

Debate social a cerca del carril bici y del uso de la bicicleta en Sevilla

Las emisiones de CO2 son uno de los mayores motivos de contaminación y del calentamiento del planeta, por ello la utilización de transportes alternativos y no contaminantes- como la bicicleta- está convirtiéndose en algo fundamental. La relevancia de este asunto es elevada ya que nos encontramos ante uno de los temas que más preocupan a la actual sociedad, “Nuestro Planeta”

En este trabajo profundizaremos en la opinión de aquellos colectivos y organizaciones que defienden la bicicleta como único- o casi único- medio de transporte.

Las posiciones encontradas a estudiar son las siguientes: por un lado los que defienden la bicicleta en oposición a los que consideran que entorpecen el día a día en la ciudad. Son numerosos los colectivos que ven con agrado las medidas gubernamentales tomadas a favor de las bicicletas, pero también hay cierto sector que considera que el uso de la bicicleta entorpece el ritmo de las ciudades y son un peligro para los viandantes y automóviles.

Los métodos utilizados para la realización de este trabajo han sido las siguientes:

- Documentación a cerca del uso de la bici en Sevilla y de las asociaciones que la defiende.
- Entrevista a un miembro del Ayuntamiento de Sevilla.

Las incidencias principales a la hora de la elaboración del trabajo han sido la amplia documentación existente al respecto que me ha dificultado la elección de lo esencial y la incertidumbre de si por fin conseguiría la entrevista con Antonio Rodrigo Torrijos. Por otro lado, el cuaderno de trabajo me ha felicitado bastante la labor puesto que ahí ha sido donde he ido apuntando las fuentes, los artículos que iba leyendo y las ideas que me venían a la cabeza. Esta ha sido la primera vez que he acompañado mi trabajo con un cuaderno y creo que a partir de ahora va a ser una técnica que utilice en otras ocasiones.

Según un artículo publicado en el mes de mayo de 2009 por el Diario de Sevilla ¹, la cifra de personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte en Sevilla se ha multiplicado por siete en tan sólo dos años. Basándose en un estudio elaborado por la consultora Sigma Dos para el Ayuntamiento de Sevilla, el artículo revela que la media diaria de usuarios del carril bici ha pasado de 11.032 en 2006 a 73.989 en 2008. Datos que concretan la gran aceptación que está teniendo tanto el uso de la bicicleta como el carril bici.

Son muchos los sectores que muestran su simpatía por la bici. Entre los usuarios de este medio de transporte encontramos miembros de todas las clases sociales y niveles culturales, así como usuarios de todas las edades. El gran calado que está teniendo la bicicleta en la sociedad sevillana ha hecho que surjan asociaciones en defensa de la bici que se están encargando de velar por los derechos de los ciclistas² y de fomentar el uso de la misma. A Contramano, Andalucía por la Bici y Con Bici son claros ejemplos de estas asociaciones que cada vez están más presentes y recogen el sentir general a cerca de este medio de transporte.

Para un amplio sector la bicicleta está llena de posibilidades y de ventajas. Según un artículo publicado por la Plataforma Carril Bici de Córdoba³ cambiar el coche por la bicicleta tiene:

A) Ventajas directas para el usuario del carril bici----- Se incluyen en este grupo: menor coste del vehículo, mejora o aumento de la movilidad, rapidez, menor peligrosidad y mejora de la salud.

B) Ventajas para el colectivo social----- Se incluyen en este grupo aquellas ventajas derivadas del uso de la bicicleta y que repercuten sobre el colectivo social: economía energética, conservación del medio ambiente y menor ocupación del espacio.

Por todo ello es complicado encontrar algún sector que esté en contra del uso de la bicicleta, aunque sí lo hay en contra del carril bici. Estas quejas suelen ser en su mayoría por su ubicación más que por su uso en sí. Para algunos el carril bici de Sevilla ha venido a invadir las calles, a quitar aparcamientos para vehículos e incluso a suponer un riesgo para la seguridad del peatón.

La pareja perfecta: ciudad y bicicleta

Dentro de los muchos defensores de este medio de transporte, existe un cierto sector que está a favor del uso de la bicicleta y del carril bici, pero que ve imprescindible la existencia de una serie de requisitos mínimos para que bici y ciudad puedan convivir en armonía. Según un estudio⁴ realizado por la Fundación Consumer Eroski⁵ estos serían dichos requerimientos:

¹ “La cifra de ciclistas se multiplica por siete en tan sólo dos años”. Fernando Pérez Ávila. Diario de Sevilla. 11/05/2009

² Ver la exposición gráfica “Sevilla: Antología del Bici-Disparate” en www.acontramano.org. Visto el 20 de Abril de 2009.

³ Ventajas y condicionantes del uso de la bicicleta. Plataforma Carril Bici Córdoba. Visto en www.platabicicordoba.org el 15 de Mayo de 2009.

⁴ Estudio en el que, por un lado, se han analizado 37 carriles bici y 11 servicios de alquiler público de préstamo de bicicletas en 18 ciudades del país: A Coruña, Alicante, Barcelona, Bilbao, Córdoba,

1. Una buena infraestructura de carriles bici. Es importante la extensión del carril bici, pero lo que también es importante es la calidad del mismo. Una correcta red de carril bici debe comunicar el mayor número de zonas posibles y conservarse en perfecto estado. Además debe contar con las señalizaciones pertinentes para garantizar la seguridad tanto de ciclistas como de peatones y conductores de vehículos.

2. Localización de aparca-bicis. El lugar donde se ubican los aparcamientos de bicicletas también es un punto importante. Su instalación ideal sería frente a polideportivos/zonas deportivas, centros educativos, espacios culturales e institucionales, estaciones de autobuses o tren y, en general, en la mayor parte de los puntos neurálgicos de la ciudad.

3. Conexión con el transporte urbano. Unir los carriles bici con paradas o estaciones de transporte público así como la posibilidad de acceder y llevar consigo la bicicleta en el interior de estos medios de transporte urbano, es vital para sacar el máximo partido a la bici.

4. Una mayor oferta de alquiler municipal de bicicletas. Fomento de su uso entre residentes y turistas

5. Campañas de educación vial. Tanto ciclistas como los conductores de automóviles y peatones deberían ser educados para conseguir una ciudad más sostenible.

Fomento de la bicicleta en Sevilla

Respecto a la adecuación de la ciudad a la bicicleta y viceversa también se ha pronunciado el Ayuntamiento de Sevilla en el Plan Director para el Fomento del Transporte en Bicicleta. Sevilla 2007-2010⁶. En este Plan se incluyen una serie de medidas para facilitar al ciudadano el uso de la bicicleta. Una de estas medidas, entre muchas, es la aprobación del nuevo Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla, el cual incluye como novedad, la obligatoriedad de dotar de plazas para bicicletas a los nuevos aparcamientos y garajes construidos en la ciudad. Atendiendo así a una de las demandas más comunes entre los ciclistas.

Pero además de recoger este Plan medidas de planificación e infraestructuras, también insiste en la idea de “integrar a la bicicleta en el sistema intermodal, bien como complemento a su utilización junto con el transporte público, bien mediante la implantación de un sistema de bicicleta pública que pueden suponer la llegada a la ciudad de una nueva opción de transporte público, de bajo costo y bajo impacto ambiental.” Según el Centro de Estudios Ambientales de Vitoria-Gasteiz “Este Plan es fruto de iniciativas anteriores y pretende convertirse en el documento de referencia de la política de fomento de la bicicleta como medio de transporte, al servicio de un nuevo sistema de accesibilidad y movilidad para la ciudad de Sevilla.”

Granada, Madrid, Málaga, Murcia, Oviedo, Pamplona, San Sebastián, Santander, Sevilla, Valencia, Valladolid, Vitoria y Zaragoza. Por otro lado, ha remitido a los ayuntamientos un cuestionario para conocer el equipamiento con el que cuentan para favorecer el uso de la bicicleta.

⁵ FUNDACIÓN EROSKI Bº San Agustín, s/n Elorrio, 48.230 Vizcaya, España [http:// www.consumer.es](http://www.consumer.es)

⁶ PLAN DIRECTOR PARA EL FOMENTO DEL TRANSPORTE EN BICICLETA. SEVILLA 2007-2010. Servicio Observatorio y Control de Procesos. Gerencia de Urbanismo. Ayuntamiento de Sevilla. Marzo 2007.

Y así parece que comienza a ser. Varios medios de comunicación empiezan ya a señalar a Sevilla como una de las ciudades más “amiga” de las bicicletas de toda España. En un reportaje⁷ publicado por el diario El País se recoge la siguiente afirmación “La irrupción de la bicicleta en sus calles y la eclosión en su uso, está cambiando el paisaje y parece que también al paisanaje.” Además se hace hincapié en que “los cambios en el transporte público sevillano son ya un hecho. La ciudad quiere ser ese espejo en el que se mire el sur de Europa.” Dando cuenta así de los cambios que se están produciendo en la ciudad y otorgando a Sevilla un status dentro de las capitales que están esforzándose por desarrollar un transporte sostenible.

La opinión de los gobernantes. Entrevista a Antonio Rodrigo Torrijos.

Además de las posturas que hemos encontrado en el ciudadano de a pie y en las diferentes asociaciones y medios, hemos querido recabar información a cerca de lo que los gobernantes opinan sobre el carril bici. Para ello hemos entrevistado a Antonio Rodrigo Torrijos, primer teniente de alcalde del Ayuntamiento de Sevilla y responsable de Infraestructuras para la Sostenibilidad. Adjuntamos parte del encuentro mantenido:

P. Esta primavera el carril bici está de aniversario. ¿Cuál es el balance que hace usted de estos dos años? ¿Considera que Sevilla ha tenido tiempo suficiente para adaptarse a esta nueva forma de transporte?

R. Estoy contento y satisfecho. Tenemos una red de ocho itinerarios seguros, eficientes, interconectados, con una altísima tasa de uso. En cuanto al tiempo de adaptación, creo que para los ciclistas ha sido inmediato, al disfrutar de una infraestructura que antes ni existía. Para los peatones, dada la regulación contemplada en la ordenanza se avanza en un proceso irreversible que permite la convivencia natural entre dos modos: peatón y bici que, donde se produce el riesgo estamos priorizando la seguridad del peatón.

P. El diseño y la adecuación del carril bici al entorno existente ha sido una tarea laboriosa y llena de inconvenientes, imaginamos. ¿Cómo recuerda el día de la inauguración?

R. La red se “invadió” sin inaugurarse. Se retiraban las vallas de las obras y cada tramo se llenó de ciclistas. Fue muy emocionante comprobar que la gente respaldó inmediatamente la iniciativa.

P. No podemos negar que la aceptación de Sevibici es espectacular, incluso en algunos momentos podríamos decir que desbordante. ¿Cree usted que el servicio que ofrece Sevibici está a la altura de las expectativas de los usuarios o por el contrario mejorará con el tiempo como el buen vino?

R. Sevibici se ha implantado con prudencia inicial y con posibilidades de ir desarrollándose. Ahora sufre una crisis de crecimiento motivada por la explosión de la demanda. Casi 60.000 abonados anuales, 30.000 usos diarios, para sólo 2.500 bicis y 5.250 bornetas. Es importante, filosóficamente, utilizarlo como un complemento no como el único medio de transporte que se ofrece en la ciudad.

P. ¿Se ha firmado ya la renovación del contrato con JCDecaux? ¿Se ha incluido alguna nueva exigencia a la empresa respecto al mantenimiento de las bicis o al precio del abono?

⁷ “Las bicicletas dan un vuelco a Sevilla”. Joaquín Mayordomo. El País. 23/02/2009

R. Se está negociando. No se reducen las conversaciones a la tarifa, sino a un amplio paquete que no estamos publicitando para no distorsionar la marcha de dicha negociación.

P. Cómo bien sabe usted, el carril bici tiene tanto defensores como detractores. Entre estos últimos se encuentra un sector de la población que considera que el Ayuntamiento le ha declarado la “guerra” a los coches. ¿Esto es cierto? ¿Cree que sobran coches en Sevilla?

R. Es cierto que esta ciudad no soporta el número de coches que tiene. 1,5 millones de desplazamientos al día es una poderosa razón para “estorbar” todo lo posible el uso privado del transporte. Potenciar el transporte público, los modos poco o nada contaminantes, la peatonalización y, sobre todo, la bici, con una red eficiente, todo ello se confronta con el coche privado, no yo. Sino el sentido común y el sentido de lo común.

P. ¿Qué les diría a aquellos ciudadanos que opinan que el carril bici sólo ha creado problemas de aparcamiento y de tráfico?

R. Que seguramente no estén bien informados.

P. ¿Se planea aumentar el carril bici antes de que termine el 2009? ¿Podremos ver pronto ese nuevo diseño de los carriles para el casco histórico anunciado hace unas semanas?

R. En 2009 la red crecerá en 30 nuevos kilómetros, pero no irán por el casco histórico, que ya es de uso compartido y por donde no irán carriles pintados como el resto.

P. ¿Cómo ve a Sevilla dentro de 10 años? ¿Será un verdadero ejemplo de ciudad sostenible?

R. Si nos da tiempo, dado que en tan sólo dos años hemos hecho una revolución, en 10 años podríamos hacer mucho más, porque al mundo no se puede permitir otra cosa, Sevilla también debe ser un ejemplo, ya lo es de movilidad sostenible.

Conclusiones

Aunque en un primer momento el carril bici supuso un debate social, sobre todo por su ubicación, con el paso del tiempo las ventajas han ido ganando terreno a las molestias ocasionadas. Existe un amplio sector de la Opinión Pública que está absolutamente a favor de carril bici mientras que hay otro pequeño sector que su desacuerdo se basa en la incomodidad que en algún momento le ocasiona u ocasionó el mismo.

Por otro lado, desde el Ayuntamiento de Sevilla la apuesta por el carril bici continúa inamovible, continuando los proyectos de ampliación del trazado y las actuaciones para el fomento del uso de la bicicleta en Sevilla.

Otras fuentes consultadas

Prensa:

“Las bicicletas dan un vuelco a Sevilla”. Joaquín Mayordomo. El País. 23/02/2009.

“La cifra de ciclistas se multiplica por siete en tan sólo dos años”. Fernando Pérez Ávila. Diario de Sevilla. 11/05/2009

“Las capitales se suben a la bicicleta.” Sergio López. El País 20/04/2009

“Talentos que arriesgan.” Pepe Varela. El País 15/02/2009.

“Quejas de 4 de cada 5 usuarios por el mantenimiento de Sevici”. Kike Ruiz, Diario de Sevilla 06/05/2009

“El uso de las bicicletas aumenta en Sevilla a pesar de los problemas que presentan los carriles.” Elena Sánchez Hernández. ABC 10/04/09

“Medio Ambiente subvenciona con más de ocho millones a 19 municipios para la construcción de carriles bici.” Europa Press 14/04/2009

Estudios y otros documentos

FUNDACIÓN EROSKI Bº San Agustín, s/n Elorrio, 48.230 Vizcaya, España <http://www.consumer.es>

PLAN DIRECTOR PARA EL FOMENTO DEL TRANSPORTE EN BICICLETA. SEVILLA 2007-2010. Servicio Observatorio y Control de Procesos. Gerencia de Urbanismo. Ayuntamiento de Sevilla. Marzo 2007.

Exposición gráfica “Sevilla: Antología del Bici-Disparate” en www.acontramano.org. Visto el 20 de Abril de 2009.

Ventajas y condicionantes del uso de la bicicleta. Plataforma Carril Bici Córdoba. Visto en www.platabicicordoba.org el 15 de Mayo de 2009.

Webs:

www.frenaclcambioclimatico.org visto el 11 de Abril de 2009

www.mejorconbici.com visto el 28 de Marzo de 2009

www.mejorconbici.com visto el 5 de Mayo de 2009

www.ecf.com visto el 3 de Abril de 2009

www.movimientoclima.org visto el 15 de Abril de 2009

www.ciclismourbano.org visto el 15 de Mayo 2009