

Propuestas para los programas electorales en favor de la bicicleta - Elecciones Andalucía 2026

Proponentes

A Contramano - Asamblea de Ciclistas (Sevilla) , Plataforma Carril Bici (Córdoba), Ruedas Redondas (Málaga), Granada al Pedal (Granada), SOMOS+ Rota (Rota, Cádiz), miembros de ConBici - Coordinadora en Defensa de la Bici en España.

Índice

1 Consideraciones previas.....	3
2 Propuesta para incluir en su Programa Electoral.....	3
3 Desarrollo de la propuesta.....	4
3.1 Movilidad urbana.....	4
3.2 Movilidad interurbana.....	5
3.3 Cicloturismo.....	5
3.4 Ocio y deporte en bicicleta.....	6
3.5 Generales.....	6
4 Justificación de la urgencia.....	7
5 Argumentario.....	9

CONTACTO

- Francisco Meirinhos, A Contramano - Asamblea de Ciclistas (Sevilla), 619040106, francisco@f-m-f.es
- Julián Blanco, Plataforma Carril Bici (Córdoba), 645500424, comunicadosplatabici@gmail.com
- Ruedas Redondas (Málaga), <https://www.ruedasredondas.org>
- Granada Al Pedal, granadaalpedal@gmail.com
- SOMOS+ Rota, somosmasrota@gmail.com



Miembros de



1 Consideraciones previas

Considerando que actualmente se están perfilando los programas electorales para las próximas elecciones a la Junta de Andalucía y debido a los problemas que está ocasionando a la sociedad un excesivo uso del coche, diversos grupos en pro de la bici en Andalucía **planteamos la necesidad de que los Programas Electorales incluyan el COMPROMISO de implementar políticas en favor del uso de la bicicleta en Andalucía, desde la doble perspectiva de hacer más saludables las ciudades y de proteger a las personas que van en bicicleta.**

Entre los problemas que el excesivo uso del coche ocasiona a la sociedad están los siguientes:

- **Salud.** Según la Organización Mundial de la Salud (O.M.S.), nueve de cada diez personas respiramos aire contaminado y según la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), en España **cada año se producen más de 20.000 muertes prematuras directamente relacionadas con la contaminación.**
- **Falta de espacio público habitable.** Se estima que aproximadamente el 70% del espacio público se dedica al coche, mientras, el resto de necesidades públicas, pelea por el 30 % restante.
- **Dependencia energética.** El sector del transporte consume más del 40% de la energía total, y la mayor parte de la energía que consume es importada. Esto tiene graves efectos en la economía cuando hay alzas en los precios.

Es preciso un cambio radical en las políticas aplicadas a los desplazamientos para reducir el uso del coche en favor del transporte público, caminar y sobre todo la bicicleta. La bicicleta es el medio más eficiente en distancias de hasta 5 km, y el 50% de los desplazamientos en coche no superan esa distancia.

2 Propuesta para incluir en su Programa Electoral

Actualización del Plan Andaluz de la Bicicleta, dotándolo de instrumentos jurídicos y de presupuesto suficiente para su desarrollo y ejecución completa en la próxima legislatura.

Este plan incluirá al menos los siguientes objetivos principales:

- **Movilidad obligada.**
 - Interconexión entre los diferentes núcleos urbanos, centros educativos, de ocio y trabajo de las **áreas metropolitanas** mediante **carriles bici** segregados y protegidos del tráfico de vehículos a motor.
 - Implantación de sistemas de **bicicleta pública intermunicipal** para las extensiones territoriales anteriores.
 - Desarrollar la **intermodalidad bicicleta con transporte público.**
 - **Conservación de la franja derecha de la calzada de 2 m**, que incluye el arcén si existe, con parámetros de calidad adecuados para el uso ciclista.
 - **Incentivos para la bici** más atractivos que para el coche.
 - Instaurar un modelo de articulación del territorio que asegure un **máximo de un 50% del espacio público al coche.**

- **Informar y educar** a la población en las ventajas de desarrollar hábitos de movilidad más saludables y sostenibles, y en el fomento del uso de la bicicleta en todas sus modalidades: como medio para el desplazamiento obligado, deportivo, turístico, terapéutico, etc.
- Integrar la **bicicleta como aliada** en la planificación y gestión de las **ZBE** de las grandes ciudades andaluzas.
- **Ocio, deporte y cicloturismo.**
 - **Unión** de las 8 capitales y principales ciudades, con centros y atracciones turísticas **mediante itinerarios ciclistas.**
 - Establecer el marco jurídico y utilizar las herramientas jurídicas y administrativas necesarias para la **incorporación del patrimonio ferroviario en desuso al inventario de bienes de la Comunidad Autónoma Andaluza y adecuarlo posteriormente como Vías Verdes.**
 - Utilizar las herramientas jurídicas y administrativas necesarias para mantener la **libre circulación ciclista por caminos públicos y vías pecuarias.**

En plan deberá incluir el presupuesto y las herramientas necesarias para su desarrollo:

- **Establecer el marco jurídico adecuado para el desarrollo de esta actualización del Plan Andaluz de la Bicicleta.**
- **Creación de una Oficina de la Bicicleta de Andalucía**, encargada de la actualización del Plan Andaluz de la Bicicleta con los siguientes objetivos:
 - Actualización del Plan en los primeros 6 meses de legislatura.
 - Dirigir la ejecución del Plan y evaluar el grado de cumplimiento.
- **Programación presupuestaria con un presupuesto anual para ejecutar el Plan dentro de la legislatura.**

3 Desarrollo de la propuesta

3.1 Movilidad urbana.

- **Infraestructura ciclista** en todos los municipios que garantice el derecho a desplazarse por toda su extensión mediante carriles bici o ciclocalles con apaciguamiento del tráfico.
 - Carriles bici.
 - Aplicar estándares europeos en materia de diseño y señalización de carriles bici, de obligado cumplimiento y adaptados a su uso tanto para bicicletas normales, como a bicicletas de carga u otros vehículos autorizados a circular por ellos.
 - Asegurar un mínimo de longitud de la red de carriles bici en función de algunos parámetros, como la población, la cantidad de desplazamientos, etc.
 - Red ciclista entre las calles no principales con apaciguado del tráfico: como propuestas de ciclocalles y ciclocarriles aplicando los estándares europeos.
 - Continuidad entre la red de ciclocalles, ciclocarriles y carriles bici.

- Permeabilidad al desplazamiento ciclista entre la señalización restrictiva al tráfico a motor general en las calles residenciales.
- Integrar la bicicleta como aliada en la planificación y gestión de las ZBE de las grandes ciudades andaluzas.
- **Seguridad.**
 - Conservación adecuada de ciclocalles, ciclocarriles y carriles bici.
 - Señalización de paso prioritario a las bicicletas, especialmente en tramos en rampa, así como mejorar la visualización de los espacios dedicados a las bicicletas y sus interacciones con otros medios de movilidad, tanto con señales verticales como marcas viarias suficientes y llamativas
 - Actuaciones de otros conductores: enseñar, vigilar y sancionar.
 - Mejorar la convivencia con otros modos de transporte. Control efectivo de la velocidad en carriles 30.

3.2 Movilidad interurbana.

- Desarrollar la **intermodalidad bicicleta con transporte público** de una forma eficiente mediante la siguientes medidas esenciales:
 - Aparcamientos para bicicletas de uso libre en las zonas INTERIORES de las estaciones de transporte público (tren, metro y autobús).
 - Posibilidad de transportar la bicicleta en el transporte público interurbano (tren, metro y autobús).
 - Sistemas de bicicletas públicas en dichas estaciones según el modelo bus+bici de la estación Plaza de Armas (Sevilla).
 - Conexiones con carriles bici a las principales estaciones del transporte público (tren, metro y autobús)
- **Interconexión** entre los diferentes núcleos urbanos, centros educativos, de ocio y trabajo de las áreas metropolitanas **mediante carriles bici segregados y protegidos** del tráfico de vehículos a motor.
 - Extensión a aglomeraciones urbanas o industriales aunque no estén reconocidas como áreas metropolitanas.
- Implantación de sistemas de **bicicleta pública intermunicipal** para las extensiones territoriales anteriores.
- **Seguridad.**
 - Conservación de carreteras y vías ciclistas.
 - Conservación de la franja derecha de la calzada de 2 m, que incluye el arcén si existe, con parámetros de calidad adecuados para el uso ciclista.
 - Actuaciones de otros conductores: enseñar, vigilar y sancionar.

3.3 Cicloturismo.

- **Fomento del cicloturismo** como alternativa al turismo estacional y como recurso económico para las zonas rurales.

- **Unión** de las 8 capitales y principales ciudades, con centros y atracciones turísticas **mediante itinerarios ciclistas** (carriles bici, Vías Verdes, vías pecuarias, caminos públicos, Eurovelo, Ciclosend, ...)
 - **Estos itinerarios deben ser resilientes al cambio climático**, por lo que se debe evolucionar del tradicional acondicionamiento mediante zahorra y similares, que queda destrozado con las tormentas torrenciales cada vez más frecuentes, hacia pavimentos duros (asfalto, hormigón u otros con la permeabilidad adecuada para evitar el sellado del suelo) que no se vean afectados. Esto supone en el medio plazo un ahorro:
 - En dinero: el coste de la inversión en firmes duros se amortiza en un periodo corto con los ahorros en reparación y reposición del firme erosionado debido al aumento en la frecuencia de los fenómenos atmosféricos.
 - En trabajo administrativo: las reparaciones no sólo suponen el coste económico de la ejecución, sino un coste en horas de trabajo por parte de los redactores de proyectos, mesas de evaluación, etc. Estas horas de trabajo se podrán emplear en cosas más útiles.
 - En trastornos para los usuarios.
- El ferrocarril marcó y sigue marcando la historia de los pueblos, tanto económica como socialmente. El **patrimonio ferroviario** en desuso (ferrocarriles abandonados) forma parte de nuestra historia y **no debe dejarse abandonado** a su suerte.
 - El patrimonio ferroviario en desuso en nuestra Comunidad debe recuperarse primero para que no se pierda, estableciendo la base jurídica necesaria para que pase a formar parte del inventario de bienes de la Comunidad Autónoma Andaluza.
 - En segundo lugar se debe dar un uso que lo ponga en valor y sea al mismo tiempo útil para la sociedad, **adecuándose como Vías Verdes**.
 - **Siendo lo anterior de especial interés para nuestra comunidad, lo relacionado con la recuperación de dicho patrimonio ferroviario en desuso y su conversión en Vías Verdes se debe declarar de utilidad pública en el sentido utilizado en la Ley de Expropiación Forzosa.**

3.4 Ocio y deporte en bicicleta

Los lugares habituales de esparcimiento o de interés natural en los núcleos urbanos y sus proximidades, como parques urbanos, parques periurbanos, riberas de los ríos, bosques, etc., deben conectarse con vías ciclistas a la red urbana o metropolitana, y disponer en su interior vías ciclistas para que personas de toda edad puedan pasear o hacer deporte, al menos de mantenimiento, en bicicleta, sin interferir el disfrute del resto de los usuarios.

3.5 Generales

- **Establecer el marco jurídico adecuado para el desarrollo de esta actualización del Plan Andaluz de la Bicicleta.**
- **Creación de una Oficina de la Bicicleta de Andalucía**, encargada de la actualización del Plan Andaluz de la Bicicleta con los siguientes objetivos:
 - Actualización del Plan en los primeros 6 meses de legislatura.

- Dirigir la ejecución del Plan y evaluar el grado de cumplimiento.
- **Programación presupuestaria con un presupuesto anual para ejecutar el Plan dentro de la legislatura.**
- **Incentivos para la bici más atractivos que para el coche compartido o eléctrico**, de tal forma que la decisión de hacer los desplazamientos obligados (trabajo, estudios) en bicicleta en lugar del coche sea premiada por encima de otras posibles decisiones, como la de compartir coche o usar un coche eléctrico.
- **Instaurar un modelo de articulación del territorio** que asegure que en las nuevas urbanizaciones se dedique como **máximo el 50% del espacio público al coche (circulación y aparcamiento)**.
- Establecer un marco jurídico adecuado que obligue en la legislatura a recuperar espacio público del ocupado por el coche en lo ya urbanizado, dejando el techo de éste en el 60% en cada casco urbano. Ideas al respecto, quitando calles de la circulación abierta, dejándolas en fondo de saco, de tal forma que se permite el aparcamiento pero los carriles de circulación quedan como zonas de juego o paseo.
- Campañas institucionales para **informar y educar a la población, en las ventajas de desarrollar hábitos de movilidad más saludables y sostenibles**, y en el fomento del uso de la bicicleta en todas sus modalidades: como medio para el desplazamiento obligado, deportivo, turístico, terapéutico, etc..
 - Medios de comunicación.
 - Trabajo.
 - Enseñanza.
 - Ocio.
- **Predicar con el ejemplo**: promoción del uso de la bicicleta entre altos cargos y trabajadores para visualizarlo como acciones de concienciación.
- Campañas institucionales en medios de comunicación que difundan el **respeto al ciclista como valor en la sociedad**, complementando con las normas que se deben cumplir para garantizar la seguridad de los ciclistas.
- **Incentivos y convenios** con administraciones, Universidades y Patronal para planes de movilidad al trabajo/estudios (Bici+) con ayudas para la adquisición de bicicletas o servicios de alquiler de bicis (universidad y centros públicos).

4 **Justificación de la urgencia**

Como ya hemos comentado, entre los problemas que el excesivo uso del coche ocasiona a la sociedad están los siguientes:

- **Salud y aire limpio.**
 - Según la Organización Mundial de la Salud (O.M.S.), nueve de cada diez personas respiramos aire contaminado.
 - Según la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), cada año en España se producen más de **20.000 muertes prematuras directamente relacionadas con la contaminación.**
 - Los datos de la Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica (SEPAR), son que según los contaminantes ambientales, unas 6.000 de esas muertes están relacionadas con los Óxidos de Nitrógeno (NOx), 2.600 con el Ozono Troposférico (O3), y unas 500 muertes están relacionadas con el material particulado (PM10, PM2,5 y PM1). Además,

el Dr. Carlos Jimenez-Ruiz. Presidente de la SEPAR, explica que la mala calidad del aire que respiramos afecta a nuestra salud respiratoria produciendo tos, expectoración, infecciones respiratorias, asma, enfermedad pulmonar obstructiva crónica (E.P.O.C.) y es carcinógeno tipo 1 para el cáncer de pulmón. Esto se agrava especialmente en nuestros menores debido a su menor desarrollo pulmonar.

- Un estudio longitudinal en Reino Unido encontró que mayores niveles de exposición en la infancia a NO_x (incluye NO₂) se asociaron con más probabilidades de depresión a los 18 años (<https://mentalhealth.bmj.com/content/28/1/e301864>).
- El NO₂ puede aumentar procesos neuro-inflamatorios asociados a ansiedad, depresión y deterioro neurológico. <https://www.news-medical.net/health/How-Air-Pollution-Impacts-Brain-Health.aspx>
- Investigaciones a largo plazo muestran asociaciones entre exposición acumulada a NO₂ en la vida adulta con peor velocidad de procesamiento y peor memoria verbal en edades avanzadas. <https://www.thelancet.com/journals/lanhl/article/PIIS2666-7568%2825%2900043-1/fulltext>
- Un estudio con 1.703 parejas madre-hijo en España encontró que la exposición a NO₂ en los primeros años de vida se asocia a menor capacidad de atención entre los 4 y 6 años, y déficits que persisten hasta los 8 años en niños (mayor vulnerabilidad masculina). <https://www.earth.com/news/air-pollution-profoundly-impairs-childrens-cognitive-abilities/>
- Vulnerabilidad del cerebro infantil: la corteza prefrontal, esencial para el autocontrol, la planificación y el aprendizaje, es especialmente vulnerable al NO₂ debido a su desarrollo prolongado. <https://www.earth.com/news/air-pollution-profoundly-impairs-childrens-cognitive-abilities/>
- **Espacio público habitable.**
 - **Se estima que aproximadamente el 70% del espacio público se dedica al coche, buena parte de él para su estacionamiento.** Eso sobre plano, porque la realidad es aún peor, puesto que la cantidad de vehículos es tal, que con frecuencia vemos zonas peatonales ocupadas ilegalmente para estacionamiento. Un despilfarro de espacio ocupado por vehículos que se usan con frecuencia un par de horas al día, o que se pasan días y días sin usar. Mientras, el resto de necesidades públicas, como movilidad activa, esparcimiento, etc. se ahoga en el 30 % restante (si no se lo quitan además los coches aparcados ilegalmente).
- **Dependencia energética.**
 - **La energía consumida por el sector del transporte supone más del 40% de la energía total,** siendo el principal responsable de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), en detrimento de la capa de Ozono y del Cambio Climático.
 - **Andalucía es importadora de combustible, por lo que está a merced de un mercado controlado por multinacionales, y de otras circunstancias como guerras o catástrofes que afecten al suministro.**
 - No debemos engañarnos depositando la esperanza en industrias en desarrollo como el hidrógeno o en el coche eléctrico, puesto que no

ofrecen una solución en el corto plazo, y **las soluciones son necesarias con urgencia:**

- ¿Es posible cambiar todo el parque? ¿Las familias tienen capacidad económica para ello?
- ¿Cuánto tiempo llevará cambiar la red de distribución de cualquier otra forma de energía?
- **Endeudamiento de las familias.**
 - Debido a falta de un transporte público rápido, de una ciudad caminable, y de espacio y seguridad para ciclistas, las familias se ven condicionadas hacia endeudarse para tener coche para cada uno de los miembros que tienen que desplazarse diariamente a trabajar o estudiar.
- **Seguridad vial.**
 - Aunque el coche mata más por la contaminación que por los accidentes de tráfico, los perjuicios sociales derivados de la violencia vial y de los accidentes de tráfico urbano son también inaceptables.

5 Argumentario

INTEGRACIÓN DE LA BICI EN LA MOVILIDAD

El uso privado del automóvil, y en concreto, el mal uso generalizado de este medio de transporte en nuestras ciudades supone sin duda, la mayor fuente de agresión al medio ambiente urbano (contaminación atmosférica y acústica, invasión de espacios públicos, etc.). Además genera importantes problemas en cuanto a tráfico y seguridad vial.

Las administraciones públicas deben de abandonar las políticas de movilidad en la ciudad que favorecen este uso desmesurado del coche, e iniciar otras encaminadas a favorecer otros modos de locomoción más “benignos” social y ambientalmente como el transporte público, el desplazamiento peatonal y la bicicleta.

Centrándonos en LA BICICLETA, analizamos sus ventajas y beneficios tanto individuales como colectivos, factores y condicionantes que disuaden de su uso, así como las facetas que ha de comprender la política de integración de la bici en el tráfico urbano.

Hablar de la bicicleta nos debe situar rápidamente en la idea de la bici como medio de transporte; aspecto éste que debido al predominio del automóvil ha quedado totalmente ignorado por las Administraciones Públicas que, tanto en sus Planteamientos Urbanísticos como de Seguridad Vial y Tráfico, consideran o tienden a considerar la bicicleta vista como elemento de recreo, ocio o estrictamente deportivo.

Por lo tanto, es imposible abordar el tema sin tratar otros aspectos de la movilidad.

Trataremos de analizar determinados aspectos como: la situación actual del automóvil en la ciudad, las ventajas de la bici, los factores y condicionantes que disuaden su uso, así como la integración de la bicicleta en las políticas generales de tráfico.

EL COCHE: SITUACIÓN ACTUAL

Actualmente el predominio del automóvil como medio de transporte privado en nuestros pueblos y ciudades es indiscutible. Entre los factores que han contribuido decisivamente a esta expansión automovilística podemos señalar los siguientes:

- Las ventajas objetivas del automóvil privado: libertad de horario, ideal para el desplazamiento familiar, permite el transporte de cierto volumen de objetos y paquetes,...
- La bonanza económica experimentada en nuestro país en las últimas décadas y su repercusión en la renta familiar.
- La mejora de infraestructuras (vías más rápidas, más anchas y mejor asfaltadas, aumento de las plazas de aparcamiento), y la mejora en la gestión y regulación del tráfico.
- La “contaminación ideológica” derivada de las grandes inversiones en campañas publicitarias que a lo largo del tiempo han ido calando en la conciencia colectiva.; introduciendo ideas, ampliamente aceptadas por la sociedad, que relacionan al automóvil con el status económico y social, y con valores personales y más profundos como la amistad, la confianza, el derecho, la libertad, el placer, la sexualidad, la felicidad, etc.

Sin embargo, es fácil observar que cada vez más se hace un uso abusivo y desmesurado del coche: para desplazamientos cada vez más cortos, niveles de ocupación de una persona/un coche; llegando a condicionar a muchas personas de manera que cuentan con este vehículo para cualquier actividad.

No parece muy racional que en un vehículo diseñado para recorrer largas distancias con cinco adultos y cien kilos de equipaje a una velocidad de más de 100km/h, se desplace una sola persona todos los días en unas ciudades cuya trama urbanística no permite velocidades medias superiores a los 25 km./h y para una distancia que en la mayoría de los desplazamientos no superan los 4-5 Km.

Esta generalización del mal uso del coche, está provocando no sólo perjuicios individuales:

- Sedentarismo y con ello obesidad, enfermedades cardiovasculares, problemas óseos y otras dolencias.
- Estrés. Traumatismos y afectaciones graves (incluso muertes) como consecuencia de accidentes. Etcétera.

También está causando perjuicios sociales:

- De salud pública (bronquitis, asma, alergias y otras enfermedades respiratorias derivadas directamente de los humos que desprenden los coches).
- Contaminación acústica y atmosférica.
- Atascos.
- Invasión de los espacios públicos (calle, acerados, plazas,...).
- Amenaza del patrimonio histórico.

Y económicos:

- Se consumen grandes cantidades de energía no renovable que hay que comprar y es la principal fuente de contaminación atmosférica.
- Grandes inversiones en infraestructuras.
- Gastos derivados de los problemas de salud y siniestralidad antes mencionados.

Podemos decir, sin temor a equivocarnos, que el tráfico actual se ha convertido en un problema global urbano para las ciudades. Estos problemas tienen su repercusión en el medio ambiente: se consumen grandes cantidades de energía no renovable; es la principal fuente de contaminación atmosférica (monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y compuestos orgánicos que se emiten); es el responsable directo del 75% de la contaminación acústica; ocupación del espacio urbano (el 70% de nuestras ciudades

está dedicado a infraestructura para el automóvil), y a él se ha supeditado el urbanismo; desde el punto de vista sanitario el tráfico es la principal causa de muerte entre los menores de 30 años.

Al tratar de solucionarlo, se pone de manifiesto que la transformación de tejido urbano para conceder prioridad al coche (sistema seguido hasta ahora) es insuficiente. Por lo que se hace necesario, por un lado evitar (disuadir) el mal uso que se hace del automóvil, y por otro potenciar modos de transporte alternativos y más saludables: autobús, desplazamiento a pie o en bicicleta. Es de este último modo de transporte del que nos ocuparemos a continuación.

LA BICICLETA: VIRTUDES Y DIFICULTADES DE LA BICI

VENTAJAS DE LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS

Es importante señalar que el uso de la bicicleta como medio de transporte aporta beneficios no sólo individuales (a la persona que la usa), sino que también aporta beneficios para la colectividad.

Salud

El ciclismo no deportivo, es una actividad que se puede practicar a todas las edades y no le exige nunca un máximo esfuerzo al corazón. Frente a los medios de transporte motorizados y a las costumbres sedentarias actuales, los estudios clínicos y epidemiológicos señalan que este ejercicio es claramente beneficioso y proporciona una gran protección no sólo ante las enfermedades cardiovasculares, sino también ante las enfermedades del aparato respiratorio y otras asociadas a la obesidad.

El ejercicio moderado genera también muchos beneficios físicos y mentales:

- Mejora la regulación del azúcar en la sangre, y previene las altas presiones sanguíneas.
- Compensa la absorción del colesterol perjudicial.
- Refuerza el sistema inmunológico.
- Fortalece el corazón, los músculos, los huesos y los tendones.
- Reduce el riesgo de padecer diabetes, fragilidad ósea, enfermedades cardiovasculares y cáncer.
- Reduce el estrés, las tensiones, la ansiedad y las formas benignas de depresión.

Desde el punto de vista social, al mejorar la salud de los particulares, mejora la salud pública.

Medio ambiente

La bicicleta no produce contaminación atmosférica ni acústica, no genera residuos como aceites y ácidos corrosivos.

Economía

La bicicleta es un medio de transporte muy económico, tanto por lo que se refiere a su adquisición como a su mantenimiento. Es asequible para todas las personas y no necesita combustible.

Desde el punto de vista social, su uso por amplios sectores de la población y su repercusión en la salud pública haría disminuir los gastos sanitarios. Por otra parte, sus consecuencias medioambientales y sociales no son monetizables.

En cuanto al gasto comparativo necesario para ofrecer una buena infraestructura, existe un enorme diferencial entre la bicicleta y los vehículos motorizados.

Tráfico y seguridad vial

Una disminución en el número de automóviles que circulan en la ciudad y un aumento del uso de la bici, mejoraría, sin duda, la fluidez del tráfico y se podrían solucionar muchos problemas de atascos.

La bicicleta no es un medio de transporte peligroso, aunque las circunstancias actuales del tráfico motorizado unido a la falta de infraestructuras específicas que permitan un uso seguro de la bici en la ciudad (carril-bici, pista-bici, etc.), pudieran hacer que su utilización resulte arriesgada. Como veremos más adelante, este riesgo es uno de los factores que obstaculizan su desarrollo.

Autonomía y rapidez

La bicicleta es fácil de manejar en casi todas las edades y condiciones físicas (se estima en solo un 10% el sector de población que no es capaz de pedalear en condiciones de seguridad aceptables).

La condición física y mental requerida para desplazarse en bicicleta se conserva hasta edades muy avanzadas.

En cuanto a la rapidez, el ciclista suele necesitar poco tiempo de acceso a su bicicleta y se ve menos afectado por la congestión del tráfico. Se ha comprobado que para distancias de hasta 4-5 km la bici es el medio de transporte más rápido en los desplazamientos urbanos "puerta a puerta".

Ocupación de espacio

La bici necesita menos espacio que el coche, tanto en su desplazamiento como en la superficie para estacionarse.

Se calcula que mientras una bicicleta en movimiento necesita 8 metros cuadrados, al automóvil le hacen falta 8-10 veces más. Claro está que las condiciones en que se producen los movimientos, especialmente la velocidad, hacen muy difícil llegar a una comparación entre situaciones homogéneas y deducir cifras definitivas.

En cuanto al aparcamiento la discusión es mucho más sencilla; en el espacio de una plaza de aparcamiento cabrían hasta 20 bicicletas, pero colocándolas con cierta holgura y comodidad, caben 10-12 unidades.

FACTORES QUE DISUADEN DEL USO DE LA BICICLETA

Los factores que influyen en las opciones individuales respecto al uso de la bicicleta pueden ser muchos y variados, si bien se ha constatado que gran parte de esos factores suelen ser sobrevalorados por quienes no usan la bici. Aún así, el análisis de su magnitud es un requisito imprescindible para cualquier política de promoción del ciclismo urbano que quiera incidir en los conflictos principales.

Los que a continuación señalaremos se pueden incluir en dos grandes grupos: Los relacionados con el esfuerzo físico o la incomodidad que pueden acarrear los desplazamientos (distancia, pendientes, clima, capacidad de carga y contaminación y ruido), y los relacionados con la seguridad (riesgo de accidente y riesgo de robo).

Distancia

Para distancias de hasta 4-5 Km la bicicleta es un medio de transporte idóneo (esta distancia podría aumentarse a 10-12 km con la incorporación de bicicletas de pedaleo asistido -bici eléctricas-). La opción de elegir o no la bici para desplazamientos superiores dependerá más de la condición física de la persona y de otros factores que veremos seguidamente.

Pendiente

Posiblemente este aspecto sea el más disuasorio, ya que se exige un incremento en el esfuerzo de pedaleo. No obstante, hay que tener en cuenta otros elementos que intervienen en este esfuerzo: el estado de la pavimentación (a veces, más importante que la propia pendiente), y el mayor o menor aprovechamiento de la tecnología de la bicicleta, en particular el cambio de desarrollo que permite ajustar el pedaleo al gradiente de subida.

Clima

Resulta evidente que las condiciones climáticas extremas reducen el atractivo de la bici. En cualquier caso, este obstáculo suele ser sobrevalorado por quienes no usan este medio de transporte. Sin embargo, en otros lugares (Finlandia, Holanda, Dinamarca,...), la bici se usa en condiciones climáticas que aquí pueden ser consideradas como insuperables.

Existen soluciones individuales (ropa adecuada en cada caso), o colectivas (protección frente al sol o el viento mediante arbolado), que pueden ayudar a superar este obstáculo.

Capacidad de carga

Siendo muy inferior a la de vehículos motorizados, no hay que despreciarla. Si se dispone de cestas, alforjas u otro tipo de accesorios similares, para trayectos cortos, una carga de alimentos de unos 10 kilos puede ser transportada con facilidad. De cualquier manera, las tendencias de consumo actuales que se traducen en compras en grandes superficies de las afueras y más concentradas en el tiempo, suelen descartar la viabilidad de la bicicleta para el transporte de suministros.

Contaminación y ruido

Mientras que la bici vaya mezclada con el tráfico urbano, los ciclistas afrontan la contaminación atmosférica y el ruido con bastante proximidad a las fuentes emisoras.

En caso de circular por vías propias segregadas de los vehículos a motor, la contaminación y el ruido podrían llegar a ser ventajas comparativas en lugar de factores disuasorios.

Riesgo de robo

La facilidad de robo de la bici es superior a la de otro vehículo. La adquisición de candados más seguros, el uso de una bici más vieja cuando hay que dejarla en la calle y otra de mejor calidad cuando se dispone de ubicación segura en el lugar de destino, suelen ser soluciones practicadas particularmente. La promoción de aparcamientos en lugares vigilados, no sólo en la vía pública sino también en lugares de trabajo o de estudios, pueden ayudar a limitar la magnitud del problema.

No obstante, la solución definitiva sólo puede venir de la mano de transformaciones sociales y culturales en profundidad.

Riesgo de accidente

Según las encuestas, muchas personas que estarían dispuestas a utilizar la bicicleta como medio de transporte, mientras no se den unas condiciones que permitan el uso más seguro de la bici en la ciudad, seguirán sin hacerlo.

El riesgo de accidente se configura así como el gran desafío para la recuperación del ciclismo urbano. En este sentido la construcción de vías específicas para bicicletas y la reducción del límite de velocidad permitida en amplias zonas del casco urbano pueden ayudar a superar este problema.

CONDICIONANTES DE LA CIRCULACIÓN CICLISTA

Aparte de los obstáculos descritos anteriormente, la bicicleta se topa en la ciudad con un conjunto de condicionantes que no dependen tanto de los rasgos del vehículo ni de sus límites, sino que son el producto de las opciones y políticas particulares que se hayan tomado en cada ciudad a lo largo de su evolución.

Derivados del modelo urbano

La variable principal es la distancia a recorrer o la facilidad para acceder en bicicleta a distintos lugares y actividades urbanas.

En este sentido, es evidente que en ciudades medianas el uso de la bici sea más favorable, ya que su radio de acción abarca la mayoría de las actividades, servicios y equipamientos; mientras que en ciudades pequeñas el radio de acción de la marcha a pie puede ser suficiente. Por el contrario en grandes urbes, donde los desplazamientos suelen superar los 6-7- km., puede resultar un condicionante decisivo para la implantación de la bici como medio de transporte mientras no se permita su combinación con otros medios colectivos (metro, bus, tranvía,...).

Derivados del modelo de transporte

Como consecuencia del predominio del automóvil privado como modo de transporte en nuestros pueblos y ciudades, y el papel marginal que se le ha ofrecido a la bicicleta, se han ido generando una serie de factores que condicionan la circulación ciclista:

- La aparición de barreras urbanas artificiales derivadas de la construcción de infraestructuras para el coche, hace que la permeabilidad de estas infraestructuras suponga un primer condicionante.
- Un segundo condicionante es el de la seguridad vial en su doble faceta: la peligrosidad que generan los vehículos motorizados y el consiguiente riesgo que supone circular en bicicleta al ser, junto a los peatones, los elementos más vulnerables del tráfico.
- La contaminación atmosférica, el ruido y lo que pudiera llamarse la “contaminación térmica” (o exceso de calor existente en torno a los vehículos motorizados), pueden resultar determinantes en la práctica ciclista.

Derivados del diseño viario

La concepción del sistema de transportes y las prioridades establecidas en el uso del espacio público urbano se traducen en determinadas morfología y características del viario que afectan al tráfico ciclista: el grado de integración/segregación de los vehículos motorizados con respecto a las bicicletas, la sección dedicada a la bici en caso de que existan vías exclusivas para ella, la tipología de las intersecciones, la calidad paisajística, la protección climática mediante arbolado, la pavimentación, el microdiseño de resaltes y registros en la calzada, el mobiliario urbano, etc.

Derivados de la gestión del tráfico

De las políticas de tráfico, unas atienden el movimiento de vehículos y viandantes y otras se preocupan del aparcamiento. Dado que el espacio urbano para el transporte es limitado, los vehículos, incluidas las bicicletas, y los peatones compiten por ese bien escaso, siendo la ingeniería la que determina el reparto físico final del mismo.

Las políticas de moderación del tráfico, es decir, de reducción del número y velocidad de los vehículos motorizados, potencian los desplazamientos en bicicleta, mientras que las políticas de estímulo del tráfico, que facilitan la circulación y el aparcamiento de más vehículos en la ciudad, disuaden el tráfico ciclista.

En este sentido, la ingeniería tradicional del tráfico, preocupada principalmente de ampliar la capacidad de las vías para acoger más vehículos y a mayores velocidades, va creando círculos viciosos cada vez más difíciles de romper: mejora de infraestructuras – fomento del uso del coche- colapso de esas infraestructuras – nueva mejora – mayor fomento - nuevo colapso

Culturales

Por último, aunque no por ello menos importante, como condicionante de la práctica ciclista hay que citar los aspectos ideológicos que influyen decisivamente en la elección del modo de transporte, o lo que se podría denominar como el factor de la mentalidad con la que se afrontan los desplazamientos urbanos.

La elección del medio de locomoción no está efectivamente restringida a un mero cálculo material basado en criterios como la rapidez, el coste, la comodidad o la

seguridad, sino que además está influenciada por las formas culturales y las escalas de valores propias del individuo y de la sociedad en la que vive.

De hecho en grandes sectores la bici sigue teniendo un estigma de medio de transporte de baja categoría o, en todo caso, propio de jóvenes deportivos o “ecologistas”.

Romper ese estigma es un objetivo imprescindible de cualquier política de promoción de la bicicleta con pretensiones realmente transformadoras.

INTEGRACIÓN DE LA BICI EN LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD

PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICI / DISUASIÓN DEL USO DEL COCHE

Uno de los errores más frecuentes en las políticas de promoción del uso de la bici, es la idea de que la sola creación de infraestructuras ciclistas (carril-bici, pista-bici, etc.), es suficiente para que se produzca un crecimiento significativo de usuarios de este medio de transporte.

Otro error frecuente es que el fomento de la bici sea a expensas de otros modos de locomoción “benignos” social y ambientalmente como el desplazamiento peatonal de corta distancia o el transporte público.

Experiencias previas demuestran que aquellas políticas que pretenden favorecer otros medios de transporte alternativos al automóvil (a pie, en bici, en autobús), deben ir acompañadas de medidas que de alguna manera disuadan del uso del coche. Por lo tanto, promoción del uso de la bici como medio de transporte en la ciudad debe ir acompañado de disuasión del uso del coche.

Al pensar en disuasión del uso del automóvil no sólo debe pensarse en medidas restrictivas o represivas; es importante que paralelamente se busquen medidas positivas:

- Existe un amplio abanico de medidas en empresas públicas y privadas que bonifican la reducción del uso del coche.
- Facilitar el pago de multas por infracciones de tráfico con bonos para el transporte público.
- Fomentar el uso compartido del coche para ir al trabajo o al centro de estudios.

FACETAS QUE HA DE COMPRENDER LA POLÍTICA FAVORABLE A LA BICICLETA

Aunque se suele asociar a las políticas de promoción de la bicicleta con su aspecto más ingenieril, en particular con sus resultados relativos a la construcción de infraestructuras especializadas para este medio de transporte, lo cierto es que existe otro conjunto de facetas imprescindibles para obtener una profunda recuperación del papel de la bicicleta.

La política de promoción del ciclismo urbano debe partir, pues, de la elaboración de un plan para, a partir de él, atacar no sólo los aspectos ingenieriles (sin sobrevalorarlos ni dejarlos de lado), sino también los educativo-culturales y los normativos que condicionan la circulación en bici.

Cualquier plan debe incluir, por otro lado, un análisis financiero y presupuestario y una estrategia de participación ciudadana. El contraste entre las expectativas del plan y los

resultados obtenidos permitirá evaluar su adecuación y la conveniencia de mantenerlo o reformarlo.

Planificación

Es imprescindible partir de un Plan Global para el desarrollo de la bici como medio de transporte, ya que iniciativas no integradas en dicha planificación conducen al aislamiento de las actuaciones.

En este sentido, la Junta de Andalucía contó con el PLAN ANDALUZ DE LA BICICLETA, que no se llegó a desarrollar (PAB2014-2020) https://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/portal-web/web/areas/transportes/plan_bici/texto/83770544-954a-11e2-8f48-a9c3a8bb53aa

El PAB, tuvo por objeto que la bicicleta se usara en nuestras ciudades y áreas metropolitanas como un modo de transporte más, fundamentalmente para ir al trabajo, a los centros de estudios, visitas, etc. Al mismo tiempo la extensión, complejidad y oportunidades de un territorio como Andalucía, explica que en este plan la bicicleta se plantee también para la práctica del deporte, el ocio y el turismo.

Ingeniería

La creación de viario específico para bicicletas, dependerá de una visión global del funcionamiento del tráfico de la ciudad. En avenidas o calles donde el tráfico motorizado es denso y/o rápido, se hará necesaria la creación de este viario específico (carriles-bici). En calles de tráfico reducido y baja velocidad, bici y coche pueden convivir utilizando la misma calzada sin necesidad de ingeniería específica.

En aceras o zonas restringidas al automóvil deberá evitarse que peatón y ciclista puedan entrar en conflicto, tomando las medidas que en cada caso sean más convenientes.

Educación y cultura

En sentido amplio, el objetivo del proceso educativo sería establecer un nuevo marco de valoración social de la bicicleta. Se trataría de garantizar el conocimiento de las ventajas individuales y colectivas asociadas al uso de la bicicleta como medio de transporte urbano, enfrentándolas con los perjuicios también individuales y colectivos que supone el uso abusivo del automóvil. Así mismo se trataría de desvanecer la idea de que la bici es un vehículo apropiado exclusivamente para el ocio o el deporte, para los niños o para personas de bajo nivel económico.

En lo referente a educación vial para la bicicleta, una primera premisa es que no debe estar dirigida exclusivamente a los ciclistas, sino a toda la población, aunque en cada grupo (automovilistas, niños, peatones, usuarios del transporte colectivo, ciclistas, etc.) se deben recalcar diferentes aspectos.

Por ejemplo, las enseñanzas dirigidas a los automovilistas deben buscar especialmente la interiorización del peligro que acarrea la mera conducción de un vehículo de una tonelada de peso, con posibilidad para desarrollar altas velocidades más allá de la capacidad de respuesta ante situaciones imprevistas, y cuya evolución reciente le hace contar con prestaciones de velocidad y aceleración cada vez más alejadas de las del ciclista.

En el caso de los ciclistas, la educación ha de hacer hincapié en los comportamientos que les permiten reducir el riesgo.

Promoción

Es importante que las campañas de promoción no sean “en vacío”, es decir, éstas deben ir acompañadas de medidas concretas que ofrezcan verosimilitud. Por ejemplo, hacerlas coincidir con puesta en servicio de tramos de vía ciclista, aprobación de normas municipales al respecto, etc.

Financiación

El enorme diferencial de coste entre la infraestructura para bicicletas y la propia de los vehículos motorizados no debe llamar a engaño sobre la necesidad de plantear con rigor el capítulo presupuestario de un plan de fomento de la bici. La infraestructura para el ciclismo urbano es, en términos relativos, barata, pero no es gratuita; y la dedicación de esfuerzos al proyecto, por mucho que sea realizado por funcionarios públicos, tiene que ser entendida como un capítulo más de la cotidiana labor de la administración.

Por ejemplo, en Londres en 1981 la administración metropolitana se comprometió a emplear el 1 % del presupuesto del departamento de transporte a la bicicleta, así como a la formación de un equipo de planificadores e ingenieros dedicados en exclusiva a la creación de una red de itinerarios ciclistas. Un ejemplo de hace 45 años. **En la situación en la que estamos, hay que ser más ambiciosos.**

Participación

Si en general la participación ciudadana en el proceso de planificación y construcción urbanas es una exigencia democrática, en el apartado de promoción de la bicicleta es, además, una garantía de coherencia entre las necesidades sentidas por los usuarios y los proyectos.

La falta de experiencia ciclista que caracteriza a buena parte de los técnicos dedicados al tráfico puede paliarse con la colaboración de quienes viven los problemas de la circulación de bicicletas sentados en su sillón.

Ese factor explica en buena medida el éxito de algunas experiencias de planificación compartida entre ayuntamientos y grupos de defensa de la bicicleta.

Por ejemplo, en la ciudad de Barcelona se creó una Comisión Cívica de la Bicicleta en la que están integrados los distintos grupos de defensa de la bicicleta y el Ayuntamiento.

Normativa

En la proyección a medio y largo plazo de una ciudad, es importante que la política de promoción de la bicicleta no quede a expensas de la voluntad esporádica de determinados políticos, sino que debe quedar contemplada en normativas municipales concretas. Por ejemplo: Planes Generales de Ordenación Urbana, Ordenanzas Municipales de Movilidad, etc.

Evaluación y seguimiento



Cualquier evaluación y seguimiento de una propuesta conlleva un coste añadido, económico y de esfuerzos de todo tipo. Sin embargo, en aquellos proyectos considerados seriamente y que buscan favorecer en profundidad la bicicleta como medio de transporte urbano, es necesario conocer bien los resultados de las actuaciones con el fin de modificarlas o continuarlas.