

## *Comunicado de Prensa*

### **Ni un metro más de acera-bici**

Ya que las últimas actuaciones que se han realizado en la ciudad de Burgos en relación con la movilidad ciclista se han materializado en los espacios peatonales (paseos y aceras fundamentalmente);

Ya que se pretende continuar en esta línea a corto plazo según lo publicitado, aunque no publicado oficialmente;

Ya que se ha solicitado al Ayuntamiento información sobre estas actuaciones y no ha habido respuesta aun estando la solicitud amparada por la ley;

La asociación Andando Burgos considera oportuno expresar su opinión en lo que consideramos un grave error que hay que revertir:

Consideramos que el Ayuntamiento está materializando un modelo obsoleto y desatinado de infraestructura ciclista, basado fundamentalmente en las aceras-bici y en la segregación de itinerarios ciclistas en los espacios peatonales compartidos.

Apoyamos la necesaria ampliación y mejora de las infraestructuras ciclistas en la ciudad, si bien entendemos que el resultado actual es insuficiente, incoherente y con una presencia a todas luces excesiva de las aceras-bici. Porque la mejora de las condiciones de la movilidad ciclista debe estar perfectamente planificada y proyectada, y su sitio en la sección de la calle no debe lograrse a costa del espacio peatonal sino a costa de la calzada.

Expresamos por ello nuestro desacuerdo con el tan repetido modelo de aceras-bici, porque:

- Se resta espacio reservado para los peatones, con una notable pérdida de calidad de tránsito, estancial y ambiental.
- Se incita a incrementar la velocidad de circulación de las bicicletas, al pasar de “invitado” a “titular” de una sección prefijada, incrementándose también la inseguridad de ambos modos en los trayectos segregados en estas zonas peatonales, y de los usuarios de la bicicleta en las intersecciones con la calzada.
- Se facilita que el espacio no sea interpretado adecuadamente por los usuarios (intersecciones, preferencias de paso...).
- Se tiende a “normalizar”, por contagio, el uso de las aceras como espacio circulatorio de las bicicletas. De algún modo, se sigue pervirtiendo la ansiada convivencia entre los dos modos más vulnerables. El ganador absoluto es el usuario del coche que no tiene que compartir su espacio con nadie.
- Se hace uso de unos recursos públicos limitados de una forma ineficaz.

Requerimos a la administración local, en definitiva:

- Que no se materialice ni un metro más de acera bici.
- Que se desarrolle un diseño que atienda siempre a la preferencia peatonal. Por supuesto, recurriendo a restricciones que permitan la compatibilidad de uso por parte de ambos modos en puntos críticos para la permeabilidad ciclista: limitación de velocidad, control horario y señalización específica y minimalista en las entradas del área de convivencia... (de tal forma que el ciclista comprenda el carácter excepcional del tramo compartido y sus limitaciones).
- Que se incremente y mejore la red ciclista existente, completándola en su caso con el uso de la calzada, para lo cual se han de implantar todas aquellas medidas que sean pertinentes para calmar el tráfico y garantizar la seguridad del ciclista.
- Que se cree una unidad de la Policía Local montada en bicicleta, que dará mayor visibilidad y prestigio a este modo de movilidad... Observando conductas inapropiadas de todos los usuarios y sobre todo dando ejemplo a los ciclistas noveles de cómo se circula en condiciones de seguridad por la calzada.
- Que se establezcan criterios claros respecto a por qué, cómo, y para qué segregar el tráfico ciclista, evitando gastos inútiles e incluso perversos en infraestructuras costosas.
- Que se lleve a cabo un examen sobre el exceso de aceras-bici en la ciudad y se proceda a su paulatina reversión. Empezando por las zonas más críticas, donde anómala y paradójicamente, la acera-bici tiene más superficie que la propia acera donde fue metida con calzador.

Finalmente, mantenemos que la acera-bici y por extensión los carriles-bici, deberían ser anecdóticos en una ciudad amable y orientada a las personas, porque esa ciudad habría conseguido calmar el tráfico, recuperar espacio público sacrificado inútilmente para estacionamiento, desmontando sus vías urbanas hipertrofiadas, y cortando atajos en la ciudad para el vehículo motorizado. El hecho de que contemos con cantidades reseñables de vías segregadas no es indicativo de que hay una preocupación por proteger a los ciclistas, ni sinónimo de una mejora en movilidad.

Asociación Andando Burgos

Burgos, 30 de enero de 2019