



Negociat:	Policía Local
Data:	18/06/2023
Assumpte:	Informe sobre carriles-bici

Sumario

1. Consideraciones.....	2
1.1. Seguridad de la circulación.....	3
1.2. Fluidez del tráfico rodado.....	6
1.3. Comodidad en la circulación	8
2. Conclusiones.....	8

En los últimos años la Concejalía de Movilidad Urbana, Tráfico y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Elche, con la finalidad de promover el uso de la bicicleta como medio de transporte individual, enmarcado en la política de movilidad sostenible, habilitó carriles bidireccionales para bicicletas segregados mediante hitos verticales y separadores cebra de carril S(10/75) unos y mediante bordillos respecto de los vehículos a motor que circulen por el mismo vial en otros.

Los carriles especialmente destinados a las bicicletas se definen en la ley de tráfico y circulación de vehículos de la siguiente manera:

- Vía ciclista: vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.
- Carril-bici: vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.
- Carril-bici protegido: carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.
- Acera-bici: vía ciclista señalizada sobre la acera.
- Pista-bici: vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.
- Senda ciclable: vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.



Este informe se centrará en los carriles que, en estos últimos años, se han implementado en la trama urbana de nuestra ciudad conforme a cualquiera de las definiciones indicadas, y muy especialmente en:

- Calle José María Buck en tramo comprendido entre Pl. Obispo Siuri y Plaza de España.
- Avenida de Juan Carlos I, en tramo comprendido entre Corredora y Avenida de Santa Pola.
- Plaza de Benidorm y Avda. Alicante hasta rotonda Avda. Universidad
- Calle Pedro Juan Perpiñán, Pont Generalitat, Calle Mariano Soler Olmos, Calle Profesor Eduardo Vaquero, hasta rotonda IES La Asunción.

1. Consideraciones

Según se desprende de la edición sobre normas reguladoras de la Dirección General de Tráfico (DGT, 2020), la señalización debe perseguir al menos tres objetivos, a saber:

- Aumentar la seguridad de la circulación
- Aumentar la eficacia de la circulación.
- Aumentar la comodidad de la circulación.

Además, en este mismo documento se establece que los peligros o defectos de la carretera que pueden conocerse por el transcurso constante sobre ella, pero que “la seguridad de las carreteras ha de partir de la consideración de que las mismas han de servir por igual al vecino de una población próxima y al que por transitar regularmente por ellas las conoce a la perfección y sabe la situación de los baches, la importancia de las pendientes, el radio de las curvas, el emplazamiento de los cruces, etc., así como también al conductor que procede de una región apartada, y cuya ignorancia respecto a dichos extremos es total”.

En este sentido, al analizar las ventajas e inconvenientes de la implantación de los carriles para bicicletas en la ciudad de Elche, es necesario tomar en consideración la configuración de la trama urbana por una parte y por otra, las dinámicas de uso de las vías públicas, que si bien, pueden ser modificadas por diferentes medios, requieren de programas que van más allá de la sola alteración de la señalización o la propia transformación de la vía.

1.1. Seguridad de la circulación

Con respecto a la seguridad de la circulación para ciclistas, peatones y vehículos a motor, el principal inconveniente de las vías indicadas en este informe, es en primer lugar, el peligro que supone la bidireccionalidad de los carriles ciclables, al no quedar totalmente segregados del resto de la calzada, como es el caso de las intersecciones de los viales perpendiculares a la calzada con carril ciclable habilitado, independientemente de la señalización de peligro Ceda el Paso (R-1) con pictograma de carril ciclable bidireccional existente en los cruces de acceso a los viales donde se han habilitado dichos carriles. (imagen 1).



No hay que obviar que los carriles bidireccionales en calzadas de un solo sentido para los usuarios de vehículos a motor, independientemente de la señalización habilitada en las intersecciones, suponen un peligro potencial para los ciclistas y también, en algunos casos para los peatones. En este sentido, los accesos transversales de los carriles ciclables, incrementan la probabilidad de accidente ya que provocan disonancias en los conductores de vehículos a motor, que deben modificar su foco atencional en sentido opuesto al que naturalmente establece el sentido de circulación de los carriles principales. En definitiva, las normas de circulación, complementadas con la señalización correspondiente, no informan suficientemente sobre la procedencia de los riesgos, lo que exige a los conductores adicionales precauciones.

En este sentido, en el tramo de la Calle Juan Carlos I, la Unidad de Policía Judicial de esta Policía Local ha registrados 10 accidentes con heridos leves desde enero de 2022 y hasta la fecha. La causa de los accidentes ha sido, bien el giro de un vehículo hacia la izquierda sin percatarse de la presencia de un ciclista o VMP circulando por el carril bici y en su misma dirección, bien salir el vehículo de una vía para incorporarse a la Calle Juan Carlos I y no percatarse de la doble circulación por el carril ciclista.



Estos datos no tienen en cuenta los conflictos o cuasi-accidentes o la ausencia de heridos, ya que esto último usualmente no genera intervención policial.

Asimismo, en este tramo de vía, si los vehículos estacionados en fila no quedan lo suficientemente pegados al bordillo de la acera y sobresalen demasiado, por el ancho del carril pueden generar no solo roces, sino que vehículos de gran tamaño como autobuses o camiones de reparto puedan llegar a bloquear la vía por imposibilidad de paso. (imagen 2)



En otros casos, añadido a las dificultades indicadas para los conductores, la ubicación de espacios de estacionamiento en el centro de la calzada junto a los carriles ciclables, como ocurre en un tramo de la Calle José M.^a Buck, representa un peligro potencial al paso de ciclistas por causa de posibles aperturas de puertas de los vehículos estacionados, pues independientemente de la plaza del conductor, con visión trasera asistida por el espejo retrovisor, los ocupantes de los asientos traseros, sin esta ayuda, pueden abrir sorpresivamente la puerta del vehículo. Para evitar estas situaciones en ciudades como Barcelona o Zaragoza, los ingenieros han habilitado los carriles ciclables en un lado de la calzada libre de estacionamientos (imagen 3).



Observamos también peligro en los carriles ciclables bidireccionales en la circulación entre ciclistas y peatones, ya que estos últimos al cruzar por un paso habilitado para ellos en calzadas de un solo sentido de circulación no acostumbran a observar la circulación en ambos sentidos. Téngase en cuenta que aún advirtiendo a los conductores que acceden transversalmente a una calzada con carril ciclable con la señal R-1 no se advierte de igual modo a los peatones al respecto en los pasos cebrados (imagen 3).





Por otra parte, la siniestralidad registrada en la rotonda de la Calle Mariano Soler Olmos con Calle Curtidores, también debe atribuirse a la bidireccionalidad de los carriles, ya que los conductores entran o salen de la rotonda sin percatarse de dicha bidireccionalidad. La Unidad de Policía Judicial tiene registrados 4 accidentes (todos ellos en esta rotonda) desde enero de 2022 hasta el presente. En el resto de tramo hasta el IES La Asunción el mayor problema son las retenciones a determinadas horas, no produciéndose siniestros por carecer la vía de cruces, salvo el de Calle Mariano Soler Olmos con Calle Moncada y que se encuentra regulado por semáforos.

1.2. Fluidez del tráfico rodado

En cuanto a la eficacia de la circulación relacionada con otras actividades económicas y de servicios, el actual diseño de estos carriles ciclables bidireccionales no ha tenido en cuenta que son ininidad las autorizaciones que se vienen desarrollando, previo pago de tasas de ocupación de vía pública, para trabajos de mudanzas, rehabilitación de fachadas, descargas de materiales y contenedores, etc., y que precisan la ubicación de vehículos como son los de categoría N, y que el actual diseño dificulta la ubicación de los mismos.

Por otra parte, se produce una reducción masiva del ancho de calzada habilitada para la circulación de vehículos a motor con la habilitación de estacionamientos en el centro de la calzada, lo que dificulta el posible paso de vehículos de las categorías M o N. Así, se generan importantes problemas de tráfico en la Avda. Juan Carlos I a las horas de entrada y salida del colegio Jesuitinas, con retenciones de vehículos que llegan a ocupar Calle Daoiz, Porta de la Morera, llegando incluso a Calle Curtidores. Asimismo, se colapsa la Avenida Juan Carlos I hasta Puente Ortices y la Calle Durán al no poder acceder a la Avenida Juan Carlos I. Este problema se produce principalmente, no tanto por los usuarios que tratan de parar en el carril de circulación para que sus alumnos del centro bajen del vehículo hasta el colegio, sino por aquellos conductores que observan como una plaza de estacionamiento va a quedar libre en la zona de aparcamiento en fila delante del Colegio Jesuitinas y esperan con el indicador de dirección activado hasta que ésta queda libre. Ese tiempo hasta que estacionan hace que la retención de vehículos en las horas punta de entrada salida colegios colapse tanto la Avenida Juan Carlos I como las vías que confluyen en la misma (imagen 4).



Por su parte, en el tramo de Avda. de Alicante se ha construido el carril bici en el centro de la calzada, eliminando uno de los dos carriles de circulación (sentido Alicante) que la vía poseía originalmente, desde Plaza Benidorm hasta el cruce con la calle Banyeres. Ello provoca retenciones de tráfico en determinados momentos del día donde la intensidad del mismo aumenta, así como otras causas circunstanciales y de menor relevancia motivadas por las paradas de bus, cuando este no queda lo suficientemente pegado a la acera para subir y bajar pasajeros o bien el vehículo que le sigue es demasiado grande (imagen 5), así como cuando un vehículo se detiene a esperar que otro salga de un estacionamiento para aparcar él. Estos inconvenientes cesan cuando la vía vuelve a convertirse en dos carriles de circulación, lo que ocurre desde calle Banyeres hasta la rotonda de la Avda. Universidad.





En el tramo de calle Pedro Juan Perpiñán no se producen problemas por cuanto la construcción del carril ciclista no ha eliminado ningún carril de circulación en ninguno de los sentidos. No obstante, en la Calle Mariano Soler Olmos, donde queda un carril de circulación en cada sentido a partir de la rotonda de L'Escorxador y Calle Profesor Eduardo Vaquero (antes Calle Teulada), hasta la rotonda del IES La Asunción, donde finaliza el carril ciclista, sí se producen importantes retenciones, especialmente a primeras horas de la mañana. Este tramo, se sitúan en la zona el Hospital General y varios Institutos de Educación Secundaria, así como es vía de paso dirección a la zona Este de la ciudad. De la misma forma también se producen retenciones en sentido inverso en las horas punta de la tarde. Aquí se ha llegado a ver, y así ha publicado la prensa en alguna ocasión, vehículos de policía, ambulancias e incluso camión de bomberos, circulando por el interior del carril ciclista para poder llegar a la emergencia.

1.3. Comodidad en la circulación

Respecto al objetivo de la comodidad en la circulación, sería conveniente que en las calzadas donde se compartan los carriles ciclables con los carriles de circulación del resto de vehículos, no se generen estrechamientos de ambos, pues la circulación compartida con carriles estrechos es un factor estresante de la conducción que conlleva a su vez la disminución de la seguridad.

Por lo tanto, es necesario, además, evitar el sentimiento adverso hacia la movilidad ciclista que pueda generar la implementación de viales ciclables sin estudios previos que resuelvan los problemas de la misma.

En cuanto a la utilización de los carriles bici, éstos se encuentran infrutilizados en buena parte del día. El de Calle Pedro Juan Perpiñán se usa a primeras horas de la mañana por estudiantes y trabajadores, para dirigirse a sus trabajos en el campo de Elche, y que suelen bajar por la Avda. de Dolores. En cuanto al tramo de la calle Mariano Soler Olmos, también es muy utilizado a primeras horas de la mañana por estudiantes y trabajadores del centro hospitalario. En cuanto al resto de horas y de viales, la presencia de bicicletas y VMP es escasa o nula.

2. Conclusiones

El carril-bici implementado en Juan Carlos I, genera inseguridad para los ciclistas y peatones y provoca retenciones. La inseguridad es consecuencia del diseño del propio carril-bici Su bidireccionalidad incrementa el riesgo, ya que genera disonancias cognitivas y aumenta el estrés perceptivo de los conductores que pretenden acceder a la vía principal, Juan Carlos I, desde las calles adyacentes, o que se van a incorporar a estas últimas. Los problemas de retención del tráfico se producen como consecuencia de un diseño que, en una vía con un ancho reducido y uso intensivo con un centro escolar, un supermercado y locales de servicios, ha conservado por una parte la banda de estacionamiento, una zona de carga y descarga, un carril de circulación estándar y un carril-bici bidireccional.

El carril-bici ubicado en la Avenida de Alicante, tramo comprendido entre la Avenida de Santa Pola y la calle Obispo Winibal, genera retenciones en sentido oeste-este, al no disponer la vía suficiente



ancho para soportar cuatro carriles de circulación, dos para cada sentido, un carril-bici, zonas de carga y descarga y paradas de bus urbano.

El carril-bici de la calle Mariano Soler Olmos genera situaciones de inseguridad y retenciones de tráfico. El ancho de la vía no permite soportar un carril-bici bidireccional, más un carril de circulación. En este caso, como en los anteriormente indicados, las retenciones de estas vías que soportan flujos de circulación principales, ya que conectan barrios o son ejes que distribuyen el tráfico desde el este al oeste de la ciudad, además, provocan que no exista posibilidad física de que los vehículos retenidos permitan el paso de los vehículos de emergencia que se desplazan de un lugar a otro de la ciudad.

La implementación de carriles-bici que fomenten el uso de modos de transporte alternativos ha adquirido gran importancia en los últimos años, no obstante, estos no pueden suponer una merma de la seguridad y eficacia en la circulación. Por ello, es necesario aceptar la realidad del transporte público y privado condicionado por los factores sociales de la ciudad. Las infraestructuras viarias de la ciudad presentan limitaciones y la implementación de viales ciclables seguros debe ir acompañada de cambios estructurales sustanciales de su red. Téngase en cuenta que los diseños piloto de carriles ciclables en ciudades como Barcelona por poner un ejemplo, lo son sobre vías amplias o exentas de bandas de estacionamiento, donde mayoritariamente es posible realizar cambios estructurales de la vía segregando los carriles bici del resto de carriles de forma efectiva mediante zonas ajardinadas, circulando siempre los ciclistas por la derecha del sentido de la marcha del resto de vehículos para que los carriles ciclables sean más seguros o en su caso por el centros de bulevares. Aun así, una prestigiosa entidad relacionada con el automóvil y la seguridad vial y partidaria de fomentar la movilidad sostenible como es el RACC, se ha pronunciado sobre la inconveniencia de los carriles ciclables bidireccionales por el peligro que conllevan, ya expuesto en este informe anteriormente.

En definitiva, los carriles ciclables y más concretamente los bidireccionales habilitados, suponen una situación de estrés acumulado en la percepción de la circulación para todos los usuarios lo que redundará en un peligro potencial en la atención de la conducción con los consiguientes accidentes que se puedan originar donde como ya hemos advertido anteriormente los peatones y los ciclistas son los usuarios más vulnerables en caso de colisión o atropello.

Lo que comunico para su conocimiento y efectos oportunos.

El Comisario Principal Jefe del Cuerpo de la Policía Local