, ciclistas y automovilistas, sobre el uso de las calles, sobre los distintos tráficos y sobre el respeto entre unos a otros. Concienciarnos que las **calles no son circuitos de velocidad** para ningún ciudadano, se mueva como se mueva, y que de todos depende que podamos compartirlas cívicamente como espacio público. De esta forma podremos proteger al más vulnerable, el peatón, de coches y bicicletas, a las bicicletas de los coches, pero eso si con el cumplimiento de las normas por parte de todos los que nos "movemos" por la ciudad, dejando claro que todos somos iguales.

Albacete, 29 Febrero de 2016
La Junta Directiva COACM-AB