

ALEGACIONES de Biciescuela Granada al Proyecto de Trazado "Mejora de la travesía de Pinos Puente entre los PP.KK. 419+965 a 423+610 de la carretera N-432. T.M. de Pinos Puente. Provincia de Granada." Clave: 33-GR-4390, aprobado provisionalmente y ordenada la incoación del trámite de información pública mediante el Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Oriental por el que se publica la resolución de la Dirección General de Carreteras en el BOE núm. 295, de 11 de diciembre de 2023. (ver proyecto en: <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/buscador-participacion-publica/anuncio-de-la-demarcacion-de-carreteras-del-estado-en-andalucia-oriental-por-el-que-se-publica-la-resolucion-de-la-direccion-general-de-carreteras-por-la-7>)

PRIMERA.- Inconvenientes del carril bici.

En general:

- El ancho por sentido es insuficiente para aquellos ciclistas que alcanzan velocidades superiores a 10 Km/h, teniendo en cuenta que es una vía transitada especialmente por ciclistas deportivos.
- El ancho por sentido es insuficiente para circular en pelotón, teniendo en cuenta que es una vía transitada especialmente por ciclistas deportivos.
- La distancia lateral de seguridad para ser adelantado por automóviles que circulan por la calzada es inferior a los 1,5 m estipulados por el artículo 35.4 de la Ley de Tráfico. La distancia lateral entre automóviles y ciclistas que circulan en sentido contrario es escasa, teniendo en cuenta que se trata de un carril bidireccional, lo cual incrementa las posibilidades de colisión frontal y las consecuencias negativas derivadas de ella.
- La distancia lateral de seguridad es insuficiente para el cruce entre ciclistas y para que los ciclistas se adelanten, lo cual hace que se incrementen los riesgos derivados de la convivencia entre el uso deportivo y otros usos de la bicicleta.

Además, según el tramo, encontramos otros inconvenientes:

Tramo número 1:

- En el inicio de la actuación, el carril bici hace que los ciclistas que quieren salir de él se queden en una posición antirreglamentaria para integrarse al flujo normal del tráfico.
- Impide a los ciclistas que circulan por el carril bici tomar calles transversales que

están situadas en el lado opuesto de la calle a donde se está el carril bici.

- Impide el acceso al carril bici a los ciclistas que provienen de calles transversales situadas en el lado opuesto de la calle a donde está el carril bici.

Tramo número 2:

- Impide a los ciclistas que circulan por el carril bici tomar calles transversales que están situadas en el lado opuesto de la calle a donde se está el carril bici.
- Impide el acceso al carril bici a los ciclistas que provienen de calles transversales situadas en el lado opuesto de la calle a donde está el carril bici.
- En la rotonda se impide a los ciclistas tomar otro itinerario distinto al marcado por el carril bici.

Tramo número 3:

- Impide a los ciclistas que circulan por el carril bici tomar calles transversales que están situadas en el lado opuesto de la calle a donde se está el carril bici.
- Impide el acceso al carril bici a los ciclistas que provienen de calles transversales situadas en el lado opuesto de la calle a donde está el carril bici.
- Está situado sobre la acera, lugar donde está prohibida la circulación de toda clase de vehículos, según la Ley de Tráfico y el Reglamento General de Circulación.
- Multiplica la probabilidad de colisión en las intersecciones con calles transversales. Se crea una interacción entre ciclista y automovilista que va contra la lógica del flujo normal del tráfico: El ciclista está ubicado en el extremo lateral de la calle para seguir recto, fuera del ángulo de visión del automovilista que va por la calzada, mientras que el automovilista gira a la derecha desde la calzada, cortando la trayectoria de ciclista.
- Cruza la calzada transversalmente, sin motivo, pues en el tramo 4 la vuelve a cruzar para continuar por el mismo lado. Haciendo de esta forma el trazado más largo, con mayores intersecciones y más tortuoso.
- Obliga a cruzar transversalmente la calzada sin motivo, pues en el tramo 4 la cruza otra vez para volver al mismo lado de la calle. Además, para hacer el cruce obliga a realizar giros con radio de curvatura muy cerrado donde bastaría con seguir recto para llegar al mismo sitio. En definitiva, obliga a realizar un trazado del itinerario más largo, tortuoso y con más intersecciones de lo que sería por la calzada (recto, directo y sin intersecciones).

Tramo número 4:

- Situada sobre la acera, lugar donde está prohibida la circulación de toda clase de vehículos, según la Ley de Tráfico y el Reglamento General de Circulación.
- Interfiere con el tránsito de personas que suben o bajan del autobús, especialmente perjudicial para personas con discapacidad visual.
- Impide a los ciclistas que circulan por el carril bici tomar calles transversales que están situadas en el lado opuesto de la calle a donde se está el carril bici.
- Impide el acceso al carril bici a los ciclistas que provienen de calles transversales situadas en el lado opuesto de la calle a donde está el carril bici.
- Obliga a cruzar transversalmente la calzada sin motivo, pues en el tramo 3 la cruza otra vez para volver al mismo lado de la calle. Además, para hacer el cruce obliga a realizar giros con radio de curvatura muy cerrado donde bastaría con seguir recto para llegar al mismo sitio. En definitiva, obliga a realizar un trazado del itinerario más largo, tortuoso y con más intersecciones de lo que sería por la calzada (recto, directo y sin intersecciones).
- En la rotonda impide al ciclista tomar otros itinerarios distintos a los marcados por el carril bici.
- En la rotonda se obliga al ciclista a realizar giros con radio de curvatura muy cerrados, lo cual le hace parar en cada intersección. En definitiva, hace el trayecto del ciclista más largo, tortuoso y con mayor número de intersecciones que si lo hiciera por la calzada.

Tramo número 5:

- Impide a los ciclistas que circulan por el carril bici tomar calles transversales que están situadas en el lado opuesto de la calle a donde se está el carril bici.
- Impide el acceso al carril bici a los ciclistas que provienen de calles transversales situadas en el lado opuesto de la calle a donde está el carril bici.

Tramo número 6:

- Impide a los ciclistas que circulan por el carril bici tomar calles transversales que están situadas en el lado opuesto de la calle a donde se está el carril bici.
- Impide el acceso al carril bici a los ciclistas que provienen de calles transversales situadas en el lado opuesto de la calle a donde está el carril bici.
- Ofrece un acceso al carril bici antirreglamentario.

Además, el artículo 36.1. del Reglamento General de Circulación indica que los ciclos deben circular por aquella vía específica, en caso de existir; si no la hay, lo harán por el arcén y, sino existe ni lo uno ni lo otro, por la parte imprescindible de la calzada. Lo cual genera indefensión para aquellos ciclistas que, por los inconvenientes indicados anteriormente, no la usen: Para tomar una calle transversal que está situada en el lado opuesto de la calle a donde se encuentra el carril bici, para ir en pelotón, para circular a una velocidad superior a la que es posible hacerlo por el carril bici debido a su estrechez, obtener mayores distancias laterales de seguridad que las que ofrece el carril bici, para ser visible y evitar la multiplicación de riesgos en las intersecciones, etc.

Por todo lo expuesto,

SOLICITO que admita el presente escrito, tenga por hechas las manifestaciones que constan en el mismo, se me tenga por personado en concepto de parte interesada en el expediente que se inicie y por formuladas las anteriores ALEGACIONES, así como se modifique el proyecto a través de alguna de las siguientes propuestas alternativas:

1. Limitación de velocidad máxima a 30 Km/h en ambos sentidos de la marcha, según artículo 50.1 del Reglamento General de Circulación, en los tramos 1 a 6, incluyendo limitadores físicos para hacer efectiva la prohibición de circular a más de 30 Km/h. En las calles limitadas a 30 Km/h no se justifica la segregación de las bicicletas.
2. Sustitución del carril bici por un ciclocarril 30 en los tramos 1 a 6. La circulación en bici por el centro del carril del sentido de la marcha evita todos los inconvenientes del carril bici enumerados anteriormente: Se obtiene el trayecto más corto y directo; permite la circulación en pelotón, en paralelo, dos a dos; se obtienen las mayores distancias laterales de seguridad posibles para ser adelantado; se obtienen los mayores ángulos de visión posibles para ver y ser vistos en las intersecciones; los ciclistas permanecen integrados en el flujo normal del tráfico pudiendo acceder, como el resto de vehículos, a las calles transversales; en las rotondas se puede escoger el itinerario deseado; etc.
3. Ampliación hasta 2 metros de ancho de ambos arcenes en los tramos 7 a 10.

Granada, a 23 de enero de 2024