

## 10 medidas sencillas para promover el uso de la bicicleta en Salamanca



Asociación  
Comité de Bici Urbana Guardabarros  
(Septiembre 2021)



## **INTRODUCCIÓN:**

La ciudad de Salamanca aglutina un conjunto de características físicas y socioeconómicas que la convierten en un lugar idóneo para la circulación en bicicleta. Sobran razones. Es una ciudad pequeña en la que la mayor parte de los trayectos se pueden realizar no solo en 15 minutos sino en 10 minutos, es relativamente llana y disfruta de un centro histórico en el que cada vez hay menos coches, más gente joven y nuevas dinámicas comerciales.

Sin embargo, el desarrollo que venimos observando en torno a la promoción de la bicicleta en Salamanca está basado únicamente en la ampliación de itinerarios ciclistas específicos y en la expansión del Sistema de Bicicleta Pública (SALENBICI) y no parece aumentar el número de ciclistas y menos todavía, transformar el reparto modal. Es decir, por más que se amplían los “carriles bici” y las bases de SALENBICI no se detecta un efecto rebote en el aumento de ciclistas que recorren nuestra ciudad a través de esas y otras infraestructuras.

Desde la asociación Guardabarros creemos que podemos ayudar a transformar esta situación. Para ello, y como venimos haciendo desde hace décadas, deseamos compartir de nuevo un conjunto de “medidas blandas” y sencillas que no supongan grandes inversiones -de hecho, son mucho más baratas que las infraestructuras ciclistas- para avanzar en la promoción ciclista de la ciudad de Salamanca. La esencia de la propuesta está inspirada en nuestro ánimo de colaborar con el consistorio - recordemos que una buena parte de los aparcabicis con que cuenta la ciudad y los espacios universitarios son fruto de nuestro esfuerzo y asesoramiento- y comenzar a alcanzar cotas de reparto modal acordes con otras ciudades de nuestro entorno para no quedarnos atrás. Nos preocupa enormemente el estancamiento en el uso de la bicicleta en Salamanca y el tiempo perdido. Así y con todo, la creación de una zona libre de emisiones en el centro es sin duda una buena noticia que va en la misma dirección que esta propuesta.

Todas las medidas que se proponen a continuación se utilizan ya en ciudades españolas y, por supuesto, en el resto de las ciudades europeas. Son iniciativas (probadas) de éxito y buenas prácticas perfectamente trasladables a la ciudad de Salamanca. El ánimo de este documento es poner sobre la mesa la idea y no necesariamente los detalles de la propuesta o posibles ubicaciones para su puesta en marcha. Veamos:

### 1. Plataformas avanzadas de arranque:

La excesiva velocidad -incluso en la “ciudad 30”- de los diferentes medios de transporte en la ciudad perjudica a los medios de transporte no contaminantes y sostenibles: el caminar y el pedalear. Es el caso de lo que suele ocurrir en los semáforos, donde el arranque, sobre todo si es en cuesta arriba, obliga a los usuarios ciclistas a un esfuerzo adicional por adaptarse a la velocidad que exige el medio dominante: el coche. Las plataformas de arranque ubicadas en la parte inmediatamente adyacente y privilegiada del semáforo permiten al ciclista comenzar a circular en primer lugar, mitigando –solo en parte- el desequilibrio entre las velocidades y aceleraciones de los diferentes medios de transporte. Existen varios puntos de la ciudad dónde se puede aplicar esta propuesta y ver qué resultados tiene.



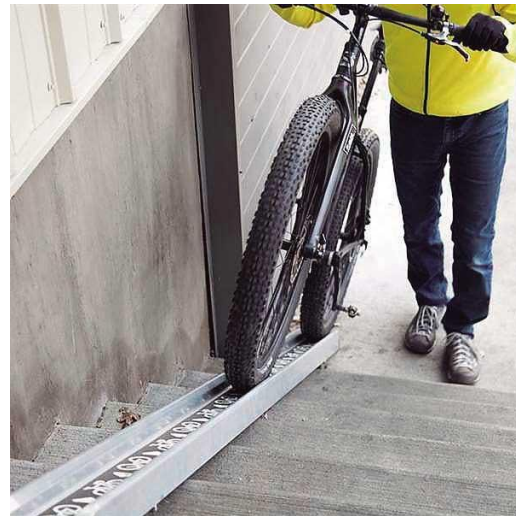
### 2. Soporte para estación semafórica:

En relación a la propuesta anterior, la espera durante los semáforos en rojo supone para el usuario ciclista volver a pisar la calzada. Con el fin de motivar el cumplimiento de las normas de circulación, especialmente en los semáforos y dotar de comodidad al tránsito ciclista- proponemos la ubicación de una estructura en alguno de los semáforos de la ciudad para que los usuarios ciclistas se puedan apoyar y mejorar el arranque una vez se ponga el semáforo en verde. Se trata de una medida simbólica pero que tendría buena aceptación entre la comunidad ciclista y aquella que es aún potencial. (No iremos más allá y ya propondremos más adelante papeleras adaptadas para ciclistas)



### 3. Rampas en escaleras.

Si bien Salamanca no es una ciudad con muchas pendientes, sí que existen determinadas zonas de la ciudad con escaleras de todos los tamaños y pendientes. Algunas no representan obstáculos significativos para el tránsito ciclista, pero otras sí que ejercen un efecto disuasorio para transitar por determinadas avenidas, calles y plazas. Una sencilla rampa adosada al lateral de la escalera (justo por debajo de la barandilla si es que la hay) permite encajar las ruedas de la bicicleta y bajar o subir escaleras con la bici de la mano sin necesidad de cargarla al hombro (o darse media vuelta). Pensamos en varios puntos de la ciudad dónde se podría comenzar a colocar.



### 4. Sentido contraciclista:

La bici es en realidad una solución al denso tráfico de las ciudades. Contrariamente a lo que se pudiera pensar, un salmantino en bici es, en muchas ocasiones, un coche menos y, por ello, debemos respaldar su uso. La bici se mueve gracias al esfuerzo físico y en muchos casos, el diseño de los sentidos del tráfico motorizado de nuestro viario no responde a esta evidencia. Así, como cualquier otro



usuario de un vehículo, debemos dar rodeos o enfrentarnos a cuestras. Ello sin embargo se puede revertir y convertir en innecesario diseñando sentidos ciclistas específicos. Proponemos a modo de experiencia piloto la señalización de una calle en el que el sentido ciclista pueda ser bidireccional, es decir, uno según el tránsito motorizado y otro contraciclista.

### 5. Estación de reparación público:

La mecánica de las bicicletas es sencilla. La reparación de bicicletas suele tener relación con los pinchazos o el ajuste de frenos y cambios. Parece lógico pensar pues que una estación de reparación de bicicletas en plena calle podría incentivar el uso de la bicicleta. Se trata de una iniciativa que en nada afectaría al mercado actual de venta y reparación de bicicletas, es más, creemos que lo reforzaría y supondría un respaldo a los negocios locales. También representa un respaldo, por su visibilidad, a las políticas ciclistas municipales. Sobre la posible ubicación de la estación de reparación se podría asociar a alguna parte del centro de la ciudad a lo largo de alguno de los itinerarios ciclistas más frecuentados (no necesariamente con una infraestructura ciclista específica). Sugerimos que no solo sea una.



### 6. Aparcamiento de bicicletas cubierto-bicibox.

Afortunadamente, Salamanca cuenta con un amplio parque de estacionamiento para bicicletas. La instalación de estas infraestructuras comenzó allá por los años 90 y, hoy en día, podemos asegurar que el número de plazas supera con creces las 500 plazas. En la misma línea de promoción ciclista *lowcost* debería encaminarse la instalación de algún modelo cubierto de aparcabicis -con un sistema de cierre mediante monedas a imagen y semejanza de las taquillas o los carritos de los supermercados. Una ubicación junto a un edificio público supondría un respaldo a las medidas prociclistas de la ciudad ya que se trata de algo muy vistoso.



## 7. Contador de bicicletas:

Los contadores de bicicletas son habituales en otras ciudades y países de nuestro entorno. Además de ofrecer datos relevantes sobre el número de personas que transitan en bicicleta por un determinado itinerario, resultan atractivos y visibilizan las políticas ciclistas locales. Existen muchos modelos en el mercado y hasta la fecha Salamanca no cuenta con ningún



contador de estas características (a pie de calle con información en tiempo real). A este respecto, subrayamos la necesidad de utilizar este y otros medios para constatar los ciclistas que transitan por nuestra ciudad al cabo de los años.

## 8. Aumento de la señalización ciclista en la ciudad.

La iconografía en torno a la bicicleta debe incluir una buena señalización tanto vertical como horizontal. Sin duda, la ciudad de Salamanca ha avanzado en los últimos años en este sentido. No obstante, conviene recordar que existen numerosos aspectos a mejorar. Por citar solo algunos, cabe recordar que la señal



R-407 (de obligatoriedad de circulación de los ciclistas por los carriles bici) se ha utilizado tradicionalmente de forma equívoca, dando lugar a situaciones no aconsejables en nuestra ciudad tales como conflictos de intereses entre usuarios del automóvil y de la bicicleta o poca efectividad de estos tramos obligatorios en espacios donde se puede compartir la calzada. Por otro lado, se detecta una carencia de la señal P-25 (Peligro por la proximidad de un paso para ciclistas o de un lugar donde frecuentemente los ciclistas salen a la vía o la cruzan) en numerosos puntos e intersecciones de la ciudad. Estos y otros ejemplos revelan la necesidad de seguir trabajando en la consolidación de una imagen prociclista en la ciudad que visibilice mejor la acción de gobierno municipal en la promoción del uso de la bicicleta.

## 9. Señalización y segregación de los aparcabicis.

La red de aparcabicis de Salamanca ha mejorado mucho tras los últimos años. Según nuestros datos, en estos momentos la ciudad dispone de unas 170 localizaciones donde se han instalado 230 módulos para aparcar unas 1.130 bicicletas. Si a ello sumamos la red pionera de la Universidad de Salamanca, la cifra de plazas para aparcar bicicletas en Salamanca asciende a más de 1.600. Esto no nos debe hacer bajar la guardia ya que su uso en muchos casos es casi nulo. Además, la red requiere de una constante revisión y adaptación. En cualquier caso, detectamos la necesidad de señalización de muchas de las ubicaciones, sin por ello menoscabar la imagen y estética de los entornos urbanos. En este sentido optamos por trabajar las indicaciones a través de marcas viales o elementos ubicados en la propia "U" invertida.



## 10. Oficina de referencia para la bicicleta en Salamanca.

Desconocemos si el consistorio cuenta con una persona o equipo encargado del asunto ciclista. Todo parece indicar que tal sede o sección no existe y que la gestión del hecho ciclista recae solo en instancias de la Policía Local y del Área de Ingeniería Civil. Es insuficiente y muchas veces genera disfunciones. Solicitamos la creación de un organismo o, al menos, cierta interlocución, para que se produzca un mejor diálogo en torno a los asuntos ciclistas entre los salmantinos y el Ayuntamiento. Ello sin duda mejoraría la percepción de los ciudadanos no sólo con respecto a la bicicleta, sino también en relación a las políticas prociclistas locales y a sus representantes públicos.



Fuentes fotografías:

Foto 1: [https://www.lavozdegalicia.es/noticia/santiago/2017/08/25/ciclistas-tendran-prioridad-14-pasos-peaton-centro/0003\\_201708S25C2991.htm](https://www.lavozdegalicia.es/noticia/santiago/2017/08/25/ciclistas-tendran-prioridad-14-pasos-peaton-centro/0003_201708S25C2991.htm)

Foto 2: <https://mobile.twitter.com/NaoCasanova/status/1371822041150685187>

Foto 3: <https://biciclub.com/una-rampa-modular-para-escaleras/>

Foto 4: <https://daniellebrato.com/2015/09/07/la-ciudad-y-las-bicis/>

Foto 5: <https://www.elespanol.com/quincemil/articulos/actualidad/novo-mesoira-a-coruna-estrena-una-estacion-de-reparacion-de-bicicletas-y-zona-de-lavado>

Foto 6: <https://santander.es/noticia/santander-propone-adjudicar-intelligent-parking-siete-nuevos-aparcamientos-cerrados-bicis>

Foto 7: <https://www.hortanoticias.com/el-anillo-ciclista-de-valencia-estrena-nuevo-contador-digital-de-bicis-en-la-calle-xativa/>

Foto 8: <https://www.elnortedecastilla.es/palencia/escasez-traffic-adelanta-20200429221346-nt.html>

Foto 9: [https://www.elperiodic.com/xirivella/xirivella-instala-aparcabicis-propuesta-publico-usuario-comerciantes\\_736354](https://www.elperiodic.com/xirivella/xirivella-instala-aparcabicis-propuesta-publico-usuario-comerciantes_736354)

Foto 10: <https://www.lorcabiciudad.es/lorcabiciudad-pone-en-marcha-la-oficina-de-la-bicicleta/>