

C. DE RONDA

P. VIOLÓN

FIN DEL TRAMO DE ESTUDIO.
Comienzo carril C. Ronda

Acera señalizada con dos líneas de carril bici

Acera sin ninguna regulación señalización o indicador de carril

Calzada de doble carril por sentido

Acera sin ninguna regulación señalización o indicador de carril

Calzada de simple carril por sentido

CAMINO ZUBIA

ORIGEN DEL TRAMO

Inicio de carril-bici

Acera-bici de uso compartido en estrechamiento

Accesos transversales

Obstáculos en el carril y cambio de dirección

AVDA. DÍLAR

	ACERA BICI
	ACERA SIN SEÑALIZACIÓN NI REGULACIÓN
	ACERA REGULADA CON DOS LÍNEAS DE CARRIL
	CRUCE TRANSVERSAL PEATONAL
	PUNTOS DE CONFLICTO
	TRAMO DE CONFLICTO Y COEXISTENCIA PEATONAL

El tramo comprendido entre el Camino de la Zubia y el inicio del Camino de Ronda de apenas 500m plantea como opción ciclable un recorrido de 530m con 4 tipologías distintas de trazado (acera bici, acera sin señalización ni regulación, acera con doble línea pintada sobre el acerado y cruces transversales peatonales). Cada tipología implica una regulación y unacirculación diferente.

Presenta 7 puntos de conflicto para la bicicleta, 4 puntos de conflicto puntuales con el peatón y un tramo de casi 300m de conflicto lineal con el peatón. Se implanta en algunas zonas de acerado inferior a los 2,5m y el tramo de acera bici de unos 200m es bidireccional, de 1,7m, a distinto nivel de calzada, sin resguardo de seguridad con el peatón y con el tráfico motorizado y sin capacidad para albergar una intensidad de bicicletas media en ambos sentidos.

TRAZADO EN COEXISTENCIA-CICLOCALLE

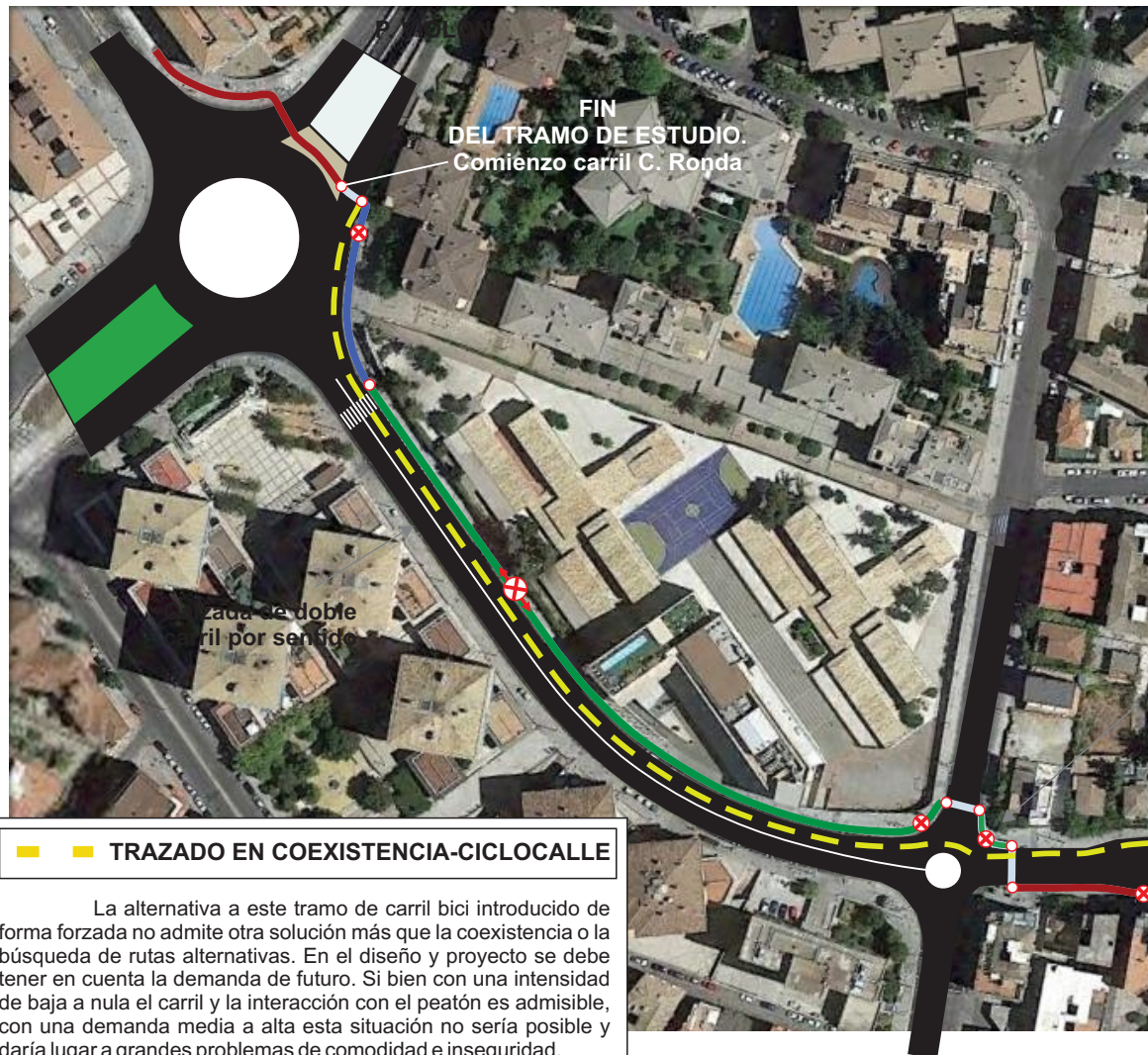
La alternativa a este tramo de carril bici introducido de forma forzada no admite otra solución más que la coexistencia o la búsqueda de rutas alternativas. En el diseño y proyecto se debe tener en cuenta la demanda de futuro. Si bien con una intensidad de baja a nula el carril y la interacción con el peatón es admisible, con una demanda media a alta esta situación no sería posible y daría lugar a grandes problemas de comodidad e inseguridad.

La coexistencia se puede plantear mediante un carril en coexistencia donde la seguridad del ciclista está garantizada, en el primer tramo por la imposibilidad de ser adelantado ya que solo hay un carril de circulación. En el tramo final de acceso al camino de Ronda, donde hay dos carriles por sentido de circulación, se habilitarían los carriles exteriores como ciclocalles o carril en coexistencia con prioridad para la bicicleta.

ANEJO I. EL CARRIL EN LA AVDA. DE AMÉRICA. FICHA TIPO

C. DE RONDA

P. VIOLÓN



- ACERA BICI
- ACERA SIN SEÑALIZACIÓN NI REGULACIÓN
- ACERA REGULADA CON DOS LÍNEAS DE CARRIL
- CRUCE TRANSVERSAL PEATONAL
- ⊗ PUNTOS DE CONFLICTO
- ⊗ TRAMO DE CONFLICTO Y COEXISTENCIA PEATONAL

El tramo comprendido entre el Camino de la Zubia y el inicio del Camino de Ronda de apenas 500m plantea como opción ciclable un recorrido de 530m con 4 tipologías distintas de trazado (acera bici, acera sin señalización ni regulación, acera con doble línea pintada sobre el acerado y cruces transversales peatonales). Cada tipología implica una regulación y unacirculación diferente.

Presenta 7 puntos de conflicto para la bicicleta, 4 puntos de conflicto puntuales con el peatón y un tramo de casi 300m de conflicto lineal con el peatón. Se implanta en algunas zonas de acerado inferior a los 2,5m y el tramo de acera bici de unos 200m es bidireccional, de 1,7m, a distinto nivel de calzada, sin resguardo de seguridad con el peatón y con el tráfico motorizado y sin capacidad para albergar una intensidad de bicicletas media en ambos sentidos.

- - - TRAZADO EN COEXISTENCIA-CICLOCALLE

La alternativa a este tramo de carril bici introducido de forma forzada no admite otra solución más que la coexistencia o la búsqueda de rutas alternativas. En el diseño y proyecto se debe tener en cuenta la demanda de futuro. Si bien con una intensidad de baja a nula el carril y la interacción con el peatón es admisible, con una demanda media a alta esta situación no sería posible y daría lugar a grandes problemas de comodidad e inseguridad.

La coexistencia se puede plantear mediante un carril en coexistencia donde la seguridad del ciclista está garantizada, en el primer tramo por la imposibilidad de ser adelantado ya que solo hay un carril de circulación. En el tramo final de acceso al camino de Ronda, donde hay dos carriles por sentido de circulación, se habilitarían los carriles exteriores como ciclocalles o carril en coexistencia con prioridad para la bicicleta.

AVDA. DÍLAR

metro

ORIGEN DEL TRAMO

Inicio de carril-bici

ANEJO I. EL CARRIL EN LA AVDA. DE AMÉRICA. FICHA TIPO

