

el punto de vista de los ciclistas sobre la regulación local de la movilidad

mariano reaño, asesor jurídico de conbici

donosti, otsaila 2018, gipuzkoako foru aldundia



PRINCIPIOS BÁSICOS

01

necesidad de un marco común mínimo que garantice la seguridad jurídica

02

conveniencia de adoptar las buenas prácticas que se dan en la europa ciclista avanzada

03

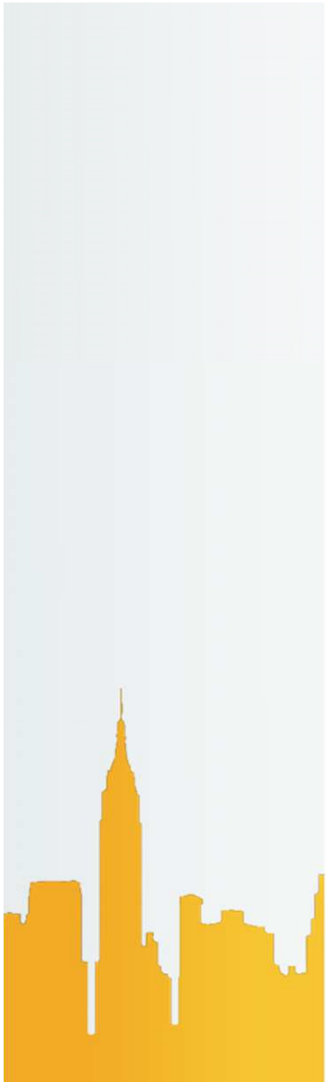
imprescindible: cualquier progreso en la movilidad ciclista, a costa de las prerrogativas del automóvil

04

necesidad de que se armonice la convivencia con los peatones

05

menor constricción de las corporaciones locales para adoptar soluciones imaginativas





aspectos específicos



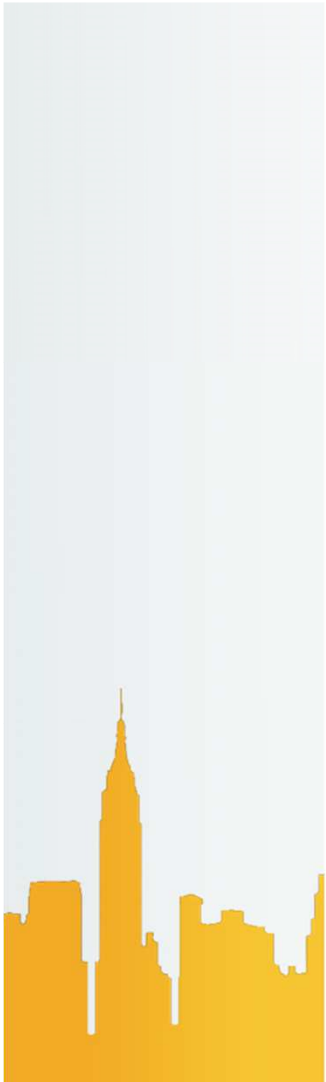
doble sentido ciclista

- opción por defecto en vías de un único sentido (lo contrario lo hace caro y residual)
- necesaria *reeducación peatonal*
- éxito francés
- rgc lo considera -pacífica-



prioridad pasos cebra

- supeditada al peatón
- recogida en rgc
- evitar patentes de corso
- más sujetos disputando al coche



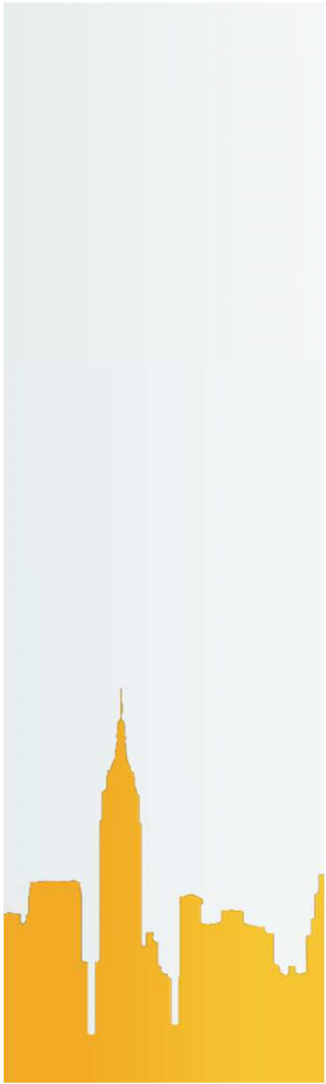


aceras bici

- conbici suscribió el manifiesto “la acera es peatonal”_t
- carácter residual; último recurso su conservación si no hay alternativa a costa del coche

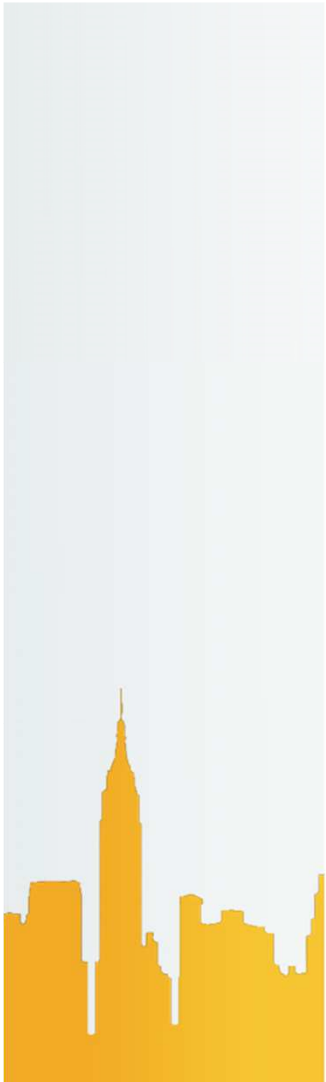
uso de auriculares

- ¿quién causa el peligro, y a quién?
- estudios consideran más aislado del entorno a conductor+radio



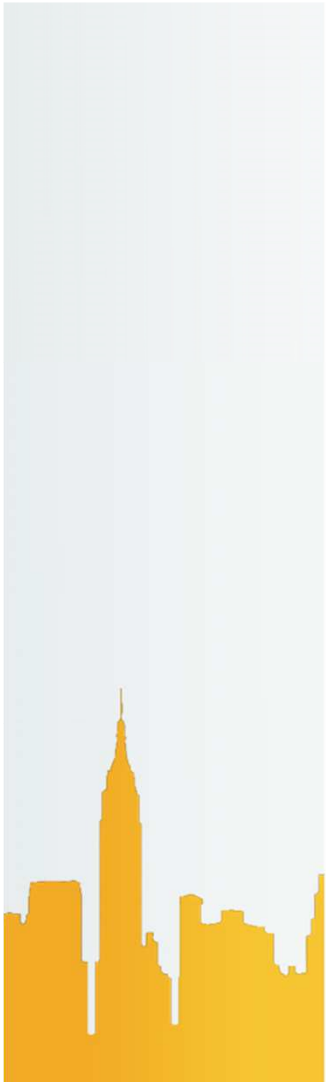
carriles bici

- nunca obligatorios_t
- sólo cuando necesarios



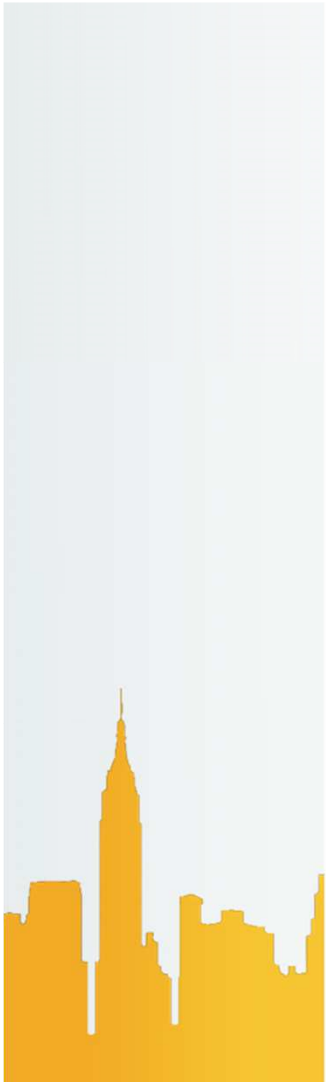
régimen sancionador

- proporcionado; inconcebible equiparación al automóvil
- sanciones efectivas y con eco mediático de las conductas contra el peatón



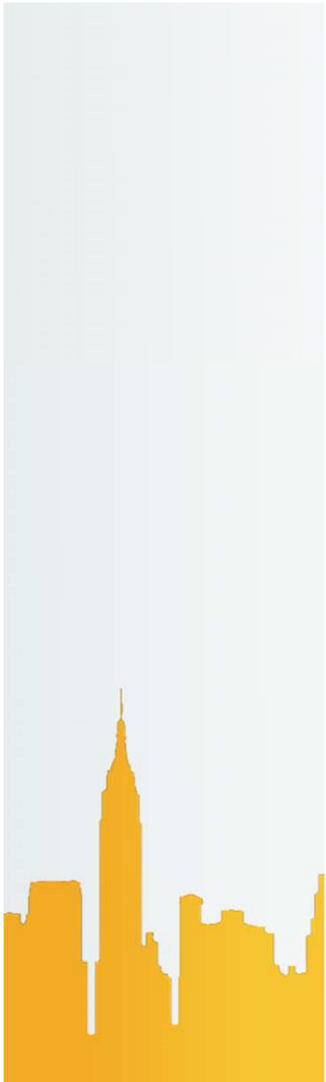
distancia de seguridad

- anterior y lateral _t
- prohibición de conductas de motoristas que ponen en riesgo a ciclistas



ciclocalles

- limitación de velocidad a 20 km/h,
para evitar situaciones de acoso



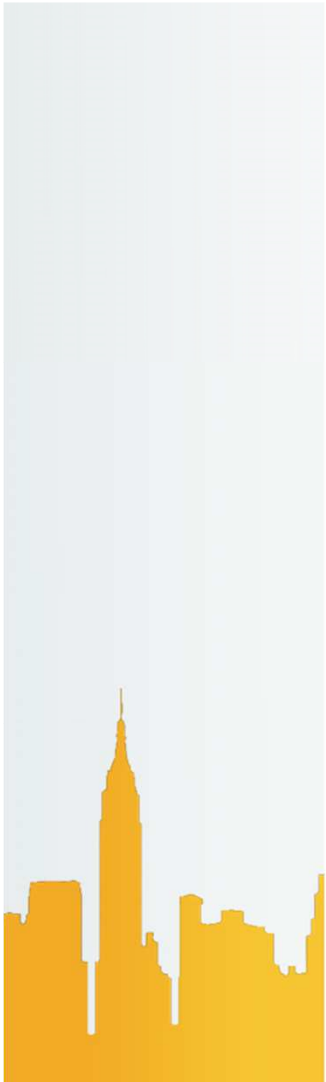
velocidad “anormalmente reducida”

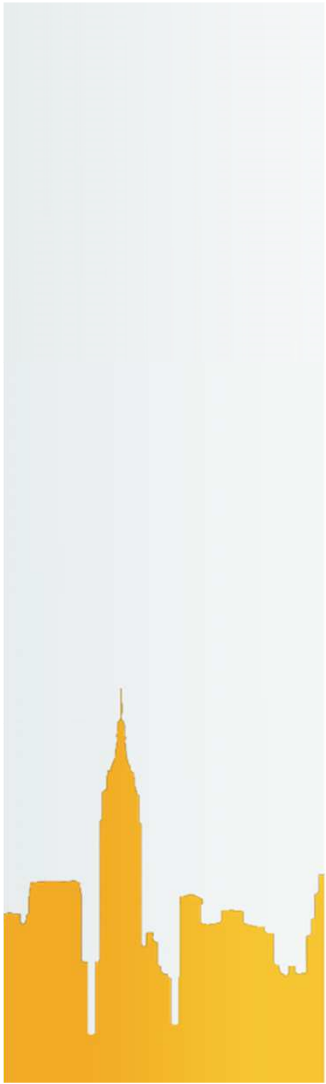
- admisible, pero mejor no mencionarla expresamente (vide stsj aragón)



carriles bus compartidos

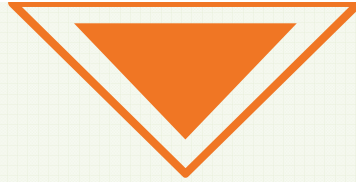
- opción susceptible de considerarse
- admisible en tramos de bajada
- utilizada en francia (burdeos)



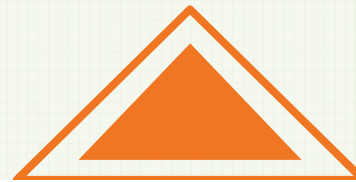


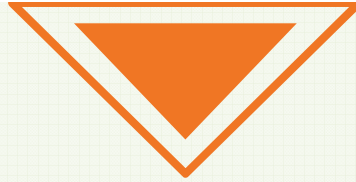
coexistencia con peatones

- casuística variada
- ilógica admisión de tráfico residencial motorizado y exclusión de la bici
- peatonalizaciones vs. permeabilidad ciclista

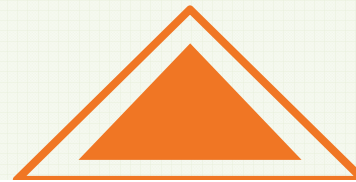


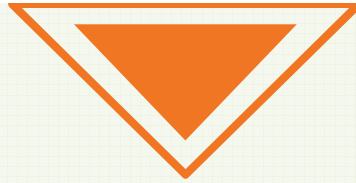
CONCLUSIONES



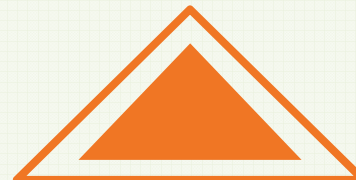


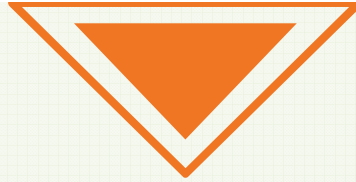
1. necesario superar el impasse legislativo y reglamentario



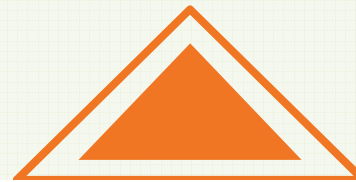


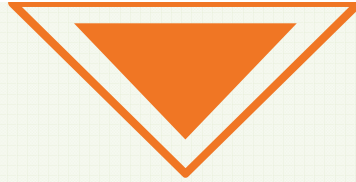
2. adoptar soluciones imaginativas ante los nuevos retos de la movilidad, evitando las que colisionen frontalmente con el *statu quo*



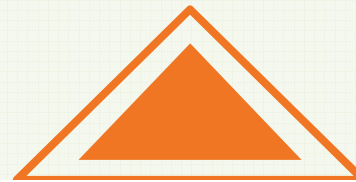


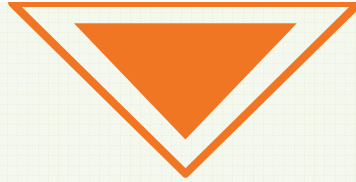
3. optar decididamente por soluciones en favor de la movilidad sostenible, respetando siempre la prioridad del peatón





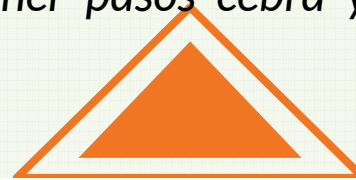
3. favorecer la *entente cordiale* entre peatones y ciclistas, eliminando los elementos de fricción entre esos colectivos

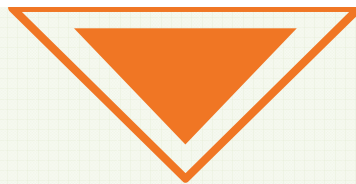




“El Ayuntamiento de esta ciudad ha estado trabajando a tiempo completo para atormentar a los conductores. Se han añadido semáforos muy juntos en las calles que conducen al centro para causar retrasos y angustia a los conductores. Los pasos subterráneos para peatones que antes dejaban pasar libremente a los coches han sido cerrados. Los conductores del sistema de tranvías (que no para de crecer) pueden cambiar las luces del semáforo a su favor cuando se acercan a ellas con el fin de obligar a los coches a pararse”.

“En los alrededores de Löwenplatz, una de las plazas más transitadas de Zurich, los coches están prohibidos y, en las zonas donde pueden circular, los límites de velocidad obligan a ir a paso de tortuga, quitando la necesidad de tener pasos cebra y dando la prioridad de paso en todo momento al peatón”.





dezagun zurich!

eskerrik asko

mrlambea@conbici.org

