



Tipos de vías ciclistas



Carril-bici: Carril de la calzada de uso exclusivo para las bicicletas pudiendo estar señalizado con la marca vial correspondiente o estar protegido con elementos constructivos puntuales o continuos.



Acera-bici: Banda ciclista a la cota de la acera sin elementos de segregación física continuos. Es decir, la vía ciclista es accesible peatonalmente. Esto ocurre cuando no hay segregación o ésta es discontinua (franja de arbolado, por ejemplo) o cuando está a una cota inferior a 3cm.

Anillo ciclista: Vía ciclista con un trazado circular que rodea el casco urbano de Madrid, en su mayor parte se trata de un carril pavimentado y segregado del tráfico de vehículos. Aunque gran parte de su trazado discurre por zonas verdes, en ocasiones ha de hacerse hueco en el tejido netamente urbano. Los cruces de calles y avenidas están debidamente señalizados y acondicionados para el cruce de los ciclistas. Las infraestructuras radiales tales como autovías o vías férreas, se atraviesan mediante pasarelas.



Pista-bici: Banda ciclista en plataforma propia, independiente de la calzada y de las aceras. La diferenciación de la acera y/o de la calzada puede ser mediante una diferencia de cota (mayor de 3 cm, en el caso de la acera) y/o una segregación continua.



Senda ciclable: Vía para peatones y ciclos que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques con independencia del trazado de las vías motorizadas.

Encaminamiento: Itinerario dentro de una acera en el que se permite la circulación ciclista con objeto de dar continuidad.

Arcén bici: Arcén especialmente acondicionado para la circulación ciclista.

Vía mixta: Vía restringida al tráfico general en la que se permite la circulación ciclista en coexistencia con determinados tipos de vehículos.

Banda recomendada: Banda de la calzada reservada preferentemente a la circulación de bicicletas, delimitada mediante una línea discontinua. No es de uso exclusivo, pero los vehículos motorizados solamente debe pisarla o invadirla de forma excepcional y siempre y cuando no se generen incomodidad o inseguridad vial para el ciclista.



Ciclocarril: Carril especialmente acondicionado para el uso de la bicicleta en donde la circulación es compartida con el resto de vehículos, el ciclista no disfruta de un uso exclusivo o preferente. En ellas los vehículos motorizados deberán circular a una velocidad máxima de 30 Km/h, o inferior si así estuviera específicamente señalizado.

Ciclocalle: Calle exclusiva o preferente para la circulación de bicicletas en ambos sentidos. Si está prevista la circulación de vehículos a motor, se debe colocar una señal vertical correspondiente para autorizar este uso. Por defecto, los únicos vehículos que pueden circular por la Ciclocalle son las bicicletas.

Puedes encontrar el mapa de la Bici de la Ciudad de Madrid en el siguiente link

<http://madrid.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=304e79ab11cb403cbd4469a60a48cdeb>

Aparca- Bici: Se entiende por aparcamiento para bicicletas el conjunto de elementos de señalización, protección y amarre que posibilita el estacionamiento de las mismas.

La red actual de aparcabicicletas de la ciudad de Madrid ha sido el resultado de un programa de trabajo derivado de dos vías diferentes:

- Creación por iniciativa municipal de una red inicial de aparcabicicletas en función de los principales generadores de viaje.
- Respuesta a las peticiones de los ciudadanos particulares e instituciones de todo tipo.

La disponibilidad de un aparcamiento cómodo y seguro, tanto en el origen como en el destino de los desplazamientos, es necesario para asegurar un uso normalizado de la bicicleta.

Por tanto los aparcamientos para bicicletas constituyen un elemento básico e imprescindible en la infraestructura ciclista, debiendo estar íntimamente relacionadas las políticas de fomento de la bicicleta con la correcta oferta de aparcamientos para las mismas.

En este contexto se ha realizado la Revisión y Actualización del Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMC2008+) en el cual se determinan los nuevos criterios de intervención en la materia y se definen las estrategias que van a permitir lograr la consecución de unos objetivos en el año horizonte del plan, el 2025.

El documento considera que el aparcamiento es un componente clave para crear una red ciclista atractiva y funcional, y constituye un aspecto esencial en las políticas de promoción de la movilidad ciclista.

En este sentido, en el mismo se determinó que era necesario revisar los criterios de ubicación de aparcamientos para adoptar uno muy diferente que, como primera opción, localice los aparcamientos en las bandas de aparcamiento de calzada, ya que éste es el espacio natural de la bicicleta considerada como un vehículo más.



Ir en bicicleta al trabajo

Ir en bicicleta al trabajo es rentable tanto económica como ecológicamente hablando. Ayuda a resolver problemas como la congestión del tráfico, la contaminación y el sedentarismo.

Ir en bici al trabajo es...

Divertido

Las personas que van en bicicleta al trabajo suelen ser personas dinámicas, alegres y eficaces en su labor diaria.

Sano

Es una enorme ventaja poder hacer un ejercicio cardiosaludable a la misma vez que te desplazas.

Diversos estudios demuestran que las personas que se desplazan al trabajo en bicicleta de forma habitual tienen un menor absentismo laboral por enfermedad, es decir, son más sanos tanto física como mentalmente.

Barato

Es económicamente rentable. Las bicicletas son relativamente baratas, tanto en su compra como en su mantenimiento.

Ofrece calidad de vida para todos

Es una lástima ver las calles de nuestra ciudad llenas de coches ocupados por una sola persona que va al trabajo. Si la mayor parte de esas personas utilizaran la bicicleta, mejoraría nuestra calidad de vida.

Implicaciones positivas de ir en bici al trabajo

La presencia de más bicicletas en las calles implica:

- Menos congestión de tráfico, es decir, menos atascos.
- Menores niveles de contaminación atmosférica y acústica.
- Más espacio público para todos.
- Menor riesgo de accidente para conductores y peatones.
- Menos gasto público en arreglar las infraestructuras que los métodos motorizados estropean de forma regular

Más trabajadores ciclistas implica:

- Reducción del espacio de aparcamientos para coches, que se puede rentabilizar para otros usos de empresa
- Menor absentismo laboral: los ciclistas están en forma, son personas menos estresadas y tienen una mejor salud general.
- Mejor imagen de responsabilidad social corporativa para la empresa, al demostrar un interés por el medio ambiente.
- Mejor ambiente laboral: la bicicleta produce alegría

Algunos típicos mitos sobre ir en bici al trabajo:

Me siento ridículo

- Lo ridículo es utilizar un vehículo de una tonelada para transportar a una persona
- Lo ridículo es llevar una vida sedentaria
- Se ven ya tantos ciclistas por las calles que se ha convertido en algo habitual
- Al contrario, debemos sentirnos orgullosos de ser respetuosos con el medio ambiente y con nosotros mismos.

Tengo que ir de traje

- Mucha gente va de traje al trabajo en bicicleta y no tiene problema alguno.
- Hay quien va vestido normal en la bici y luego se viste de traje en el trabajo.
- Elige tu opción

No puedo llegar sudado al trabajo

- Normalmente, yendo a un ritmo moderado, los ciclistas habituales no sudan.
- También puedes ir más despacio de lo habitual, así evitas sudar y el aire que te encuentras al pedalear te seca.
- Utiliza prendas que transpiren bien.
- Si aún así sudas, llévate una muda y dúchate en el trabajo.
- Si nada de esto es posible, tienes la alternativa de las bicicletas de pedaleo asistido, con las que el esfuerzo es mucho menor y es muy difícil sudar.

Llegaría tarde

- Yendo en bicicleta se va más ágil de lo que se piensa. Seis kilómetros en media hora está al alcance de cualquiera. En poco tiempo tardarás cada vez menos, sin darte cuenta.

No tengo donde dejar la bicicleta en el trabajo

- Pide un lugar seguro donde aparcarla dentro del trabajo.
- Si no es posible, llévate una bicicleta plegable, que cabe en cualquier sitio, muchas veces bajo tu propia mesa.
- Si la tienes que dejar fuera, usa unos buenos candados. [Consejos para atar la bici](#)

Puede llover

- En Madrid son pocos los días que llueve.
- Si es una tormenta, espera unos minutos a que pase y luego pedalea.
- Si es una lluvia persistente usa capa de lluvia o chubasquero, los hay incluso transpirables.
- Si aún así no te sientes seguro, puntualmente puedes utilizar el transporte público, sólo por ese día.

Vivo muy lejos

- [Combina la bicicleta con el transporte público](#), es la opción más ecológica y eficiente, llevándote puerta a puerta, de verdad.

Exige mucho esfuerzo físico

- Pedalear a un ritmo sosegado no cuesta más esfuerzo que andar, pero te transporta mucho más rápido.
- Se habitúa uno bastante rápido.
- Prueba en un fin de semana.
- Las cuestas se salvan con cierta facilidad utilizando correctamente los cambios. Pide que te enseñen como utilizarlos si no sabes cómo.
- Si otros pueden, tu no eres menos. ¿A que esperas?

Es peligroso

- Si sigues las [normas de seguridad en bicicleta](#), pedalear puede resultar incluso más seguro que otros medios de transporte.
- Siempre se ha sobrevalorado el riesgo de ir en bicicleta. La bicicleta no tiene velocidades punta muy elevadas, haciéndola más predecible y con mayor capacidad de reacción.
- Planifica tu ruta para hacerla por calles más seguras, no necesariamente las que utilizarías si fueras en coche.