
El uso de la bicicleta como medio de transporte urbano

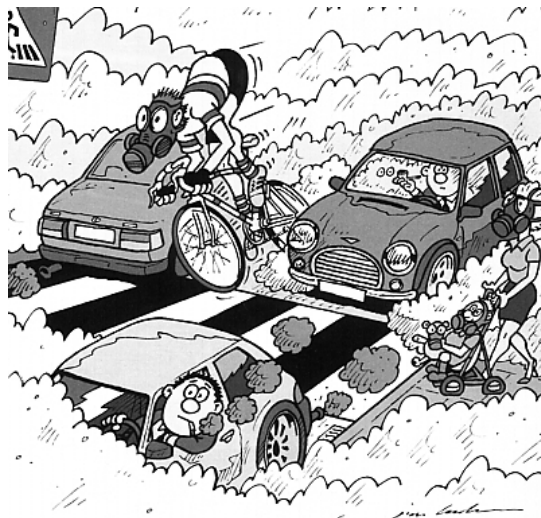
Autor: Comisión de Promoción Cultural

Coordinadores: Manuel Sanchis-Guarner Cabanilles y

Vicente Muñoz Puelles

Aprobación: Pleno de 30 junio de 2008, en l'Alcora

Introducción	1
Situación actual del problema	1
Propuestas	5
Recomendaciones del cvc	10
Anexo 1. Red de carril bici de Valencia	12
Anexo 2. Mapa del carril bici de Valencia publicado por la asociación Valencia en Bici	13
Anexo 3. Propuesta de normas de circulación de la asociación Valencia en Bici	14
Anexo 4. Propuestas de la Conferencia Mundial de ciclistas (Ámsterdam, año 2000)	15



Introducción

Consciente de la creciente polución en nuestras ciudades, el CVC siempre se ha mostrado partidario de los medios de transporte urbano alternativos al automóvil privado, especialmente cuando éste es utilizado por una sola persona. Por dicha razón, y a instancias de su Presidente, decidió estudiar la problemática del uso de la bicicleta como medio de transporte urbano.

El trabajo se encomendó a la Comisión de Promoción, que acordó, al menos en principio, limitar el estudio a la situación en la Ciudad de Valencia, como modelo de ciudades grandes de nuestra Comunidad. Somos conscientes de que los problemas que plantea el uso de la bicicleta en carretera, montaña y pueblos pequeños difieren de los de su uso como medio de transporte urbano.

A tal efecto comparecieron ante la Comisión el Sr. Novo, Concejal de Circulación, Transporte e Infraestructuras del Transporte del Ayuntamiento de Valencia, el Sr. Llópez, representante del Colectivo Valencia en Bici y el Sr. García Barrachina, de la Comisión de Seguridad vial del Ciclista, de la Federación de Ciclismo de la Comunidad Valenciana También se han estudiado diversos documentos, aportados por los comparecientes y por los miembros de la Comisión, o bien consultados a través de Internet.

Situación actual del problema

El carril-bici en la ciudad de Valencia

A diferencia de lo que sucede en muchas poblaciones europeas, la bicicleta es un medio de transporte poco utilizado en la ciudad de Valencia, pese a las excelentes condiciones geográficas y climáticas de ésta (más de 200 días anuales de insolación). La circulación de personas en bicicletas, aunque va en aumento, sigue siendo escasa, y con frecuencia resulta caótica e incluso peligrosa, tanto para los peatones como para los propios ciclistas.

Valencia, sin embargo, fue la primera ciudad de España donde se implantó el carril-bici, cuyo primer tramo fue inaugurado hace más de 25 años, por el primer Ayuntamiento democrático de la ciudad. Desde entonces, las distintas administraciones municipales se han esforzado en la construcción de carriles

reservados a los ciclistas. Actualmente, en Valencia ciudad hay unos 75,5 km. de carril bici urbano.

De ellos, más de la mitad, unos 35 km. discurren por jardines, paseos, rondas periféricas, campus universitarios o zonas recientemente urbanizadas, de acuerdo con el siguiente reparto: Jardín del Turia (7 km.), Paseo Marítimo (2'25 km.), campus universitarios (10'25 km.), Rondas Sur y Norte (6 km.) y los nuevos barrios de expansión de la ciudad (Avenida de Francia: 3'25 km., Orriols-Benicalap: 2'25 km., Campanar: 7'5 km.). En muchas de esas zonas aún no hay viviendas, o éstas aún están deshabitadas. Además, la mayoría de esos tramos no están conectados con el núcleo consolidado de la ciudad, que sólo dispone de unos 27 km. de carril-bici. Debido a ello, a diferencia de lo que ocurre con los usuarios del automóvil y las líneas de transporte público, los carriles-bici probablemente sólo dan servicio a las viviendas del 5% de los ciudadanos de Valencia.

Existe un folleto, editado por el Ayuntamiento de Valencia, titulado *Guía Ciclista de Valencia*, que se adjunta a este informe. En él puede observarse que la red es amplia, pero que los carriles-bici están bastante separados entre sí, y que muchos, probablemente demasiados, entran en el apartado de "futuras actuaciones" (Anexo 1).

En este sentido, el concejal Sr. Novo informó de que el Ayuntamiento de Valencia, desde la Delegación de Tráfico, trabaja en el proyecto de cuatro tramos de carril-bici para conectar itinerarios construidos y dar más continuidad a la red. Estos tramos son: conexión Benicalap Sur, conexión Viveros Oeste, conexión San isidro y conexión Patraix, lo que suma un total de cerca de 3 kilómetros de longitud. También va a iniciarse la construcción del tramo que unirá la calle Buen Orden con el Jardín del Túría, con una longitud de 1200 metros. Además, el Ayuntamiento dice haber instalado en la vía pública 2200 plazas de aparcamiento para bicicletas.

Por su parte, la Asociación Valencia en Bici publica su plano detallado, que puede verse en: <http://www.valenciaenbici.net/Animaciones%20Flash/planobici.pdf> y que se adjunta a este Informe (Anexo 2). En dicho plano, las rutas están divididas en "zonas con carril bici", zonas de "ciclocalle", "pasos por zonas peatonales" y "en sentido contrario". El plano muestra que aún falta mucho para que todas las zonas de la ciudad estén bien comunicadas entre sí por este tipo de vial.

Además la red de carril-bici existente tiene graves defectos, entre ellos, encontramos:

1.- El color. Hay carriles pintados de verde (el color original, desestimado en los últimos proyectos, porque invita a pasear a los peatones por encima), otros pintados de rojo (color recomendado por el Instituto Universitario de Seguridad Vial, cuyo uso debería extenderse en el futuro, pero que no se utilizó en el nuevo carril de la Avenida del Puerto), otros de gris y otros que ni siquiera están pintados.



2.- El pavimento. Hay carriles-bici sobre pavimento de hormigón, baldosas, ladrillo, asfalto (Ronda sur), tierra zahorra compactada (Jardín del Túria) e incluso sobre arena (Paseo Marítimo).



3.- La planta. Tenemos carriles que van por la acera, otros que son una ampliación de la acera, otros que van por la calzada separados por bordillos y que en los cruces se suben a las aceras, y otros que se pierden -en la mayoría no hay señalización vertical de inicio y fin- en calles peatonales. También los hay que se pierden contra un muro (calle la Safor), o enlazan con otros ya construidos de diferente color y tamaño (avenida Pío Baroja).



4.- El equipamiento. Hay semáforos para bicis en sitios donde no existe carril-bici (C/ Poeta Querol) Hay semáforos dobles en doble paso de peatones, uno con semáforo-bici y el otro no (Avda. Blasco Ibáñez). Hay aparcamientos para bicicletas en lugares sin carril-bici (Delegación de Hacienda), etc. Falta, casi por completo, la señalización vertical. Además, donde discurre por la acera, el carril-bici no está separado físicamente del

resto de la acera (con un bordillo, por ejemplo), lo que facilita su invasión por los peatones, e incluso por los automovilistas, etc.

5.- El mantenimiento. Es, en general, muy deficiente. Los carriles-bici no se repintan con suficiente asiduidad, y cuando se levanta el pavimento para alguna reparación se repavimentan de cualquier manera (Acera de Viveros-Blasco Ibáñez), etc.

Nos encontramos pues, ante una situación en la que las personas que pretenden desplazarse por la ciudad en bicicleta no lo tienen fácil.

La realidad de la circulación en bicicleta por la ciudad de Valencia

A todas estas dificultades con que se encuentran los ciclistas se añade el hecho de que, para algunos de ellos, la bicicleta no es sólo un medio de transporte determinado, sino también la expresión de una "contestación" al sistema, que, entre otras cosas, prioriza el transporte motorizado, especialmente los automóviles y las motocicletas. Estos ciclistas suelen ignorar o desdeñar las normas de esa sociedad a la que "contestan" y, en consecuencia, no cumplen las reglas, ni siquiera las dictadas para preservar su propia seguridad, como son las ordenanzas de tráfico.



El resultado final de todo ello es un tráfico de bicicletas caótico. Los carriles-bici no son respetados, ni siquiera por sus usuarios, que invaden los espacios reservados para los peatones. Con la excusa del miedo a los más fuertes -los automóviles-, atropellan los derechos de los más débiles, que son los peatones. Como vemos

repetidamente, cuando algunos ciclistas circulan por la calzada se juegan la vida, serpenteando entre los coches, saltándose los semáforos, etc.

Resulta pues, que, la escasez de infraestructuras, la falta, hasta ahora, de Ordenanzas Municipales que regulen el uso de la bicicleta, el escaso seguimiento de los consejos que el Ayuntamiento da en su folleto, y de los que las propias organizaciones de ciclistas ofrecen en sus páginas web, cierta actitud “contestataria” de los ciclistas y la absoluta tolerancia de la Policía Municipal para con las infracciones cometidas por los ciclistas, todo ello, en fin, se traduce en el hecho de que, para los peatones y para los propios ciclistas, circular en bicicleta por Valencia se ha convertido en un verdadero peligro

Propuestas

Propuestas de la Conferencia Mundial de Ciclistas

En Ámsterdam, el año 2000, tras una Conferencia Mundial sobre la Bicicleta se hizo pública una declaración de principios (Anexo 4), con unas líneas generales, que muy resumidas, son :

1.- El derecho de usar la bicicleta.-

Proclamamos que las personas (incluidos los niños) deberían tener el derecho de usar la bicicleta cuando quieran.

2.- Ventajas

- disponibilidad inmediata y mantenimiento barato;*
- tiempo de desplazamiento previsible; al ciclista no le afecta la congestión*
- Intimidad, independencia y libertad*
- Es una forma de ejercicio, que mejora la salud física y mental;*
- Previene o reduce la congestión del tráfico;*
- Ahorra espacio y tiempo y promueve el desarrollo de la economía local;*
- la bicicleta es silenciosa, limpia y sostenible;*
- el uso de la bicicleta no amenaza ni la naturaleza ni el paisaje;*
- Etc.*

3.- Oportunidades y potencial

En todo el mundo, los viajes que efectúa la mayoría de la gente son cortos. La gran mayoría de viajes se dan dentro de la propia ciudad o municipio: entre un 60% y

un 90% de los viajes son inferiores a 6 ó 7 kilómetros. El ciclismo es una alternativa realista para un 50% de estos cortos viajes en coche.

- Comparado con el transporte a pie, usar la bicicleta aumenta de forma considerable el área que puede cubrir una persona, así como su capacidad de transportar cargas.

4.- Condiciones

.....

- La educación de todos los usuarios de la vía pública y la aplicación de las leyes de tráfico son los elementos finales de una política de transporte compatible con el uso de la bicicleta.

(El subrayado es mío)

- Hay que conceder una atención especial a hacer posible que los niños puedan desplazarse en bicicleta de manera independiente.

5.- Llamamiento a la acción

Nosotros, los participantes de Vélo Mondial 2000, hacemos un llamamiento a los representantes y funcionarios de los gobiernospara que:

- reconozcan el derecho de todos los sectores de la población, incluidos los niños, a desplazarse en bicicleta;

- reconozcan el potencial del tráfico en bicicleta a la hora de elaborar políticas y proyectos;

- cumplan las condiciones para que el uso de la bicicleta se vuelva más atractivo;- habiliten partidas presupuestarias para la financiación de proyectos que sean compatibles con el uso de la bicicleta

Ese es el punto de vista de los ciclistas y sus afirmaciones, son, en gran medida, suscritas por el CVC

Propuestas en otras ciudades

Existe, al menos teóricamente, un consenso en el sentido de que el aumento del uso de la bicicleta en el transporte urbano mejoraría mucho los problemas de circulación y de polución de los grandes núcleos urbanos. Por eso, en muchas ciudades se están implementando políticas que promueven la utilización de las bicicletas.

En **París**, el Ayuntamiento aspira a reducir el tráfico automovilístico en un 5% para el año 2010, y cree que la implantación de la bicicleta podría ser una alternativa. Se calcula que cada día se mueven por la ciudad 40.000 personas sobre dos ruedas. El plan que París está desarrollando contempla ampliar la red de vías ciclistas urbanas hasta 500 kilómetros, incluyendo las conexiones con los municipios de los alrededores del centro. En la actualidad existen más de 300 kilómetros de vías acondicionadas.

En **Londres**, dónde se han implementado tarifas para entrar con el coche en el mismo centro, la política de la bicicleta tiene una larga trayectoria, pero en los últimos años se está trabajando aún más para fomentar su uso. Los objetivos de la ciudad incluyen completar la red denominada *London Cycle Network Plus*, de 900 kilómetros, en 2010; incrementar la accesibilidad, la seguridad y la prioridad de las bicicletas, aumentar el número de aparcamientos de bicicletas, apoyar las bicicletas de préstamo, y promover la intermodalidad bici-transporte colectivo. En el año 2000 se estimaba que el uso de la bicicleta en Londres era de 300.000 viajes diarios sobre un total de 26 millones, lo que significaba el 1,15%. Se piensa que con la introducción del peaje urbano, el efecto sobre el uso de la bicicleta ha resultado en un aumento en la cantidad de ciclistas de un 30%. La meta para el 2010 es aumentar los ciclistas en un 80%.

También **Berlín** ha creado un consejo de la bicicleta para promover su uso. En la creación del plan han participado varios departamentos involucrados en el ciclismo urbano, asociaciones ecologistas, usuarios de la bicicleta y operadores de transporte. En Berlín se pretende incrementar el porcentaje de viajes en bicicleta en relación con otros modos de transporte, pasando del 10% de los viajes al 15% en 2010. Esto significa un aumento de cerca de 100.000 viajes diarios más en bicicleta cada año. La red de carriles-bici de la ciudad consta de unos 620 kilómetros. Este medio de transporte cada vez tiene más seguidores en la ciudad alemana.

Ámsterdam es la ciudad por excelencia de las bicicletas. El 75% de sus casi 750.000 habitantes tiene una bicicleta, y la mitad de ellos la utiliza a diario. Finalmente, en **Estocolmo**, donde hace frío e incluso nieva durante varios meses al año, cerca de 100.000 personas utilizan la bicicleta todos los días, en los 350 kilómetros de vías existentes.

En **España**, la situación varía mucho según la ciudad que se considere. En **Barcelona**, donde la movilidad en bicicleta está más extendida y mejor regulada, existen tres entidades que trabajan conjuntamente: l'Agenda 21 de Barcelona, el Pacte per la Mobilitat y la Comissió Cívica de la Bicicleta. Se calcula que diariamente circulan por la ciudad unas 30.000 bicicletas. Hay una amplia red de carril-bici, aparcamientos para bicicletas, un servicio municipal de alquiler de bicicletas, con 100.000 abonados -precisamente su alcalde tiene el carnet nº 100.000-, se ha publicado una Guia d'Educació Ambiental, con consejos para promocionar el uso de la bicicleta, existe una Ordenanza Municipal que la Policía Municipal se encarga de hacer cumplir, etc.

En **Madrid** básicamente no existen carriles-bici urbanos. Sin embargo, cada día se ven más ciclistas, tanto hombres como mujeres, que ven en la bicicleta un modo de salvar la enorme congestión del tráfico.

En ciudades pequeñas, como **Vitoria** o **Valladolid**, ideales para el uso masivo de la bicicleta, la situación no es muy diferente. Los carriles-bici existen, pero no están bien conectados entre si, lo que dificulta que los desplazamientos se realicen con garantías de seguridad. Tampoco hay buenas infraestructuras de aparcamientos. Pese a todo, en los últimos años se ha visto un incremento de usuarios.

En **Zaragoza**, "EL ALCALDE NO SE ENTERA DE QUE LA GENTE PEDALEA" Este eslogan es usado como grito de guerra en muchas manifestaciones celebradas en Zaragoza, ciudad ideal para el uso de la bicicleta, llana y con pocos días de lluvia al año. El número de personas que eligen la bici como medio de transporte se incrementa cada día, pero sigue habiendo muchas que no se deciden a pedalear por la ciudad, dada la inexistencia de las infraestructuras necesarias. Los pocos carriles bici que hay dentro del casco urbano son cortos e inútiles, y van desde ningún sitio hasta justo en medio de quién sabe donde. Hay un carril bici que rodea toda la ciudad (3er cinturón), pero al estar fuera del casco urbano sólo tiene una utilidad deportiva.

Finalmente, en **Sevilla**, ciudad muy similar a Valencia, el Ayuntamiento ha apostado en el último año por el transporte urbano en bicicleta, y está desarrollando una completa red de carriles-bici por toda la ciudad. Ya se han finalizado aproximadamente 75 km. de carril en el centro. En consecuencia, el uso de la bicicleta en la ciudad se ha multiplicado en los seis últimos meses del año

2007. Además, la ciudad dispone de 119 aparcabicis, con espacio para 1400 bicicletas. Para el año 2010 está pensado ofrecer espacio a unas 6000 bicis. Como consecuencia de esa política municipal de favorecer el transporte en bicicleta, actualmente 13800 personas utilizan la bicicleta para ir al trabajo o al lugar de estudio.

Propuestas de los comparecientes para Valencia

En su comparecencia, el Sr Novo anunció la creación de una serie de Calles 30 (calles con preferencia de uso para peatones y ciclistas, donde los automóviles no podrán circular a más de 30 km./hora), la implantación en Valencia de un sistema municipal de alquiler de bicicletas, similar al Bicing de Barcelona, la creación de nuevos tramos de carril-bici, para ir completando la red ciclista de la ciudad, junto con las Calles 30, la creación de nuevos aparcamientos para bicicletas y, finalmente, la próxima aparición de una Ordenanza Municipal que regule el uso de la bicicleta en la ciudad. También nos entregó un folleto, que se adjunta como Anexo 1.

A su vez, el Sr Llópez expuso los puntos de vista de su asociación, visibles en http://valenciaenbici.net/compromiso_por_la_bici.htm. En dicha página hay una propuesta completa para la ampliación de los carriles-bici por toda la ciudad. Sin embargo, también se opina que los carriles bici no bastan, pues resulta caro y lentísimo implantarlos por toda la ciudad. De ahí que una red completa para bicis debe ser una mezcla de distintos elementos: carriles-bici, calles de velocidad 30 señalizadas como rutas ciclables (ciclocalles), áreas peatonales compartidas, una política global de apaciguamiento del tráfico que podría empezar por hacer cumplir los límites establecidos de velocidad, la promoción de los aparcamientos bici y la desincentivación del aparcamiento de coches de los no residentes en los centros urbanos, así como el fomento del transporte público y las campañas de sensibilización respecto a la bici y la intermodalidad de la bici con el transporte público, especialmente con el ferrocarril.

También existe una propuesta de normas de circulación para ciclistas por las ciudades, que se adjunta como Anexo 3. Aunque el texto representa obviamente la opinión de la asociación, lo consideramos una buena base para el inicio de una discusión con el Ayuntamiento.

El Sr. García Barrachina explicó que la Federación de Ciclismo se ocupa del ciclismo en todas sus variedades, no sólo en su versión ciudadana. En lo referente a la circulación en bicicleta por las ciudades suscribió todo lo dicho por el Sr. Llópez sobre carriles bici y vías "ciclables", añadiendo dos matizaciones, a nuestro parecer importantes: En primer lugar, los carriles bici no deberían estar en las aceras, restando sitio a los peatones, sino en las calzadas, contribuyendo a restringir la circulación de vehículos a motor. Por otro lado, frente a los semáforos, debería reservarse, tal como se hace en otras ciudades (Londres, por ejemplo), un espacio para ciclistas, por delante de los coches.

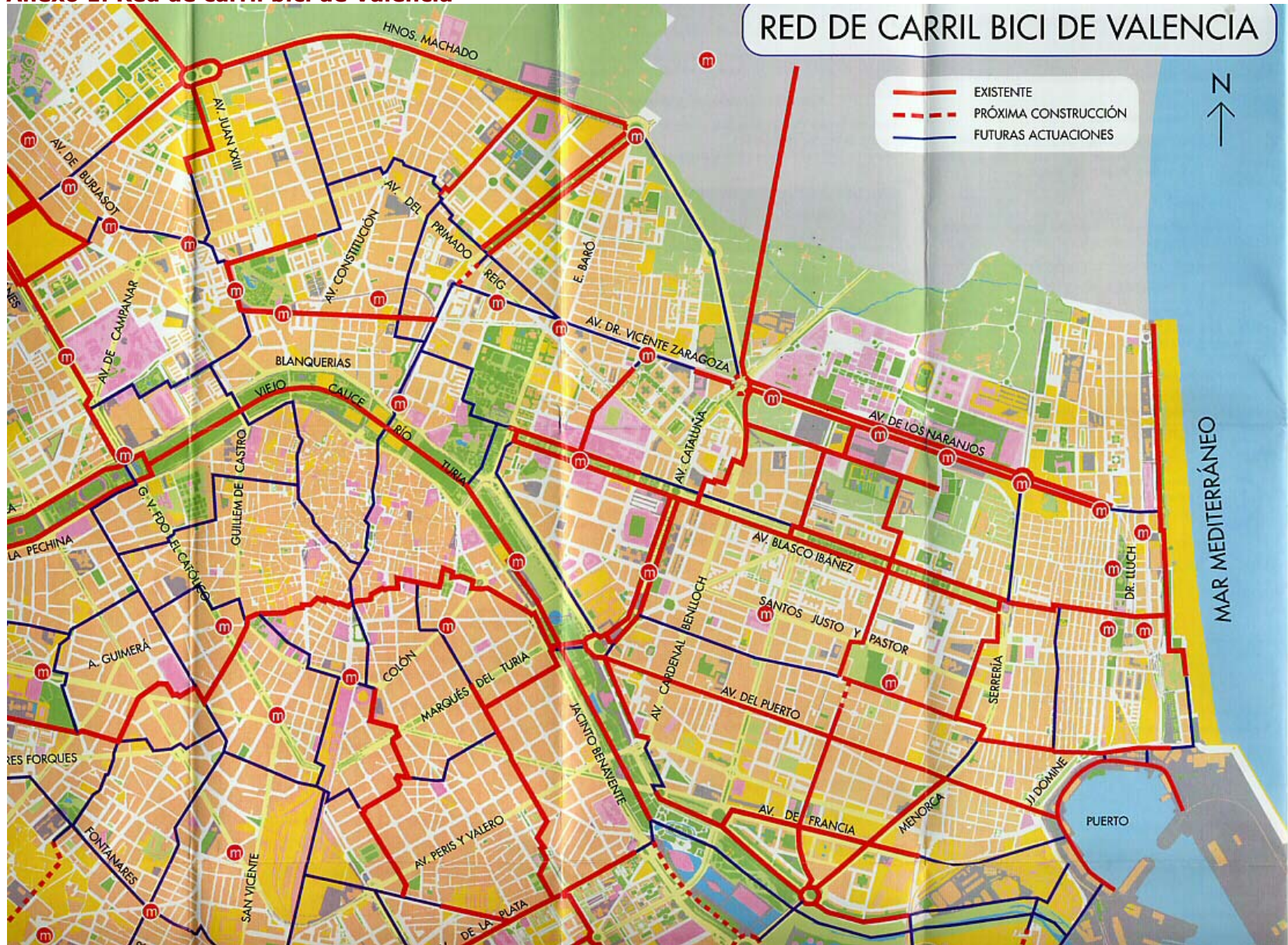
Recomendaciones del CVC

- 1.- El CVC recomienda que en las grandes ciudades de nuestra comunidad se estimule el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano.
- 2.- A tal efecto, el CVC considera fundamental que la red de carriles-bici, situados preferiblemente en la calzada, calles 30 y demás vías se mejore, se señalice correctamente y se complete con rapidez, dándole preferencia a los medios de transporte no contaminantes.
- 3.- Además, el CVC saluda como positiva la futura implantación en Valencia de un sistema municipal de bicicletas de alquiler, similar al que tanto éxito ha tenido en otras ciudades españolas.
- 4.- El CVC espera conocer la Ordenanza Municipal sobre la circulación de bicicletas, por el casco urbano de la ciudad, actualmente en fase de exposición pública. y recomienda al Ayuntamiento que consensúe su contenido con las Asociaciones de usuarios, a fin de que el texto no genere rechazo y sea de fácil aplicación.
- 5.- Una vez mejorada sustancialmente una red que permita la circulación cómoda y segura de bicicletas por las ciudades de nuestra Comunidad, el CVC considera que ésta debe ser regida por las leyes de tráfico, y por las Ordenanzas municipales correspondientes, tal como recomienda la Unión Mundial de Ciclistas.
- 6.- El CVC recomienda que se realicen campañas de concienciación ciudadana para un correcto uso de la vía pública por parte de todos: peatones, ciclistas, motoristas, automovilistas, conductores de autobuses y vehículos industriales, etc. Junto con

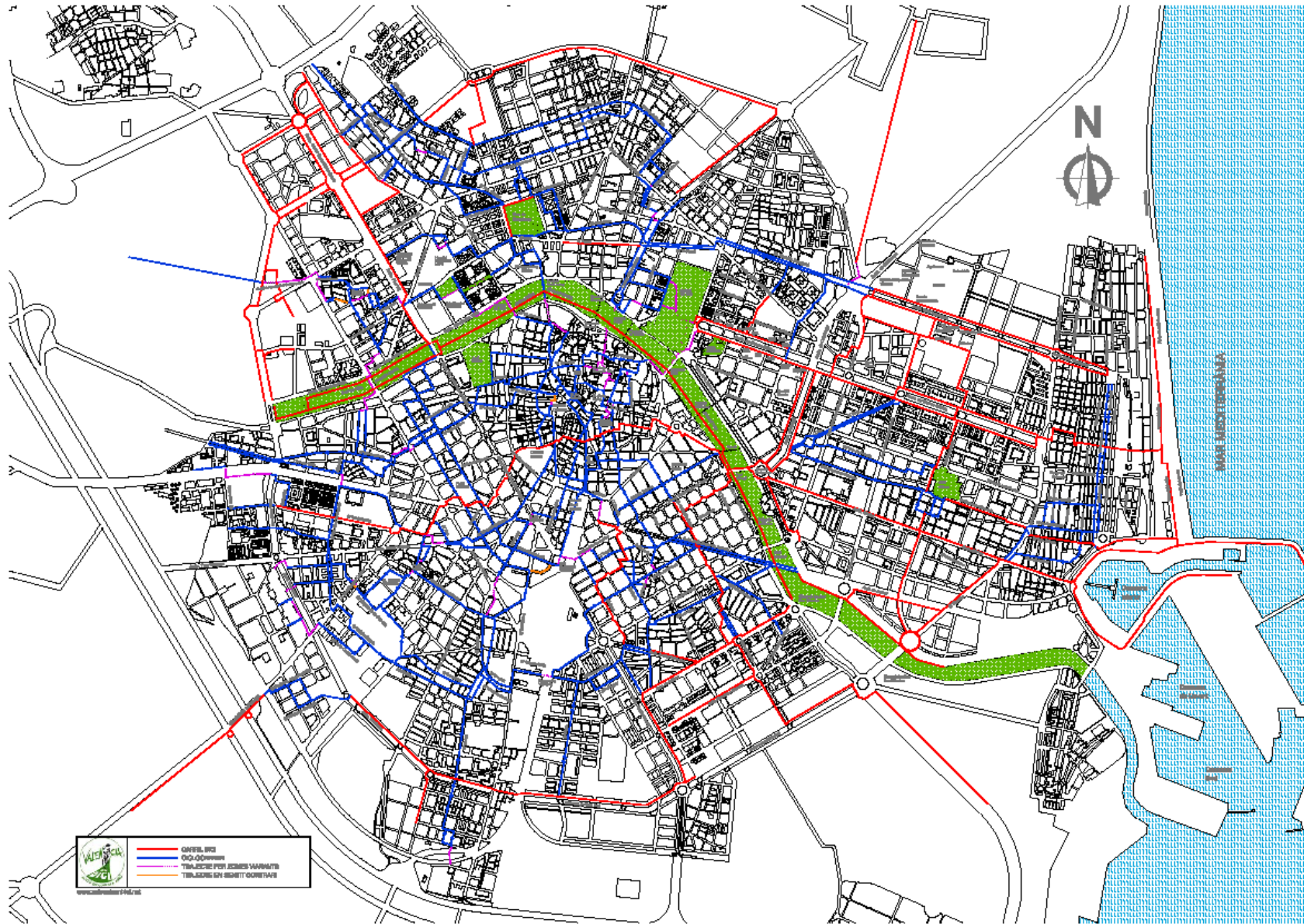
dichas campañas de concienciación, recomendamos que las autoridades sean estrictas en la sanción de aquellos ciudadanos que pongan en riesgo la integridad física de los demás o la suya propia.

7.- Este informe debe ser enviado al Ayuntamiento de Valencia, a la Asociación Valencia en Bici, a la Federación Valenciana de Municipios y Provincias y a los principales medios de comunicación.

Anexo 1. Red de carril bici de Valencia



Anexo 2. Mapa del carril bici de Valencia publicado por la Asociación Valencia en Bici



Anexo 3. Propuesta de normas de circulación de la Asociación Valencia en Bici

1. En calles de varios carriles

- a. Las bicicletas circularan preferentemente por el centro del carril derecho, pudiendo -para hacerse más visibles- hacerlo en paralelo de a dos.
- b. Las bicicletas podrán circular por el carril que mejor se adecue a su trayectoria o recorrido.
- c. Si el carril bus-taxi es el más próximo a la derecha, por seguridad del ciclista, las bicicletas circularan por el mismo, cediendo el paso y arrojándose a la derecha al paso de autobuses y taxis.

2. En calles de un solo carril

- a. En calzadas inferiores a tres metros, el ciclista podrá circular por el centro de la misma, adaptándose el resto de vehículos a su velocidad.
- b. En calzadas de más de tres metros, el ciclista podrá circular por el centro de la misma pero arrojándose a la derecha o izquierda para dejar que otros vehículos que circulen a mayor velocidad lo rebasen. Esta operación la hará de tal forma que evite que estos lo rebasen a velocidad y/o distancia que lo pongan en peligro.

3. En aceras y áreas peatonales

Excepto en momentos de aglomeración, las bicicletas podrán circular por los parques públicos, las áreas peatonales, los paseos y -a falta de carriles bici- las aceras de más de tres metros de anchura en las siguientes condiciones:

- a. Respetaran la preferencia de paso de los viandantes no rebasándolos a menos de un metro de distancia.
- b. Adecuaran la velocidad a la de los viandantes sin superar los 10 Km./h.
- c. No se podrá circular montado sobre la bicicleta en aceras de menos de tres metros de anchura a no ser que exista una banda reservada a la circulación de bicicletas (aceras bici).

4. En los carriles exclusivos para bicicletas

Las bicicletas tendrán preferencia cuando circulen por carriles bici o por itinerarios señalizados en calles de tráfico compartido con otros vehículos (ciclocalles o calles 30 señalizadas), respetando la preferencia de paso de los viandantes que crucen el carril bici.

Los carriles bici podrán ser utilizados por patines, monopatines y patinetes eléctricos pero no por motocicletas, ciclomotores u otros vehículos a motor de explosión.

5. Parada en semáforos

Cuando no haya un espacio reservado para los ciclistas en primera línea de semáforo y con objeto de no ser asfixiado y hacerse visibles por los vehículos a motor, los conductores de bicicletas podrán -una vez visto que no pasan peatones- adelantarse a los pasos de cebras y esperar la luz verde.

6. Circulación contra sentido

Los ciclistas podrán circular en contrasentido por aquellas calles donde el ayuntamiento -con objeto de evitar rodeos y dar continuidad a los circuitos para bicicletas- establezca carriles contra sentido de uso exclusivo para bicicletas.

Anexo 4. Propuestas de la Conferencia Mundial de Ciclistas (Ámsterdam, año 2000)

1.- El derecho de usar la bicicleta

Nosotros, los participantes de la Conferencia Mundial sobre la Bicicleta Vélo Mondial 2000, reunidos en Amsterdam en junio del año 2000, proclamamos que las personas (incluidos los niños) deberían tener el derecho de usar la bicicleta cuando quieran. Declaramos que el uso de la bicicleta requiere una mayor aceptación y promoción por parte de todas las organizaciones pertinentes y de todos los gobiernos en todo el mundo. Hacemos un llamamiento para que se adopten medidas en este sentido.

2.- Ventajas

El uso de la bicicleta aporta muchas ventajas, tanto para el individuo como para la sociedad y el medio ambiente. La bicicleta, como modo de transporte particular, ofrece un transporte de puerta a puerta que es al mismo tiempo rápido y eficaz:

- la bicicleta ofrece una disponibilidad inmediata y su mantenimiento resulta relativamente barato;*
- el tiempo de desplazamiento en bicicleta es previsible; al ciclista no le afecta la gestión del tráfico;*
- la bicicleta ofrece intimidad, independencia y libertad; el ciclismo es una actividad emancipadora;*
- al ser el ciclismo una forma de ejercicio, mejora la salud física y mental;*
- en la cambiante sociedad de hoy día, la bicicleta ofrece una forma de transporte flexible;*
- el tráfico en bicicleta mantiene fluido el movimiento de las ciudades y previene o reduce la congestión;*
- el uso de la bicicleta amplía el radio de actividad de la gente, independientemente de que sea joven o de avanzada edad, rica o pobre, hombre o mujer;*
- el uso de la bicicleta ahorra espacio y dedicarle infraestructura es rentable;*
- desplazarse en bicicleta ahorra tiempo y promueve el desarrollo de la economía local;*
- un mayor uso de la bicicleta significa un mejor acceso a las oportunidades de empleo, una mayor creación de puestos de trabajo y un mayor nivel de salud pública;*

El uso de la bicicleta mejora el entorno donde vive la gente y dinamiza nuestras ciudades:

- la bicicleta es silenciosa, limpia y sostenible;*
- el uso de la bicicleta no amenaza ni la naturaleza ni el paisaje;*
- los ciclistas son una amenaza insignificante para los demás;*
- el uso de la bicicleta no supone ninguna carga para las reservas de combustibles fósiles.*

3.- Oportunidades y potencial

Las nuevas tecnologías están llevando el mundo entero a las salas de estar de las familias. La aldea global existe, pero es principalmente virtual. La mayoría de las actividades de la gente todavía significan salir de casa.

La distancia no parece limitar los lugares a los que uno puede viajar. Sin embargo, en todo el mundo, los viajes que efectúa la mayoría de la gente son cortos. La gran

mayoría de viajes se dan dentro de la propia ciudad o municipio: entre un 60% y un 90% de los viajes son inferiores a 6 ó 7 kilómetros. En muchas ciudades y pueblos, ir a pie y en bicicleta son los modos de transporte más usados. Esto es así ahora y prevemos que seguirá siendo así durante mucho tiempo.

Hay muchos casos en los que el peso que tiene la bicicleta como parte del transporte local puede ser incrementado.

- Comparado con el transporte a pie, usar la bicicleta aumenta de forma considerable el área que puede cubrir una persona, así como su capacidad de transportar cargas. También permite ganar tiempo para otras actividades.
- Aproximadamente la mitad de todos los viajes en automóvil son de menos de 7,5 kilómetros, media hora en bicicleta. El ciclismo es una alternativa realista para un 50% de estos cortos viajes en coche.

Dentro de las grandes ciudades y en las rutas interurbanas, la bicicleta puede aumentar el potencial del transporte público. Lo hace

- de cara al individuo, al ofrecer un acceso eficaz al transporte público;
- de cara a los operadores del transporte público, que al reconocer a los ciclistas como alimentadores, aumentan la zona de captación de las estaciones y de las paradas.

En las situaciones en las que las plazas de aparcamiento cercanas al origen o destino de los viajes sean limitadas, las bicicletas ofrecen una alternativa de transporte fácil para llegar a los aparcamientos y para salir de ellos.

4.- Condiciones

Las circunstancias pueden variar sustancialmente de un país a otro. Sin embargo, si se va a realizar el potencial de la bicicleta y si se quiere asegurar que el uso de la bicicleta sea atractivo y seguro, deben satisfacerse algunas condiciones universales:

- una condición básica en muchos países es una mayor disponibilidad de bicicletas fiables, seguras y de precio asequible;
- hacer que el uso de la bicicleta sea más atractivo requiere que se destine espacio y se adopten medidas para acomodar tanto las bicicletas aparcadas como las bicicletas en movimiento;
- es conveniente quitar las barreras al flujo ininterrumpido de bicicletas; es necesario eliminar las amenazas planteadas por el tráfico de vehículos a motor;
- en las situaciones que presentan un aumento del tráfico motorizado, es indispensable proteger a los ciclistas.

También es importante asegurar que la bicicleta tiene un lugar dentro del sistema global de tráfico y transportes.

- Esto precisa de una mayor atención por parte de los urbanistas para asegurar que la mayoría de los viajes puedan tener lugar dentro de un área que se pueda recorrer en bicicleta. Por lo tanto, es necesario evitar la baja densidad y estimular un uso mixto del suelo en las zonas urbanas.
- Esto exige unos planes de transporte que consideren que la bicicleta tiene un valor y una funcionalidad iguales a los de otros modos de transporte.
- Esto requiere que se diseñe la infraestructura de tal manera que, siempre que sea posible, se eviten los conflictos entre los ciclistas y otros usuarios más rápidos de la vía pública. Dependiendo de la situación, esto implica la separación de los distintos tipos de tráfico y/o la regulación de la velocidad del tráfico motorizado.
- La educación de todos los usuarios de la vía pública y la aplicación de las leyes de tráfico son los elementos finales de una política de transporte compatible con el uso de la bicicleta.

(El subrayado es mío)

- Hay que conceder una atención especial a hacer posible que los niños puedan desplazarse en bicicleta de manera independiente.

5.- Llamamiento a la acción

Nosotros, los participantes de Vélo Mondial 2000, hacemos un llamamiento a los representantes y funcionarios de los gobiernos a todos los niveles, a las industrias relacionadas con el mundo de la bicicleta y a las organizaciones nacionales e internacionales, para que:

- reconozcan el derecho de todos los sectores de la población, incluidos los niños, a desplazarse en bicicleta;*
- reconozcan el potencial del tráfico en bicicleta a la hora de elaborar políticas y proyectos;*
- cumplan las condiciones para que el uso de la bicicleta se vuelva más atractivo;*
- habiliten partidas presupuestarias para la financiación de proyectos que sean compatibles con el uso de la bicicleta;*
- aborden temas de ciclismo;*
- establezcan alianzas estratégicas con las partes implicadas pertinentes.*

Pedimos que los gobiernos y las instituciones redacten un Plan Director de la Bicicleta (PDB) antes de finales de agosto del año 2003. Estos PDB contendrían objetivos a alcanzar para el año 2010. Estas metas deben ser ambiciosas y realistas; tendrán que ser mensurables y habrá que vigilar su cumplimiento.

Además, los PDB deberían:

- definir las políticas para aumentar el uso de la bicicleta y tomar en cuenta las condiciones señaladas arriba;*
- estimular a las autoridades locales y regionales y a los demás organismos pertinentes;*
- definir los papeles y las responsabilidades de las partes implicadas;*
- proporcionar un apoyo y una financiación para las políticas y los programas.*

Los participantes hacemos un llamamiento a las organizaciones internacionales y a los gobiernos para que se cree una plataforma para establecer, a nivel internacional, un sistema de puntos de referencia (benchmarking) y un intercambio de conocimientos sobre el tráfico en bicicleta. Asimismo, pedimos que se declaren claramente los beneficios potenciales del ciclismo cuando se redacten tratados internacionales sobre la calidad de vida, el medio ambiente, la salud pública y la erradicación de la pobreza, tales como los de Kioto o Hábitat II.

Los delegados al Vélo Mondial y las organizaciones que representamos haremos público este llamamiento a la acción y promoveremos su puesta en práctica. Nos comprometemos a contribuir con nuestros conocimientos, nuestra experiencia y nuestras redes para ayudar a garantizar la realización de las reivindicaciones del llamamiento a la acción.

Aseguraremos que nuestras experiencias estén disponibles para formar parte del contenido de los catálogos sobre políticas actuales relativas a la bicicleta y sobre la situación en la calle. En la medida de lo posible, nosotros y las organizaciones que representamos vigilaremos hasta qué punto los planes y las buenas intenciones se plasman en acción y, en última instancia, en un mayor uso de la bicicleta. Se evaluarán los resultados provisionales en la próxima Conferencia Mundial sobre la Bicicleta.