

Mundo municipal

Ciclistas y viandantes: ¿aliados o adversarios? Cómo caminar y pedalear juntos hacia la movilidad sostenible

Alfonso Sanz Alduán
Urbanista

Recuperación de la bicicleta y despeatonalización de la movilidad

Durante estos primeros años del siglo XXI, estamos asistiendo a la recuperación de la bicicleta para la movilidad urbana de las ciudades españolas, tanto en términos de presencia en las calles como de aceptación política en los discursos y acciones de los diferentes agentes sociales.

La multiplicación por tres o por más del número de desplazamientos ciclistas en nuestras ciudades no es ya una apreciación subjetiva, sino una realidad constatable en las encuestas y foros destinados a analizar la movilidad. Son ya bastante conocidos los ejemplos de ciudades medias o grandes como Sevilla, Zaragoza, Valencia, Barcelona, Vitoria o San Sebastián, cuyos registros de ciclistas marcan un ascenso sostenido a lo largo de esta última década. Pero también es observable el mismo fenómeno en las demás, en todos los tamaños y condiciones urbanísticas imaginables.

La movilidad peatonal, por el contrario, no deja de perder terreno en las encuestas y análisis locales. Es cierto que se han peatonalizado más calles, que se ha avanzado en la accesibilidad del espacio público o que se han desarrollado mejoras peatonales en numerosos municipios del país, pero las cifras globales de desplazamientos cotidianos a pie siguen retrayéndose tozudamente.

Desafortunadamente, el incremento del uso de la bicicleta no compensa la pérdida de uso de los zapatos. El peatonal sigue siendo en la mayor parte de las ciudades españolas el modo mayoritario de desplazamiento interno en los municipios, pero pierde peso en general a costa del que ganan los viajes en automóvil. Las dos encuestas nacionales de movilidad (Movilia 2000 y 2006) corroboran esa afirmación, ya que registran una reducción de la proporción de los viajes de modos activos frente a los del automóvil.

Otras formas de estimación del peso de los modos activos, como el número de kilómetros recorridos, el tiempo dedicado al desplazamiento o la presencia en el espacio público, arrojan resultados semejantes.

Paradójicamente, mientras se reducen las cifras de desplazamientos a pie, la defensa del peatón se incorpora con fuerza al discurso social y político, en el que se manifiesta la necesidad de «devolver» la ciudad a los que caminan y recuperar la calidad peatonal de los espacios urbanos.

Motivos del proceso de ascenso ciclista y descenso peatonal

Cabe así preguntarse a qué obedece esa doble tendencia global, ascendente en el cotidiano de la bicicleta y descendente de la marcha a pie. La respuesta es de interés para la movilidad sostenible en la medida en que puede señalar los límites del ascenso ciclista y de la posible recuperación del peatón.

Hay que indicar que, lamentablemente, esta nueva «corrección política» del protagonismo peatonal se restringe, en la mayor parte de los casos, a los aspectos

más cosméticos de lo urbano, mientras que siguen activas las tendencias de fondo urbanísticas, económicas y sociales que determinan el modelo de movilidad *antipeatonal*. En particular, siguen operando las fuerzas de la dispersión y la monofuncionalidad, que incrementan las distancias y hacen perder oportunidades de desplazamiento a pie, y sigue generándose nuevo tejido urbanizado dependiente del automóvil, pensado para el acceso en automóvil.

Esa contradicción entre lo que se dice, lo que se hace en algunas piezas urbanas localizadas y lo que sucede en el modelo global también afecta a la bicicleta, aunque en su caso, en el momento actual, existe un crecimiento del uso, impulsado por tres factores principales interrelacionados: la recuperación del prestigio y la visibilidad como medio de locomoción, el incremento de la utilidad y la percepción de un menor riesgo al pedalear.

El nuevo prestigio y la mayor visibilidad de la bicicleta se derivan de un cambio cultural de fondo que atañe a la valoración de los conflictos ambientales globales y, también, al mayor conocimiento sobre las consecuencias del modelo vigente de movilidad. Un cambio que se realimenta con la modificación de la agenda social y política, cada vez más volcada a un discurso (no necesariamente profundo o sincero) vinculado a los retos de la sostenibilidad.

El incremento de la utilidad deriva, en primer lugar, de la propia extensión y dispersión de las ciudades. La expansión urbanística de las dos últimas décadas ha minado la utilidad de la marcha a pie y ha dejado muchos destinos de viaje cotidiano únicamente al

alcance de la bicicleta como medio de desplazamiento autónomo. Aunque, obviamente, la dispersión y dependencia del automóvil en los nuevos desarrollos urbanísticos limitará el crecimiento de la bicicleta en el futuro, cuando no se trate tanto de sustituir al peatón como los modos motorizados.

Otra causa del incremento de la utilidad es la económica; en tiempos de crisis no es baladí para muchos colectivos contar con un medio de transporte barato. Y no hay que olvidar que también han incrementado la utilidad de la bici algunas políticas municipales que han empezado a facilitar su movilidad (desde los aparcabicis hasta el acceso al transporte colectivo, pasando por algunas infraestructuras específicas que hacen más cómoda la circulación en bicicleta).

Por último, el tercer factor mencionado es la reducción de la percepción de riesgo de circular en bicicleta. Sigue siendo el cuello de botella de la expansión del uso de la bici, tal y como lo indican las diferentes encuestas de opinión locales y, también, el Barómetro Anual de la Bicicleta en España, según el cual el 45,5% de los encuestados opinan que los mayores inconvenientes para el uso de la bicicleta tienen que ver con la peligrosidad del tráfico.² Sin embargo, son también visibles algunos cambios del contexto social hacia comportamientos de menor violencia vial, lo que, unido a determinadas infraestructuras y políticas ciclistas, está generando una mayor sensación de seguridad de los que emplean la bici. En algunas ciudades se puede incluso hablar de una cierta masa crítica de

ciclistas en la que su mayor visibilidad contribuye a su seguridad.

Ciclistas frente a viandantes, un conflicto inédito

El lado negativo de este proceso de ascenso de la bicicleta es la emergencia de un conflicto inédito en nuestras ciudades: el choque entre ciclistas y viandantes es una confrontación entre intereses que no se había producido anteriormente y que se expresa de cuatro modos diferentes:

- la percepción de un agravio comparativo en la atención de la Administración hacia la bicicleta frente al descuido del espacio peatonal;
- la ocupación de espacio peatonal por parte de infraestructuras ciclistas;
- la reducción de los derechos de caminar y estar en el espacio público derivada de nuevas reglas y comportamientos por parte de los ciclistas;
- y, sobre todo, la utilización inadecuada del espacio peatonal por parte de un número significativo de ciclistas.

Todas esas expresiones están enraizadas en un erróneo planteamiento técnico y político de las medidas de promoción de la bicicleta, que luego será descrito con mayor detalle. Pero lo que realmente está visibilizando el conflicto, en alarmante crecimiento, es el uso ciclista del espacio peatonal y, en particular, de las aceras.

Son oportunos a este respecto los datos del Barómetro Anual de la Bicicleta en España, los cuales indican que más de un tercio de los ciclistas no utilizan nunca o casi nunca las calzadas. Preguntados éstos sobre los motivos por los cuales no emplean las calzadas, la mayoría indica que «es peligroso o le da miedo». Estos datos, más la observación directa de numerosas ciudades españolas, permiten estimar que más de una tercera parte de los nuevos ciclistas incorporados a la movi-

lidad en los últimos años están empleando sobre todo las aceras para circular.

Obviamente, la propensión y frecuencia de la circulación por aceras tiene variaciones en función de la tipología urbanística y de la cultura y política de la bicicleta existente en cada ciudad, pero cualquier observador puede apreciar que se verifica en todas las ciudades y en cifras de ese calibre tan elevado.

Hay que decir también que este conflicto en el espacio peatonal se superpone a otros que ya están presentes o se anuncian, como el aparcamiento y la circulación de motocicletas y ciclomotores, la circulación de segways y patinetes con motor de adultos, o la expansión de terrazas y muebles de restauración derivada de la Ley Antitabaco. Las aceras suscitan apetencias insaciables.

Lo que une a viandantes y ciclistas..., y lo que les diferencia

Cabe entonces preguntarse si ese contexto bipolar de emergencia de la bicicleta, retroceso peatonal y conflictos entre ambos es un rasgo inapelable de la evolución de nuestros modelos de movilidad o existe un camino que recorrer juntos. Para aproximarse a una respuesta, es conveniente primero poner sobre la mesa del debate lo que une y lo que diferencia a unos y otros.

Ambos son modos de desplazamiento *activos* y *saludables*, adjetivos que suelen ser preferibles a otros también empleados frecuentemente como *no motorizados*, *lentos* o *blandos*, de un enfoque a veces más negativo.

A ambos les une la perspectiva de transformación del modelo de desplazamientos bajo lo que, con distintas interpretaciones, se denomina movilidad sostenible.

Ambos son modos que generan poco o ningún peligro allí por donde pasan y que, precisamen-

2. Incluyendo no solo la mención directa a esa percepción de la peligrosidad (33,8%), sino también la falta de vías ciclistas (9,4%) o la falta de respeto a los ciclistas (2,3%). Barómetro Anual de la Bicicleta en España, 2010 (Fundación ECA-Veritas y Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior).

te, tienen su conflicto principal en la inseguridad causada por los vehículos motorizados y, en particular, por los automóviles.

A ambos les genera incomodidad también el ruido y la contaminación del aire de los vehículos motorizados que les rodean. O se sienten acorralados en el espacio urbano, siempre en competencia y siempre cuestionado por el motor, que tiene una capacidad aparentemente infinita de devorar metros cuadrados de ciudad.

Y ambos tienen en común su gran autonomía frente a las exigencias económicas e institucionales, el consumo de energía exosomática y la formación reglada para poder desplazarse. Caminar es una acción propia y autónoma de los seres humanos, ajena y previa a cualquier institucionalización heterónoma (en el sentido señalado por Ivan Illich),³ mientras que pedalear participa en gran parte en esa autonomía, aunque requiere un nivel algo más elevado de organización.

Pero también hay que reconocer las diferencias entre viandantes y ciclistas, para entender cómo debe ser su alianza en la movilidad sostenible, para evitar conflictos innecesarios y errores de enfoque en las políticas de promoción de cada uno de ellos.

La primera diferencia evidente es la rapidez. Las velocidades de referencia de las bicicletas

(12-15 km/h) triplican o cuadruplican las peatonales (4-5 km/h). Frenar, detenerse, iniciar la marcha, cambiar de trayectoria son acciones bien distintas cuando se va a pie que cuando se circula en bici. En correspondencia, viandantes y ciclistas tienen exigencias bien diferentes en términos de infraestructura para los desplazamientos.

Para hacer efectiva la eficiencia energética que caracteriza a la bicicleta, se requiere una pavimentación relativamente sofisticada y pendientes reducidas; las anchuras, las distancias de visibilidad o los radios de giro de las vías tienen que ver también con el régimen y velocidad de sus desplazamientos.

viandante.

1. com. Persona que viaja a pie.
2. com. peatón (persona que va a pie).
3. com. Persona que pasa la mayor parte del tiempo por los caminos, vagabundo.

peatón, na.

(Del fr. *piéton*).

1. m. y f. Persona que va a pie por una vía pública.
2. m. Valijero o correo de a pie encargado de la correspondencia entre pueblos cercanos.

Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española

Las diferencias serían mayores si no fuera por la revolución en el diseño urbano que está suponiendo la incorporación al espacio peatonal de las personas con discapacidad, revolución que aproxima los parámetros de la infraestructura peatonal a los requeridos por la bicicleta.

Otra diferencia es que los viandantes no necesitan aparcamiento, perogrullada que no deja de tener su miga, pues como ocurre con todo medio de transporte

no peatonal, no existe movimiento sin estacionamiento. Los ciclistas, al igual que los motoristas y los automovilistas, deben desahuyarse y aparcar para convertirse en algún momento en viandantes.

Pero lo que establece la gran diferencia entre ciclistas y viandantes es todo lo que estos incorporan ajeno a la movilidad. Mientras que la esencia de la bicicleta es el desplazamiento (si no hay movimiento el ciclista se cae), los viandantes combinan el movimiento y la estancia, aunque en el vocabulario castellano las definiciones tanto de peatón/na como de viandante conducen a la idea de viaje y no contamos con un término adecuado para aprehender esa combinación.

Una carencia de vocabulario que ya expresaba en 1982 el alcalde de Madrid, Enrique Tierno Galván, en su divertido bando dedicado al tráfico:

Bando del alcalde de Madrid, Enrique Tierno Galván, de noviembre de 1982

«Adviértese también por el presente Bando que algunas de las calles y plazas de la parte más antigua de Madrid, que llaman de los Austrias, se están convirtiendo en plazas y calles de solo andar, que en tiempos de incuria y atrevimiento dieron en llamar peatonales, para que sin perjuicio de hacer más fácil el tránsito de quienes por ellas discurren, los vecinos huelguen y en honesta ociosidad disfruten de tertulias, corros y mentideros, a los que tan aficionados son los moradores de esta Villa.»

En definitiva, caminar y estar son las formas esenciales de construcción de ciudad y ciudadanía, de conformar el espacio público y las relaciones sociales, por lo que no pueden comprenderse únicamente desde la perspectiva del movimiento, de la movilidad.

3. Véase al respecto el libro de Ivan Illich *Energía y equidad*, Barral Editores, Barcelona, 1974, disponible en <www.ivanillich.org.mx> o también en las Obras reunidas de este autor, editadas por Fondo de Cultura Económica en dos volúmenes en 2006 y 2008. Véanse también las reflexiones de Jean Robert «Abrir un dominio de libertad fuera de los fundamentos termodinámicos de la economía» en la publicación (2011) de la Fundación Cristina Enea del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián dedicada a recoger las actividades realizadas alrededor de la exposición «Gráfica Social 03: Peatón».

La invención automovilística de la circulación del peatón y de la acera como espacio circulatorio

En las primeras décadas del siglo xx se fue instaurando en las ciudades un nuevo régimen sobre el espacio público, una nueva «ley de la calle», es decir, un conjunto de reglas y conceptos de uso del espacio colectivo dirigidos a garantizar el desarrollo del tráfico motorizado y, en particular, del automóvil privado.

Bajo la lógica técnica de las exigencias de la circulación de los vehículos motorizados, la nueva ley de la calle trasciende dicho tráfico para transformar todo el conjunto de actividades urbanas que se realizan en el espacio público. Domina y mete en vereda a los que caminan para permitir que los vehículos tengan la libertad de acción y las velocidades que inicialmente prometían. Segrega el espacio público en compartimentos relativamente estancos, unos para circular vehículos y otros para «circular» peatones.

Porque, en efecto, el prisma con el que se dictan las nuevas normas de la calle es precisamente el de la circulación, obviando las otras formas de estar y utilizar el espacio público. Así, los peatones y sus espacios reservados (aceras, paseos y andenes) son concebidos como elementos de la circulación a partir del Reglamento de 1928⁴ y del Código de Circulación de 1934 (véase recuadro adjunto).

Décadas después de ese Código de 1934, su enfoque sigue estando presente en la legislación de

4. Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana de 17 de julio de 1928, aprobado por Real Decreto publicado en la Gaceta de Madrid núm. 218, de 5 de agosto de 1928. Dicho Reglamento fue redactado por una comisión que incluía un representante del Real Automóvil Club de España y otro de la Unión Velocipédica de España.

Código de circulación de 1934 Artículo 66

Los peatones transitarán, en toda clase de vías, por los paseos, aceras o andenes a ellos destinados y, en caso de no haberlos, lo más próximos posible a los bordes de aquéllas. Se prohíbe a los peatones detenerse en las aceras o paseos formando grupos que dificulten la circulación, así como llevar por ellas objetos que puedan representar peligro o suciedad para los demás viandantes.

Como normas generales deben tener presente: la de circular por la acera de la derecha con relación al sentido de su marcha, adelantar por la izquierda y, cuando circulen por la acera o paseo izquierdo, ceder siempre el paso a los que lleven su mano.

En las vías interurbanas que carezcan de andenes especiales para los peatones, éstos caminarán por el lado izquierdo de la misma con relación al sentido de la dirección en que marchen.

En los cruces con otras vías deben adoptar las precauciones necesarias en evitación de accidentes, no siendo obstáculo a la libre circulación, por la calzada, de vehículos y animales. Los peatones que circulen, tanto por las vías urbanas como por las interurbanas, se hallan obligados a observar las señales y a atender las indicaciones que, referentes a circulación de vehículos, dispongan las autoridades o ejecuten sus agentes, obediéndolas las inmediatamente.

Artículo 67

El peatón que tenga que atravesar la calzada, deberá cerciorarse, previamente, de que ésta se halla libre a ambos lados suyos, y lo hará rápidamente, siguiendo una trayectoria perpendicular al eje de aquélla.

Cuando al hallarse en la calzada se aproxime a él un ve-

hículo, debe detenerse y permitirle que pase libremente; y, a su vez, el conductor del vehículo debe disminuir la marcha de éste.

Cuando la circulación de vehículos sea intensa, las autoridades competentes señalarán las zonas destinadas al cruce de la calzada por los peatones, quedando prohibido a éstos cruzar por otros lugares. En las calles que no tengan zonas señaladas, cruzarán por los extremos de las manzanas.

Se prohíbe a los peatones atravesar las plazas y glorietas por su calzada, debiendo rodearlas.

seguridad vial. Baste como botón de muestra el mantenimiento, en el Reglamento General de la Circulación de 2003, vigente, de la ridícula pretensión de ordenar los movimientos de los peatones en las aceras bajo reglas semejantes a las de los vehículos.

Artículo 121, apartado 3 del Reglamento General de Circulación de 2003

Todo peatón debe circular por la acera de la derecha con relación al sentido de su marcha y cuando circule por la acera o paseo izquierdo debe ceder siempre el paso a los que lleven su mano y no debe detenerse de forma que impida el paso por la acera a los demás, a no ser que resulte inevitable para cruzar por un paso de peatones o subir a un vehículo.

Por consiguiente, bajo el imperio de la motorización, los viandantes fueron catalogados como conductores que circulan sin vehículo y las aceras consideradas como espacios circulatorios especializados para ellos, obviando su complejidad como espacios públicos. Afortunadamente, el nuevo orden circulatorio, que empezó a enunciarse hace ahora casi cien años, no tuvo fuerza

coercitiva suficiente para convertir a los peatones en disciplinados conductores de sus trayectorias bípedas.

Ese es el marco en el que aparece el espacio peatonal segregado, especializado, propio, resultante de la pérdida del dominio peatonal sobre el resto del espacio público. Y ese es el contexto en el que hay que entender hoy el conflicto reciente entre viandantes y ciclistas, evitando dar otra vuelta de tuerca al orden circulatorio que trata de imponer la lógica de la motorización.

Los errores antipeatonales de las políticas de la bicicleta

En este momento esperanzador de la recuperación de la bicicleta como modo de desplazamiento, es comprensible que se quieran acelerar las medidas favorables al ciclismo urbano, pero hay que eludir los atajos contra-productivos y los planteamientos de corto plazo, que olvidan las consecuencias negativas más alejadas en el tiempo o que afectan al espacio público y los viandantes.

El primer error de muchas de las medidas de promoción de la bicicleta es su propio carácter; a menudo no conforman una política integral, sino gestos aislados, algunas veces con buena intención, pero otras como simple cortina de humo verde de cara a la galería.⁵ Suelen ser acciones que no se enmarcan en un enfoque global y coherente de transformación del modelo de movilidad, sino que obedecen a la moda o pretenden dar respuesta a reclamaciones no bien asimiladas.

Como consecuencia de ese error inicial de enfoque se suceden en cascada varios fallos de aplicación de las medidas, entre los que destacan:

- *La reducción de la política de la bicicleta a un mera cuestión de carril bici*, con la pretensión de que la construcción de unos centenares de metros de vías ciclistas transformen significativamente los comportamientos de la movilidad ciudadana.

- *Que no modifican el statu quo de la movilidad ni las calzadas*, manteniendo las velocidades y las intensidades de circulación motorizada en el conjunto de la red y, por tanto, haciendo poco atractivos los desplazamientos que se salen de los carriles bici. O eludiendo transformar a fondo la concepción y gestión del viario general, por ejemplo, en lo que atañe a los sentidos únicos de circulación que perjudican a los ciclistas y disuaden el uso de las calzadas, con lo que estimulan el uso de aceras para recorridos a contramano.

- *O la implantación de infraestructuras ciclistas que directamente ocupan las aceras como solución no conflictiva con los vehículos motorizados.*

- *La implantación de infraestructuras ciclistas que no atienden en paralelo las necesidades peatonales*, de manera que dejen sin resolver las barreras, los obstáculos, los cruces, las dimensiones de las aceras o cualquier otra característica del espacio peatonal adyacente a la vía ciclista.

- *O la implantación de infraestructuras ciclistas mediante la aplicación de criterios técnicos poco apropiados para una convivencia pacífica con viandantes o usuarios del transporte colectivo*, como, por ejemplo, la ubicación invertida de la vía ciclista y el espacio peatonal, de manera que son los viandantes los que se sitúan junto a la calzada y los ciclistas junto al límite edificado, lo que genera numerosos conflictos y cruces innecesarios y el incumplimiento de los requisitos

de la legislación de accesibilidad.⁶

- *La utilización exclusiva o masiva de un modelo de infraestructura ciclista, la acera bici bidireccional*, sin atender a las condiciones urbanísticas locales, lo que fomenta una lógica peatonal del ciclista frente a la lógica circulatoria que le corresponde. La bidireccionalidad (circulación ciclista yuxtapuesta en ambos sentidos) supone dificultades añadidas para un diseño adecuado de los cruces peatonales y ciclistas, y la creación de un mayor efecto barrera para los viandantes.

- *Y, por último, la promulgación de normativas que extienden la concepción circulatoria ciclista a los espacios peatonales* mediante, por ejemplo, la autorización a circular en aceras de más de X metros de un modo generalizado.

En definitiva, las políticas y medidas más frecuentes de promoción de la bicicleta están estimulando el uso de los espacios peatonales y, en particular, de las aceras por parte de los nuevos ciclistas. Se alimenta así un malestar peatonal frente a la bicicleta, de graves consecuencias para los dos modos activos de desplazamiento, que debe ser atajado del modo más contundente y rápido posible. Un malestar que desvía la atención del problema esencial de la movilidad en nuestras ciudades: la presencia excesiva de automóviles.

Algunas ideas para que viandantes y ciclistas caminen juntos hacia la movilidad sostenible

Para evitar esa deriva, parece oportuno crear una alianza entre viandantes y ciclistas construida a partir de sus necesidades comu-

5. SANZ, A: «Viandantes y ciclistas: atravesando la cortina de humo verde». *Ingeniería y Territorio*, núm. 86 (2009).

6. Orden Ministerial 561/2010, por la que se desarrolla el Documento Técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

nes y sus diferencias; una alianza cuyos vectores principales de intervención pudieran ser los siguientes:

- Romper el enfoque motorizado dominante en la construcción de la ciudad.
- Transformar la perspectiva desde el parabrisas con la que se ha concebido tradicionalmente la seguridad vial.
- Orientar los principales esfuerzos de cambio en las calzadas a pacificar el tráfico en todos los tejidos urbanos.
- Evitar la planificación aislada de la bicicleta o de las mejoras peatonales, estimulando planes directores de movilidad activa, peatonal y ciclista e incorporándolos a los planes de movilidad sostenible y segura.
- Asimilar que las infraestructuras ciclistas no son una entelequia, un fin en sí mismo, sino un medio para conseguir un objetivo de movilidad y calidad urbana.
- Revisar los modelos de infraestructura ciclista que aplicar en cada caso.
- Atender las necesidades de los ciclistas cuando se ejecutan mejoras peatonales o peatonalizaciones, y viceversa, atender las necesidades peatonales cuando se ejecutan mejoras ciclistas.
- No admitir cualquier normativa que beneficie a los ciclistas en detrimento de los viandantes o del espacio público.

Los conflictos recientes surgidos entre viandantes y ciclistas se podrían así reconducir a la causa común de la movilidad sostenible.

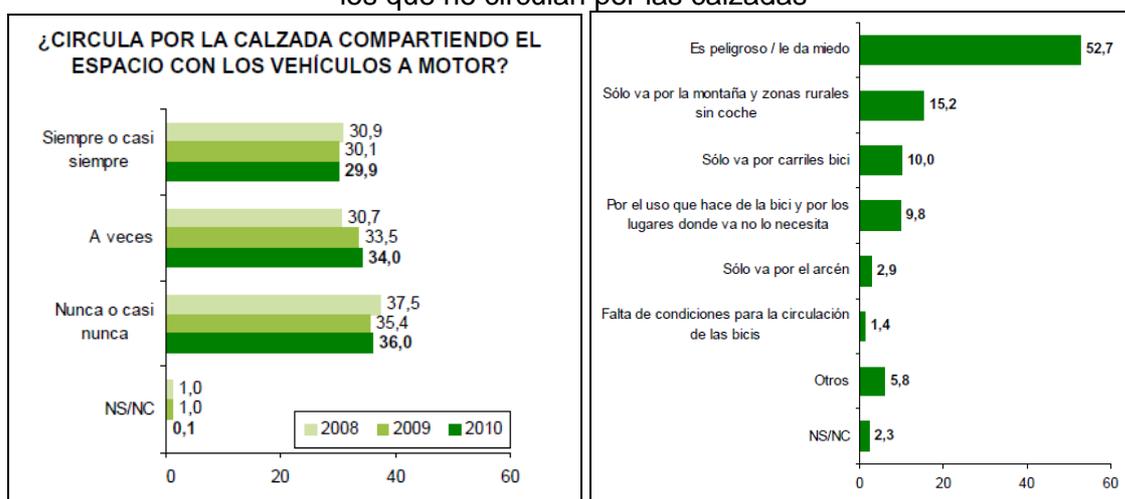
Ilustraciones del artículo

Evolución del reparto modal en España (2000 y 2006)

	Todos los viajes pie o en bici	Coche o moto	Transporte público	Otros
2000	61,7	28,6	7,4	2,3
2006	58,3	32,4	7,5	1,8

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las encuestas Movilia 2000 y 2006¹.

Hábitos de circulación de los usuari@s de la bicicleta en España y motivos que aducen los que no circulan por las calzadas



Fuente: Barómetro Anual de la Bicicleta en España. 2010” (Fundación ECA-Veritas y Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior).



El trazado de la vía ciclista acaba devorando la acera por no cuestionar la anchura de la calzada en la rotonda

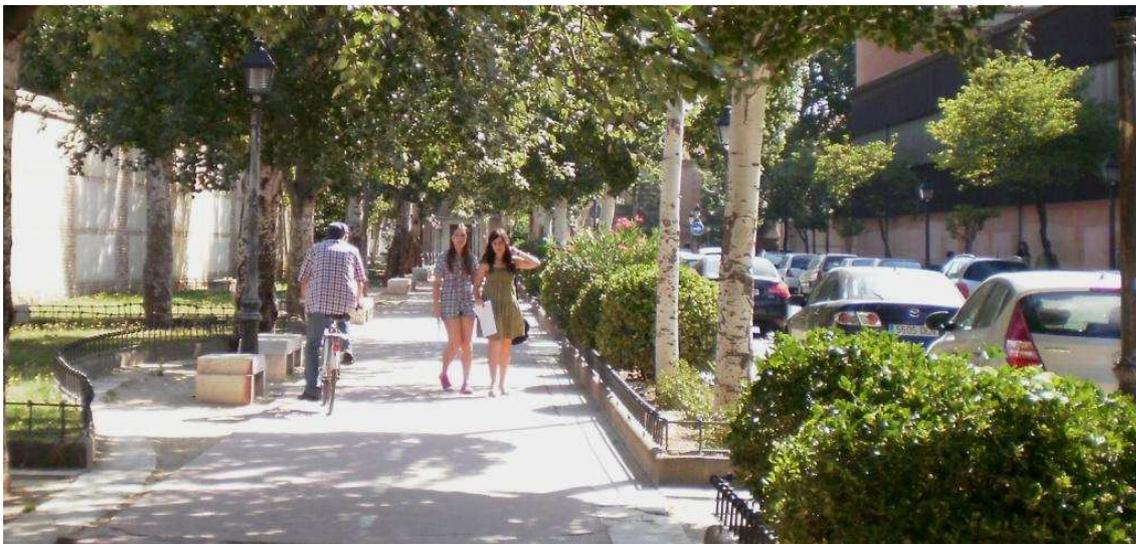
¹ En cada una de las encuestas (Ministerio de Fomento) se contabilizan de modo diferente los desplazamientos peatonales. En la encuesta de 2000 sólo se contabilizaron los viajes a pie de más de 10 minutos de duración, mientras que en la de 2006 se registraron los viajes a pie de más de 5 minutos de duración. Ambas restricciones suponen la exclusión de un importante número de viajes peatonales tal y como se deduce de encuestas de movilidad realizadas sin ese criterio. Según las encuestas incluidas en “La calle: diseño para peatones y ciclistas” A. Mateos y A. Sanz. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (Madrid, 1984) o las encuestas de movilidad de Menorca (OBSAM-IME, 2004), se puede estimar que dos terceras partes de los viajes peatonales tienen una duración inferior o igual a 10 minutos, mientras que el 40% tienen una duración igual o inferior a los 5 minutos, cifras que han sido empleadas para calcular el reparto modal en esta tabla de ámbito nacional.



La vía ciclista se proyecta y ejecuta sin considerar las necesidades del itinerario peatonal paralelo para el que no se habilita cruce ni rebaje de bordillos



Acumulación de errores de diseño: la marquesina ocupa la acera, los automóviles aparcados el lugar de parada del autobús y los viandantes la vía ciclista



Acera bici bidireccional que ocupa el paseo peatonal en una calle con carril único de circulación y doble banda de aparcamiento