

PEATONES, CONDUCTORES Y CICLISTAS ¿PUEDEN ESTAR JUNTOS?

LLEGA LA BICI

El número de usuarios de la bici se multiplica cada año pero también el desconcierto del resto de usuarios de la vía pública que se ven obligados a compartir su espacio con este nuevo medio de transporte.

POR S.VIÑAS. FOTOS: TINA BAGUÉ

No es una amante del ejercicio ni de la vida sana, sino que es más bien tirando a sedentaria. Pongamos que se llama Silvia, que es barcelonesa, que tiene 30 años y que un buen día se decide a coger la bici para recorrer los 4 kilómetros que separan su casa de la oficina. Silvia, que suele ir en coche al trabajo, está harta de empezar su jornada laboral en un embotellamiento. Son las 8:30 de la mañana y se siente pletórica. Ir al trabajo podría convertirse en algo placentero: hará ejercicio, dejará de perder el tiempo en retenciones y todo ello, sin contaminar. Pero solo con subirse a la bici se da bruces con la cruda realidad. En los tramos que hay carril bici se ve obligada a superar todo tipo de obstáculos: peatones que lo invaden, motos que lo usan para adelantar... De

pronto el carril bici desaparece y tiene que circular entre el tráfico motorizado. No se siente segura y tiene miedo. Opta por ir por la acera a pesar de las miradas poco amigables de algunos peatones. Por fin, llega a su destino. Son las 8:50. Definitivamente, con la bici se ahorra tiempo. Ha llegado 10 minutos antes que si hubiera ido en coche y se siente bien por haber hecho algo de ejercicio. Pero no está del todo satisfecha. Silvia ha descubierto que lo de la bici tampoco es un lecho de rosas.

El testimonio de Silvia nos sirve para mostrar dos hechos. Por un lado, que cada vez hay más españoles que descubren la bici como un medio de transporte urbano más sostenible y eficaz que el resto –en los últimos tres años se ha doblado el número de usuarios en Barcelona–. Y por otro, que su proliferación está comportando el desconcierto entre los diferentes usuarios de la vía pública por-

que su implantación se está superponiendo a la red que utilizan los otros medios de transporte existentes.

SIN HUMOS NI RUIDOS

Que nuestras ciudades están saturadas de coches ya es un hecho, por eso cada vez más voces reclaman que se adopten otros modelos de transporte más ágiles y económicamente viables para los usuarios pero que sean también cuidadosos con el medio ambiente. La bicicleta se está convirtiendo en la solución. Es muy eficaz en distancias cortas, da mayor independencia, es beneficiosa para la salud y se trata de un vehículo sostenible ya que no consume combustible, no emite gases y ocupa menos espacio. Además, resulta más barato que cualquier otro medio de transporte. Junto a todas estas ventajas, hay que tener en cuenta que el número de ciclistas potenciales es enorme, solo hay que pensar en toda la gente que conocemos y que tiene una bici sin usar en casa.

CUESTIÓN DE CONVIVENCIA

Pero no todo son alabanzas. Hay quien asegura que los ciclistas promueven la

La bicicleta es el medio de transporte urbano **más sostenible y eficaz** en distancias cortas



¿Sabía que...?

- Para recorridos de menos de 6 km (Barcelona, por ejemplo, mide 8 x 9 km), la bicicleta es **más rápida** que el vehículo privado y **más sostenible** (ver cuadro en página siguiente).
- El 30% de los trayectos efectuados en coche cubren distancias de menos de 3 km y el 50%, ide menos de 5 km!
- El tiempo y el relieve no impiden a los europeos coger la bici. Amsterdam y Copenhague son los dos paradigmas, pero también en ciudades húmedas como Cambridge un 27% de desplazamientos es en bici o Basilea con un 23%.
- Intentar conseguir el 14-17% de desplazamientos en bicicleta es un porcentaje realista. Ahora en **San Sebastián es del 2-3% y en Barcelona del 5%**.
- El número de ciclistas potenciales es elevadísimo. En Barcelona se calcula que hay unas **200.000 bicicletas**, de las cuales circulan habitualmente 30.000.

RACCMOVILIDAD

La velocidad media de la bici es de 15 km/h por lo que en 10 minutos se pueden recorrer 3,2 km.

⊕ anarquía, que cuando les viene bien usan los derechos preferentes en la calzada y si no, invaden el espacio destinado a los peatones. Miquel Nadal, director de la Fundación RACC, lo tiene claro. “Un cambio hacia una movilidad sostenible no consiste solo en proporcionar una infraestructura, sino que existen comportamientos de todos los implicados en la movilidad que deben ser corregidos. Debemos mantener un código ético de convivencia que proteja siempre al más débil y aprender a respetar el código de circulación y señalización en cualquier momento de la movilidad viaria de las personas, tanto si somos peatones, ciclistas o motoristas”.

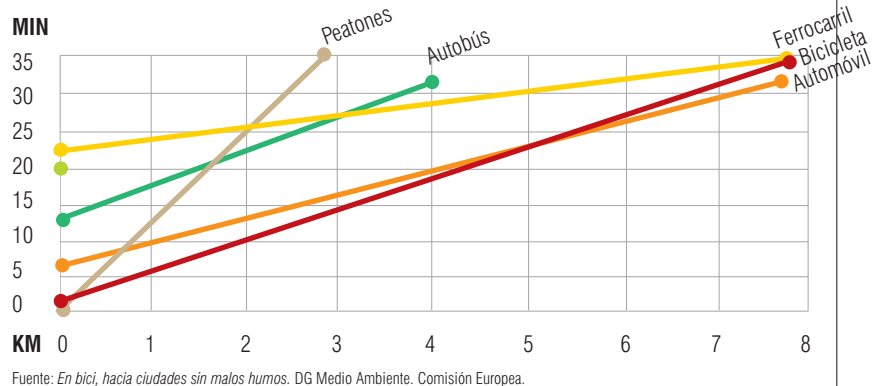
RESPECTAR LAS NORMAS

Un test elaborado por la Fundación RACC sobre el uso de la bicicleta en zonas urbanas pone en evidencia los conflictos más habituales que tienen los diferentes actores de la vía pública. La mayoría de conflictos de los ciclistas se producen con los peatones sobre todo porque, aunque involuntariamente, suelen invadir el carril bici. Los vehículos motorizados tampoco respetan su espacio: algunos aprovechan para estacionar sus vehículos y hay motociclistas que usan el carril para adelantar. De todos modos, los ciclistas tampoco son perfectos y no siempre respetan las normas de circulación. David, diseñador y usuario habitual de la bici desde hace seis años, reconoce no respetar siempre los semáforos en rojo. “Soy consciente que no está bien hecho, además de ser muy peligroso, pero a veces si en los semáforos salgo antes que el resto de coches, me siento más seguro, porque al ir en bici tardo más que los coches en arrancar”. Iñaki Díaz Etura, portavoz de la asociación Pedalibre, se muestra ro- ⊕



DE PUERTA A PUERTA, ES TAN RÁPIDA COMO EL COCHE

Eficacia de la bici en recorridos cortos



El aumento de la accidentalidad muestra la necesidad de crear una red segura y homogénea

RESULTADOS DEL TEST SOBRE EL USO DE LA BICICLETA ELABORADO POR LA FUNDACIÓN RACC

La convivencia, difícil equilibrio

La Fundación RACC revela los problemas de convivencia más habituales entre los diferentes actores de la movilidad (motoristas, ciclistas, peatones, etc.) que se producen en la ciudad de Barcelona cuando tienen que compartir espacios viarios.

Los problemas más frecuentes que sufren los ciclistas



➔ **Con las motocicletas.** Un 13% de las motocicletas evaluadas circulan en momentos de tráfico denso por el carril bici y se paran en él impidiendo así circular a los ciclistas e incumpliendo la normativa de circulación.



➔ **Con los automovilistas.** Estacionan muy a menudo en los carriles bici, obligando a realizar una media de tres paradas por kilómetro u obligan a pasar al carril de vehículos motorizados, lo que provoca una situación de riesgo para el ciclista y de interferencia sobre el flujo de vehículos.



➔ **Con los peatones.** Son el origen de la mayoría de los conflictos que se producen con los ciclistas (69%) por invadir las vías destinadas a los mismos, algunas veces debido a un diseño poco cuidadoso y otras veces por descuido o falta de respeto por parte de los peatones.

Incidencias más habituales causadas por los ciclistas



➔ El 48% de los ciclistas evaluados cruzan los semáforos en rojo, incumpliendo la normativa de circulación.

➔ Un 49% de los ciclistas circulan por el carril bus cuando no hay carril específico para ellos. Esto se explica por la sensación de seguridad y protección que tiene el ciclis-

ta, y que no encuentra ni en la calzada ni en la acera.

➔ El 69% de los ciclistas evaluados circula a velocidades elevadas (superiores a los 15 km/h), que son la causa principal de los accidentes con los peatones, debido a la poca capacidad de reacción.

➔ El 80% de los ciclistas NO

lleva ninguna luz delantera o posterior y el 49% tampoco lleva catadióptrico o ropa reflejante, esencial para ser vistos por la noche.

➔ El porcentaje de ciclistas que no circula por el carril bici es del 29%; en el caso del carril bici protegido es del 14%; y del 9%, en la acera bici.

➔ tundo: “Si los propios usuarios de las bicis no respetan las normas de circulación, se están automarginando. Para que se nos reconozca como usuarios legítimos de la vía pública debemos respetar las normas ya que en el fondo son normas de convivencia”.

BICIS PARA TODOS

Hay empresarios, amas de casa, estudiantes, etc. Es falso creer que solo va en bici la gente joven y en excelentes condiciones físicas. De hecho, ir en bicicleta es una buena manera de hacer

ejercicio para aquellos a los que ir al gimnasio les produce alergia. María es de San Sebastián y tiene 64 años, aunque se siente como si tuviera diez menos: “Hace un par de años que mis hijos me regalaron una bici y desde entonces la utilizo casi todos los días. Es que es lo más práctico y cómodo para moverte por la ciudad. Con ella voy a ver a mis hijos, al centro cuando quedo con las amigas e incluso hago la compra de cada día. Ahora no hay quien me baje de la bici pero tengo que reconocer que, al principio, me daba un poco de

miedo, sobre todo porque creía que a mi edad me costaría mucho más”.

¿ES SEGURA LA BICICLETA?

El motivo que muchos esgrimen para no utilizarla es que no es segura. Desgraciadamente, ha aumentado mucho el número de accidentes —en Barcelona, de 2004 a 2005 se incrementó un 94%—, y aunque esta cifra se deba al incremento de ciclistas, también nos muestra una tendencia peligrosa que hay que corregir cuanto antes. Aún así, Díaz de Etxura cree que la seguridad depende en un

RACCMOVILIDAD

IÑAKI DÍAZ DE ETURA, PEDALIBRE
 “El coche tiene su sitio pero tenemos que saber usarlo”



Manolo Finish

“Viví un año en Holanda y aunque ya iba antes en bici, allí aprendí a vivir encima de ella. Las diferencias con nuestro país son enormes: en Holanda ir en bici es algo cotidiano, para la gente de cualquier clase social, sexo o edad, mientras que aquí todavía es algo raro. Incluso he notado cierta presión social para que dejes la bici, como si estuvieras haciendo algo malo. Lo bueno es que las cosas están cambiando. Nosotros trabajamos para promover el uso de la bicicleta sin negar que el coche también tenga su sitio. Tenemos que entender que es una herramienta más y aprender a darle el uso adecuado. No deberíamos ir en coche a comprar el pan porque, en el fondo, es malo para todos”.

☉ 99% del propio ciclista. “Lo importante es ser prudente y prestar atención. Basta con tener sentido común y un poco de práctica. Yo suelo aconsejar a la gente que empiece practicando los fines de semana, porque hay menos coches. Como el tráfico motorizado es bastante agresivo, si te metes en él de buenas a primeras, te puede llegar a amedrentar”.

CIUDADES PIONERAS

En un país como el nuestro donde predomina la “mentalidad del coche”, hay diferencias sustanciales del uso de la bici entre las distintas ciudades. Las hay pioneras como San Sebastián, Córdoba, Gijón o Barcelona. En San Sebastián



La implantación del nuevo sistema municipal de transporte público de Barcelona, el Bicing, ha sido un rotundo éxito.

hace ya 15 años que se desplegaron planes para fomentar su uso. Ahora hay 25 kilómetros de vías para bicis, que representan entre el 2 y el 3% de los desplazamientos en la ciudad. Córdoba cuenta con más de 30 kilómetros de carriles y de un servicio municipal de préstamo gratuito de bicicletas denominado Cyclocity. Gijón contabiliza desde 2004 casi 30.000 usuarios. En Barcelona hay unos 150 kilómetros de carriles bici y unos 45.000 ciclistas, que representan el 5% de los desplazamientos por la ciudad. Aunque las cifras crecen constantemente. La última medida de éxito es el Bicing, un nuevo sistema de transporte público que cuenta ya con 50.000 abonados. Madrid en cambio representa la otra cara de la moneda. Ni siquiera hay cifras actuales del número de ciclistas. Los últimos datos hablan de unos 3.500 usuarios de las dos ruedas.

RECOMENDACIONES FUTURAS

El crecimiento del número de usuarios de la bici no ha ido acompañado de la creación de una red de bicis consistente y segura, a pesar de que desde algunos municipios se está potenciando su uso. Esta ausencia comporta el normal desconcierto del resto de usuarios de la vía pública. Como apunta la Fundación

RACC: la solución aún es posible. Por un lado, es necesario que las administraciones construyan una infraestructura inteligible que integre y coordine con eficacia todas las modalidades de transporte público y privado. Reclama una red sin interrupción, homogénea y con una correcta señalización –a día de hoy deja mucho que desear–. Por otro lado, hay que tener en cuenta que este cambio del espacio público implicará, a la fuerza, un cambio de hábitos para una gran mayoría de usuarios. Por este motivo, es tan importante la existencia de un código de convivencia que proteja al más débil, y que la Administración controle que este se cumpla. ■

El socio opina
¿Cree posible la convivencia entre ciclistas, conductores y peatones?

Explique su experiencia y aporte sus ideas en www.racc.es apartado Fundación.

Entrará en el sorteo de una bicicleta.