

Anexo 11. Miniguía de estándares y criterios de calidad de infraestructuras ciclistas

Primera Convocatoria de subvenciones de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles F. S. P. a favor de Municipios para el fomento del uso de la bicicleta a través de la inversión en infraestructura ciclista

Este documento sintetiza los criterios que se tendrán en cuenta en la valoración de la calidad de las actuaciones, así como los requisitos mínimos de calidad para ser objeto de esta convocatoria de ayudas. Se dividen las actuaciones en tres tipologías: (1) vías ciclistas y pasos superiores o inferiores, (2) aparcamientos para bicicletas y (3) otras infraestructuras ciclistas.

IMPORTANTE: Nótese que el objetivo de esta guía es únicamente proporcionar información a los solicitantes. No tiene valor legal y en ningún caso la información contenida en la misma reemplaza las reglas y condiciones establecidas en las bases legales de la convocatoria.

1. Vías ciclistas y pasos inferiores o superiores

Las vías ciclistas bien diseñadas y ejecutadas deben cumplir los siguientes requisitos fundamentales:

- **seguras**, minimizando la probabilidad de accidentes, permitiendo la anticipación de los movimientos y separando la circulación de las bicicletas del resto de personas usuarias del espacio público;
- **directas**, en términos de distancia y tiempo respecto a los principales nodos generadores de desplazamientos;
- **cómodas**, favoreciendo la fluidez de movimientos y ofreciendo un grado máximo de **accesibilidad** a todo tipo de personas usuarias.
- **atractivas** para las potenciales personas usuarias, de modo que, además de los tres criterios anteriores, también se tengan en cuenta factores medioambientales o estéticos.

Las actuaciones de vías ciclistas **puntuarán favorablemente en los apartados de calidad y de impacto** en función del cumplimiento del máximo de las siguientes condiciones:

1. Están planificadas y construidas retirando espacio al vehículo de motor, bien sea el destinado al estacionamiento en superficie o el ocupado por los carriles de circulación de automóviles. Por tanto, **no se hace a expensas de zonas dedicadas al uso peatonal** (salvo grandes avenidas con paseos de grandes dimensiones o situaciones expresamente justificadas para las que no exista otra opción viable, con una señalización adecuada y segregación respecto al tráfico peatonal, y garantizando una anchura mínima de tránsito peatonal de al menos 3 m totalmente despejada de obstáculos).
2. Están **segregadas del tráfico de motor**. Es decir, las bicicletas tienen un espacio para la circulación por el que no pueden circular vehículos a motor. Si la vía ciclista se dispone en la misma plataforma que la calzada (es decir, se trata de un carril-bici), deberá existir una separación formada por elementos físicos. Estos podrán ser continuos (bordillos, barreras, etc.) o discontinuos (elementos de balizamiento puntuales). También se considera adecuado disponer el carril-bici entre la acera y la banda de servicio, ya esté destinada al estacionamiento o a otros fines como alojar mobiliario urbano tal como contenedores de basura.

Salvo casos debidamente justificados, en los carriles-bici que se dispongan junto a la calzada, además de respetar la separación respecto a los carriles de tráfico de motor según los criterios establecidos en el apartado 7, se dispondrán elementos de separación físicos, pudiendo ser estos continuos o discontinuos, atendiendo a la intensidad y la velocidad del tráfico motorizado.

NOTA: No sería necesaria segregación con el tráfico de motor en aquellas calles que: sean de un único carril por sentido (en los cálculos de carriles no se contabilizan aquellos destinados exclusivamente al transporte público colectivo) y donde en dicha calle no hubiera espacio físico para crear un nuevo carril bici unidireccional de 1 m de anchura además de los preceptivos resguardos (ver punto 7). En estos casos, será necesario limitar la velocidad del tráfico a 20 km/h y adoptar las medidas de calmado del tráfico adecuadas para favorecer el cumplimiento de dicha limitación. Estos casos deberán ser excepcionales dentro de la red de vías ciclistas del núcleo urbano.

3. Están **segregadas del tráfico peatonal** y la separación con la zona peatonal es evidente, por señalética u otros sistemas, favoreciendo en todo caso la accesibilidad a todo tipo de peatón. Si la vía ciclista discurre adyacente a una acera, deberá plantearse con un cierto desnivel respecto a la misma, evitando la solución de acera-bici.

NOTA: No se considerará acera-bici, aunque discorra al mismo nivel que la acera, si existe una separación física continua (por ejemplo, una banda terriza).

4. No están obstruidas por obstáculos estáticos ni mobiliario urbano (farolas, bancos, etc.) o arbolado.
5. Cuentan con una **anchura mínima** de:
 - 1,5 m en carril unidireccional.
 - 1,2 + 1,2 m en caso de que se permita doble dirección de circulación.

6. Incluyen señalización horizontal y vertical, elementos de seguridad e iluminación necesarios para evitar puntos o tramos que pongan en peligro la seguridad del ciclista, de los peatones y del resto de vehículos que circulen por la calle.

NOTA: En zonas urbanas donde ya existen elementos que cumplen estas funciones (por ejemplo, alumbrado público) puede no ser necesaria la instalación o refuerzo de algunos de estos elementos.

7. Disponen de una servidumbre de seguridad (resguardo) respecto de la calzada de anchura mínima:
 - 0,3 m si se trata de una vía urbana con un solo carril de circulación para cada sentido (o un solo carril en total) y la vía ciclista es unidireccional.
 - 0,5 m si existen varios carriles para cada sentido de circulación y la vía ciclista es unidireccional, cuando el sentido de circulación de bicis y el del carril de vehículos de motor adyacente es el mismo.
 - 0,7 m si existen varios carriles para cada sentido de circulación y la vía ciclista es unidireccional, cuando el sentido de circulación de bicis y el del carril de vehículos de motor adyacente es opuesto; o en todos los casos en que la vía ciclista es bidireccional.
 - 0,8 m con filas de estacionamiento de vehículos.
 - 0,3 m con mobiliario urbano estático (elementos discontinuos).
 - 0,4 m con elementos continuos (paredes, barandillas, etc.)
8. Si se trata de vías ciclistas dentro de población, deberán formar parte de una red compacta que cuyo objetivo vaya orientado a cubrir de manera homogénea todo o gran parte del municipio. Esta red deberá además conectar los principales nodos generadores de desplazamientos cotidianos considerando una distancia máxima de 10 km, y prestando especial atención a la intermodalidad (conexión de las vías ciclistas con estaciones o paradas de tren o autobús).
9. En su diseño se tienen en cuenta criterios de seguridad y visibilidad en los cruces de vías y glorietas, que prioricen la circulación de bicicletas y del transporte público frente al

resto del tráfico de motor. Para ello, se evitará la existencia de elementos voluminosos (estacionamiento, carga y descarga, contenedores o mobiliario urbano) en los metros previos a la intersección que dificulten la visibilidad, y por otro lado se resaltarán visualmente el itinerario ciclista para alertar a los usuarios de vehículos de motor de posibles cambios de dirección del carril-bici.

10. Se han tenido en cuenta factores climatológicos y orográficos para evitar una alta exposición al sol o que favorezcan la presencia de heladas en invierno, así como desnivel inasumible para un ciclista en condiciones físicas normales.
11. Respecto a los pasos superiores o inferiores, estos deberán servir para eliminar una barrera (carretera, vía del ferrocarril o similar) entre dos redes de vías ciclistas, o entre un núcleo de población y un nodo generador de desplazamientos cotidianos. Si la nueva infraestructura permite además el uso peatonal, deberá delimitarse de forma visible una separación entre peatones y bicicletas en la que se dispondrán al menos elementos podotáctiles.

2. Aparcamientos para bicicletas

Los aparcamientos para bicicletas deben cumplir los objetivos de ser:

- **seguros**, tanto para las bicicletas como para las personas usuarias;
- **accesibles**, garantizando que toda la ciudadanía pueda hacer uso de ellos;
- **atractivos** para las potenciales personas usuarias;
- **cómodos**, permitiendo la realización de otras actividades.

Un aparcamiento para bicicletas, para poder ser **puntuado favorablemente en los apartados de calidad e impacto**, deberá de cumplir las siguientes condiciones:

1. Maximizar la seguridad e integridad tanto de las bicicletas como de las personas usuarias.
Para ello, deberá alojarse dentro de un recinto o elemento de mobiliario urbano cerrado y que cuente con sistemas de seguridad contra robos y vandalismo (por ejemplo: control con CCTV, acceso únicamente para usuarios acreditados, vigilancia física, etc.).
En su interior contará con soportes que permitan el anclaje de la bicicleta ofreciendo la posibilidad de atar tanto el cuadro como la rueda delantera.
2. Ubicarse junto a la red de vías ciclistas del municipio, priorizando su localización junto a nodos generadores de desplazamientos en la movilidad cotidiana (centros de trabajo, centros educativos, estaciones de transporte, equipamientos, etc.). Si alguno de estos nodos se encuentra fuera de la zona urbanizada del municipio, se admitirá la instalación

de un solo aparcamiento aislado en este punto y a una distancia máxima de 10 km del centro urbano.

3. Se ubica de modo que no obstaculice ni el flujo de ciclistas ni el de peatones.

Aunque no sean criterios imprescindibles puntuará favorablemente si se cumplen las siguientes condiciones:

4. Dispone de espacio alrededor para una posible ampliación posterior del 25 % de plazas.
5. Reserva alguna de sus plazas a bicicletas de carga, proporcionando el espacio requerido por estas.
6. En su planificación se han tenido en cuenta las potenciales personas usuarias (por ejemplo, número de viajeros en intercambiadores de transporte, número de trabajadores en centros laborales, número de estudiantes en centros educativos, usuarios del espacio deportivo al que da servicio, metros cuadrados de plaza o zona verde, etc.).

En los proyectos propuestos podrán ser incluidos entre las actuaciones subvencionables aparcamientos para bicis que no cumplan los criterios fijados en el apartado 1 anterior, si bien no serán tenidos en cuenta en la suma de puntos de los apartados de calidad e impacto. No obstante, sí será necesario para poder considerarse subvencionables que permitan el anclaje de la bici en dos puntos (cuadro y rueda delantera).

3. Otras infraestructuras ciclistas

En caso de desarrollar otra infraestructura ciclista diferente de las anteriores, como pueden ser la instalación de contadores/aforadores del paso de ciclistas en vías ciclistas, la instalación de talleres, estaciones de limpieza, información para usuarios, ascensores que permiten salvar grandes desniveles y mejoren la conectividad de itinerarios, etc., los principios que deben guiar su evaluación son:

- La maximización de la seguridad de ciclistas y del resto de la ciudadanía.
- El desarrollo de sinergias con otras infraestructuras ciclistas, persiguiendo su funcionamiento en red.
- La búsqueda de diseños y soluciones atractivas para la ciudadanía, que persigan un efecto multiplicador en el número de personas usuarias de la bicicleta.
- La obtención de datos que ayude a las administraciones a evaluar los resultados obtenidos tras la ejecución de la infraestructura, optimizando así la planificación de actuaciones futuras.