

**RECOMENDACIONES DE
SEÑALIZACIÓN
PARA VÍAS CICLISTAS**

1. INTRODUCCIÓN	3
2. ACERA-BICI	4
2.1. SEÑALIZACIÓN DE INICIO, FIN Y CRUCE DE CALZADA.....	4
2.1.1. Inicio.....	4
2.1.2. Fin.....	5
2.1.3. Bidireccional.....	5
2.1.4. Cruces de calzada.....	6
2.2. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE DELIMITACIÓN.....	8
2.2.1. Acera-bici segregada.....	8
2.2.2. Acera bici sin segregación.....	8
2.2.3. Acera-bici bidireccional.....	9
2.3. DISPOSICIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE LA ACERA BICI.....	10
2.3.1. Pasos de peatones y paradas de autobús:.....	10
2.3.2. Interrupciones consecutivas.....	12
2.3.3. Cambios de dirección en Acera-bici.....	13
2.3.4. Interrupciones por cuestiones de diseño o trazado: Marca guía de continuidad.....	15
3. CARRIL-BICI	17
3.1. SEÑALIZACIÓN DE INICIO Y FIN.....	17
3.1.1. Inicio.....	17
3.1.2. Fin.....	18
3.2. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE DELIMITACIÓN.....	18
3.2.1. Carril-bici segregado.....	18
3.2.2. Carril-bici sin segregación.....	19
3.2.3. Aparcamiento contiguo.....	20
3.3. DISPOSICIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE CARRIL BICI.....	21
3.3.1. Pasos de peatones.....	21
3.3.2. Paradas de autobús.....	22
3.3.3. Cortes por otras causas.....	23
4. PISTA-BICI	25
4.1. SEÑALIZACIÓN DE INICIO Y FIN.....	25
4.2. DISPOSICIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE PISTA BICI.....	26
4.2.1. Pasos de peatones.....	26
4.2.2. Cruces de calzada.....	27
4.2.3. Salida de vehículos.....	29
5. SENDA CICLABLE	30
5.1. SEÑALIZACIÓN DE INICIO Y FIN.....	30
6. CALLES DE PRIORIDAD CICLISTA O CICLOCALLES	33
7. CARRILES DE PRIORIDAD CICLISTA O CICLOCARRILES	34

1. Introducción

La experiencia adquirida con la construcción del Anillo Verde Ciclista y la aprobación del Plan Director de Movilidad Ciclista, cuyo desarrollo pone de manifiesto la voluntad municipal de generar vías ciclistas en nuestra ciudad, justifican la elaboración y aprobación de un Manual que contemple la señalización de las nuevas infraestructuras ciclistas.

El presente Manual se compone de dos Anexos:

- Anexo I relativo al Catálogo de Señalización de Vías Ciclistas: Verticales, Horizontales e Informativa Urbana.
- Anexo II determina los criterios de señalización de las distintas categorías de vías ciclistas: acera bici, carril bici, pista bici y senda ciclable.

Este Anexo II pretende servir de guía práctica a cualquier proyecto de construcción de vías ciclistas recogiendo situaciones hipotéticas de tráfico, sin perjuicio de las adaptaciones que se considere necesario introducir como consecuencia de la variedad y complejidad de escenarios que se puedan presentar, especialmente las soluciones de naturaleza constructiva y el reforzamiento de la señalización cuando razones de seguridad vial lo aconsejen.

Considerando las diferentes modalidades de vía ciclista que la Ley de Seguridad Vial contempla (RD legislativo 339/1990, de 2 de marzo) por el entorno en que se implantan, se han desarrollado los criterios de señalización distinguiendo: Acera bici, Carril Bici, Pista Bici y Senda Ciclable.

Finalmente, se ha introducido una referencia a dos modalidades de itinerario ciclista con el fin de regularizar sus especificaciones, criterios de implantación y señalización específica. :

- calles de prioridad ciclista o ciclocalles
- carriles de prioridad ciclista o ciclocarriles

2. Acera-bici

De acuerdo con lo dispuesto en el apartado 72 del Anexo I de la Ley de Seguridad Vial, por Acera-bici se entiende aquella Vía ciclista señalizada sobre la acera.

Los criterios generales de señalización vertical, horizontal e informativa de Acera-bici se ajustarán a las siguientes consideraciones:

2.1. SEÑALIZACIÓN DE INICIO, FIN Y CRUCE DE CALZADA

2.1.1. Inicio

El inicio de la Acera-bici se indicará mediante el empleo de la señal vertical informativa de ACERA-BICI recogida en el Anexo I del presente Manual, que se complementará con la siguiente señalización horizontal:

- Pictograma Bici (B-6.9),
- Flecha (B-5.2) que corresponda según el sentido de circulación, formando un conjunto unitario con la disposición prevista en la Figura 1.

La Acera-bici se delimitará en todo su recorrido por una marca longitudinal continua B-2.6b, salvo cuando se emplee bordillos de delimitación.



Figura 1

2.1.2. Fin

El fin de la Acera-Bici se señalizará mediante el empleo de la señal vertical informativa de FIN ACERA-BICI recogida en el Anexo I del presente Manual, que se complementará con las siguientes marcas y cuya disposición se ajustará a lo previsto en la Figura 2:

- La inscripción de velocidad máxima (B-6.7), 7.5 metros antes del fin de la vía ciclista, con el fin de adaptarlo a la velocidad peatonal.
- Siempre que sea posible y las disponibilidades de espacio lo permitan, se marcará tres marcas transversales continuas de 0.15 metros de anchura. La distancia entre ellas será de 4, 3 y 3 metros según nos acerquemos a la línea de detención.
- La inscripción de STOP (B-6.4) al finalizar la vía ciclista 0,50 metros antes de la línea de detención B-4.1.
- Línea de detención B-4.1

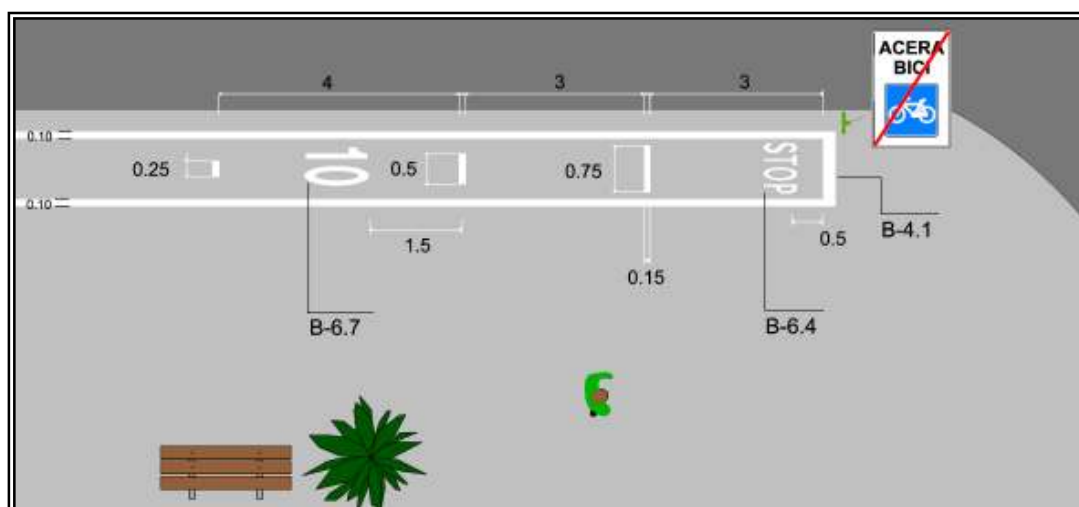


Figura 2

2.1.3. Bidireccional

Cuando la Acera-bici disponga de doble sentido de circulación, el inicio de la de Acera-bici se señalizará del mismo modo que el indicado en la Figura 1 y el fin como aparece en la Figura 2, tal y como se representa en la Figura 3.

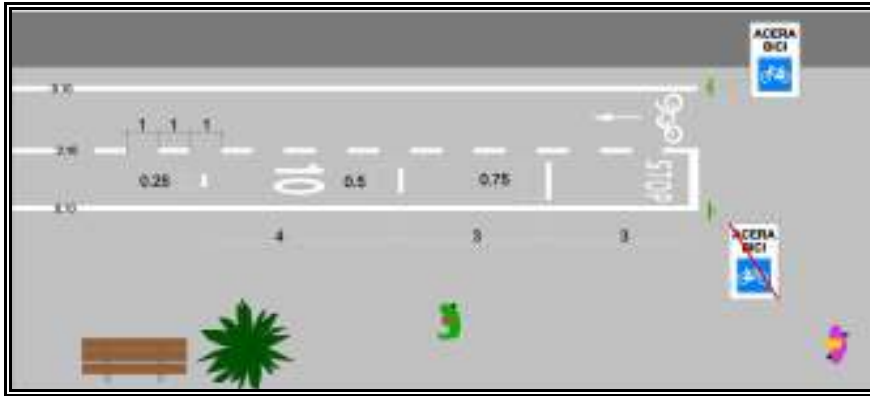


Figura 3

2.1.4. Cruces de calzada

Con carácter general, en los cruces de calzada no será necesario emplear ningún tipo de pintura o pavimentación especial, salvo excepción debidamente justificada.

Cuando la Acera-bici cruce la calzada en posición paralela a un paso para peatones para permitir la continuidad de la vía ciclista, se tendrá en consideración los siguientes criterios de señalización en función de dicha disposición:

- Cruce peatonal sin semaforizar.
- Cuando la disposición del paso ciclista con respecto al peatonal sea tal y como se muestra en la Figura 4, se delimitará con una sola línea B-4.4



Figura 4

- Cuando la disposición del paso ciclista con respecto al peatonal sea tal y como se muestra en la Figura 5, se delimitará con una sola línea B-4.4. y se emplearán las marcas definidas en la citada figura.

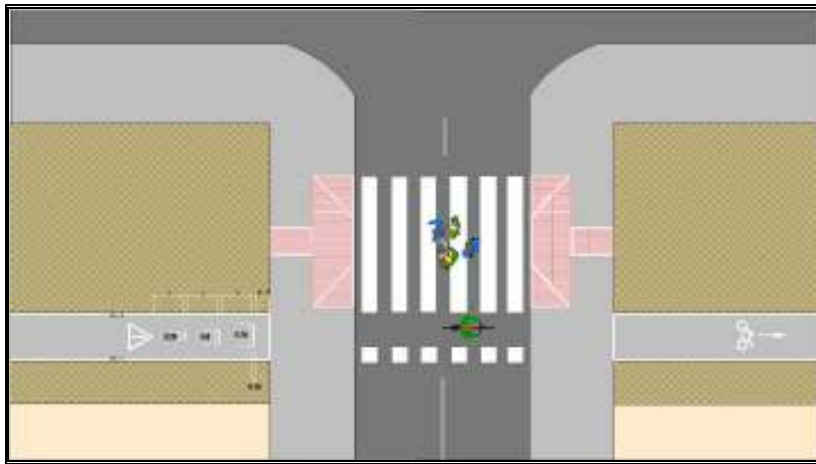


Figura 5

- Cruce peatonal semaforizado. Se delimitará con una sola línea B-4.4, y, se marcará en el espacio destinado a la circulación ciclista el pictograma bici B-6.9, con el fin de definir e identificar su zona de circulación, tal como muestran las Figura 4.1, 4.2 y 5.1, distinguiendo según la Acera-bici sea unidireccional o bidireccional, respectivamente.

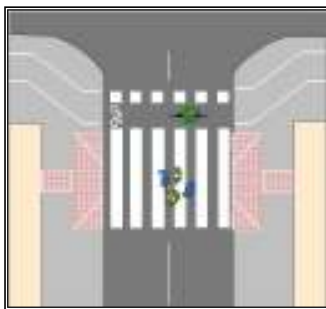


Figura 4.1



Figura 4.2



Figura 5.1

2.2. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE DELIMITACIÓN.

2.2.1. Acera-bici segregada.

Se entiende por Acera-bici segregada la vía ciclista que discurre por la acera separada del tráfico de peatones por una barrera física.

Con carácter general, se señalizará con una marca longitudinal continua B-2.6b, delimitando la vía ciclista por el lado más próximo a la calzada. En el caso en que esté separado por ambos lados por una barrera física no será necesaria ninguna marca vial de delimitación de carril.



Figura 6

2.2.2. Acera bici sin segregar

La Acera-bici sin segregar se delimitará en todo su recorrido por una marca longitudinal continua B-2.6b, separando el espacio de acera destinado a vía ciclista, salvo cuando se emplee bordillos de delimitación o cambios de pavimento.



Figura 7

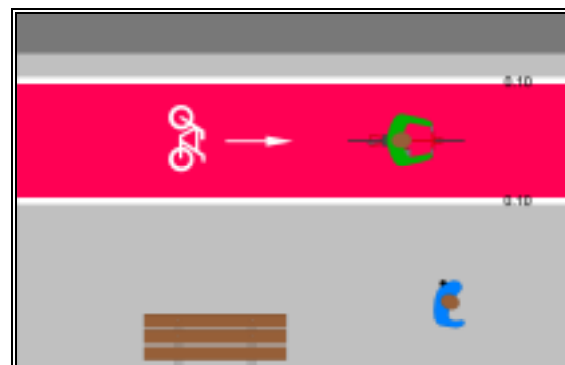


Figura 8

2.2.3. Acera-bici bidireccional.

Se entiende por Acera bici bidireccional aquella que permite el doble sentido de circulación. Se delimitará conforme a las definiciones anteriores y según al tipo que corresponda, segregada o sin segregarse.

Tanto si es segregado como si no, los dos sentidos de circulación de la vía ciclista se delimitarán con una marca longitudinal discontinua B-1.12, tal y como muestra la Figura 9.

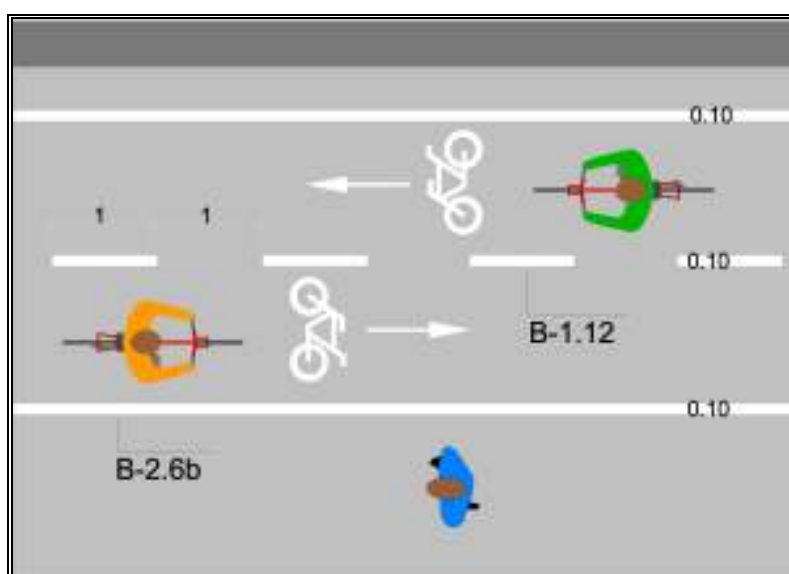


Figura 9

En todos estos supuestos de Acera-Bici, segregada o sin segregarse, sea o no bidireccional, se marcará el pictograma de bici (B-6.9) y la flecha (B-5.2), conjunto que se repetirá, siempre que sea posible, al menos cada 50 metros, salvo en los siguientes casos:

- En aquellos tramos de acera inferiores a 100 m
- En aquellos tramos de acera en los que exista un número de interrupciones de Acera-bici tal, que no haga necesario repetir la señalización entre medias.

2.3. DISPOSICION Y SEÑALIZACIÓN DE LA ACERA BICI.

2.3.1. Pasos de peatones y paradas de autobús:

A lo largo de su recorrido la Acera-bici se puede encontrar con zonas de concentración peatonal, como pueden ser pasos de peatones o paradas de autobús, cuyo tratamiento requiere una especial consideración.

A efectos de garantizar la seguridad de los peatones especialmente de las personas con algún tipo de discapacidad, cuando la vía ciclista que discurre por la acera se encuentre en su recorrido con un **vado para peatones** deberá considerarse, con carácter general los siguientes criterios de implantación:

- En ningún caso podrán invadir el vado de peatones, entendiéndose por tal aquellas modificaciones de las zonas de un itinerario peatonal mediante planos inclinados, que comuniquen niveles diferentes y faciliten el cruce de calzada.
- Se dispondrán por la parte posterior de los vados de peatones, más próxima a la línea de fachada, siempre y cuando se garantice un ancho libre de paso en la acera entre la alineación de fachada y la acera bici de al menos 1.50 metros, no se altere la continuidad del pavimento de la franja de señalización y se cumplan los criterios de graduación: practicable y adaptado, de los itinerarios peatonales que marca la legislación de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.
- Cuando de acuerdo con los criterios expuestos en el apartado anterior no pueda disponerse la acera bici por la parte posterior del vado, se podrá optar por una de las dos siguientes alternativas:
 - Interrumpir la acera bici, inmediatamente antes del vado de peatones o de la franja de señalización.
 - Situarla por la parte anterior del vado, más próximo a la calzada, cuya disposición se ajustará a lo previsto en las fichas de

normalización de la Instrucción de Normalización de Elementos Constructivos.

En cuanto a la coincidencia con la infraestructura de las **paradas de autobús** la Acera-bici se dispondrá siempre por la parte posterior de la parada, siempre y cuando se garantice un ancho libre de paso en la acera entre la alineación de fachada y la acera bici de al menos 1.50 metros, no se altere la continuidad del pavimento de la franja de señalización y se cumplan los criterios de graduación: practicable y adaptado, de los itinerarios peatonales que marca la legislación de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas. En el caso en que no se garanticen estas anchuras mínimas para el peatón por la parte posterior de la parada de autobús se interrumpirá en este ámbito la continuidad el trazado de la Acera bici.

Con carácter general, y con independencia de la disposición de la Acera bici con respecto al vado de peatones o parada de autobús de acuerdo con los criterios expuestos, siempre que sea posible y las disponibilidades de espacio lo permitan, con el fin de advertir con la suficiente antelación a los ciclistas que circulen por una Acera bici de la proximidad de un paso para peatones, se emplearán las siguientes marcas:

- Bandas de detención de vía ciclista consistente en tres líneas transversales continuas de 0.15 metros de anchura, iniciándose a 0.5 metros del corte y a 1 m de distancia entre ellas.
- Marca vial de advertencia de peligro, 1 metro antes de la última línea transversal.

El reinicio de la Acera-bici se señalará con el pictograma bici (B-6.9) y la flecha (B-5.2) en el sentido de la circulación, según corresponda, siempre que las circunstancias lo aconsejen considerando las interrupciones consecutivas que se den a lo largo de la Acera-bici, tal y como muestran en las Figura 10 y 11.

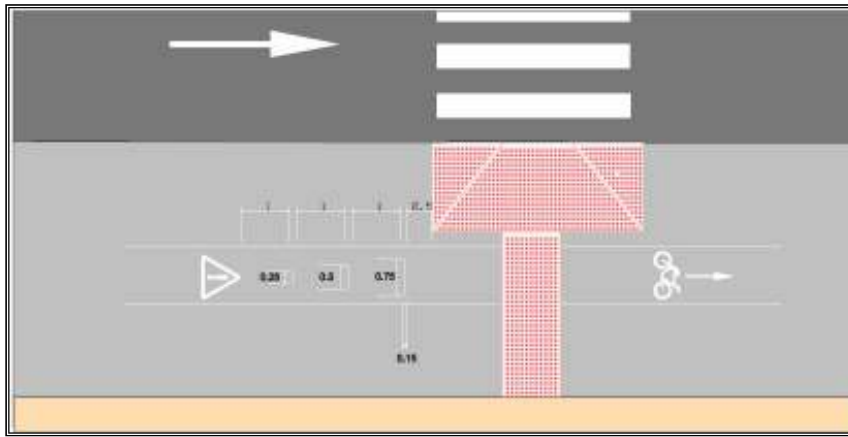


Figura 10

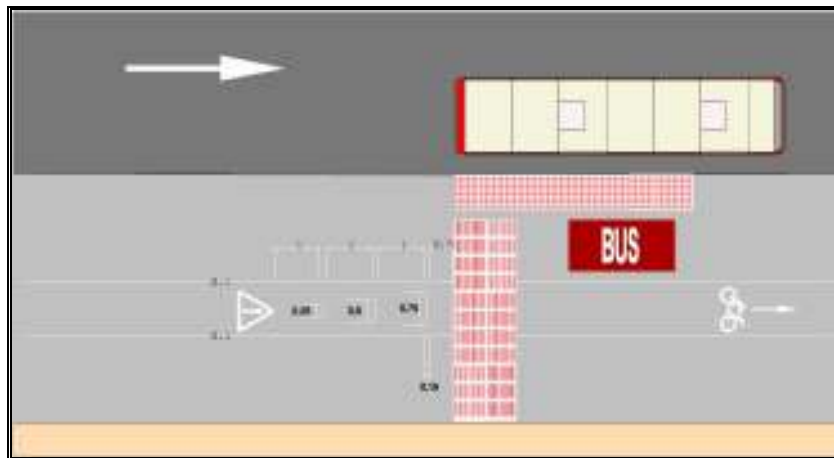


Figura 11

2.3.2. Interrupciones consecutivas.

Cuando se den dos interrupciones consecutivas, la señalización horizontal a emplear antes de la interrupción vendrá determinada por la distancia entre ellas:

- Si la distancia entre ellas es igual o inferior a 5 metros no se pondrá ningún tipo de señalización.



Figura 12

- Si la distancia entre ellas es superior a 5 metros, e, igual o inferior 15 metros, se colocarán las bandas de detención de vía ciclista consistentes en tres líneas transversales continuas de 0.15 metros de anchura, iniciándose a 0.5 metros del corte y la distancia entre ellas será de 1 metro.

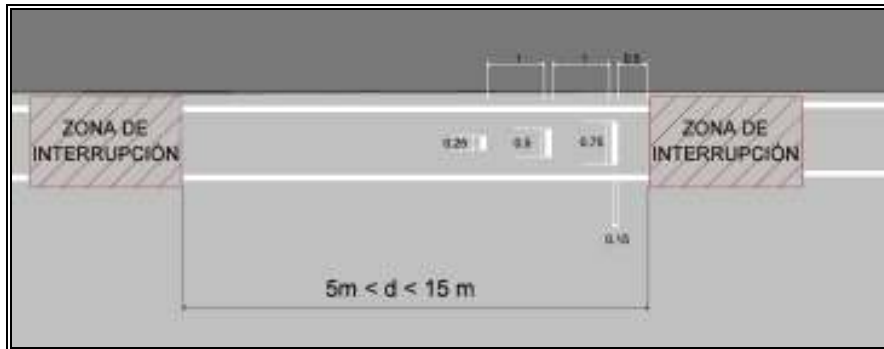


Figura 13

- Si la distancia entre ellas es superior a 15 metros, se colocarán las bandas de detención de vía ciclista y la marca de advertencia de peligro B.P.50, 1 metro antes de la última línea transversal.

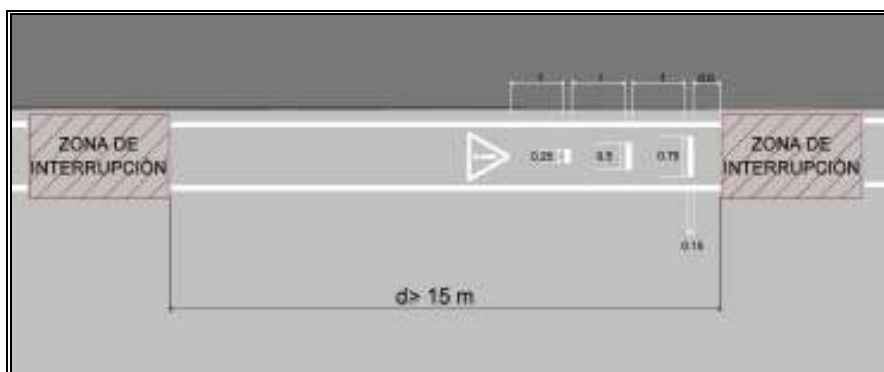


Figura 14

2.3.3. Cambios de dirección en Acera-bici

A lo largo de su recorrido la Acera Bici puede cruzar la calzada con el fin de permitir al ciclista efectuar un cambio de dirección en su trayectoria.

Cuando la Acera-bici cruce la calzada en disposición paralela a un paso para peatones para permitir a los ciclistas efectuar un cambio de dirección, se considerarán los siguientes criterios de disposición y señalización:

1. DISPOSICIÓN. Cuando se trate de Acera-bici unidireccional, el cruce se podrá realizar tanto en pasos para peatones semaforizados como en los no semaforizados en la forma prevista en las figuras 15 y 16. Sin embargo, cuando se trate de Acera-bici bidireccional el cruce sólo podrá realizarse en pasos peatonales no regulados semafóricamente.

2. SEÑALIZACIÓN. Los cambios de dirección de Acera Bici se ajustarán a los siguientes criterios de señalización:

- En la Acera bici se dispondrá las siguientes marcas:
 - Bandas de detención de vía ciclista consistente en tres líneas transversales continuas de 0.15 metros de anchura, iniciándose a 0.5 metros del corte y a 1 m de distancia entre ellas
 - Marca de advertencia de peligro B-P.50, 1 metro antes de la última línea transversal.
 - Flecha B-5.2, 1 metro antes de la marca vial B-P.50. Dicha flecha marcará la posibilidad de cruzar en ese punto la calzada para cambiar de dirección.
- En todos los cruces de calzada, sean o no semaforizados, se marcará el pictograma bici B-6.9, en la forma prevista en la figura 15, con el fin de identificar cual es el espacio destinado a la circulación ciclista dentro del cruce.

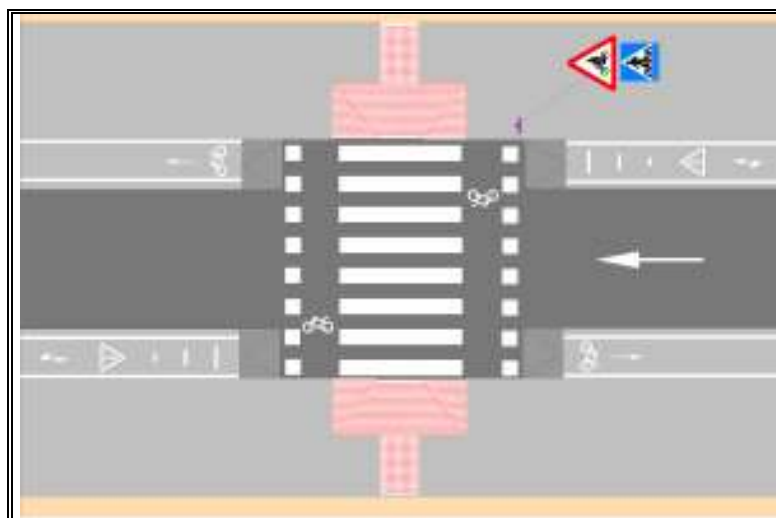


Figura 15. Paso peatonal sin semaforizar con cruce ciclista unidireccional a ambos lados.

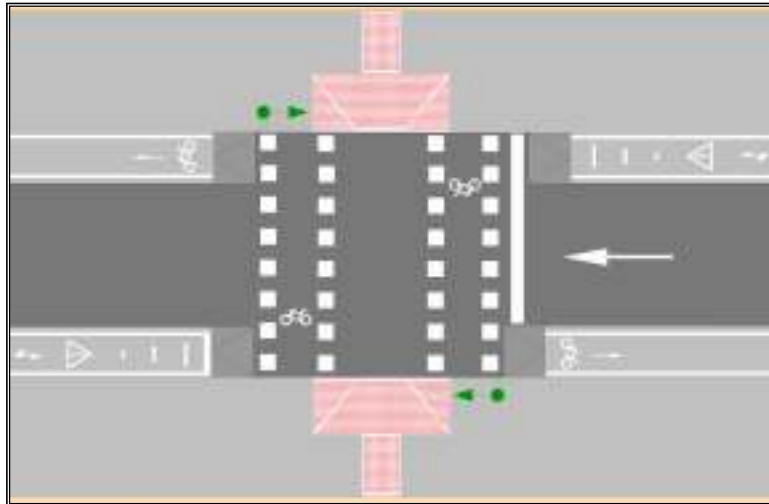


Figura 16. Paso peatonal semaforzado con cruce ciclista unidireccional a ambos lados.

2.3.4. Interrupciones por cuestiones de diseño o trazado: Marca guía de continuidad.

Cuando la interrupción de la Acera-bici esté motivada por cuestiones de diseño o trazado de tal modo que se pierda la continuidad de la vía ciclista, se seguirán los siguientes criterios de señalización:

- En la Acera bici se dispondrá las siguientes marcas:
 - Bandas de detención de vía ciclista consistente en tres líneas transversales continuas de 0.15 metros de anchura, iniciándose a 0.5 metros del corte y a 1 m de distancia entre ellas
 - Marca vial de advertencia de peligro B-P.50, 1 metro antes de la última línea transversal.
 - Flecha B-5.2, 1 metro antes de la marca vial B-P.50. Dicha flecha marcará la posibilidad de cruzar en ese punto la calzada para cambiar de dirección.
- En el tramo de la red ciclista que haya sido objeto de interrupción, se colocarán marcas guía de continuidad de la vía ciclista, recogidas en el Anexo I del presente Manual.

La marca guía de continuidad de vía ciclista es aquella que tiene por misión informar y guiar a los ciclistas el tramo de vía ciclista objeto de interrupción.

Estas marcas consistirán en baldosas de diferente color con el pictograma de bici (B-6.9) inscrito en ellas, colocadas intermitentemente durante todo el tramo de interrupción del carril con el fin de informar y guiar a los ciclistas el itinerario a seguir hasta la reanudación de la misma.

- Una vez que la Acera-bici se haya restablecido se empleará a su reinicio la señal vertical informativa de Acera-bici, caso de resultar necesario, y, como señalización horizontal el pictograma Bici (B-6.9) y la flecha (B-5.2) indicando el sentido de circulación.

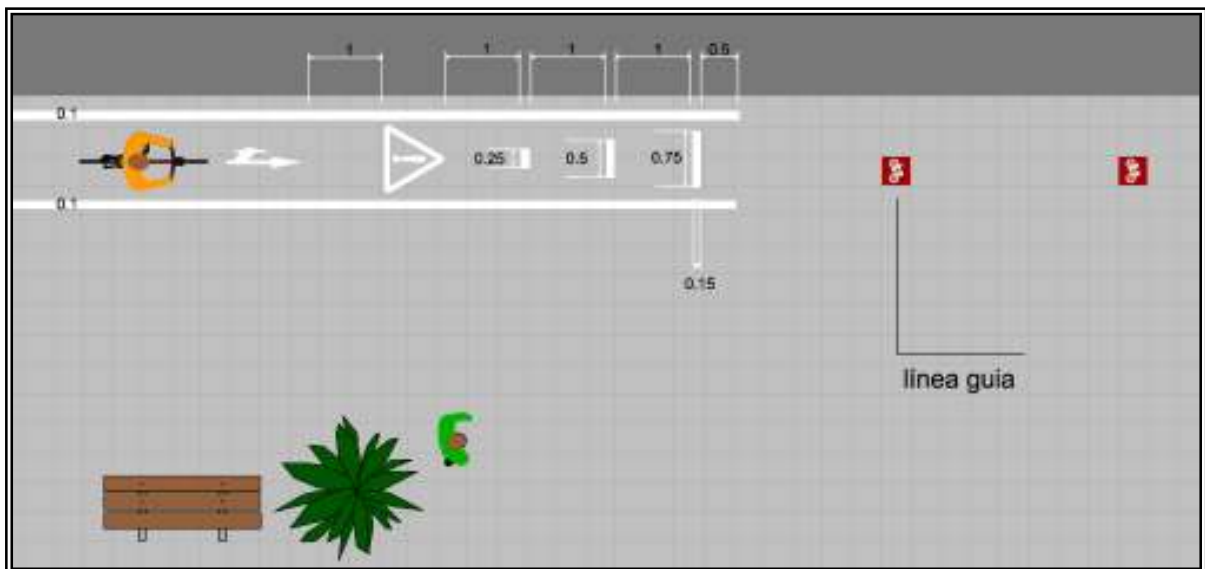


Figura 17

3. Carril-bici.

De acuerdo con lo dispuesto en el Anexo I apartado 70 Ley Seguridad Vial, por Carril-bici se entiende aquella vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.

Los criterios generales de señalización de Carril-bici se ajustarán a las siguientes consideraciones:

3.1. SEÑALIZACIÓN DE INICIO Y FIN.

3.1.1. Inicio.

El inicio del Carril-bici se indicará mediante el empleo de la señal vertical R-407a y la marca B-7.6 de inicio de carril reservado, añadiéndose el pictograma Bici y la flecha que corresponda según el sentido de circulación. EL Carril-bici se delimitará en todo su recorrido por una marca longitudinal continua B- 2.4b.

A los conductores de vehículos a motor se les advertirá del inicio del Carril-bici mediante el empleo de la señal S-64, pudiendo utilizarse en todos aquellos puntos de la red viaria en que las condiciones de seguridad lo justifiquen.



Figura 18

3.1.2. Fin.

El fin de Carril-bici se señalizará únicamente con la señal vertical R-505. La señalización horizontal se ajustará a las condiciones de circulación que se aplique a los vehículos en ese punto.

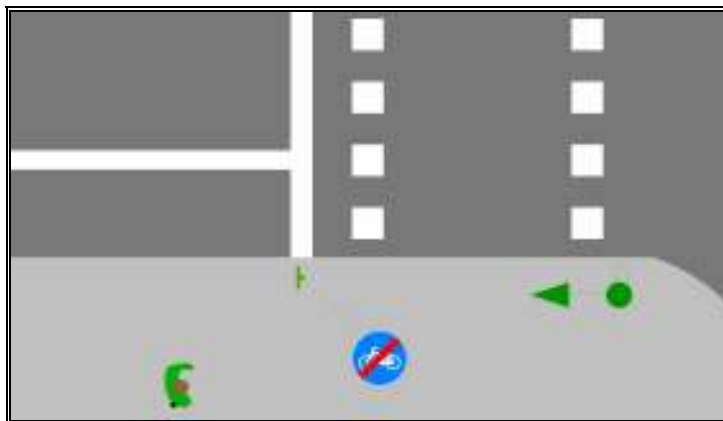


Figura 19

3.2. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE DELIMITACIÓN.

3.2.1. Carril-bici segregado.

- **Segregado por aparcamiento.**

Cuando el Carril-bici se encuentre segregado de la vía de circulación rodada por una zona de estacionamiento, se emplearán las siguientes marcas:

- Marca longitudinal continua B-2.4b adosada al aparcamiento.
- Zona de seguridad de 0.5 metros.
- Marca longitudinal continua B-2.6b que delimita el Carril-bici.

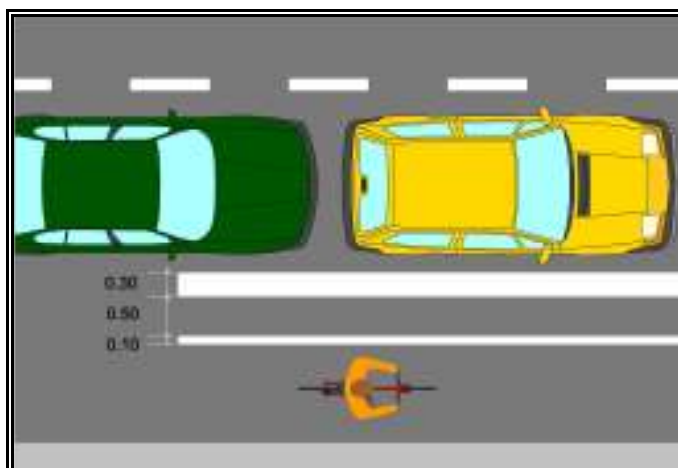


Figura 20

Lo anterior se entenderá sin perjuicio de cualquier otra disposición, en cuanto a la banda de estacionamiento, que a juicio del proyectista se considera más adecuada tal y como se refleja en la Figura 20.

- **Segregado por bordillo.**

Cuando el Carril-bici se encuentre segregado por bordillo o cualquier otro elemento separador que sobresalga de la rasante de la calzada, no será necesario el empleo de marcas viales de delimitación.



Figura 21

3.2.2. Carril-bici sin segregar.

Cuando el Carril-bici se encuentre sin segregar se delimitará con una marca longitudinal continua B-2.4b.

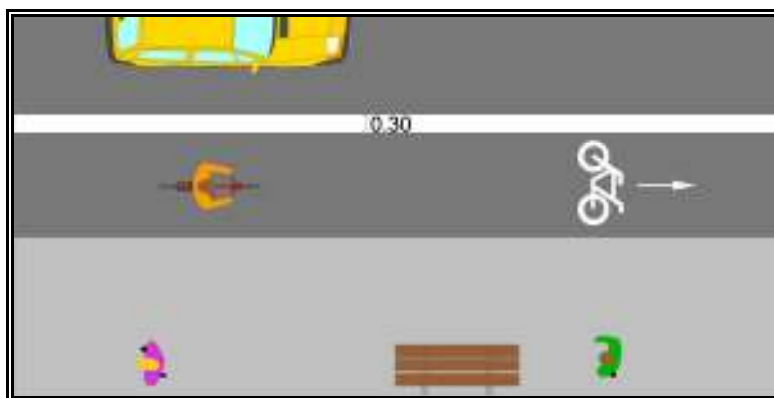


Figura 22

En todos estos supuestos de Carril-bici, segregada o sin segregarse, sea o no bidireccional, se marcará el pictograma de bici (B-6.9) y la flecha (B-5.2), conjunto que se repetirá, siempre que sea posible, al menos cada 50 metros, salvo en los siguientes casos:

- en aquellos tramos de calzada inferiores a 100 m.
- en aquellos tramos de calzada en los que exista un número de interrupciones de del Carril-bici tal que no haga necesario repetir la señalización entre medias.

El conjunto formado por el pictograma de bici (B-6.9) y la flecha (B-5.2), se marcará en cada reinicio de Carril-bici tras una interrupción, siempre que las circunstancias lo aconsejen considerando las interrupciones consecutivas que se den a lo largo del Carril-bici.

3.2.3. Aparcamiento contiguo.

La señalización horizontal se dispondrá tal y como se muestra en la Figura 23. Está compuesta por:

- Marca longitudinal continua M-7.3 de delimitación de zonas de estacionamiento.
- Una zona de seguridad de 0.5 metros.
- Marca longitudinal discontinua B-1.7 que delimita el Carril-bici por ambos lados, aparcamiento y carril de vehículos a motor.

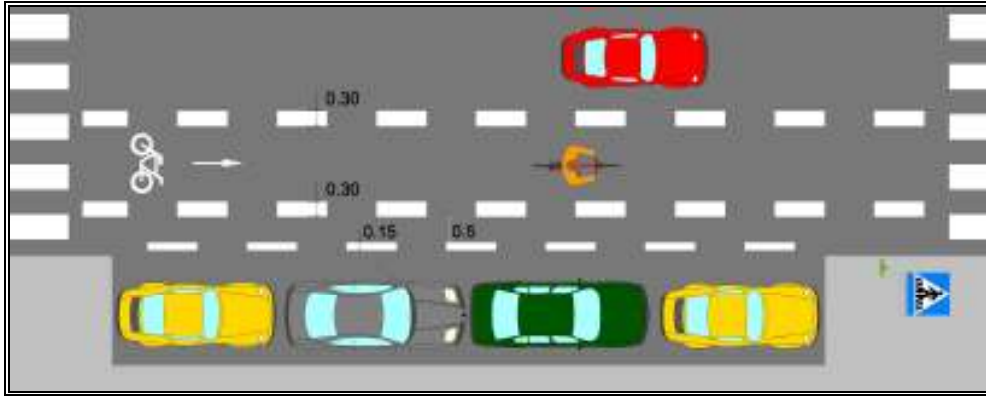


Figura 23.

3.3. DISPOSICIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE CARRIL BICI.

A lo largo del recorrido de un carril-bici con plataforma independiente o compartida con la calzada de los vehículos motorizados se puede encontrar con zonas de concentración peatonal, como pueden ser pasos de peatones o paradas de autobús, cuyo tratamiento requiere también una especial consideración.

3.3.1. Pasos de peatones.

En el caso de interrupción de Carril-bici por la presencia de un paso de peatones, el comportamiento a seguir por el ciclista será el mismo que el de los vehículos a motor, igualmente la señalización horizontal en el Carril-bici será la misma que la de los carriles de circulación para vehículos de motor.

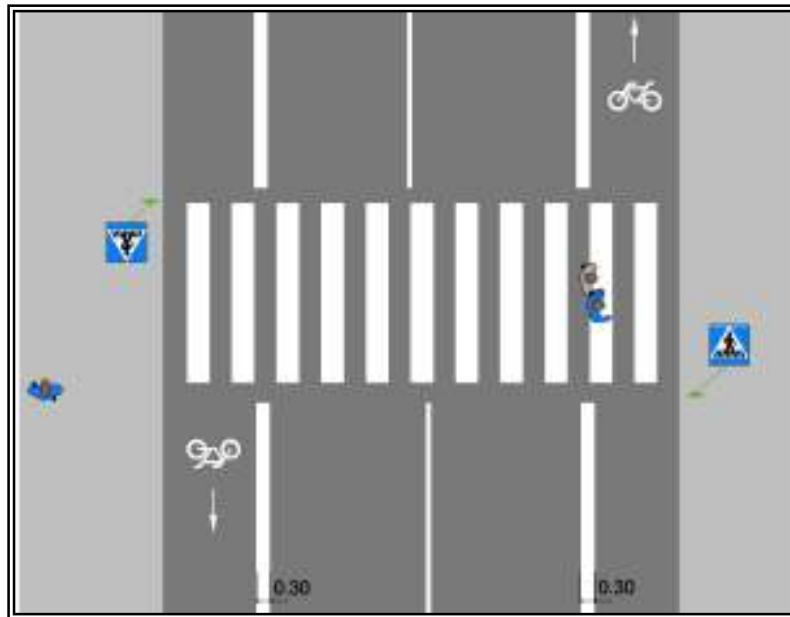


Figura 24

3.3.2. Paradas de autobús.

La infraestructura de paradas de Transporte Público Colectivo la constituye la definición de un punto de parada que puede encontrarse materializado por un poste o por el extremo de una marquesina, el entorno accesible y con pavimentos diferenciados que señalizan la parada de autobús y los elementos de información del transporte y zona estancial del viajero. El resguardo ofrecido por la marquesina proporciona un ámbito de espera para que el viajero y la consecuente formación de colas puedan independizarse del tránsito de peatones por la acera y mantenga una adecuada visibilidad de los autobuses que se aproximan a la parada.

A efectos de garantizar la seguridad de los clientes del transporte público colectivo especialmente de las personas con algún tipo de discapacidad, cuando el carril-bici con plataforma independiente o compartida con la calzada se encuentre en su recorrido con una parada de autobús deberá considerarse, con carácter general los siguientes criterios de implantación:

- El carril-bici podrá continuar su alineación en la calzada o plataforma segregada frente a la parada de autobús siempre que se vea interrumpido en una longitud de al menos 15 metros para garantizar la espera y el ascenso y descenso de viajeros de manera segura. Esta interrupción se materializará con rampas que realicen la transición entre la cota de rodadura del carril y la acera, manteniendo la misma pavimentación que

esta última e incorporando los pavimentos diferenciados de accesibilidad conforme al Catálogo de Normalización de elementos aunque la marquesina quede más alejada del bordillo. La distancia al bordillo del punto de parada (marquesina o poste) nunca será superior a los 2 metros con objeto de conservar la funcionalidad de estos elementos manteniendo una adecuada visibilidad de los autobuses que se aproximan a la parada.

Con el fin de advertir con suficiente antelación a los que circulen por el carril bici de la proximidad de una parada de autobús, se emplearán las siguientes marcas viales que se dispondrán en la forma prevista en la figura 25:

- Bandas de detención de vía ciclista consistente en dos líneas transversales continuas de 0.15 metros de anchura, iniciándose a 3 metros de la rampa y a 3 metros de distancia entre ellas
- Marca de Ceda el paso
- Marca de BUS

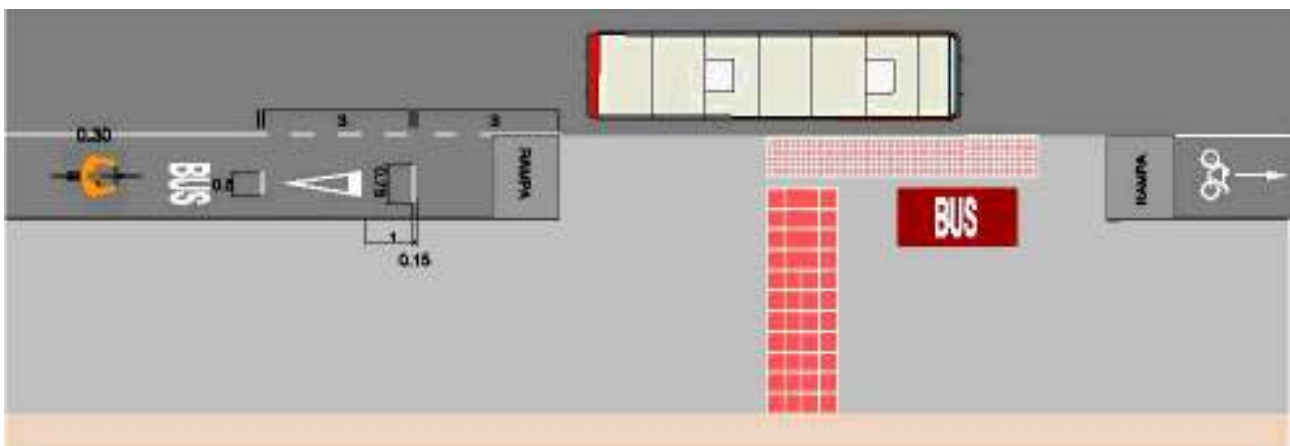


Figura 25

3.3.3. Cortes por otras causas.

La separación del Carril-bici y la calzada se realiza mediante una marca longitudinal continua B-2.4b. Esta marca se cambiará por la marca longitudinal discontinua B-1.7 durante el tramo que sea necesario para la salida de los vehículos.

4. Pista-bici.

El Anexo I apartado 73 de la Ley Seguridad Vial define la Pista-bici como aquella vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras. A estos efectos se entiende por Carretera toda vía pública pavimentada situada fuera de poblado, tal y como se definen las autopistas, autovías y carreteras convencionales.

Los criterios generales de señalización de Pista-bici se aplicarán exclusivamente en los tipos de vía descritas y se adaptarán a las siguientes consideraciones:

4.1. SEÑALIZACIÓN DE INICIO Y FIN.

El inicio y fin de la Pista-bici se señalará de acuerdo con los criterios expuestos en el apartado 1.1. A ambos lados de la Pista-bici se pintará una marca longitudinal continua B-2.6b delimitando el espacio destinado a la misma. Los dos sentidos de circulación en la Pista-bici irán separados, siempre que sea posible, por una marca longitudinal discontinua B-1.12 a lo largo de todo el recorrido tal y como se muestra en la Figura 27.

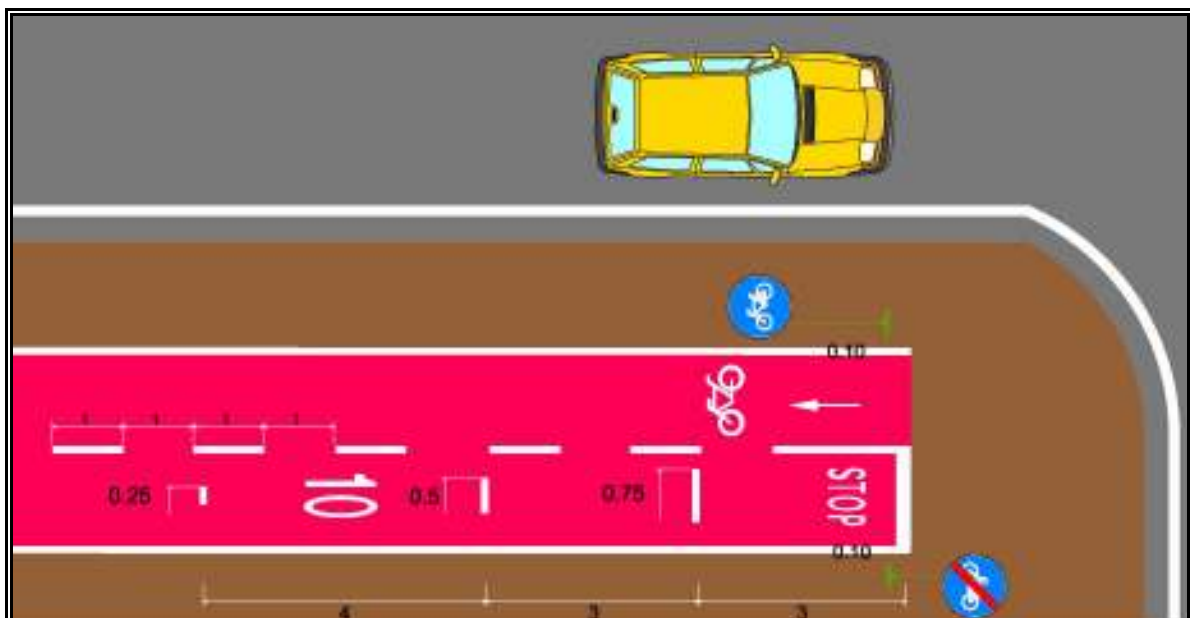


Figura 27

4.2. DISPOSICIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE PISTA BICI.

4.2.1. Pasos de peatones.

La secuencia de las marcas viales para señalar la aproximación a un paso de peatones que atraviesa una Pista-bici llevará la siguiente señalización horizontal:

- Tres bandas de detención a 10, 6 y 3 metros del paso de peatones.
- La inscripción de peligro presencia de peatones (B-P.20) a 4 metros del paso de peatones.

Además se pintarán las bandas del paso de peatones en la Pista-bici y se instalarán señales S-13 a ambos lados del paso.



Figura 28

4.2.2. Cruces de calzada.

Cuando la Pista-bici atraviese una vía destinada a la circulación de vehículos, su señalización se ajustará a los siguientes criterios, considerando la jerarquía o preferencia de paso que se establezca en función de las circunstancias que concurren en cada caso.

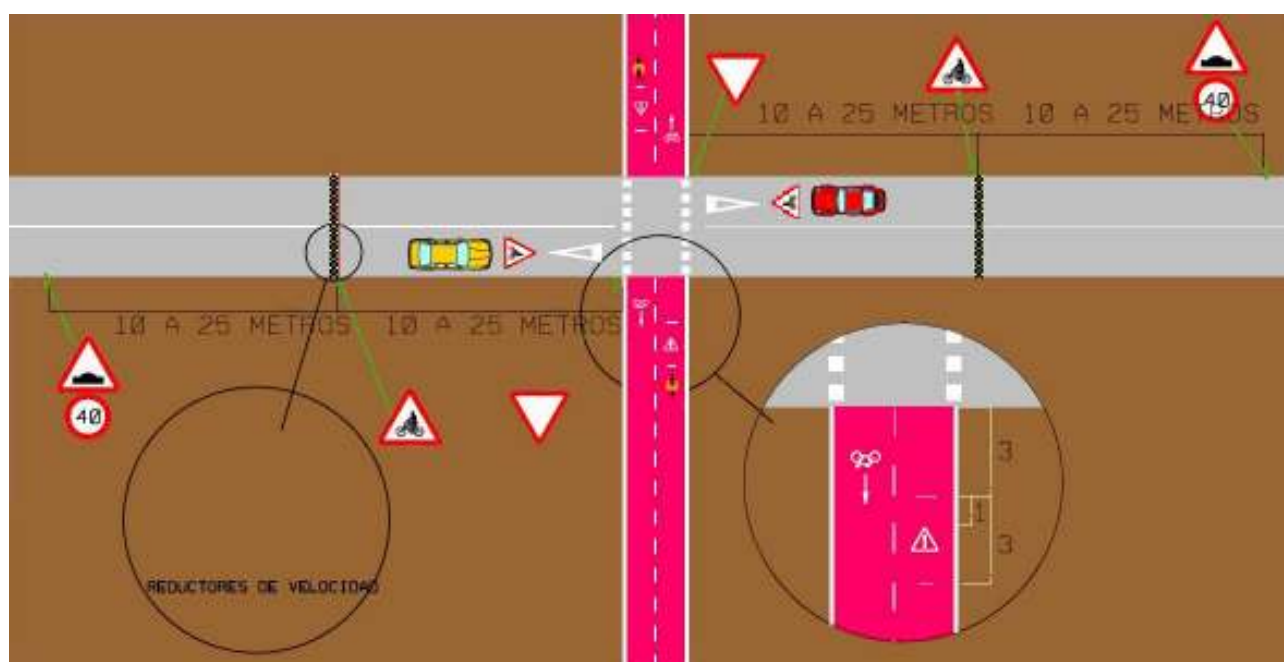
- **Cruce de calzada con prioridad para los ciclistas.**

Con carácter general, la Pista-bici y la vía de circulación de vehículos se señalizarán de acuerdo con dispuesto en la Figura 29 y la Figura 30.

Cuando en aplicación de las Recomendaciones de la Dirección General de Movilidad sobre instalación de dispositivos reductores de velocidad en el ámbito urbano, se considere conveniente la instalación de algunos de estos elementos en la vía de circulación rodada, su señalización se realizará teniendo en cuenta el tipo de dispositivo instalado, antes o en el propio cruce de vías:

- Cruce de calzada con dispositivos que se instalan antes del cruce (reductores de velocidad prefabricados (RVP), lomos). Su señalización se ajustará a lo dispuesto en la Figura 29.

Figura 29



- Cruce de calzada con paso para ciclista elevado. Su señalización se ajustará a lo previsto en la Figura 30.

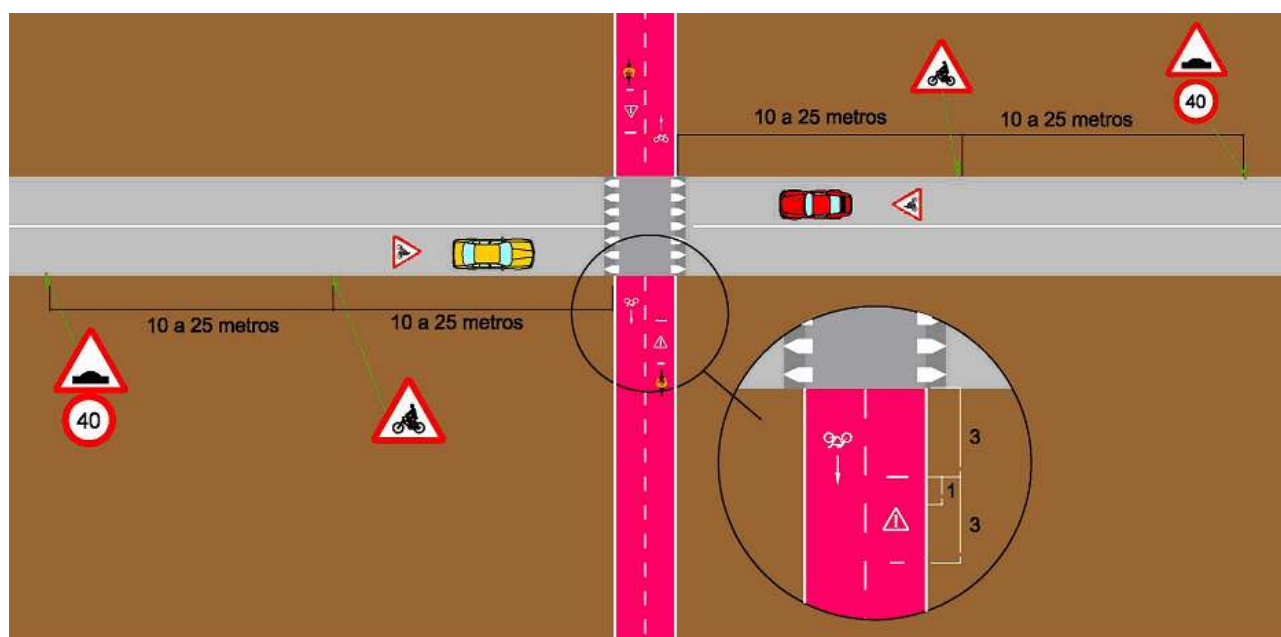


Figura 30

- **Cruce de calzada con prioridad para los vehículos.**
- Señalización en la calzada. Con el fin de advertir a los vehículos de la proximidad de un paso para ciclistas se utilizará la señal P-22 (advertencia de peligro por presencia de ciclistas) acompañada de la R-301 (limitación de velocidad) en un mismo poste.
- Señalización en la Pista-bici. Se utilizará la marca vial de *ceda el paso* para vía ciclista B-4.2, las *bandas de detención en vía ciclista* y las inscripciones B-6.5 y B-P.50. Se instalará la señal vertical R-1 a ambos lados de la Pista-bici. La disposición de todos los elementos se ajustará a lo previsto en la Figura 31.

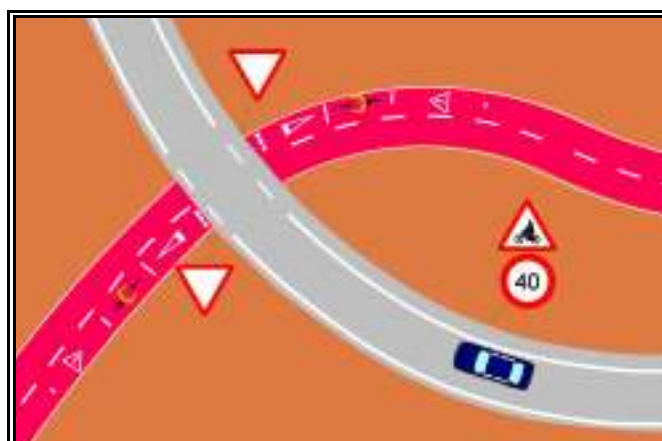


Figura 31

3.2.3 Salida de vehículos.

Se advertirá a los ciclistas usuarios de la Pista-bici del posible cruce de vehículos con marcas viales pintadas en el pavimento en una secuencia igual a la utilizada en la Figura 32.

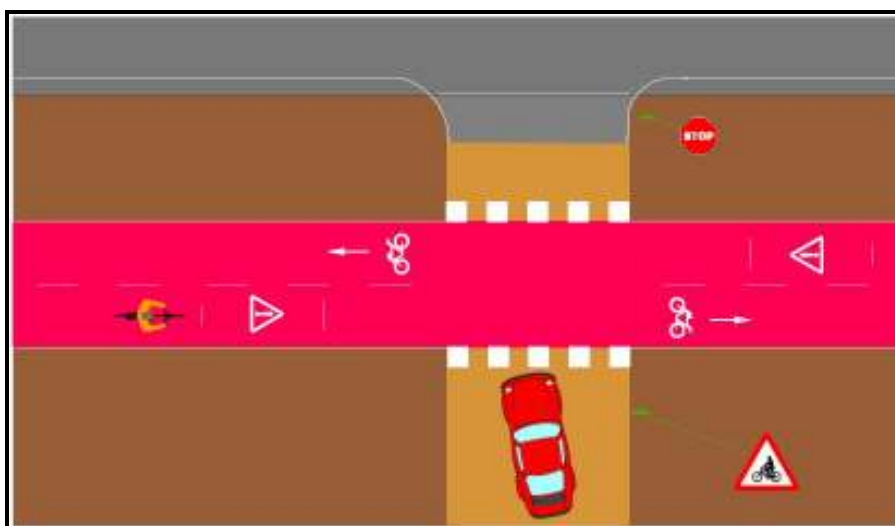


Figura 32

5. Senda ciclable.

De acuerdo con lo dispuesto en el Anexo I apartado 74 de la Ley Seguridad Vial, se define la Senda ciclable como aquella vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

5.1. SEÑALIZACIÓN DE INICIO Y FIN.

La Ordenanza de Protección del Medio Ambiente Urbano, determina que la entrada y circulación de vehículos en los parques será regulada de forma específica y concreta para cada uno de ellos mediante la correspondiente señalización que a tal efecto se instale en los mismos.

Las bicicletas podrán transitar en los parques o jardines públicos, por los siguientes lugares:

- en las calzadas donde esté expresamente permitida la circulación de vehículos,
- en aquellas zonas especialmente señalizadas al efecto.

La circulación y el estacionamiento de estos vehículos no se permitirá en los paseos interiores reservados para los paseantes.

Los niños de hasta diez años podrán circular en bicicleta por los paseos interiores en los parques, siempre que la escasa afluencia de público lo permita y no causen molestias a los demás usuarios del parque.

En aplicación de lo previsto en la Ordenanza de Protección del Medio Ambiente Urbano, se ha considerado dos posibles situaciones en las que puede darse la circulación ciclista por parques y jardines, según el espacio sea compartido o no con los peatones.

I.-Cuando el espacio de la vía ciclista sea compartido con el de peatones no será necesario el empleo de señalización horizontal y se añadirá la señal vertical de senda ciclable S-33.

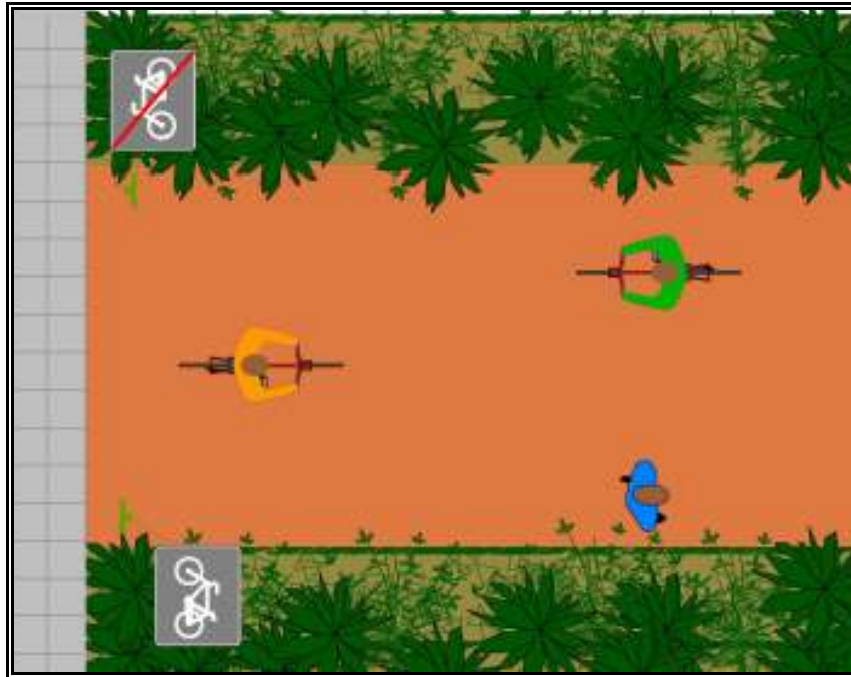


Figura 33

II.-Cuando el espacio de la vía ciclista no sea compartido con las zonas destinadas a los peatones, sus movimientos se separaran mediante la marca longitudinal continua B-2.6b, cuando resulte necesario, y se añadirá el pictograma de peatón en la zona destinada a los mismos, siempre que las condiciones del firme lo permitan.

La señalización vertical se realizará mediante el empleo de la combinación de la señal R-407 y R-410 de espacio separado peatón/ciclista que aparece en el Anexo I y se refleja en la figura 34 de este Anexo.

Si el espacio destinado a bicicletas fuese bidireccional, se separaran los sentidos de la vía ciclista con una línea longitudinal discontinua B-1.12.



Figura 34

En lo no previsto en el presente apartado, serán de aplicación los criterios generales de señalización de la Acera Bici que se contemplan en el presente Manual.

6. CALLES DE PRIORIDAD CICLISTA O CICLOCALLES.

Allí donde la infraestructura ciclista, en cualquiera de las modalidades de infraestructura expuestas en el presente Manual, no se pueda implantar debido a las características urbanas o de circulación de la vía considerada, y, con el fin de interconectar tales ejes ciclistas de la ciudad, podrán establecerse calles de prioridad ciclista o ciclocalles, entendiéndose por tales aquellas vías de circulación especialmente acondicionadas que estén destinadas en primer lugar a las bicicletas y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes:

- Los Vehículos deberán circular a una velocidad no superior a 30Km/h o inferior si así estuviera específicamente señalizado y no podrán estacionar más que en los lugares designados por la correspondiente señalización establecida al efecto.
- Las Bicicletas se ajustarán a las normas de prioridad de paso que rijan con carácter general por la vía por la que circulen, pudiendo utilizar toda la zona de circulación.

Con el fin de aumentar la seguridad del usuario de la bicicleta y advertir al resto de usuarios de la presencia de ciclistas, se regularizará la ciclocalle con señalización vertical específica y horizontal, en su caso, en los términos previstos en el Anexo I del presente Manual.

Como criterios de implantación de este tipo de régimen de circulación se tendrá en consideración los siguientes:

- Vías de sentido único de circulación y un solo carril
- Calles sin rampas en el sentido de la marcha de los vehículos.
- Servir de interconexión a la red ciclista

7. CARRILES DE PRIORIDAD CICLISTA O CICLOCARRILES.

En aquellos puntos donde la infraestructura ciclista, en cualquiera de las modalidades expuestas en el presente Manual, no se pueda implantar debido a las características urbanas o de circulación de la vía considerada y que por su funcionalidad no puedan resolverse de forma segregada ni realizar esta conectividad mediante ciclocalles, podrán establecerse carriles de circulación como carril de prioridad ciclista o Ciclocarril, entendiéndose por tal aquella vía de circulación ciclista compartida con carril de circulación.

Con el fin de aumentar la seguridad del usuario de la bicicleta y advertir al resto de usuarios de la presencia de ciclistas, se empleará una señalización vertical y horizontal específica de acuerdo con lo previsto en el Anexo I del presente Manual.

En la implantación de este tipo de régimen de circulación se tendrá en consideración los siguientes criterios:

- Calles con dos o más carriles por sentido en el más próximo al lado derecho
- Calles sin rampas en el sentido de la marcha de los “ciclocarriles”.
- Servir de interconexión a la red ciclista.