

Circular en bici

Sevilla, la ciudad más segura



Sus vías ciclistas son fácilmente identificables, cómodas y están bien conectadas entre sí. No podemos decir lo mismo de otras ciudades.

N

o hay más que darse una vuelta por la calle para comprobar que pedalear está de moda. De hecho, según el Barómetro de la

Bicicleta, son ya más de tres millones de españoles los que la usan casi a diario para ir a trabajar, ir al cole o, simplemente, salir a pasear. Y es que la bici no solo es una de las formas más entretenidas, saludables y baratas de mantenerse en forma, también es el medio de transporte urbano más rápido y ecológico para recorrer distancias de entre 1 y 8 kilómetros. Sí, ha leído bien, más rápido y ecológico. Pero, ¿lo saben nuestros alcaldes? Porque según nuestro estudio, el desarrollo de vías ciclistas

urbanas funcionales y seguras sigue siendo una asignatura pendiente en la mitad de las ciudades que hemos analizado.

Con treinta años de retraso

A diferencia de países como Alemania, Dinamarca u Holanda, que reaccionaron al aumento de los precios de los carburantes en los años 70 diseñando amplias redes ciclistas perfectamente integradas en sus ciudades, en España es un asunto que no se ha empezado a tratar hasta hace poco tiempo. Y de aquella manera... Porque construir kilómetros y kilómetros de vías ciclistas sin que estén conectados entre sí no tiene demasiado sentido, como tampoco

¿Y SI NO HAY CARRIL BICI?

Circule por la calzada (no por la acera); ¿es estrecha? Pues por el medio.

CON AMPLIO RADIO DE GIRO

Suficiente para tomar las curvas sin salirse del carril.

CON ANCHURA SUFICIENTE

Al menos 2,5 m si es de doble sentido; 1,5 m si solo tiene uno.

ci

11 CIUDADES

Durante marzo y abril de 2013 visitamos ocho de las ciudades más populosas (Madrid, Barcelona, Valencia, Zaragoza, Sevilla, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga, Murcia) además de Córdoba, San Sebastián y Vitoria, donde consideramos que podía haber un plan de vías ciclistas interesante. Estudiamos el tipo de red ciclista y su calidad y funcionalidad.

SEPARADA DE LOS COCHES APARCADOS

1 metro. Evita accidentes al abrir la puerta.

PINTADA EN LOS CRUCES

Bien visible en la calzada, y separada del paso de peatones.

SEÑALIZANDO LOS PASOS DE PEATONES

El peatón tiene preferencia frente al ciclista.

La vía ciclista ideal

Su trazado se identifica muy fácilmente. Y es amplio, cómodo y seguro, tanto para los ciclistas como para los peatones.

SEPARADA DEL TRÁFICO

Con barreras físicas: bordillo, protecciones, setos, etc.

SEPARADA DE LOS EDIFICIOS

No puede ir pegada a los portales, es el espacio de la acera.



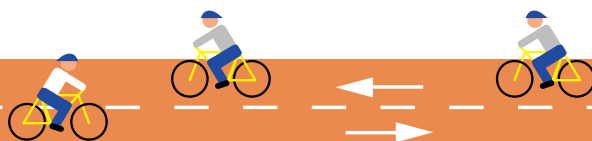


Las vías ciclistas deben construirse sobre la calzada, no a costa de la acera



lo tiene que no comuniquen el extrarradio con el centro, o que se construyan quitando metros a las aceras en vez de a la calzada. Por no hablar de su estrechez, su mala conservación y su escasa protección frente al tráfico motorizado. Por suerte, hay excepciones muy positivas. Tal y como puede observar en el cuadro de resultados, la red ciclista de Sevilla obtiene buenas o muy buenas valoraciones en todos los apartados analizados, especialmente en conectividad, comodidad y prioridad. Aspectos que sin duda han

contribuido a que la capital andaluza sea declarada este año la cuarta mejor ciudad del mundo para ir en bici según la web de diseño de vías ciclistas copenhagenize.ue. Prueba de ello es que, como recoge un estudio de la Universidad de Sevilla, el uso de la bicicleta como medio de transporte mecanizado prioritario ha pasado de representar el 0,6% al 9% de los desplazamientos urbanos en apenas seis años. Según nuestro estudio, los residentes de ciudades como Zaragoza y San Sebastián



Las 7 reglas de oro (y cómo se incumplen)

De nada sirve gastar miles de euros en vías ciclistas si luego resultan poco prácticas, confusas e inseguras.

Presentamos algunos de los errores de diseño más frecuentes en el trazado de las vías ciclistas y cómo evitarlos. Unos son obvios, otros no tanto, pero están presentes en muchas ciudades. Si los observa en su ciudad, no es mala idea presentar una queja en la junta de distrito del ayuntamiento.

CONECTADA

¿Funciona como una red? Compare el mapa de las vías ciclistas de Sevilla (en el recuadro 'Extensa', abajo a la derecha), con sus distintos tramos siempre conectados entre sí, con el mapa de Córdoba (encima), en el que sus tramos están aislados.

Nada provoca mayor frustración a un ciclista que encontrarse con una interrupción inesperada de la vía, pues le deja abandonado a su suerte en un espacio urbano normalmente hostil.



La mayoría del trazado urbano de las vías, en rojo, es discontinuo (Córdoba)

DIRECTA

Las vías ciclistas deben tener un recorrido lo más recto posible. Cuanto más recto, más directo y más corto. Y por lo tanto, más práctico. Las vías urbanas con demasiadas curvas y rodeos terminan por desalentar a los ciclistas.



Los cruces no alteran el trazado de esta vía ciclista (Sevilla).

INTERPRETABLE

¿Cómo se resuelve su relación con las calles y las aceras? Tanto el ciclista como el peatón y el conductor deben saber en todo momento por dónde discurre la vía ciclista y quién tiene preferencia en los cruces. En principio, debe favorecerse al peatón, luego al ciclista y, por último a los vehículos a motor.



¿Qué líneas corresponden a la vía ciclista? (S. Sebastián).



En rojo, la vuelta que hay que dar para cruzar la calle (Valencia)



No se define preferencia alguna en el cruce (Valencia).

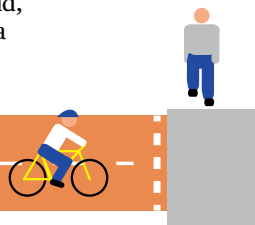
también pueden disfrutar de unas vías ciclistas merecedoras de tal nombre; y suficientemente seguras. Mientras que en Vitoria, Barcelona y Valencia se están haciendo esfuerzos en el mismo sentido, aunque no siempre de la forma más adecuada.

Ciclistas «abandonados» en Madrid, Las Palmas, Murcia, Málaga y Córdoba

Por el contrario, los ciclistas urbanos de ciudades tan importantes como Madrid, Las Palmas, Murcia, Málaga y Córdoba

- ⊕ Muy bueno
- + Bueno
- Aceptable
- Malo
- ⊖ Muy malo

VALORACIÓN VÍAS CICLISTAS									
Ciudades	Logitud total declarada (km)	Conectada	Cómoda	Uniforme	Directa	Interpretable	Priorizada	Extensa	TOTAL
SEVILLA	140	⊕	⊕	+	+	+	⊕	+	⊕
ZARAGOZA	100	+	□	□	+	□	□	□	+
S. SEBASTIÁN	32	+	□	□	□	□	□	□	+
VITORIA	100	□	□	□	□	□	—	—	□
BARCELONA	182	—	—	—	□	+	□	+	□
VALENCIA	130	□	□	—	—	—	⊖	□	□
CÓRDOBA	37	—	⊖	⊖	⊖	—	□	—	—
MÁLAGA	35	⊖	—	⊖	—	—	—	⊖	—
MURCIA	20	⊖	⊖	⊖	⊖	—	—	⊖	—
LAS PALMAS	11	⊖	⊖	⊖	⊖	—	⊖	⊖	⊖
MADRID	278	⊖	⊖	⊖	—	⊖	⊖	⊖	⊖



CÓMODA

Analizamos la presencia de obstáculos, giros inesperados y estrechamientos imposibles. Además es importante que no tenga baches, que esté bien conservado y que el pavimento sea antideslizante. Tampoco son aconsejables las curvas demasiado cerradas.



PRIORIZADA

¿Discurre por las vías principales?, ¿o, por el contrario, se limita a vías secundarias? Usar las vías principales resulta más cómodo para el ciclista. Y, por lo general, conecta mejor los sitios más importantes de la ciudad. Eso sí, no debe hacerse a costa de la acera, quitando espacio al peatón, sino de la calzada.



UNIFORME

Una red ciclista bien diseñada debe mantener el 80% de sus tramos con el mismo color (distinto de la acera), el mismo tipo de vía (unidireccional o de dos direcciones) y la misma anchura. De este modo, tanto los ciclistas como los peatones y los conductores la identificarán rápida y fácilmente y se evitarán choques provocados por su invasión accidental.



EXTENSA

¿Es suficientemente tupida? Es decir, ¿se extiende por todos los barrios de la ciudad? En no pocas ocasiones las vías ciclistas se limitan a conectar parques o zonas verdes. Si no se conectan radialmente con el centro y circularmente entre sí, nunca llegarán a ser una red funcional que resulte una alternativa real al transporte motorizado.





NO EXISTE UNA POLÍTICA ESTATAL QUE PROMUEVA EL USO DE LA BICI

Manuel Martín.
Director Técnico de ConBici, la coordinadora en defensa de la bici, que reúne a 51 colectivos y asociaciones ciclistas.



Foto: Nacho

¿Cree que los ayuntamientos promueven lo suficiente el desarrollo de las vías ciclistas?

Queda mucho por hacer, pero algunas ciudades importantes están tirando del carro y arrastrando a otras. Aunque a veces de forma autodidacta, porque no existe una política estatal que promueva el uso de la bici.

Es más, a menudo son los propios ciclistas los promotores de las vías ciclistas, usando su bici y solicitando las vías a través de sus asociaciones locales.

¿Hay otras medidas que fomenten un uso más seguro de la bicicleta?

Necesitamos una ciudad donde los protagonistas sean las personas, no los coches. En este sentido venimos demandando varias medidas, como permitir a los ciclistas que en ciudad circulen por el centro del carril de modo que sean más visibles, limitar a 30 km/h la velocidad en las calles de un solo carril, obligar a los coches a adelantar a los ciclistas dejando un metro y medio de distancia, igual que en las vías

interurbanas, o dar la prioridad al ciclista en las rotondas.

¿Y obligar a los ciclistas a llevar el casco en la ciudad?, ¿no aumentaría su seguridad?

En ningún país de Europa es obligatorio. Y en los pocos países donde se ha impuesto, se ha reducido de forma significativa el número de ciclistas, no el número de accidentes mortales, que en nuestro país sumaron 12 personas en 2011. Casi todas ellas fueron víctimas de atropellos, frente los que el casco no es un factor decisivo.

Por otra parte, ¿por qué no se habla también de las numerosas víctimas de enfermedades cardiovasculares causadas por el sedentarismo?, ¿y qué hay de la obesidad infantil? Es más, ¿sabe que, según la Organización Mundial de la Salud, 20.000 personas fallecen en

España por la contaminación atmosférica? Creemos que estas cuentas también hay que hacerlas antes de tomar una decisión que podría desincentivar el uso de la bicicleta.

¿Qué otras decisiones desincentivan el uso de la bicicleta?

Por ejemplo, exigir un seguro específico para montar en bici, obligar a matricularla, o cobrar 3 euros por subir una bici al tren, como acaba de anunciar Renfe. Tampoco ayuda lanzar globos sonda sobre la necesidad de que los ciclistas pasen un examen de conducir. Es surrealista y en ningún país se hace. Otra cosa sería impartir una formación en colegios y autoescuelas, lo que sería estupendo. En definitiva, no tomarse en serio la bicicleta como medio de transporte urbano nos está costando muy caro a todos.

Allí donde se ha impuesto el casco se ha reducido significativamente el número de ciclistas



Madrid reúne la peor red ciclista entre las 11 ciudades analizadas

tienen todo el derecho a sentirse abandonados por sus ayuntamientos: moverse en bici por sus ciudades implica necesariamente luchar con los coches, los autobuses y las motos para hacerse un hueco por donde circular.

El caso de Madrid es significativo: a pesar de contar con 278 kilómetros de vías ciclistas, reúne las peores valoraciones en casi todos los aspectos analizados.

Empezando porque son kilómetros construidos principalmente en el extrarradio, sin conexión alguna con el centro urbano, limitando así su uso a paseos de ocio de fin de semana. Una oportunidad perdida para incentivar el uso de la bici para ir a trabajar, reducir el tráfico motorizado y, ya de paso, reducir los niveles de contaminación atmosférica. Más cuando, precisamente en Madrid, los niveles de contaminación admitidos se superan de forma reiterada, lo que puede traducirse en una multa millonaria de la Unión Europea.

El coste por kilómetro ronda los 200.000 euros

Pero, construir una buena vía ciclista, ¿cuesta mucho? Pues, dependiendo del tramo, cada kilómetro sale por unos 200.000 euros. Y es que no se trata solo de pintar una vía con el dibujo de una bici sobre el suelo. Hay que desplazar de su sitio mobiliario urbano, como farolas, señales y paradas de autobús, levantar bordillos o protecciones frente al tráfico motorizado, utilizar un asfalto antideslizante y marcar los cruces con semáforos específicos. Y hacerlo todo siempre a costa de la calzada, no de la acera, ya que son los coches, no los viandantes, los principales responsables de los accidentes de tráfico y de la contaminación.

¿Le parece caro? Sepa que un kilómetro de vía para tranvía cuesta 12 millones de euros y uno de metro 40 millones. En cualquier caso, existen alternativas más baratas, como adaptar algunas calzadas a un uso mixto de bicis y coches, para lo cual bastaría con señalarlo claramente y limitar la velocidad a 30 km/h. En definitiva, diseñar una ciudad más limpia, habitable y accesible no es tan complicado. Basta con un poco de sentido común y otro poco de voluntad política.

