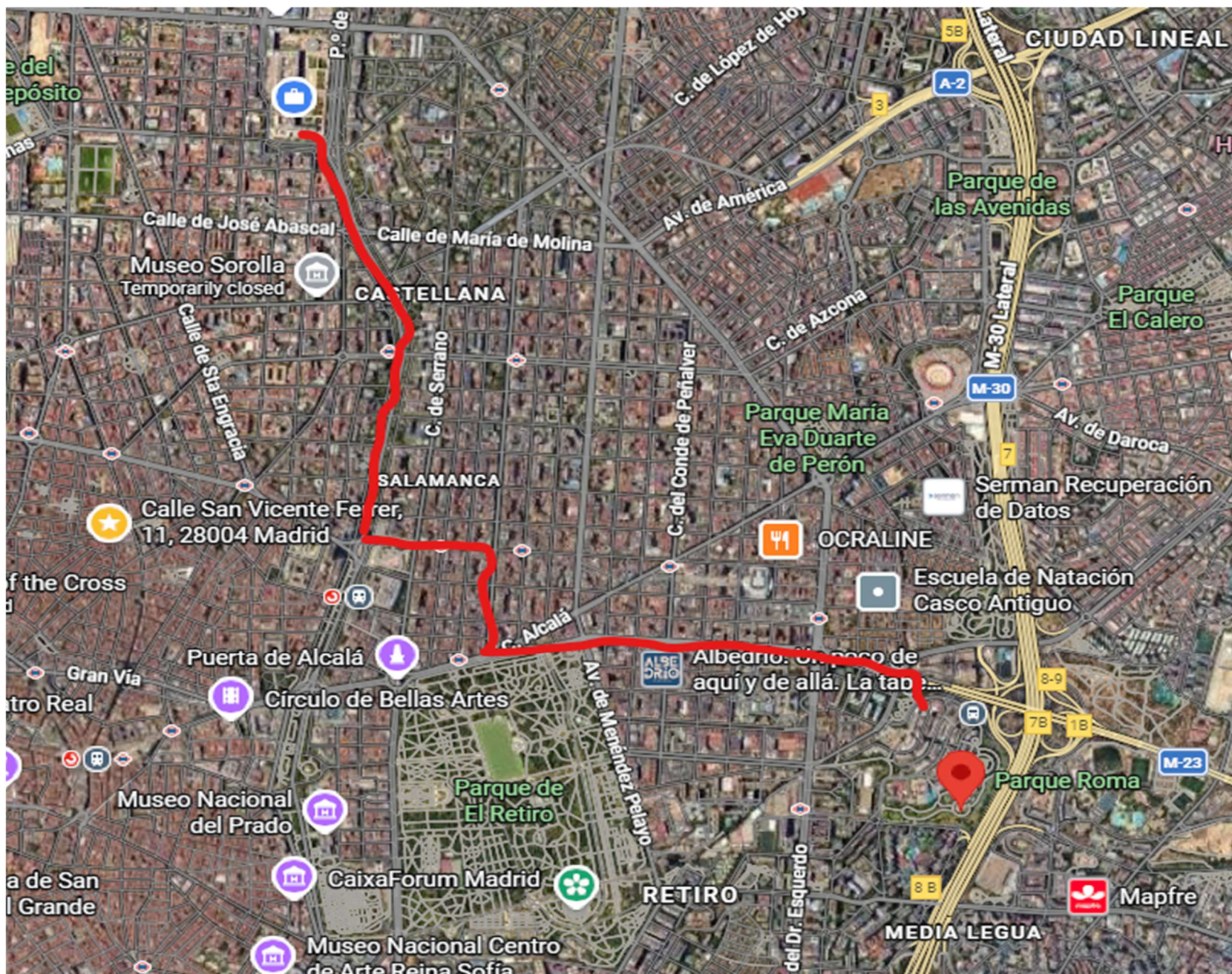


ITINERARIO CICLABLE PARQUE ROMA (Sainz de Baranda) - NUEVOS MINISTERIOS (plaza de San Juan de la Cruz)





GUÍA DE RECOMENDACIONES PARA EL DISEÑO DE INFRAESTRUCTURA CICLISTA

326

1. Presentación

2. Criterios de planificación de una red

3. Aspectos básicos de la infraestructura ciclista

4. Opciones de diseño de la infraestructura ciclista

5. Elementos para la integración de la infraestructura ciclista en el viario

6. Otros elementos del diseño de infraestructura ciclista

7. Aparcamientos de bicicletas

8. Gestión

9. Glosario, referencias e índices

10. Fichas de opciones de diseño

VC-6

Vías ciclistas

Vía ciclista a la izquierda del carril bus

Descripción

La vía ciclista transcurre entre el carril-bus y el carril convencional de tráfico motorizado. El motivo de ubicar la banda ciclista anexa al carril-bus es evitar las fricciones en las paradas de autobús.

Campo de aplicación

- En calles con una elevada frecuencia de autobuses y/o elevado número de viajeros que suben o bajan en las paradas.
- En calles en las que, por su configuración espacial y de tráfico, no se considera viable, a corto plazo, obtener el espacio necesario para aplicar otras opciones de diseño.

Beneficios

- ✓ Se reducen los conflictos generados por los vados y, bien ejecutado, con los giros a la derecha por falta de visibilidad.
- ✓ Se evita el conflicto con las paradas de autobús.

Desventajas

- ✗ Mayor exposición al tráfico motorizado y la contaminación que genera.
- ✗ Se circula con tráfico motorizado a los dos lados, por lo que la percepción de seguridad es menor.
- ✗ Los vehículos que abandonan o se incorporan a la vía por la derecha tienen que atravesar la banda ciclista.
- ✗ Puede penalizar al transporte público ya que, si el carril-bici va protegido, los autobuses no tienen escape (por ejemplo, si hay un taxi parado).

Variantes

VC-6. Unidireccional



Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista

Soporte

Esta en entorno urbano y su soporte es la calle. solución se da exclusivamente.



Parámetros

Cota

Se recomienda únicamente situarla a la cota de la calzada para evitar conflictos con los viandantes. Además, es una opción fácil y económica de implantar.



Protección

Dadas las dimensiones de los autobuses, su presencia cercana a las bicicletas puede generar mayor nivel de estrés, por lo que se recomienda adoptar unos resguardos de separación suficientes entre el carril-bici y el carril-bus. Además, es imprescindible la protección (continua o discontinua) entre la vía ciclista y los carriles, tanto los situados a su izquierda como respecto al carril-bus.



Coste





GUÍA DE RECOMENDACIONES PARA EL DISEÑO DE INFRAESTRUCTURA CICLISTA

327

- 1. Presentación
- 2. Criterios de planificación de una red
- 3. Aspectos básicos de la infraestructura ciclista
- 4. Opciones de diseño de la infraestructura ciclista
- 5. Elementos para la integración de la infraestructura ciclista en el viario
- 6. Otros elementos del diseño de infraestructura ciclista
- 7. Aparcamientos de bicicletas
- 8. Gestión
- 9. Glosario, referencias e índices
- 10. Fichas de opciones de diseño

VC-6 Vías ciclistas Vía ciclista a la izquierda del carril bus



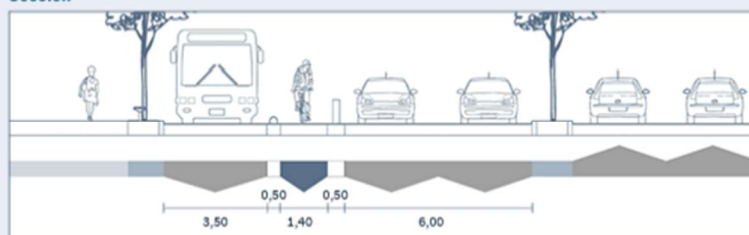
VC-6. UNIDIRECCIONAL

Vía ciclista situada a la izquierda del carril bus, entre este y los carriles generales de circulación. Se trata de una opción de diseño adecuada para calles con una elevada frecuencia de autobuses y/o elevado número de viajeros que suben o bajan en las paradas.

Resguardo entre la vía ciclista y el carril bus: 0,50 m.

Resguardo entre la vía ciclista y los carriles de circulación general: 0,30 m en calles de un carril (se formaliza mediante una línea continua) y 0,50 en calles de dos o más carriles.

Sección



Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista

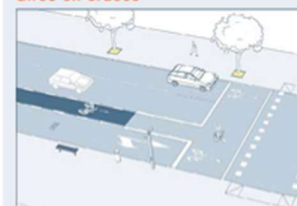
Intersecciones

En esta solución, el giro a la derecha de los vehículos a motor para abandonar la vía es una de las principales situaciones de riesgo. Se recomienda un diseño de maniobra en dos tiempos, mediante la incorporación previa del tráfico motorizado al carril-bus, antes de efectuar el giro a la derecha para abandonar la vía ya situado junto a la acera. Esto supone cruzar la banda ciclista con antelación y en una maniobra de incorporación que permite que el conductor mantenga la visibilidad sobre la vía ciclista y el carril-bus.



Para ello, se delimita un tramo de transición de entre 15 y 20 metros en proximidad del cruce con línea discontinua. Además, se recomienda colocar protecciones a la altura del cruce para evitar el giro directo (ver apartado 5.1.3 del capítulo 5).

Giros en cruces



En los cruces se pueden habilitar plataformas avanzadas de espera tanto para facilitar el giro hacia la izquierda como hacia la derecha. Adicionalmente es recomendable habilitar la posibilidad de efectuar el giro hacia la izquierda de forma indirecta (solución más recomendable para usuarios vulnerables).

Paradas de autobús

Esta solución no interfiere con las paradas de autobús

Nota: resguardo de 0,30 m con un carril de circulación motorizada por sentido y de 0,50 m con dos carriles por sentido (0,70 m con balizamiento h > 15 cm)

327