



Ajuntament
de Barcelona



Sexta sesión - 20 de abril, 2023

**INFRAESTRUCTURA CICLISTA Y MOVILIDAD EN
BICICLETA EN LA CIUDAD DE BARCELONA**



1. Desarrollo de la infraestructura
 - 1.1 Objetivos
 - 1.2 Tipologías de carril bici
 - 1.3 Redistribución del espacio en calzada
 - 1.4 Revisión constante de criterios de diseño
2. Promoción de acciones complementarias:
 - PDE – Plan de Movilidad de Empresa
 - PME – Plan de Movilidad Escolar
3. Integración microvilidad - transporte público
4. Aumento de infraestructura ciclista durante los últimos años
5. Retos futuros y líneas de actuación

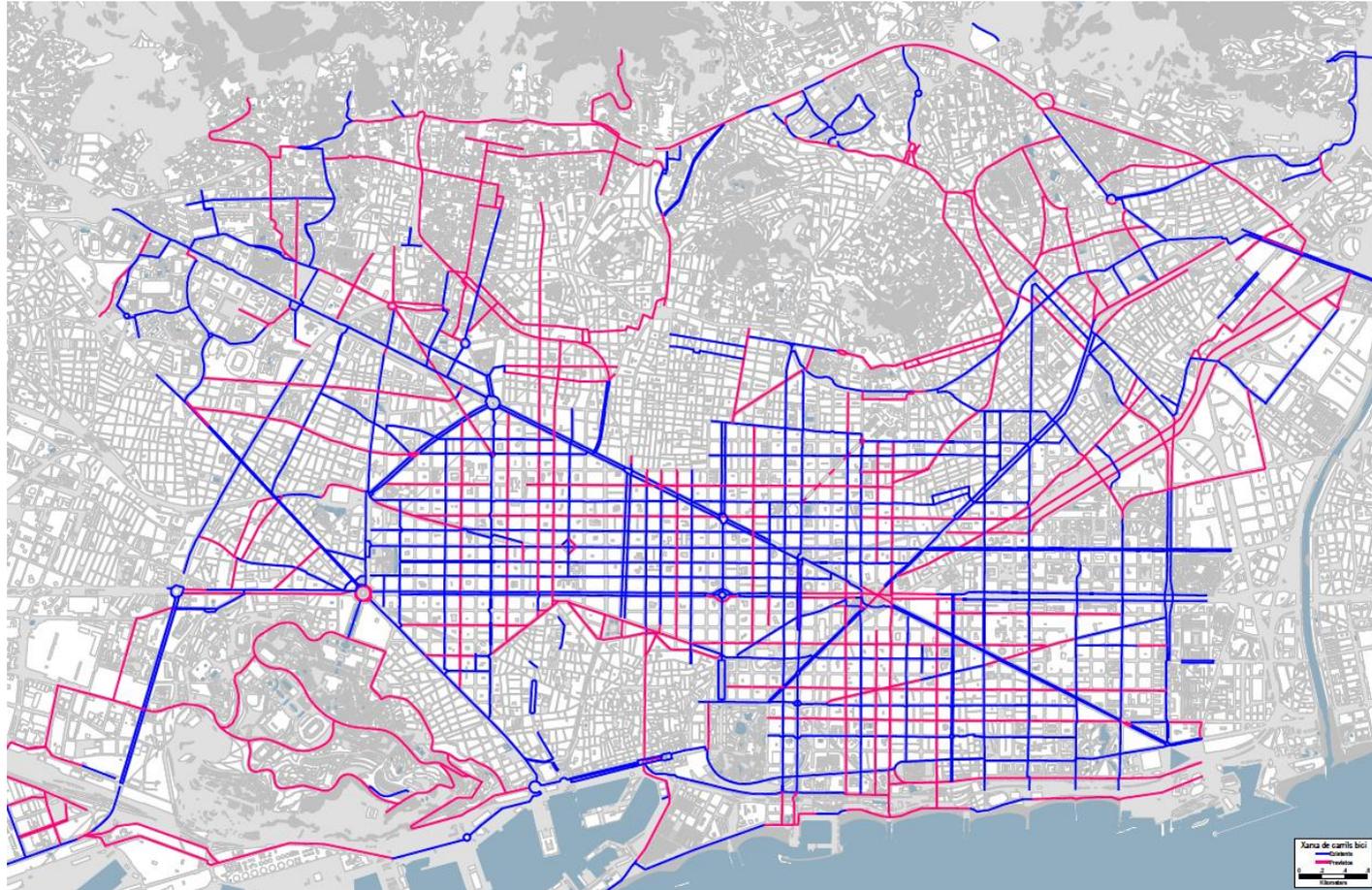


1. DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

1.1 Objetivos

AUMENTAR 40% LA RED DE CARRILES BICI

CARRILES BICI EXISTENTES Y PREVISTOS

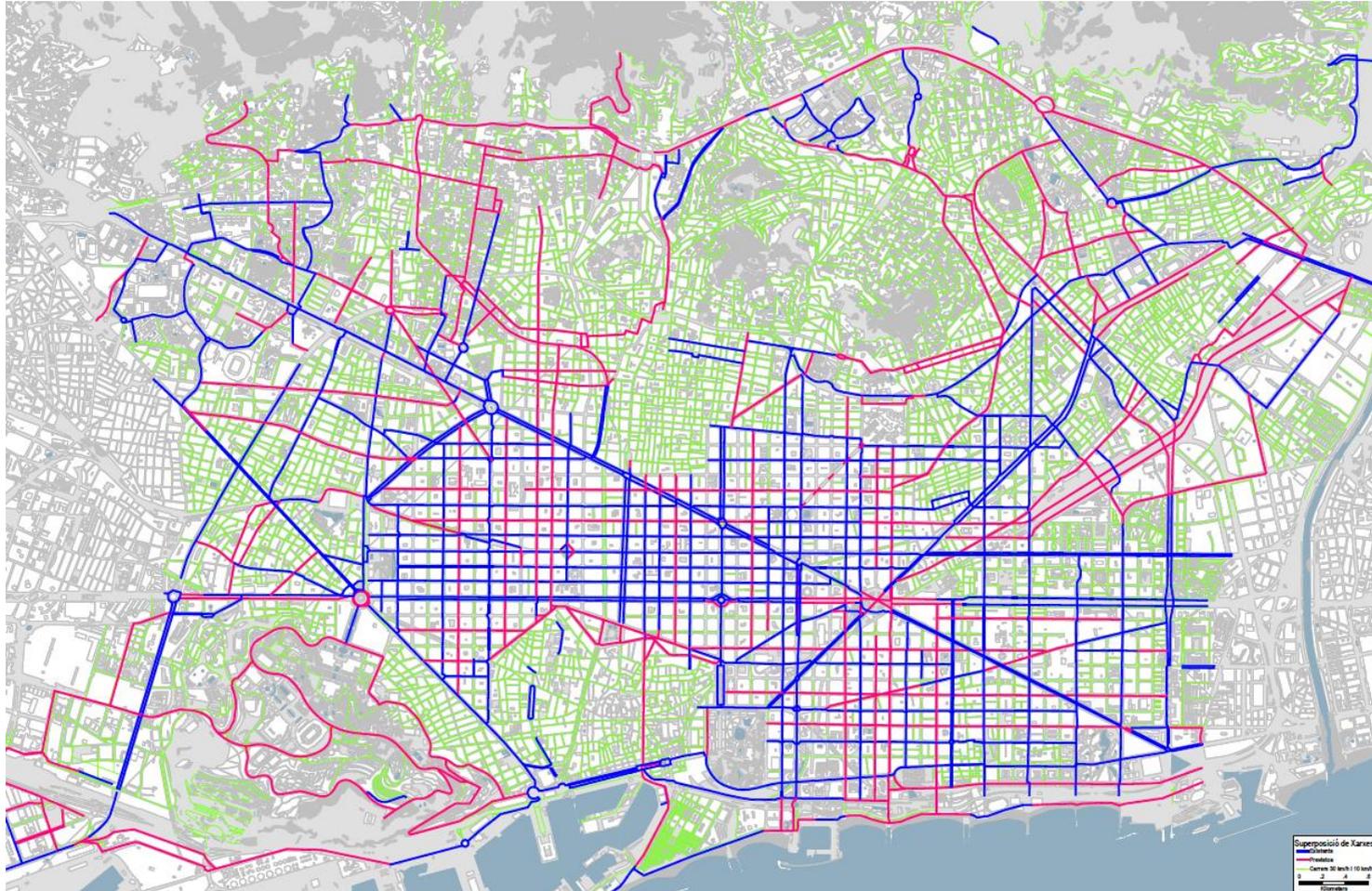




1. DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

1.1 Objetivos AUMENTAR 40% LA RED DE CARRILES BICI

RED CICLABE: CARRILES BICI + CALLES 30 + PLATAFORMAS ÚNICAS





1. DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

1.1 Objetivos

CONEXIÓN CON CARRILES BICI DEL AREA METROPOLITANA: **BICIVIA**





1. DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

1.1 Objetivos

CONEXIÓN CON CARRILES BICI RED EUROPEA: **EUROVELO 8**





1. DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

1.2 Tipologías de carriles

CARRIL BICI ACERA



Gran Via de les Corts Catalanes



Avinguda Diagonal

Se trata de carriles bici existentes que responden a criterios de diseño de los años 90. Progresivamente se redactan proyectos para bajarlos a calzada.

El objetivo es recuperar espacio para el peatón, evitar conflictos y aumentar la seguridad de los diferentes modos



1. DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

1.2 Tipologías de carriles

CARRIL BICI BIDIRECCIONAL CENTRAL



Passeig de Sant Joan



Carrer Doctor Fleming

Durante años se estableció como solución para calles con doble sentido de circulación.

Actualmente, con el incremento de usuarios se intenta separarlos en dos carriles segregados unidireccionales a ambos lados. De esta manera se facilita la permeabilidad con los carriles bici de calles transversales y aumenta la seguridad del usuario.



1. DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

1.2 Tipologías de carriles

CARRIL BICI BIDIRECCIONAL LATERAL



Carrer Comte d'Urgell



Carrer Calàbria

Durante años se estableció como solución para garantizar la conectividad en dos sentidos de circulación, actuando solamente en una vía.

No son una buena solución en cuanto la "lectura de vía" de cara al peatón, especialmente en el momento de cruzarla por un paso de peatones

Actualmente, con el incremento de usuarios y la voluntad de reducir el número de vehículos en la ciudad, se ha optado por desdoblarlos: pasarlos a unidireccionales y buscar la pareja en el otro sentido de circulación en las calles paralelas.



1. DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

1.2 Tipologías de carriles

CARRIL BICI UNIRECCIONAL LATERAL EN CALLES DE UN SENTIDO DE CIRCULACIÓN



Carrer Paris



Carrer Londres

En calles de un solo sentido de circulación se colocan a la izquierda de la circulación. Es una tipología de carril bici segura, facilita la permeabilidad con calles transversales, permite una clara "lectura" de la vía, evita conflictos y es segura para los diferentes modos.

Puede quedar adyacente a cordón de servicios o adyacente a carril de circulación.



1. DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

1.2 Tipologías de carriles

CARRIL BICI UNIRECCIONAL LATERAL EN CALLES DE DOS SENTIDOS DE CIRCULACIÓN



Gran Via d'les Corts Catalanes



Passeig de la Zona Franca

En las calles de dos sentidos de circulación se pueden dar dos alternativas:

- Que la vía disponga de calzadas laterales, entonces el carril bici se sitúa en el lateral tocando terciaria
- Que la vía no disponga de laterales, entonces el carril bici se sitúa a la derecha de cada sentido de circulación.

Es una tipología de carril bici segura, facilita la permeabilidad con calles transversales, permite una clara "lectura" de la vía.

Puede quedar adyacente a cordón de servicios o adyacente a carril de circulación.



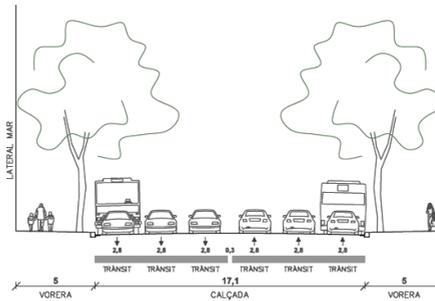
1. DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

1.3 Redistribución del espacio de calzada

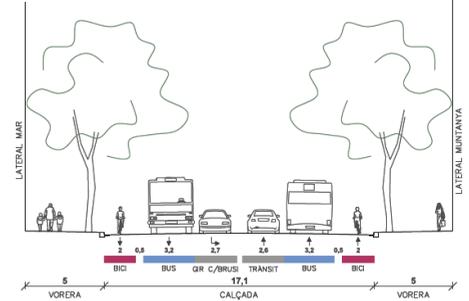
- PARA LA IMPLANTACIÓN DE INFRAESTRUCTURA CICLISTA DEBE PRIORIZAR SIEMPRE OCUPAR ESPACIO DE CALZADA Y QUE EL PEATÓN NO PIERDA ESPACIO PROPIO.
- SE ESTABLECE UNA JERARQUIA SEGÚN EL VOLUMEN DEL MODO, DE MENOS A MÁS: PEATÓN, BICICLETA Y VMP, VEHÍCULOS A MOTOR
- PARA OCUPAR EL ESPACIO DE CALZADA, EN FUNCIÓN DE LA TIPOLOGÍA Y CATEGORÍA DE LA VIA, SE PERDERÁ CARRIL DE CIRCULACIÓN O SE ELIMINARÁ EL CORDÓN DE SERVICIOS:

 - Revisión y estudio de datos de IMD
 - Revisión categoría de la vía: red básica o red secundaria
 - Revisión de requerimientos territoriales: necesidad DUM, escuelas, centros sanitarios, etc

ESTADO ACTUAL



PROPUESTA

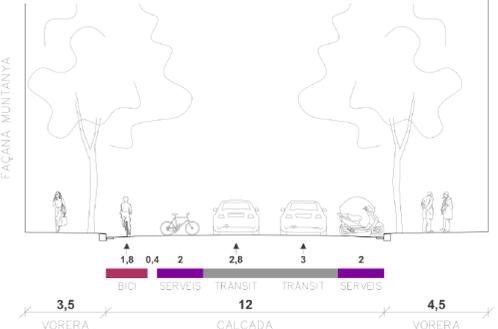


Eliminación de dos carriles de circulación

ESTADO ACTUAL



PROPUESTA



Eliminación de un carrils de circulación.
Conservación de los cordones de servicios.

1. DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

1.4 Revisión de criterios de diseño de carriles bici

DOCUMENT GUIA PER A LA REDACCIÓ DE PROJECTES EXECUTIUS DE CARRIL BICI A LA CIUTAT DE BARCELONA



NUEVO MANUAL:

“DOCUMENTO GUÍA DE REDACCIÓN DE PROYECTOS DE CARRILES BICI EN LA CIUDAD DE BARCELONA”

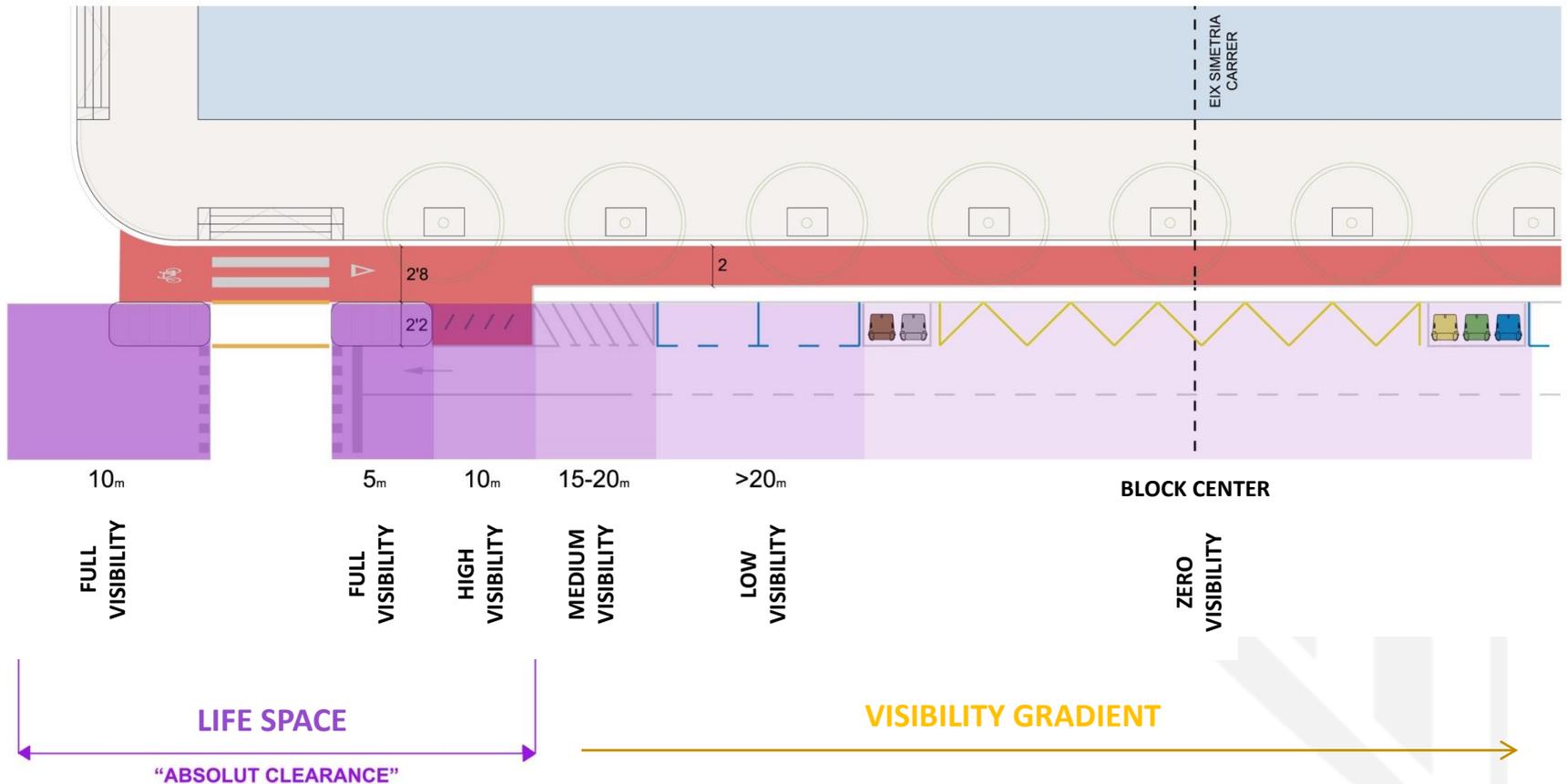
- SUSTITUYE AL ANTERIOR “MANUAL DE DISEÑO DE CARRILES BICI”
- INCLUYE LA FORMA Y EL CONTENIDO QUE DEBEN TENER LOS PROYECTOS DE CARRILES BICI
- INCLUYE ANEJOS CON LOS ACTUALES CRITERIOS DE DISEÑO:
 - Anchos mínimos recomendables
 - Disposición de elementos separadores
 - Diseño de cruces “tipo”
 - Diseño de paradas de autobús con plataforma
 - Diseño para garantizar la accesibilidad a contenedores
 - Etc.



1. DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

1.4 Revisión de criterios de diseño de carriles bici

ESPACIO DE VIDA: 10m LIBRES DE OBSTÁCULOS A AMBOS LADOS DE PASOS DE PEATONES (incluso motos)

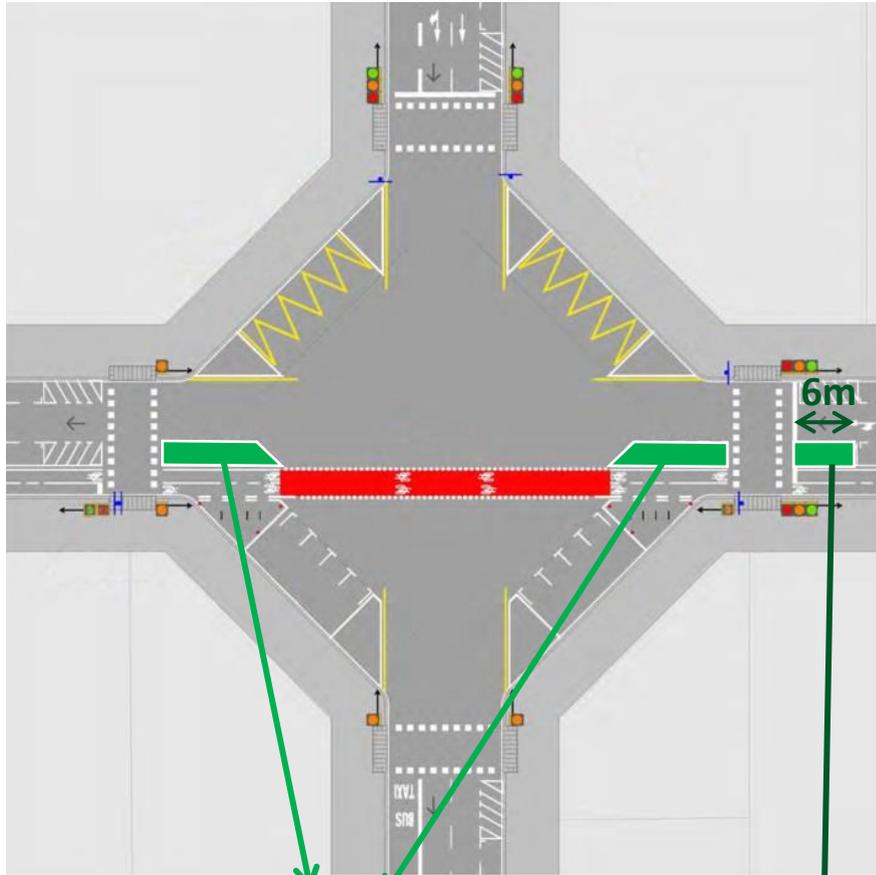




1. DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

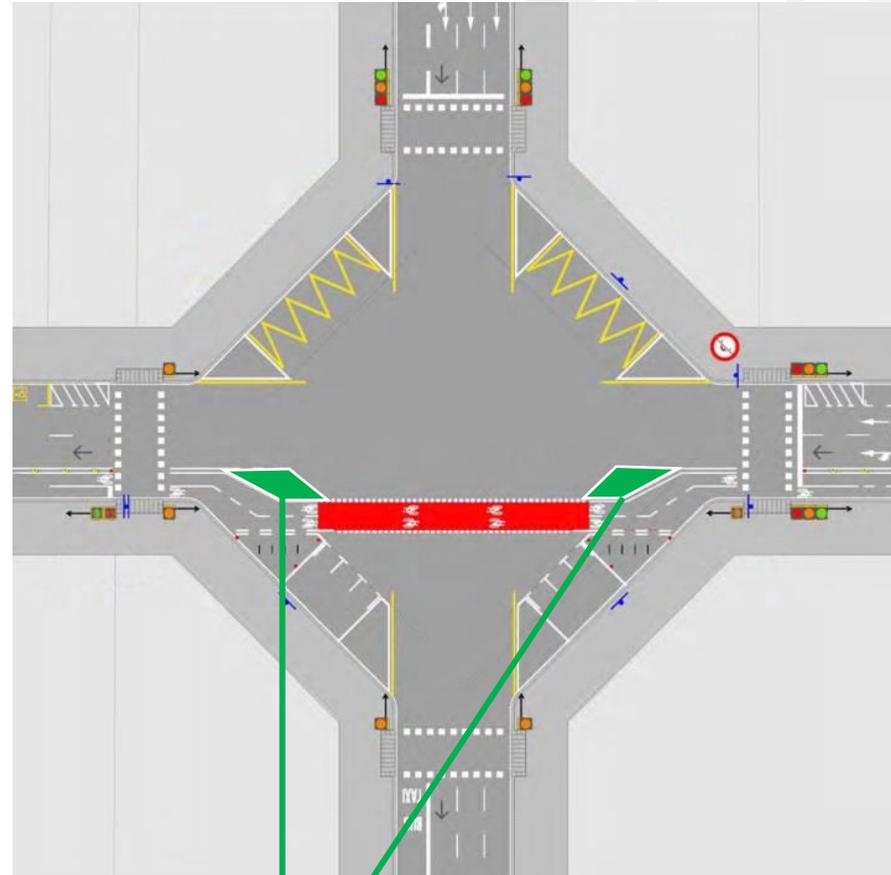
1.4 Revisión de criterios de diseño de carriles bici

ESPACIO DE VIDA: VISIBILIDAD EN INTERSECCIONES



NO MOTORBIKES
(white zebra paint)

BIKE PARKS



NO MOTORBIKES
(white zebra paint)



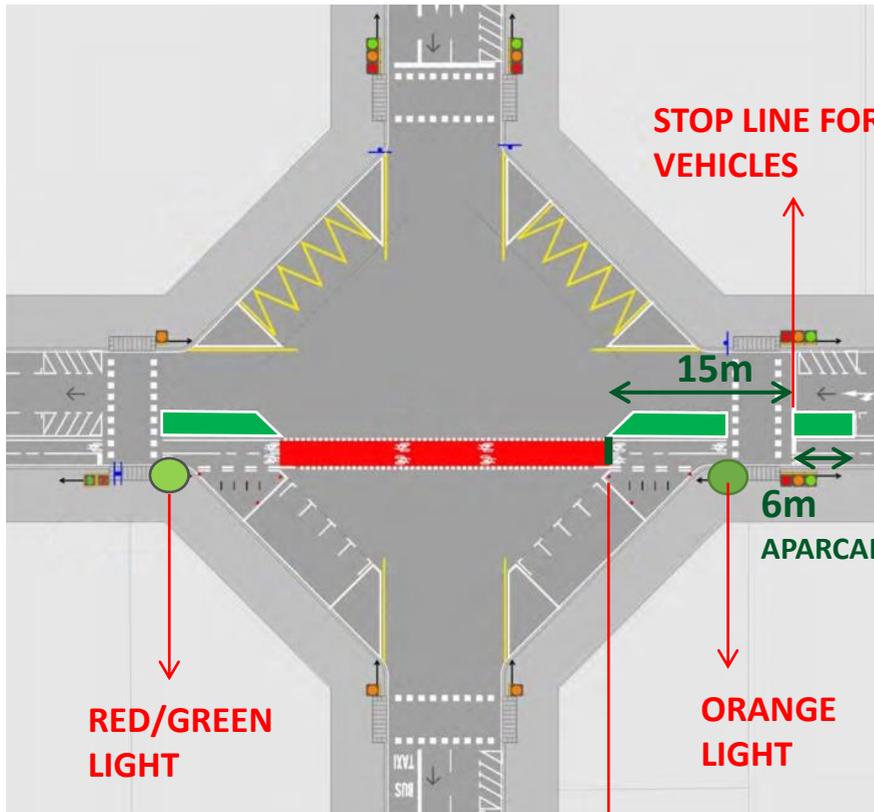
1. DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

1.4 Revisión de criterios de diseño de carriles bici

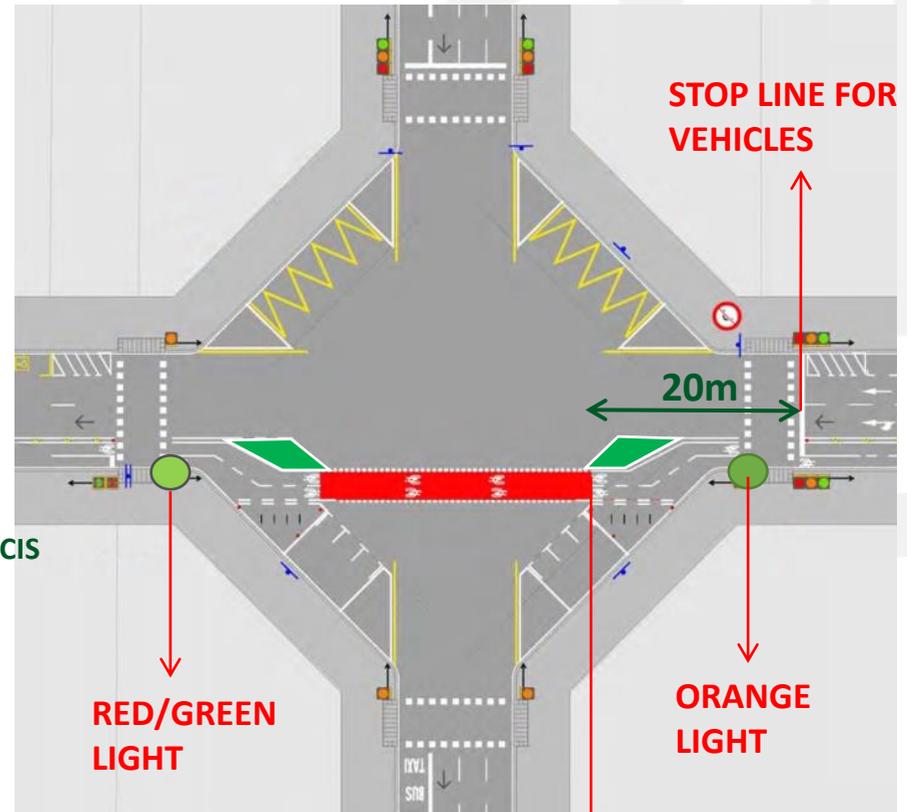
ESPACIO DE VIDA: VISIBILIDAD EN INTERSECCIONES

APLICAR LA NORMA DEL CEDA EL PASO DE MANERA GENERALIZADA.

LINEA DE PARADA AVANZADA PARA BICIS I VMP



ADVANCED STOP LINE FOR BIKES



ADVANCED STOP LINE FOR BIKES



2. PROMOCIÓN DE ACCIONES COMPLEMENTARIAS

Además de la infraestructura ciclista, también hay actuaciones complementarias a realizar que surgen de las necesidades de movilidad ciudadana

**NECESIDADES DE
MOVILIDAD**

ACCIONES





2. PROMOCIÓ DE ACCIONS COMPLEMENTÀRIES

PDE – Pla de Desplaçament d'Empresa

El Plan de Movilidad de Empresa (PDE) es la estrategia que tiene como objetivo optimizar la movilidad vinculada al centro de trabajo o al equipo, fomentando el uso de modos de transporte alternativos al vehículo privado y racionalizando el uso del automóvil.

Las propuestas suelen estar dirigidas a:

PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO



USO RACIONAL DEL VEHÍCULO PRIVADO



MEDIDAS ORGANIZATIVAS



FAVORECER LA MOVILIDAD A PIE



ALENTAR EL USO DE LA BICICLETA



MANAGEMENT OF GOODS



PME – Pla de Mobilitat Escolar

El bicibús es una propuesta colaborativa donde se involucra a toda la comunidad educativa, entendiendo como comunidad educativa a los diferentes agentes del municipio que trabajan por un bien común como es la educación de los niños, e indirectamente de toda la población. El Ayuntamiento está apoyando a la comunidad educativa en esta iniciativa.

Tiene 3 objetivos principales:

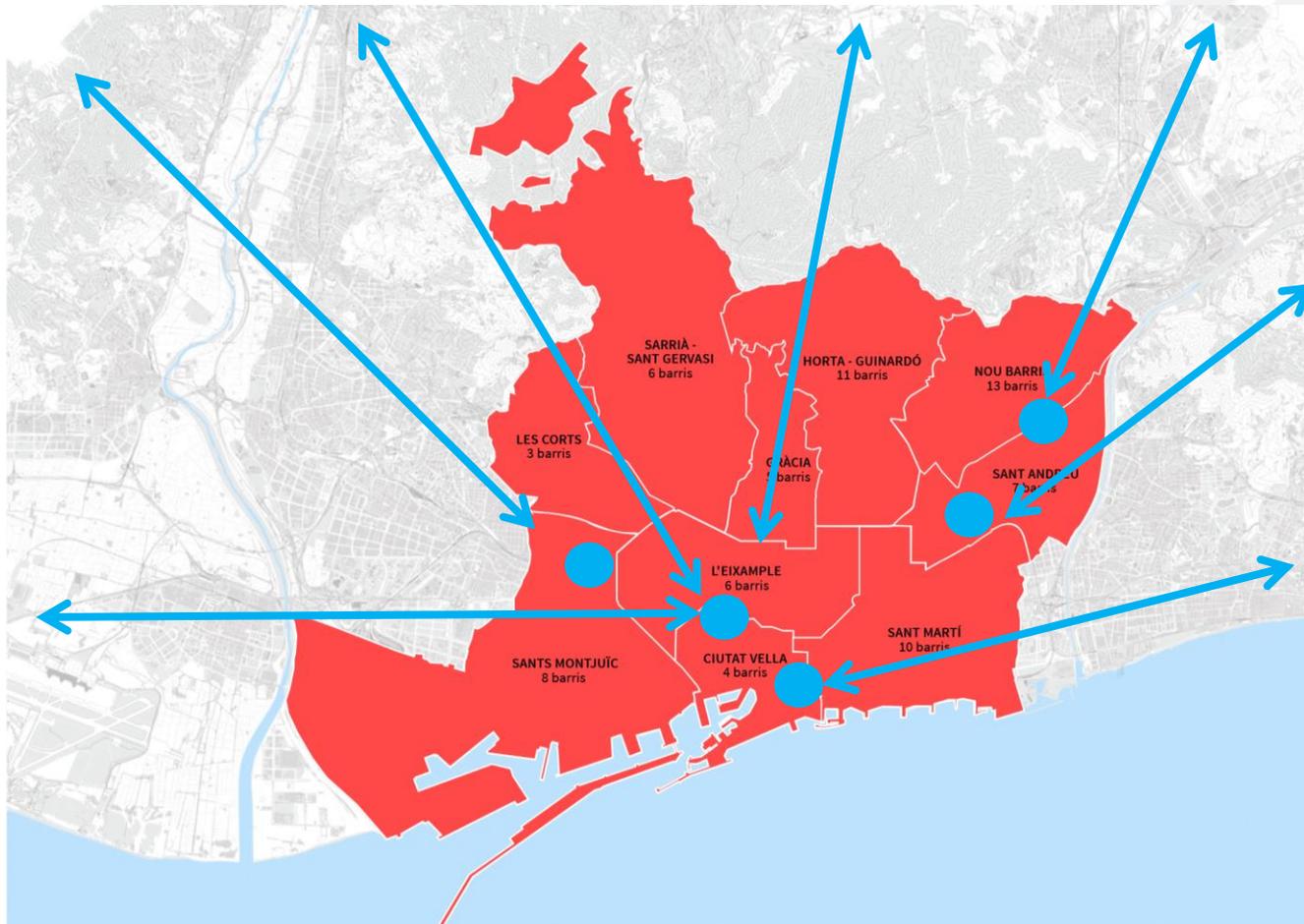
- Impulsar el cambio hacia la movilidad sostenible ante la emergencia climática.
- Adquirir nuevas habilidades y más autonomía personal.
- Mejorar la salud de los niños y el rendimiento escolar.





3. INTEGRACIÓN MICROMOVILIDAD - TRANSPORTE PÚBLICO

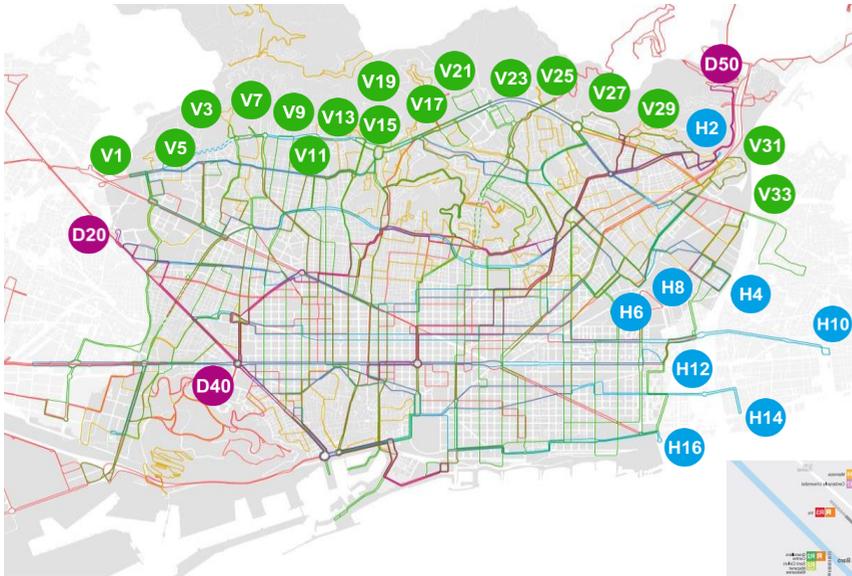
Función COMPLEMENTARIA al transporte público:
Facilitar la intermodalidad con los ciudadanos del área metropolitana





3. INTEGRACIÓN MICROMOVILIDAD - TRANSPORTE PÚBLICO

Función COMPLEMENTARIA al transporte público:
Complementar la cobertura territorial en las zonas más periféricas
Oferta de complemento en franjas horarias con menor frecuencia de paso



Barcelon: Red ortogonal de BUS



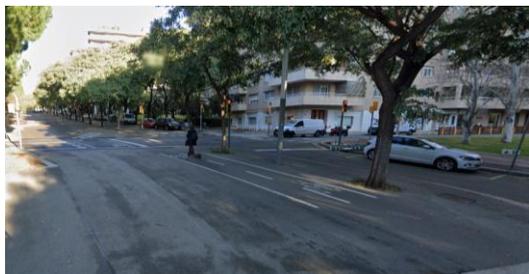
Bacelona: red de metro

4. AUMENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS

Los primeros carriles bici de la ciudad comenzaron a construirse a principios de los años 90.

Principalmente se trataba de buscar y pintar espacios específicos para bicicletas en aceras anchas.

Los carriles para bicicletas eran de doble sentido y estrechos.



En aquellos años, el uso de la bicicleta se asociaba principalmente al ocio de fin de semana.

Durante muchos años se realizaron acciones y se incrementó el número de carriles bici.

No había datos registrados del número de Km de carriles bici en la ciudad



4. AUMENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS

DATOS DE LONGITUD DE CARRILES BICI





4. AUMENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS

DATOS DE LONGITUD DE CARRILES BICI

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Km carriles bici	126	157	195	211	236	240	241
Km Zona 30	626	648	650	667	772	772	775
Km plataforma única	127	130	131	135	135	135	138
KM TOTAL RED CICLABLE	879	935	976	1013	1143	1147	1154

+ 56 Km

+ 41 Km

+ 37 Km

+ 30 Km

+ 4 Km

+ 7 Km

**NUEVO GRUPO POLÍTICO
MUNICIPAL. GRAN
COMPROMISO CON LA
MOVILIDAD SOSTENIBLE**

ACCIONES CENTRADAS EN
INCREMENTAR LA
INFRAESTRUCTURA PARA
MEJORAR Y GARANTIZAR
LA CONECTIVIDAD

**CONFINAMIENTO
COVID**

MEJORAR LOS CARRILES
EXISTENTES
BAJAR CARRILES A
CALZADA
EJES VERDES
SUPER MANZANAS



5. RETOS FUTUROS Y LÍNEAS DE ACTUACIÓN

DISEÑO AMBICIOSO DE INFRAESTRUCTURA

DAR JERARQUÍA A LAS VÍAS CICLISTAS

GARANTIZAR LA CONECTIVIDAD

CREAR VIALES EXCLUSIVOS PARA BICICLETAS

IMPLEMENTAR APARCAMIENTOS SEGUROS

REVISIÓN CONTINUA DE CRITERIOS DE DISEÑO

FORMACIÓN Y EDUCACIÓN VIÀRIA

PARA LOS USUARIOS DE BICICLETA

PARA LOS USUARIOS DE OTROS MODOS

EVITAR ACOSO AL USUARIO DÉBIL DE LA VÍA

FAVORECER EL USO UNIVERSAL (EDAD Y GÉNERO)

AUTONOMÍA PERSONAL

AUMENTO DE LA SEGURIDAD



INCREMENTO DEL USO DE LA BICICLETA

Gracias por su atención!

<http://barcelona.cat/mobilitat>