

Debate social acerca del uso del carril bici en Sevilla

La contaminación en nuestro planeta es uno de los temas más preocupantes actualmente a nivel mundial. La cantidad de CO₂ que lanzamos a nuestra atmósfera es preocupante y muy nocivo. Por estas razones, hoy en día se están buscando nuevas formas de producir energías o tipos de transporte que no sean dañinos para nuestro planeta y así poder crear sociedades sostenibles con el medio ambiente.

En este trabajo se va a tratar las opiniones tanto de aquellos que están a favor de la creación y uso del carril bici, como de aquellos que están en contra.

Respecto a este tema hay numerosos tipos de opiniones contrapuestas, pero hay dos bloques que cuentan con más adeptos. Por un lado numerosas organizaciones, plataformas, usuarios y colectivos en general que ven al carril bici como una forma de transporte sana, que no perjudica al medio ambiente y muy útil. Por otro lado hay sectores de la sociedad que consideran que el carril bici quita espacio a la circulación de vehículos en las carreteras, también a los viandantes en las aceras, creen que es peligroso para los peatones, que el diseño de los carriles bici no es adecuado y que incluso llega a entorpecer.

Para realizar este trabajo he realizado diversos métodos:

- Documentación en medios de comunicación, internet y asociaciones acerca del uso del carril bici en la capital hispalense.
- Entrevista a la asociación Acontramano.

Los problemas que he encontrado a la hora de realizar este trabajo han sido numerosos. Respecto a este tema hay una gran cantidad de información y hay que saber buscar cuál es la más adecuada para desarrollar con claridad el trabajo. A lo largo bastante tiempo he ido consultando numerosas web y medios de comunicación para poder ir escogiendo la información. Con respecto al tema de la entrevista he tenido algún problema que otro, ya que, algunos no me han contestado para saber si

me la concedían y otros me han remitido a otras organizaciones hasta que finalmente la organización Acontramano ha respondido a mis preguntas.

En un artículo publicado en el diario ABC¹ el 2 del 12 de 2010, la red de carril bici de Sevilla fue valorada por la ONU como la mejor. Sevilla ha desarrollado una increíble red de carriles bici en un plazo de tiempo muy corto. Poco a poco la gente está aceptando este nuevo sistema de transporte y lo va incorporando a su día a día. Este entramado de vías ciclistas en la capital hispalense muestra un gran avance en la sociedad, además de en políticas de sostenibilidad y la reducción de emisión de gases perjudiciales a la atmósfera. Numerosas son las organizaciones, empresas y organismos gubernamentales que apoyan esta forma de transporte. También nos interesan las opiniones de los organismos del gobierno, y entre ellos la DGT² habla de numerosas ventajas del uso del carril bici, entre ellas:

- La bici es una magnífica alternativa sostenible.
- Hacen las ciudades más seguras.
- Es un medio de transporte más económico.
- Su uso no es contaminante.
- Tiene una mayor movilidad por la ciudad, evitando retenciones y atascos.

Otras organizaciones como por ejemplo la de la Plataforma Carril Bici de Córdoba³ habla también de numerosas ventajas del uso del carril bici, pero incluso hace una gran distinción entre los beneficios que puede aportar a nivel personal y los beneficios que puede tener para la colectividad:

-Beneficios personales.

1- El uso de la bicicleta implica un **ejercicio físico saludable**, proporcionando una gran protección no sólo ante las enfermedades cardiovasculares, sino también ante las enfermedades del aparato respiratorio y otras asociadas a la obesidad.

2- La bicicleta es el **medio de transporte más económico**, tanto por lo que se refiere a su adquisición como a su mantenimiento, y no necesita combustible. Desde el punto de vista de la economía "personal" o "familiar" las ventajas de la bicicleta frente al automóvil son evidentes:

- El coste de una buena bicicleta es 30 veces inferior al de un coche de la gama media.

- El uso de la bici implica una disminución en la parte del presupuesto familiar dedicada al coche.
- La utilización diaria de la bici supone la disminución de horas de trabajo, o de desplazamiento, perdidas en embotellamientos.
- Por último, también implica la reducción de los gastos en medicinas por la mejora de la salud particular gracias al ejercicio físico.

3-Su eficacia en cuanto a la velocidad real de desplazamiento no está lo suficientemente valorada; aunque no lo parezca es más rápida que el coche en las distancias cortas y medias (usuales en la ciudad). Para las distancias cortas y medias de una ciudad, es decir, hasta los 5 kms. **El tiempo empleado en bicicleta es menor que el necesitado con el automóvil.** Hasta los 8 kms. La diferencia es tan corta que, con mucho, las otras ventajas hacen preferible el uso de la bicicleta.

4-**No presenta problemas de aparcamiento;** en cualquier sitio cabe una bicicleta: en una plaza de aparcamiento de un coche, más los espacios accesorios correspondientes, caben una docena de bicicletas.

5-**No provoca estrés ni agresividad;** al contrario, favorece la sociabilidad y hace que cada desplazamiento sea un paseo del que se puede disfrutar de sensaciones agradables.

-Beneficios para la comunidad.

1- Es un **medio de transporte no contaminante** (no produce gases tóxicos, ni contaminación acústica). Desde el punto de vista ecológico, no hay comparación posible. Si se toma un índice de contaminación 100 para el automóvil, la bicicleta da un índice 0.

2- Al mejorar la salud de los particulares es bueno para la Salud Pública, su uso por grandes sectores de la población **haría disminuir los gastos sanitarios.**

3-**Ocupa mucho menos espacio que los automóviles** tanto en su desplazamiento como en la superficie que necesita para estacionarse. Por ello ahorraría mucho dinero en infraestructuras. El automóvil es el medio de transporte más devorador de espacio.

Por un espacio de 3' 5 metros de ancho, durante un periodo de una hora, pueden pasar más personas en cualquier medio de transporte diferente al coche que en él, incluida la bicicleta.

4-Incluso desde el punto de vista del tráfico y la seguridad vial, una disminución en el número de coches que circulan por la ciudad y un aumento del uso de la bici, **mejoraría la fluidez del tráfico** y se podrían solucionar muchos problemas de atascos.

5-Un uso mayoritario de las bicicletas mejora la imagen de una ciudad; algo que en el caso de Córdoba, con tanta proyección turística, podría ser muy rentable. En conclusión, las motivaciones son muchas y variadas, entremezclándose todas, desde las puramente individuales (salud, economía, autonomía y rapidez, etc.), hasta las de conciencia social (medio ambiente, solidaridad, etc.).

Opinión del gobierno.

Según informó Antonio Rodrigo Torrijos, delegado de Infraestructuras para la Sostenibilidad (IU), es muy grande la importancia de implantar infraestructuras como el carril bici en la ciudad de Sevilla. Hay numerosos sectores que están cambiando su concepto de movilidad, como el estudiantil. Estos sectores, están encontrando con el carril bici una nueva forma de transporte público mucho más rentable económicamente y más respetuosa con el medio ambiente, ideal en una ciudad como Sevilla, la cual goza casi todo el año de un estupendo clima propicio para su uso. Además la implantación de la bicicleta pública, ha sido un éxito constatado. El servicio de bicicletas SEVICI que ya tiene repartidas cerca de 50.000 tarjetas anuales, ve cómo la demanda no deja de crecer. Según Torrijos, el uso diario en la ciudad es de 2.000 bicicletas. Por este motivo la Oficina de la Bicicleta se está planteando aumentar el número de bicicletas, hasta 4.000, y de estacionamientos en la ciudad.

Opinión de las Organizaciones.

Para conocer de primera mano la opinión de las organizaciones, hemos realizado una serie de preguntas a la Organización Acontramano, en concreto le hemos hecho una entrevista a Jesús Castizo Mantas, que junto a la directiva de la organización Acontramano han contestado a estas preguntas acerca de la situación actual del carril bici en Sevilla.

El carril bici va a cumplir dos años ¿Qué tal se ha aceptado el uso del carril bici?

El carril bici ha acabado siendo aceptado por todos los colectivos y una mayoría de ciudadanos. Si bien al comienzo la resistencia y los recelos eran considerables el tiempo ha demostrado que es posible la pacífica coexistencia de peatones, conductores y ciclistas. Esto no excluye quejas puntuales por el comportamiento incívico de ciertos individuos poco representativos y que es posible encontrar en cualquier colectivo (tanto de ciclistas como de conductores de otros vehículos, motorizados o no).

-¿Es suficiente esta aceptación o debería publicitarse más para que se conozca mejor?

El carril bici es ampliamente conocido dentro de Sevilla y se ha convertido como han demostrado varias encuestas en una de las obras mejor valoradas del anterior gobierno municipal y de la que se sienten más orgullosos los sevillanos. Su proyección internacional ha sido más deficiente, quizás por haber comenzado más tarde que en otras ciudades como Barcelona o París. Pero su rapidísimo crecimiento (más de 120

kms en la actualidad) y recientes eventos, como el Velocity (congreso internacional de la bicicleta) 2011 están ayudando a corregir esto. El crecimiento en el uso intermodal de la bicicleta (% de uso respecto a otros vehículos) en tan pocos años no ha sido igualado por ninguna otra ciudad.

-¿Creen que el diseño del carril bici es adecuado? Si no es así ¿Qué elementos fallan?¿Cómo se podría mejorar?

El diseño es adecuado y una de las razones del éxito de la red. Mientras en otras ciudades se construyen tramos separados y aislados entre si de forma poco coordinada (o la red se limita a un inútil anillo de circunvalación), en Sevilla la red está formada por varios itinerarios principales que recorren todas las grandes arterias de la ciudad y correctamente interconectados entre si.

Existen ciertos puntos peligrosos, debidos a las circunstancias de la vía (poco espacio, cruces complicados, conexión poco adecuada entre dos itinerarios, complementariedad entre carril bici y otros elementos urbanos como paradas de autobús, etc..) pero la mayoría han sido corregidos con el tiempo y a través del último plan de mejorar del carril bici durante el último año.

El otro punto a mejorar es la situación del carril bici en las grandes zonas de obras (pasos soterrados de avenida de la Palmeras o avenida de Europa, torre Pelli, palacio de congresos, etc..), ya que la tendencia es cortar grandes tramos de carril bici sin establecer adecuadamente itinerarios alternativos, obligando en ocasiones al ciclista poco atento a maniobras bruscas o invadir precipitadamente la calzada o acera.

-¿Qué piensan sobre el servicio de Sevici? ¿Es adecuado o debería mejorarse?

El sistema público de alquiler de bicicletas ha sido (junto con la construcción de la red viaria de carril bici) el pilar del éxito de la bicicleta en Sevilla. Ambos elementos de forma aislada no hubieran generado el ecosistema necesario para el ciclista urbano.

Es adecuado aunque puede "morir de éxito". La elevada demanda provoca en determinadas zonas y en horas puntas, dificultad para encontrar un vehículo libre. La empresa responsable JCDecaux, debería en la medida de lo posible aumentar el número de vehículos y construir algunas estaciones más en las zonas más periféricas de la ciudad. También resaltar como punto negativo la falta de un teléfono gratuito o una oficina física de atención al usuario.

-¿El carril bici debería estar más protegido frente a peligros como atropellos o intromisiones de otros vehículos?

En general el carril bici protege suficientemente al ciclista del tráfico rodado, ya sea por estar construido al nivel de la acera o estar delimitado por elementos rígidos (barandas o bolardos rígidos). Se debería quizás en los nuevos tramos dar preferencia a la primera opción sobre la segunda.

-¿Piensan que los políticos se preocupan solo del carril bici para ganar más votos o popularidad?

Depende de como se aborde. Si se construyen tramos como actuaciones aisladas, sin enmarcarlas en un plan de movilidad y sostenibilidad, es claramente una actitud justificativa sin un compromiso serio detrás. Si se enmarcan en dicho plan y se acompañan de otras medidas poco populares pero necesarias, como la restricción del tráfico rodado o la segregación del carril-bici (restando aparcamientos o aceras) si demuestran en este caso un claro compromiso por el medio ambiente, la sostenibilidad y una ciudad diseñada por y para las personas.

-¿Qué beneficios aportan los carriles bici?

Ayuda a mejorar la movilidad urbana, a reducir la contaminación generada por los vehículos motorizados, a mejorar la salud de los ciudadanos a través del ejercicio y a crear nuevas oportunidades de negocio en torno a el (tiendas de bicicletas, talleres de reparación, etc..)

-En un futuro ¿Sevilla será una ciudad más sostenible y todo un ejemplo con su carril bici?

Sevilla YA es un ejemplo a nivel mundial de como planificar y construir una correcta red de carriles bici. Que sea más sostenible o no dependerá del nuevo gobierno, de si continúa en la línea del anterior, manteniendo y mejorando las medidas en favor de la sostenibilidad y movilidad, no solo mediante el mantenimiento y ampliación de la red de carriles bici, sino también mediante otras medidas relacionadas (restricción de vehículos al centro urbano, peatonalización de vías públicas, conexiones de cercanías o tranvía con el área metropolitana, etc...)

-¿Deberían de poner algún tipo de ventaja a personas que empleen la bici para desplazarse en vez de otra forma?

De igual manera que las empresas ofrecen incentivos y planes para fomentar la conciliación de la vida laboral y personal, deberían ofrecer medidas similares a los empleados que apostarán por esta forma ecológica de transporte en sus desplazamientos diarios al trabajo. Por ejemplo habilitando parkings específicos para bicicletas en sus edificios, ofreciendo ayudas o retribuciones flexibles para la adquisición de estos vehículos, incentivando estos desplazamientos en detrimento del vehículo particular, etc..

-¿Cómo les gustaría que evolucionara el carril bici en Sevilla?

Debería expandirse y crearse conexiones con toda la red metropolitana, por ejemplo mediante nuevas pasarelas con la zona del aljarafe, o facilitando su interconexión con otros medios de transporte (vagones reservados en el tranvía y cercanías, aparcabici vigilados en estaciones de tranvía y cercanías, etc...).

Conclusiones.

El carril bici suscita un gran debate social en el que los detractores hablan de obstaculización y peligros para la circulación, y los que apoyan esta causa abogan por

un sistema de transporte sano, práctico y no contaminante. Poco a poco y gracias al apoyo de instituciones, organizaciones y propios usuarios cada día son más los adeptos al empleo del carril bici y todas sus ventajas.

-Información relacionada:

ABC ¹: <http://www.abcdesevilla.es/20101202/sevilla/carril-bici-sevilla-calificado-201012021213.html> Sevilla “El carril bici de Sevilla, calificado como «Best» por la ONU” Visita 10/04/2011.

DGT ²: <http://www.dgt.es/revista/num208/opinion.html> Visita 26/05/2011.

Plataforma Carril Bici de Córdoba ³ :

http://www.platabicordoba.org/index.php?option=com_content&view=article&id=65&Itemid=110 Visitada 12/04/2011.

-Fuentes:

-ABC:

<http://www.abcdesevilla.es/20101202/sevilla/carril-bici-sevilla-calificado-201012021213.html> Sevilla “El carril bici de Sevilla, calificado como «Best» por la ONU” Visita 10/04/2011.

-Dirección general de Tráfico:

<http://www.dgt.es/revista/num208/opinion.html> Visita 26/05/2011.

-Plataforma Carril Bici de Córdoba:

http://www.platabicordoba.org/index.php?option=com_content&view=article&id=65&Itemid=110 Visitada 12/04/2011.

-ABC:

“El uso de las bicicletas aumenta en Sevilla a pesar de los problemas que presentan los carriles” Diario ABC. <http://www.abcdesevilla.es/20090410/sevilla-actualidad/bicicletas-aumenta-sevilla-pesar-200904100036.html> Visitada el 14/04/2011.

-Fundación Eroski:

www.consumer.es Visitada el 26/05/2011.

-Público:

“La ciudad planta cara al coche” <http://www.publico.es/espana/374912/la-ciudad-planta-cara-al-coche-elecciones2011> Visitada el 9/05/2011.

-Carril bici Sevilla:

<http://www.carrilbicisevilla.es/>

-Acontramano.

<http://www.acontramano.org/>