
L'ús de la bicicleta com a mitjà de transport urbà

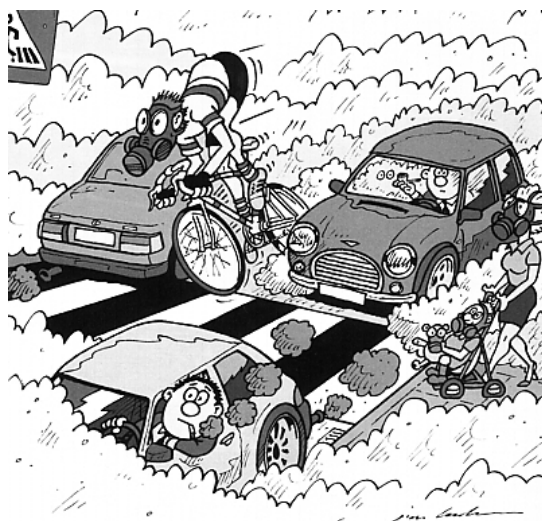
Autor: Comissió de Promoció Cultural

Coordinadors: Manuel Sanchis-Guarner Cabanilles i

Vicente Muñoz Puelles

Aprovació: Ple de 30 juny de 2008, en l'Alcòria

1. INTRODUCCIÓ	1
2. SITUACIÓ ACTUAL DEL PROBLEMA	1
3. PROPOSTES	5
4. RECOMANACIONS DEL CVC	9
ANNEX 1. XARXA DE CARRIL BICI DE VALÈNCIA	11
ANNEX 2. MAPA DEL CARRIL BICI DE VALENCIA PUBLICAT PER L'ASSOCIACIÓ VALENCIA EN BICI	12
ANNEX 3. PROPOSTA DE NORMES DE CIRCULACIÓ DE L'ASSOCIACIÓ VALENCIA EN BICI	13
ANNEX 4. PROPOSTES DE LA CONFERÈNCIA MUNDIAL DE CICLISTAS (AMSTERDAM, AÑO 2000)	14



1. Introducció

Conscient de la creixent pol·lució en les nostres ciutats, el CVC sempre s'ha mostrat partidari dels mitjans de transport urbà alternatius a l'automòbil privat, especialment quan este és utilitzat per una sola persona. Per la dita raó, i a instàncies del seu President, va decidir estudiar la problemàtica de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport urbà.

El treball es va encomanar a la Comissió de Promoció, que va acordar, almenys en principi, limitar l'estudi a la situació en la Ciutat de València, com a model de ciutats grans de la nostra Comunitat. Som conscients que els problemes que planteja l'ús de la bicicleta en carretera, muntanya i pobles xicotets diferixen dels del seu ús com a mitjà de transport urbà.

A l'efecte van comparéixer davant de la Comissió el Sr. Novo, Regidor de Circulació, Transport i Infraestructures del Transport de l'Ajuntament de València, el Sr. Llópez, representant del Col·lectiu València amb Bici i el Sr. García Barrachina, de la Comissió de Seguretat vial del Ciclista, de la Federació de Ciclisme de la Comunitat Valenciana També s'han estudiat diversos documents, aportats pels compareixents i pels membres de la Comissió, o ben consultats a través d'Internet.

2. Situació actual del problema

2.1. El carril-bici en la ciutat de València

A diferència del que succeïx en moltes poblacions europees, la bicicleta és un mitjà de transport poc utilitzat en la ciutat de València, a pesar de les excel·lents condicions geogràfiques i climàtiques d'esta (més de 200 dies anuals d'insolació). La circulació de persones en bicicletes, encara que va en augment, segueix sent escassa, i amb freqüència resulta caòtica i inclús perillosa, tant per als vianants com per als propis ciclistes.

València, no obstant, va ser la primera ciutat d'Espanya on es va implantar el carril-bici, el primer tram del qual va ser inaugurat fa més de 25 anys, pel primer Ajuntament democràtic de la ciutat. Des de llavors, les distintes administracions municipals s'han esforçat en la construcció de carrils reservats als ciclistes.

Actualment, a València ciutat hi ha uns 75,5 km. de carril bici urbà.

D'ells, més de la mitat, uns 35 km. recorren per jardins, passeigs, rondes perifèriques, campus universitaris o zones recentment urbanitzades, d'acord amb el següent repartiment: Jardí del Túria (7 km.), Passeig Marítim (2'25 km.), campus universitaris (10'25 km.), Rondes Sud i Nord (6 km.) i els nous barris d'expansió de la ciutat (Avinguda de França: 3'25 km., Orriols-Benicalap: 2'25 km., Campanar: 7'5 km.). En moltes d'eixes zones encara no hi ha vivendes, o estes encara estan deshabitades. A més, la majoria d'eixos trams no estan connectats amb el nucli consolidat de la ciutat, que només disposa d'uns 27 km. de carril-bici. A causa d'això, a diferència del que ocorre amb els usuaris de l'automòbil i les línies de transport públic, els carrils-bici probablement només donen servei a les vivendes del 5% dels ciutadans de València.

Hi ha un fullet, editat per l'Ajuntament de València, titulat Guia Ciclista de València, que s'adjunta a este informe. En ell pot observar-se que la xarxa és àmplia, però que els carrils-bici estan prou separats entre si, i que molts, probablement massa, entren en l'apartat de "futures actuacions" (Annex 1).

En este sentit, el regidor Sr. Novo va informar que l'Ajuntament de València, des de la Delegació de Tràfic, treballa en el projecte de quatre trams de carril-bici per a connectar itineraris construïts i donar més continuïtat a la xarxa. Estos trams són: connexió Benicalap Sud, connexió Vivers Oest, connexió Sant Isidre i connexió Patraix, el que suma un total de prop de 3 quilòmetres de longitud. També va a iniciar-se la construcció del tram que unirà el carrer Bon Orde amb el Jardí del Túria, amb una longitud de 1200 metres. A més, l'Ajuntament diu haver instal·lat en la via pública 2200 places d'aparcament per a bicicletes.

Per la seua banda, l'Associació València amb Bici publica el seu pla detallat, que pot veure's en <http://www.valenciaenbici.net/Animaciones%20Flash/plano-bici.pdf> i que s'adjunta a este Informe (Annex 2). En el dit pla, les rutes estan dividides en "zones amb carril bici", zones de "ciclocarrer", "passos per zones de vianants" i "en sentit contrari". El pla mostra que encara falta molt perquè totes les zones de la ciutat estiguen ben comunicades entre si per este tipus de vial.

A més la xàrcia de carril-bici existent té greus defectes: entre ells, trobem:

1.- El color. Hi ha carrils pintats de verd (el color original, desestimat en els últims projectes, perquè invita a passejar als vianants per damunt), altres pintats de roig (color recomanat per l'Institut Universitari de Seguretat Vial, l'ús dels quals hauria d'estendre's en el futur, però que no es va utilitzar en el nou carril de l'avinguda del Port), altres de gris i altres que ni tan sols estan pintats.



2.- El paviment. Hi ha carrils-bici sobre paviment de formigó, taulells, rajola, asfalt (Ronda sud), terra compactada (Jardí del Túria) i inclús sobre arena (Passeig Marítim).



3.- La planta. Tenim carrils que van per la vorera, altres que són una ampliació de la vorera, altres que van per la calçada separats per rastells i que en els encreuaments es pugen a les voreres, i altres que es perden -en la majoria no hi ha senyalització vertical d'inici i fi en carrers de vianants. També n'hi ha que es perden contra un mur (carrer la Safor), o enllacen amb altres ja construïts de diferent color i tamany (avinguda Pio Baroja).

4.- L'equipament. Hi ha semàfors per a bicis en llocs on no hi ha carril-bici (C/ Poeta Querol) Hi ha semàfors dobles en doble pas de vianants, un amb semàfor-bici



i l'altre no (Av. Blasco Ibáñez). Hi ha aparcaments per a bicicletes en llocs sense carril-bici (Delegació d'Hisenda), etc. Falta, quasi per complet, la senyalització vertical. A més, on discorre per la vorera, el carril-bici no està separat físicament de la resta de la vorera (amb un rastell, per exemple), la qual cosa facilita la seua invasió pels vianants, i inclús pels automobilistes, etc.

5.- El manteniment. És, en general, molt deficient. Els

carrils-bici no es repinten amb suficient assiduitat, i quan s'alça el paviment per a alguna reparació se repavimenten de qualsevol manera (Vorera de Vivers-Blasco Ibáñez), etc.

Ens trobem doncs, davant d'una situació en què les persones que pretenen desplaçar-se per la ciutat amb bicicleta no ho tenen fàcil.

2.2. La realitat de la circulació amb bicicleta per la ciutat de València

A totes estes dificultats amb què es troben els ciclistes s'afeg el fet que, per a alguns d'ells, la bicicleta no és només un mitjà de transport determinat, sinó també l'expressió d'una "contestació" al sistema, que, entre altres coses, prioritza el transport motoritzat, especialment els automòbils i les motocicletes. Estos ciclistes solen ignorar o desdenyar les normes d'eixa societat a què "contesten" i, en conseqüència, no complixen les regles, ni tan sols les dictades per a preservar la seua pròpia seguretat, com són les ordenances de trànsit.



El resultat final de tot això és un trànsit de bicicletes caòtic. Els carrils-bici no són respectats, ni tan sols pels seus usuaris, que invadixen els espais reservats per als vianants. Amb l'excusa de la por als més forts -els automòbils-, atropellen els drets dels més dèbils, que són els vianants. Com veiem repetidament, quan alguns ciclistes circulen per la calçada es juguen la vida, serpentejant entre els cotxes, botant-se els semàfors, etc.

Resulta doncs, que, l'escassetat d'infraestructures, la falta, fins ara, d'Ordenances Municipals que regulen l'ús de la bicicleta, l'escàs seguiment dels consells que l'Ajuntament dóna en el seu fullet, i dels que les pròpies organitzacions de ciclistes ofereixen en les seues pàgines web, certa actitud "contestatària" dels ciclistes i

l'absoluta tolerància de la Policia Municipal para amb les infraccions comeses pels ciclistes, tot això, en fi, es tradueix en el fet que, per als vianants i per als propis ciclistes, circular amb bicicleta per València s'ha convertit en un vertader perill.

3. Propostes

3.1. Propostes de la Conferència Mundial de Ciclistes

En Amsterdam, l'any 2000, després d'una Conferència Mundial sobre la Bicicleta es va fer pública una declaració de principis (Annex 4), amb unes línies generals, que molt resumides, són :

1.- El dret d'usar la bicicleta

Proclamem que les persones (inclosos els xiquets) haurien de tindre el dret d'usar la bicicleta quan vullguen.

2.- Avantatges

- disponibilitat immediata i manteniment barat;*
- temps de desplaçament previsible; al ciclista no li afecta la congestió*
- Intimitat, independència i llibertat*
- És una forma d'exercici, que millora la salut física i mental;*
- Prevé o reduïx la congestió del trànsit;*
- Estalvia espai i temps i promou el desenrotllament de l'economia local;*
- la bicicleta és silenciosa, neta i sostenible;*
- l'ús de la bicicleta no amenaça ni la naturalesa ni el paisatge;*
- Etc.*

3.- Oportunitats i potencial

En tot el món, els viatges que efectua la majoria de la gent són curts. La gran majoria de viatges es donen dins de la pròpia ciutat o municipi: entre un 60% i un 90% dels viatges són inferiors a 6 o 7 quilòmetres. El ciclisme és una alternativa realista per a un 50% d'estos curts viatges amb cotxe.

Comparat amb el transport a peu, usar la bicicleta augmenta de forma considerable l'àrea que pot cobrir una persona, així com la seua capacitat de transportar càrregues.

4.- Condicions

.....

- L'educació de tots els usuaris de la via pública i l'aplicació de les lleis de

trànsit són els elements finals d'una política de transport compatible amb l'ús de la bicicleta.

(El subratllat és nostre)

- Cal concedir una atenció especial a fer possible que els xiquets puguen desplaçar-se amb bicicleta de manera independent.

5.- Crida a l'acció

Nosaltres, els participants de Vel-lo Mondial 2000, fem una crida als representants i funcionaris dels governsperquè:

- reconeguen el dret de tots els sectors de la població, inclosos els xiquets, a desplaçar-se amb bicicleta;

- reconeguen el potencial del trànsit amb bicicleta a l'hora d'elaborar polítiques i projectes;

- complisquen les condicions perquè l'ús de la bicicleta es torne més atractiu;- habiliten partides pressupostàries per al finançament de projectes que siguen compatibles amb l'ús de la bicicleta

Eixe és el punt de vista dels ciclistes del mon i les seues afirmacions, són, en gran manera, subscrietes pel CVC.

3.2. Propostes en altres ciutats

Existix, almenys teòricament, un consens en el sentit que l'augment de l'ús de la bicicleta en el transport urbà milloraria molt els problemes de circulació i de pol·lució dels grans nuclis urbans. Per això, en moltes ciutats s'estan implementant polítiques que promouen la utilització de les bicicletes.

A **Paris**, l'Ajuntament aspira a reduir el trànsit automobilístic en un 5% per a l'any 2010, i creu que la implantació de la bicicleta podria ser una alternativa. Es calcula que cada dia es mouen per la ciutat 40.000 persones sobre dos rodes. El pla que París està desenrotllant contempla ampliar la xarxa de vies ciclistes urbanes fins a 500 quilòmetres, incloent les connexions amb els municipis dels voltants del centre. En l'actualitat existixen més de 300 quilòmetres de vies condicionades.

A **Londres**, on s'han implementat tarifes per a entrar amb el cotxe en el mateix centre, la política de la bicicleta té una llarga trajectòria, però en els últims anys se esta treballant encara més per a fomentar el seu ús. Els objectius de la ciutat inclouen completar la xarxa denominada *London Cycle Network Plus*, de 900 quilòmetres, en 2010; incrementar l'accessibilitat, la seguretat i la prioritat de les bicicletes, augmentar el nombre d'aparcaments de bicicletes, recolzar les bicicletes

de préstec, i promoure la intermodalitat bici-transport col·lectiu. L'any 2000 s'estimava que l'ús de la bicicleta a Londres era de 300.000 viatges diaris sobre un total de 26 milions, el que significava l'1,15%. Es pensa que amb la introducció del peatge urbà, l'efecte sobre l'ús de la bicicleta ha resultat en un augment en la quantitat de ciclistes d'un 30%. La meta per al 2010 és augmentar els ciclistes en un 80%.

També **Berlín** ha creat un consell de la bicicleta per a promoure el seu ús. En la creació del pla han participat diversos departaments involucrats en el ciclisme urbà, associacions ecologistes, usuaris de la bicicleta i operadors de transport. En Berlín es pretén incrementar el percentatge de viatges amb bicicleta en relació amb altres modes de transport, passant del 10% dels viatges al 15% en 2010. Açò significa un augment de prop de 100.000 viatges diaris més amb bicicleta cada any. La xàrcia de carrils-bici de la ciutat consta d'uns 620 quilòmetres. Este mitjà de transport cada vegada té més seguidors en la ciutat alemanya.

Amsterdam és la ciutat per excel·lència de les bicicletes. El 75% dels seus quasi 750.000 habitants té una bicicleta, i la meitat d'ells la utilitza a diari. Finalment, a **Estocolm**, on fa fred i inclús neva durant diversos mesos a l'any, prop de 100.000 persones utilitzen la bicicleta tots els dies, en els 350 quilòmetres de vies existents.

A **Espanya**, la situació varia molt segons la ciutat que es considere. A **Barcelona**, on la mobilitat amb bicicleta està més estesa i millor regulada, hi ha tres entitats que treballen conjuntament: l'Agenda 21 de Barcelona, el Pacte per la Mobilitat i la Comissió Cívica de la Bicicleta. Es calcula que diàriament circulen per la ciutat unes 30.000 bicicletes. Hi ha una àmplia xàrcia de carril-bici, aparcaments per a bicicletes, un servei municipal de lloguer de bicicletes, amb 100.000 abonats - precisament el seu alcalde té el carnet núm. 100.000-, s'ha publicat una Guia d'Educació Ambiental, amb consells per a promocionar l'ús de la bicicleta, hi ha una Ordenança Municipal que la Policia Municipal s'encarrega de fer complir, etc.

A **Madrid** bàsicament no hi ha carrils-bici urbans. No obstant, cada dia es vine més ciclistes, tant hòmens com dones, que vine en la bicicleta un mode de salvar l'enorme congestió del trànsit.

En ciutats xicotetes, com **Vitòria** o **Valladolid**, ideals per a l'ús massiu de la bicicleta, la situació no és molt diferent. Els carrils-bici existixen, però no estan ben connectats entre si, la qual cosa dificulta que els desplaçaments es realitzen amb garanties de seguretat. Tampoc hi ha bones infraestructures d'aparcaments. A pesar de tot, en els últims anys s'ha vist un increment d'usuaris.

A **Saragossa**, "EL ALCALDE NO SE ENTERA QUE LA GENTE PEDALEA" Este eslògan és usat com a crit de guerra en moltes manifestacions celebrades a Saragossa, ciutat ideal per a l'ús de la bicicleta, plana i amb pocs dies de pluja a l'any. El nombre de persones que trien la bici com a mitjà de transport s'incrementa cada dia, però segueix havent-hi moltes que no es decidixen a pedalejar per la ciutat, donada la inexistència de les infraestructures necessàries. Els pocs carrils bici que hi ha dins del nucli urbà són curts i inútils, i van des de cap lloc fins a just al mig de qui sap on. Hi ha un carril bici que rodeja tota la ciutat (3er cinturó), però a l'estar fora del nucli urbà només té una utilitat esportiva.

Finalment, a **Sevilla**, ciutat molt semblant a València, l'Ajuntament ha apostat en l'últim any pel transport urbà amb bicicleta, i està desenrotllant una completa xàrcia de carrils-bici per tota la ciutat. Ja s'han finalitzat aproximadament 75 km. de carril en el centre. En conseqüència, l'ús de la bicicleta en la ciutat s'ha multiplicat en els sis últims mesos de l'any 2007. A més, la ciutat disposa de 119 "aparcabicis", amb espai per a 1400 bicicletes. Per a l'any 2010 està pensat oferir espai a unes 6000 bicis. Com a conseqüència d'eixa política municipal d'afavorir el transport amb bicicleta, actualment 13800 persones utilitzen la bicicleta per a anar al treball o al lloc d'estudi.

3.3. Propostes dels compareixents per a València

En la seua compareixença, el Sr Novo va anunciar la creació d'una sèrie de Carrers 30 (carrers amb preferència d'ús per a vianants i ciclistes, on els automòbils no podran circular a més de 30 km./hora), la implantació a València d'un sistema municipal de lloguer de bicicletes, semblant al Bicing de Barcelona, la creació de nous trams de carril-bici, per a anar completant la xàrcia ciclista de la ciutat, junt amb els Carrers 30, la creació de nous aparcaments per a bicicletes i, finalment, la pròxima aparició d'una Ordenança Municipal que regule l'ús de la bicicleta en la ciutat. També ens va entregar un fullet, que s'adjunta com Annex 1.

Al seu torn, el Sr Llópez va exposar els punts de vista de la seua associació, visibles en http://valenciaenbici.net/compromiso_por_la_bici.htm. En la dita pàgina hi ha una proposta completa per a l'ampliació dels carrils-bici per tota la ciutat. No obstant, també s'opina que els carrils bici no basten, perquè resulta car i lentíssim implantar-los per tota la ciutat. D'ací que una xàrcia completa per a bicis ha de ser una mescla de distints elements: carrils-bici, carrers de velocitat 30 senyalitzades com a rutes ciclables (ciclocarrers), àrees de vianants compartides, una política

global d'apaivagament del trànsit que podria començar per fer complir els límits establits de velocitat, la promoció dels aparcaments bici i la desincentivació de l'aparcament de cotxes dels no residents en els centres urbans, així com el foment del transport públic i les campanyes de sensibilització respecte a la bici i la intermodalitat de la bici amb el transport públic, especialment amb el ferrocarril.

També hi ha una proposta de normes de circulació per a ciclistes per les ciutats, que s'adjunta com Annex 3. Encara que el text representa òbviament l'opinió de l'associació, el considerem una bona base per a l'inici d'una discussió amb l'Ajuntament.

El Sr. García Barrachina va explicar que la Federació de Ciclisme s'ocupa del ciclisme en totes les seues varietats, no sols en la seua versió ciutadana. Pel que fa a la circulació amb bicicleta per les ciutats va subscriure tot el que s'ha dit pel Sr. Llópez sobre carrils bici i vies "ciclables", afegint dos matisacions, al nostre entendre importants: En primer lloc, els carrils bici no haurien d'estar en les voreres, restant lloc als vianants, sinó en les calçades, contribuint a restringir la circulació de vehicles a motor. D'altra banda, enfront dels semàfors, hauria de reservar-se, tal com es fa en altres ciutats (Londres, per exemple), un espai per a ciclistes, per davant dels cotxes.

4. Recomanacions del CVC

1.- El CVC recomana que en les grans ciutats de la nostra comunitat s'estimule l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport urbà.

2.- A l'efecte, el CVC considera fonamental que la xàrcia de carrils-bici, situats preferiblement en la calçada, carrers 30 i la resta de vies es millore, se senyalitze correctament i es complete amb rapidesa, donant preferència als mitjans de transport no contaminants.

3.- A més, el CVC saluda com a positiva la futura implantació a València d'un sistema municipal de bicicletes de lloguer, semblant a què tant d'èxit ha tingut en altres ciutats espanyoles.

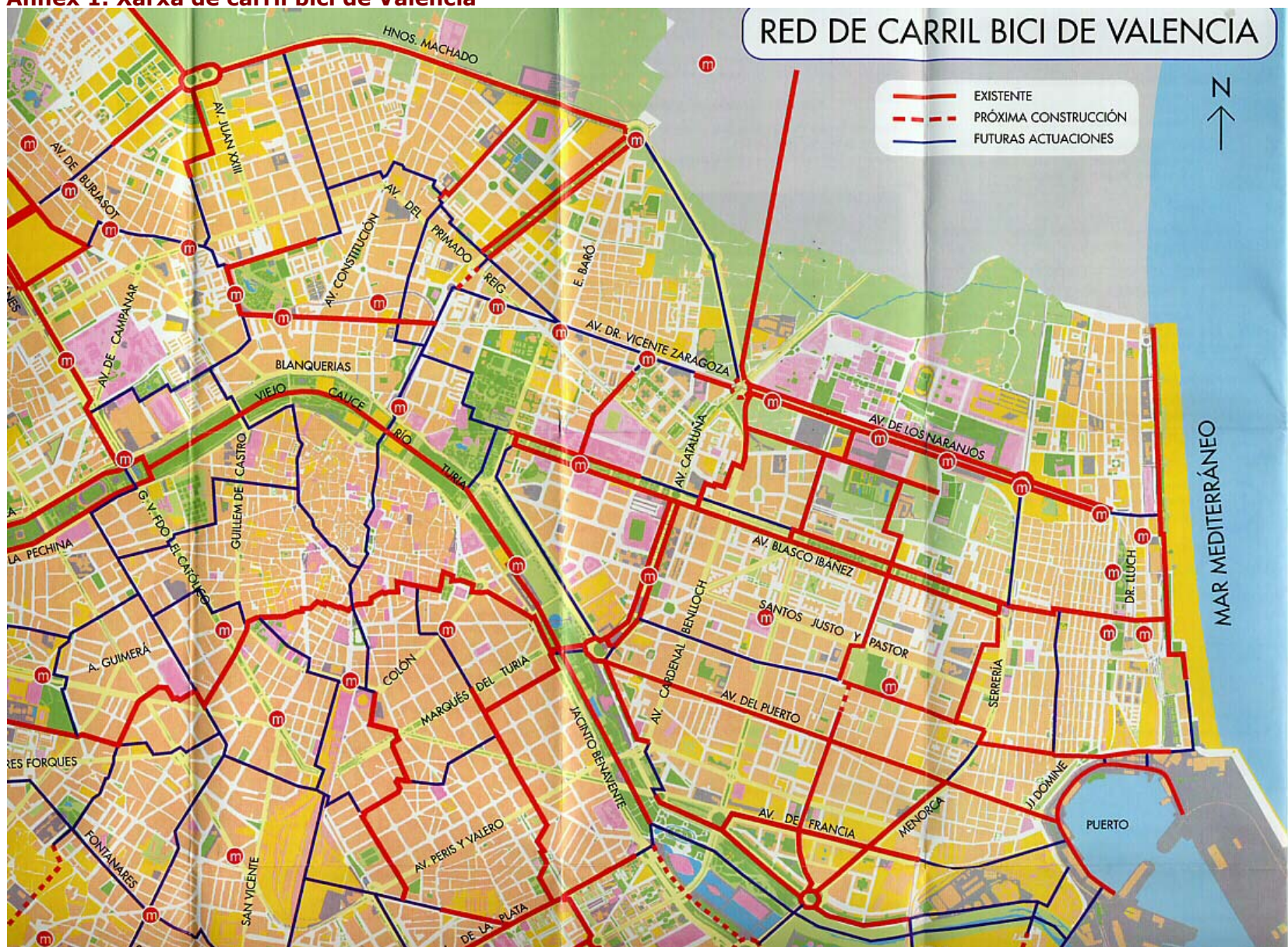
4.- El CVC espera conèixer l'Ordenança Municipal sobre la circulació de bicicletes, pel nucli urbà de la ciutat, actualment en fase d'exposició pública. i recomana a l'Ajuntament que consensue el seu contingut amb les Associacions d'usuaris, a fi que el text no genere rebuig i siga de fàcil aplicació.

5.- Una vegada millorada substancialment una xàrcia que permeta la circulació còmoda i segura de bicicletes per les ciutats de la nostra Comunitat, el CVC considera que esta ha de ser regida per les lleis de tràfic, i per les Ordenances Municipals corresponents, tal com recomana la Unió Mundial de Ciclistes.

6.- El CVC recomana que es realitzen campanyes de conscienciació ciutadana per a un correcte ús de la via pública per part de tots: vianants, ciclistes, motoristes, automobilistes, conductors d'autobusos i vehicles industrials, etc. Junt amb dites campanyes de conscienciació, recomanem que les autoritats siguen estrictes en la sanció d'aquells ciutadans que posen en risc la integritat física dels altres o la seua pròpia.

7.- Este informe ha de ser enviat a l'Ajuntament de València, a l'Associació València amb Bici, a la Federació de Ciclisme de la Comunitat Valenciana, a la Federació Valenciana de Municipis i Províncies i als principals mitjans de comunicació.

Annex 1. Xarxa de carril bici de València



Annex 2. Mapa del carril bici de València publicat per l'associació València en Bici



Annex 3. Proposta de normes de circulació de l'associació 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 cebra 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.

Annex 4. Propostes de la Conferència Mundial de Ciclistas (Amsterdam, 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 vigilarémos 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.