

1. TRANSPORTE PÚBLICO VERTICAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE.

1.1. Transporte público vertical y movilidad sostenible:

La reducción de los impactos ambientales y sociales de la movilidad urbana es una prioridad aceptada por todas las instituciones y agentes sociales y económicos en el ámbito europeo. Para dicha reducción es imprescindible encontrar un nuevo papel para el automóvil en la ciudad, disminuyendo su actual uso indiscriminado e irracional. Las políticas de movilidad sostenible deben combinar medidas de disuasión del uso del automóvil y medidas de estímulo de los medios de transporte alternativos: el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo.

El transporte público vertical puede incluirse en dicho grupo de medios alternativos en la medida en que facilita los recorridos andando, en bici, en autobús o en tren.

La justificación económica, ambiental y social de la implantación de un ascensor u otro tipo de remonte mecánico tiene que ver con su utilización por parte de la población y con su capacidad para trasvasar desplazamiento en automóvil hacia los demás medios de transporte urbanos.

2. INICIATIVA DE LA C.E.

Por lo que se refiere a la calidad del aire ambiente y la salud, la Unión Europea ya ha adoptado directivas sobre las emisiones de sustancias contaminantes.

La Unión ha adoptado una directiva marco que obliga a las ciudades de más de 250.000 habitantes, y a todas las zonas en las que haya problemas de contaminación a informar a sus habitantes sobre el problema y a adoptar planes de mejora de la calidad del aire ambiente.

Hasta ahora solo se han tomado medidas con la contaminación medioambiental pero pronto se empezará a tomar medidas con la contaminación acústica, producida mayoritariamente por los vehículos. Esta afecta a la salud mental y física por provocar perturbaciones de sueño.

3. FORMACIÓN VIAL.

A las niñas y los niños les encanta montar en bicicleta. La bici es para ellos un juego y, al mismo tiempo, un medio que les permite aumentar su independencia y desarrollar aptitudes motoras y físicas.

En los barrios, la moderación de la velocidad y del tráfico son factores que permiten a los niños y a las niñas jugar libremente en la bici.

En la ciudad son las grandes arterias y los itinerarios para las bicis los que posibilitan y propician su utilización. La situación más lógica consiste en crear acondicionamientos para bicicletas en las grandes arterias y desarrollar, al mismo tiempo, una red lo mas extensa posible de itinerarios “tranquilos” por las calles locales.

Es muy importante tener siempre presente que los ciclistas jóvenes son uno de los grupos más vulnerables. En algunos países se ha procedido a invertir el privilegio que suele concederse al tráfico de coches.

Las estadísticas demuestran que los acondicionamientos deben estar adaptados a todos, sobre todo en los trayectos en los que transitan muchos jóvenes. Además de la atención que debe presentarse a los acondicionamientos, es preciso, también, crear al mismo tiempo un programa de formación para enseñar a los niños y niñas a circular correctamente en bicicleta.

En primer lugar, la seguridad de los ciclistas depende de su capacidad de reacción ante las situaciones complejas que se presentan en la circulación, del dominio técnico de la bici y del sentimiento de seguridad.

En segundo lugar, la seguridad de los ciclistas depende también de que conozcan y comprendan bien las reglas de prioridad. Es fundamental que los niños y las niñas aprendan esas reglas y las pongan en práctica. Los estudios realizados tienden a sugerir que sería positivo revisar los códigos.

Hay que insistir en que, una vez finalizada la fase de aprendizaje teórico y práctico, es absolutamente necesario que la fase de prácticas con la bicicleta se lleve a cabo en la calle, no en circuitos cerrados.

4. ELIMINAR LOS OBSTÁCULOS A LA BICI.

El “transporte escolar en bici” muy popular entre la población infantil y extremadamente eficaz por lo rápido que resulta este medio de locomoción en la ciudad, exige cierta organización. Es preciso garantizar su continuidad.

Según sea la edad de los niños y niñas que quieran participar en un “transporte escolar en bicicleta”, habrá que considerar la posibilidad de organizar una formación vial para ese medio de transporte. El colegio debería instalar “aparca bicis” de buena calidad, vigilados y, perfectamente, cubiertos. Al poner en marcha el sistema, debería contarse con la colaboración activa de la policía, ello supondría una ventaja considerable para tranquilizar a los padres y madre y dar credibilidad “oficial” a la iniciativa, y servirá para crear hábitos de respeto y prudencia entre los automovilistas que siguen el mismo recorrido que los niños y niñas.

5. ¿QUÉ SE PUEDE HACER?

Las principales iniciativas propuestas por el colectivo urbano para resolver los problemas del tráfico de vehículos han sido las siguientes:

- La mejora de transportes colectivos.
- Crear más espacios peatonales.
- Limitar drásticamente la circulación de vehículos.
- Crear más carriles bici.
- Restringir severamente las posibilidades de aparcar en el centro urbano.
- Construir más vías rápidas urbanas.

6. ELECCIÓN DE LA BICICLETA.

Si se tienen intenciones de viajar en bicicleta, hay que tener algunas recomendaciones en cuenta, para que el viaje sea lo más cómodo posible.

Por poco dinero se puede convertir una bicicleta de monte en una bicicleta de paseo, teniendo en cuenta estos aspectos:

1. *La distancia entre el sillín y el manillar:* Ese va a ser un factor imprescindible para la comodidad del vehículo. Si entre el sillín y el manillar hay demasiada distancia, hay que estirar demasiado la espalda, y a consecuencia, se fuerzan demasiado el cuello y la cintura. Aunque, si la distancia es muy pequeña todo el peso del cuerpo cae sobre el sillín y luego se puede tener dolorida la zona que rodea el culo. Por eso, para una bicicletada poca potencia es recomendable utilizar un sillín largo de 10-11cm.
2. *El sillín:* A menudo, los sillines que se colocan en las bicicletas suelen ser muy duros y esto puede dejar doloridas las nalgas. Hay que colocar un sillín ancho. Para los hombres también hay sillines que protegen la próstata.

3. *El ángulo de dirección:* Hay dos opciones, una hacer un ángulo vertical (de 74°), eso proporciona una reacción más rápida pero más débil o se puede elegir el ángulo más tumbado (de 70°), eso proporciona una mayor estabilidad.
4. *Cicloturista:* Es conveniente mirar si tiene agujeros para poder poner un portabultos y un guardabarros.
5. *La barra horizontal:* Es la barra que va desde el manillar hasta el tubo del sillín. Tiene que ser lo más recta posible, cuanto más inclinada esté más problemas da para poner el portabultos o el guardabarros.
6. *La altura del eje de los pedales:* Cuanto más alto esté el eje de los pedales, más seguro está el ciclista. Si el eje de los pedales está muy bajo, los platos pueden tocar el suelo al bajar escaleras, o al ir por zonas pedregosas. Para que esto no ocurra, entre el eje de los pedales y el suelo debe haber 30cm.



GRÁFICO 54.

7. TURISMO ECOLÓGICO “EN BICICLETA” POR LAS CIUDADES.

Los Ayuntamientos de muchas ciudades españolas el turismo local y ecológico mediante el uso de bicicletas públicas.

Los Ayuntamientos españoles están implementando el préstamo de bicicletas para promover el turismo, mejorar la movilidad en las ciudades y ampliar la red de transporte público. El uso de este servicio puede ser gratuito o de pago, según el

municipio. Entre las ventajas más importantes que aporta esta iniciativa son las económicas, el ahorro de tiempo, sostenibilidad en el transporte e incentivos para preservar la salud. Esta iniciativa tiene sus antecedentes en ciudades como Ámsterdam y Copenhague.

El sistema de “bicicletas públicas” puede ser de pago o gratuito, según el municipio, y está pensado para realizar recorridos cortos, esta es la principal diferencia respecto a un sistema de alquiler corriente. De acuerdo con las normativas vigentes, el usuario adquiere una tarjeta magnética a un precio de 24 anuales o un euro semanal para utilizar la bicicleta 30 minutos diarios. En caso de necesitarla más tiempo se deberá abonar 0,30€ por cada media hora, con un máximo permitido de dos horas y después se deberán entregar en los puntos de recogida y entrega, éstos suelen ubicarse en las cercanías de las terminales de autobuses y estaciones de tren, y buscan complementar el uso de estos medios.

Más espacio público y menos contaminación:

Ya se ha probado que el uso de la bicicleta consiste una medida beneficiosa para conseguir mayor movilidad, evitando las pérdidas de tiempo a causa de los atascos. Por otro lado, supone una forma diferente de hacer turismo, más barata, más sana y divertida.

Aunque las ventajas más citadas son el ahorro, la mayor independencia y velocidad, así como la agilidad para el usuario, las asociaciones relacionadas con este tema apuntan la “sostenibilidad” como el aspecto más relevante de este vehículo, ya que requiere menor consumo de combustible y de emisión de gases y un mayor ahorro de espacio. “Una bicicleta ocupa menos sitio en la circulación y en el aparcamiento”.

Para los usuarios, una ventaja económica es el ahorro que consiguen en combustible y en transporte, además de los aportes a la salud relacionados con el ejercicio físico y el deporte. La es el medio más rápido en las ciudades para los desplazamientos de hasta cinco kilómetros. El porcentaje de desplazamientos en distancias mayores de 15 kilómetros es nulo, mientras que para recorridos entre 0,6 y un kilómetro asciende a 24% entre uno y tres kilómetros, a 40%; y entre cinco y siete kilómetros se reduce a cerca del 6%.

La inseguridad:

El argumento de la gente en contra de la bicicleta es su inseguridad, pero esto depende, entre otras cosas de las infraestructuras urbanas.

Según las estadísticas de la Dirección General de Tránsito (DGT), las bicicletas suponen el 1,9% de accidentes; 1,63% de las muertes; 1,9% de heridos y 2,77% de heridos graves.

Las razones para no utilizar la bicicleta principalmente son la desinformación de los ciudadanos y la inseguridad, considerando las ventajas mencionadas. Casi el 20% de la ciudadanía la rechaza por ser demasiado lenta, el 4,5% por ser demasiado peligra y alrededor del 4% opina que es un vehículo incómodo. Por su parte, un 1,4% de los consultados asocia a la bicicleta con una mala imagen personal.

En las grandes ciudades, la puesta en marcha de este vehículo encuentra mayores problemas. Una de sus principales dificultades es sanear el tránsito para una completa inserción de la bici como medio de transporte público.

Con mayor o menor dificultad dependiendo de la magnitud de las ciudades y del tramado de calles y carriles, en la actualidad el uso de este sistema de transporte público está ganando terreno.

Financiación de las bicicletas públicas.

En algunos casos el dinero procede de los propios ayuntamientos, y en otros, de ayudas de programas externos.

Otra variante a tener en cuenta son los acuerdos entre ayuntamientos y empresas privadas. La empresa corre con todos los gastos a cambio del uso de bicicletas y espacios relacionados para publicitar a sus clientes.

Proyectos externos:

La financiación en España de los distintos proyectos en curso es diversa. En algunos casos el dinero procede de los propios ayuntamientos, y en otros, de ayudas de programas externos como “Civitas II”, iniciativa europea de “Integración y Refuerzo del desarrollo de áreas urbanas”, de la que forma parte de la ciudad de Burgos.

Otra variante a tener en cuenta son los acuerdos entre ayuntamientos y empresas privadas. Bajo esta modalidad, “Cyclocity” está presente en Córdoba y Gijón, y es parte de la iniciativa ciudadana “Plataforma Carril Bici Murcia”. Se trata de un contrato entre JCDeCaux, empresa de comunicación y publicidad en mobiliario urbano y transporte, y los ayuntamientos. La empresa corre con todos los gastos a cambio del uso de bicicletas y espacios relacionados para publicitar a sus clientes. El sistema también funciona con éxito en la ciudad francesa de Lyon.

El patrocinio de proyectos por parte de empresas privadas se da por ejemplo en Vitoria. Allí el operador de telecomunicaciones vasco Euskaltel cedió las 200 bicicyclatas

con las que se inició el proyecto en 2004. En la misma línea, Ponferrada (León) ultima los detalles de la puesta a disposición de sus ciudadanos de 100 vehículos con la colaboración del Ente Regional de la energía de Castilla y León, que invirtió 144 mil euros. El sistema será gratuito mediante una tarjeta de usuario. Por último, en el caso de

Barcelona, el coste de algo más de dos millones de euros se ha financiado con la recaudación en el área verde de aparcamiento.