LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE

Puntos de vista de las personas usuarias y expertas

Trinidad Lourdes Vicente Torrado
Ibon Hormaeche Larrauri

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

HERRIZAINGO SAILA DEPARTAMENTO DE INTERIOR

LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE

Puntos de vista de las personas usuarias y expertas

Trinidad Lourdes Vicente Torrado
Ibon Hormaeche Larrauri

© McVeigh

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

HERRIZAINGO SAILA
Segurtasun Sailburuordetza
Trafiko Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE INTERIOR
Viceconsejería de Seguridad
Dirección de Tráfico

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Vitoria-Gasteiz, 2006

VICENTE TORRADO, Trinidad Lourdes
La bicicleta como medio de transporte : puntos de vista de las personas usuarias y expertas / Trinidad Lourdes Vicente Torrado, Ibon Hormaeche Larrauri. – 1ª ed. – Vitoria-Gasteiz : Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia = Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2006
p. ; cm.
Port. y texto contrapuesto en euskera: «Bizikleta garraiobide gisa : erabiltzaileen eta adituen ikuspegia»
ISBN 84-457-2506-8
1. Vías ciclistas-Euskadi. I. Hormaeche Larrauri, Ibon. II. Euskadi. Dirección de Tráfico. III. Título. IV. Título (euskera).
625.711.4(460.15)

Este libro es un resumen del Informe de la Investigación que con el mismo título, y por encargo de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, ha llevado a cabo el Centro de Investigaciones Sociales de la Fundación Deusto perteneciente a la Universidad de Deusto, bajo la dirección de la socióloga y profesora de dicha Universidad: Dña. Trinidad Lourdes Vicente Torrado.

Nuestro más sincero agradecimiento a cuantas personas han colaborado en esta investigación, especialmente a aquellas que han participado desinteresadamente en los diferentes grupos de discusión y que han aportado su visión y su experiencia sobre la utilización de la bicicleta en el medio urbano.

Septiembre de 2006

Edición:	1.ª noviembre 2006
Tirada:	2.000 ejemplares
©	Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco Departamento de Interior
Edita:	Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco Donostia-San Sebastián, 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz (Álava)
Fotografías:	Ibon Hormaetxe, Trinidad L. Vicente (págs. 7, 14, 26 y 85-1ª), Pili & Carlos (pág. 71-4ª), Victoria Flores (pág. 80-1ª), Alberto Estefanía (págs. 22-3ª y 49), Patxi García (pág. 41-3ª), Fundación Euskadi (pág. 79-2ª).
Dibujo de portada:	McVeigh
Diseño y maquetación:	Iniciativas Ambientales
Fotocomposición:	Composiciones RALI, S.A. Particular de Costa, 8-10, 7ª - 48010 BILBAO
Impresión:	Estudios Gráficos ZURE, S.A. Carretera Lutxana-Asua, 24-A - 48950 Erandio-Goikoa (Bizkaia)
ISBN:	84-457-2506-8
DL:	BI-2862-06

Presentación

El problema de la movilidad en las ciudades y las consecuencias negativas del uso generalizado del vehículo privado a motor –congestión vial, retenciones, contaminación atmosférica y acústica…– son un asunto de creciente preocupación en las agendas políticas y entre gran parte de la población europea. Además de la limitación del uso del automóvil en el centro urbano y de la promoción del transporte público y de los modos peatonales, entre las alternativas barajadas para paliar este problema se encuentra la utilización de la bicicleta como medio de transporte. La presente investigación se enmarca dentro del interés que esta alternativa ha suscitado en el seno de la Administración.

El estudio se acerca a la visión de las personas ciclistas que utilizan este vehículo para desplazarse en la ciudad y de las personas expertas que trabajan y reflexionan sobre el tema. Entre otros aspectos, pretendemos conocer su opinión sobre los avances experimentados, su valoración sobre el futuro y sus propuestas para promover el uso de la bicicleta aumentando los niveles de seguridad vial.

Para ello, hemos recurrido a la técnica conocida como «grupos de discusión» que nos ofrece la metodología cualitativa. De este modo, se han organizado diferentes reuniones en las tres capitales de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Unas han estado integradas por personas que utilizan habitualmente la bicicleta como medio de transporte en la ciudad. Otras, también han estado conformadas por ciclistas, pero en este caso pertenecientes al profesorado y al alumnado de diversos centros educativos a los que acuden en bicicleta. Finalmente, en el tercer tipo de grupo han participado personas expertas y agentes sociales relacionadas con el mundo de este vehículo (representantes institucionales, personas de colectivos ciclistas, especialistas en movilidad y planificadores).

A través de las reuniones nos hemos sumergido en el mundo subjetivo de las personas informantes, hemos explorado sus opiniones, sus experiencias, sus dudas, sus sueños…, compartiendo información y experiencia, y contribuyendo al diálogo que nos ha aportado la información para escribir este libro (resumen del trabajo de investigación), en el que hemos tratado de recoger todos los puntos de vista planteados en las largas e intensas, pero a la vez amenas, sesiones de trabajo que, desinteresadamente, nos han brindado las ochenta personas participantes en los diferentes grupos de trabajo.

La publicación está dividida en siete grandes bloques temáticos. El primero versa sobre los cambios que se han producido en los últimos años en el uso de la bicicleta. El segundo aborda el futuro de dicho uso. El tercero enumera las ventajas e inconvenientes de la bicicleta como modo de transporte. El cuarto recoge diversas propuestas para promover su utilización. El quinto analiza los aspectos relacionados con la seguridad vial. El sexto describe una serie de medidas para aumentar los niveles de seguridad vial ciclista. Y el último se hace eco de la iniciativa manifestada, tanto desde el ámbito institucional como desde los colectivos ciclistas, a favor del desarrollo de una Estrategia Ciclista en el ámbito de nuestra Comunidad Autónoma. Todos ellos están elaborados desde el discurso y las vivencias de las personas que han participado en la investigación, que son, a fin de cuentas, las verdaderas protagonistas de este libro. A todas ellas, reiterarles una vez más nuestro sincero agradecimiento.

Con la edición de este libro pretendemos, asimismo, poner en común el elenco de opiniones y vivencias de quienes se desplazan en bicicleta por la ciudad, así como las reflexiones para favorecer su utilización como medio de transporte: sus condicionantes, sus necesidades y las medidas a promover para su promoción como vehículo que responde a las necesidades de accesibilidad de la población y a los objetivos de movilidad sostenible de cualquier sociedad, también la nuestra. Somos de la opinión de que esta publicación puede representar una ayuda a todas aquellas personas que hoy día están reflexionando en torno a estos temas en los foros de participación de las Agenda 21 Locales, en las mesas de planificación territorial, en los estudios de proyección y diseño urbanístico, en las áreas de circulación y transporte de nuestros municipios, etc. Pero también, representa un material valioso para la reflexión de toda la colectividad, tanto desde la posición de las personas ciclistas como de los peatones y/o automovilistas.

Andoni ARRIOLA GARRIDO
DIRECTOR DE TRÁFICO

ÍNDICE

Pág.

1. PERCEPCIÓN DE LOS CAMBIOS PRODUCIDOS EN EL USO DE LA BICICLETA 9

2. VALORACIÓN SOBRE EL FUTURO DE LA BICICLETA 19

3. VENTAJAS E INCONVENIENTES DE LA BICICLETA 25

4. PROPUESTAS PARA PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA 39

5. LA SEGURIDAD VIAL CICLISTA 49

6. MEDIDAS PARA INCREMENTAR LOS NIVELES DE SEGURIDAD 67

7. POR UNA ESTRATEGIA CICLISTA VASCA 83

Percepción de los cambios producidos en el uso de la bicicleta

1

1. Percepción de los cambios producidos en el uso de la bicicleta

En este apartado, para describir los cambios vividos en torno a la bicicleta en el medio urbano y ordenar las distintas opiniones vertidas al respecto en los diferentes grupos, hemos organizado aquéllas según las siguientes ideas fuerza o unidades temáticas aparecidas:

1.1. La habilitación de infraestructuras ciclistas

1.2. Más ciclistas en la ciudad

1.3. Mayor conciencia ciudadana

1.4. La bicicleta se pone de moda

1.5. Ampliación del perfil de las personas usuarias

1.6. Presencia creciente de colectivos pro-bicicleta

1.7. Iniciación de la elaboración de Planes Municipales de Movilidad

1.8. Avances en la colaboración interinstitucional

1.9. Más intenciones que cambios reales

1.1. La habilitación de infraestructuras ciclistas

En todos los grupos aparecen opiniones reconociendo –con mayor o menor fuerza, pero de forma generalizada– que durante los últimos años «se han habilitado nuevos espacios para la circulación en bicicleta», lo que «ha animado a su utilización». Hay quienes expresan esta idea de forma algo más escéptica, dando más valor a lo que falta que a lo que se ha hecho, tratando de subrayar la idea de que «aún estamos hablando de intenciones más que de avances significativos».

De hecho, se observa una «mayor utilización» de los bidegorris, aunque también se expresa el convencimiento de que la habilitación de infraestructuras para la circulación ciclista «no parece andar a buen ritmo» o, al menos, al ritmo que sería deseable según las personas informantes.

Partiendo de la constatación, con matices, de que se ha dado un incremento en el número de usuarias y usuarios ciclistas, parece lógico que surja la necesidad de regulación y ordenamiento de los flujos circulatorios ciclistas, pues aumentan, también, los conflictos potenciales con otros modos de desplazamiento. Este aspecto es confirmado de forma prácticamente unánime y recogido más adelante, cuando se abordan los conflictos surgidos en la interacción entre la bicicleta y los otros modos de desplazamiento.

Por ello, parece lógico pensar que la implantación de infraestructuras ciclistas en la ciudad, junto a un incremento de los usos, aumente, si cabe, la importancia de que todas las personas usuarias de la vía pública, también las ciclistas, cumplan las obligaciones derivadas de la circulación viaria, acatando las normas y respetando los otros modos de desplazamiento.

Constatada la importancia de la construcción de infraestructuras ciclistas a la hora de favorecer el uso de la bicicleta, hay quienes confiesan que la construcción de un bidegorri que conectó sus centros de interés con un recorrido suficientemente largo como para obtener un mejor rendimiento de la movilidad en bicicleta, fue «determinante en su decisión» de utilizarla en un desplazamiento obligado tan común como ir a diario al trabajo.

Junto a la construcción en estos últimos años de nuevas rutas para la bicicleta, la puesta en servicio de otros equipamientos para este vehículo, como aparcamientos en los puntos de destino, es también «clave» para explicar el aumento del número de usuarios y usuarias.

Además, varias personas informantes –principalmente en el grupo de usuarios y usuarias de Vitoria-Gasteiz, pero no sólo en éste– constatan los avances producidos en la construcción de infraestructuras específicas para la circulación ciclista en las afueras de los núcleos urbanos. Éstas están más orientadas al ocio o el deporte, y no tanto a un uso cotidiano que responda a las necesidades de la movilidad obligada, que es el ámbito de la presente investigación.

También se han compartido experiencias en el sentido contrario; esto es, de «destrucción» o «eliminación» de habilitaciones ciclistas una vez puestas en servicio. Así, representantes de alguno de los grupos de Bilbao han puesto de manifiesto su «desilusión» ante algún caso vivido al respecto en dicha ciudad.

1.2. Más ciclistas en la ciudad

Todas las personas informantes –cada una refiriéndose al ámbito urbano que conoce– manifiestan que «cada día» se ven más ciclistas en la ciudad (ciclistas urbanos), «no sólo en plan de ocio», sino respondiendo a sus necesidades de movilidad obligada: para «hacer la compra», para «ir al traba-

jo», «realizando alguna gestión» y, en general, desplazándose por cualquier tipo de necesidad cotidiana.

En este sentido, se observa una gran diferencia por territorios en cuanto a la apreciación del crecimiento detectado y manifestado, siendo éste mucho más expresivo y unánime en el caso de Donostia-San Sebastián. En el caso de la capital guipuzcoana, este crecimiento se asocia a una obra que consideran «emblemática»: el bidegorri de la Concha, que no sólo ha hecho crecer de forma importante y constatable el número de ciclistas, según manifiestan, sino que también «ha abierto el abanico del perfil de personas usuarias». Así mismo, se ha ido conformando como un «elemento de identificación» de la ciudad, que la «gente valora» porque se halla en «lo mejor» de ella y en una de las zonas «más frecuentadas» por quienes la visitan.

Sin embargo, también hemos escuchado alguna opinión, minoritaria en comparación con la anterior, que resta valor al efecto que supone el bidegorri de la Concha y al cambio experimentado en el crecimiento en número de ciclistas. Quienes mantienen dicha opinión, no obstante, sostienen que se «ha avanzado algo» en el uso pero hacen hincapié en la «precariedad» de algunos «tramos conflictivos» que existen en la citada infraestructura ciclista y que generan problemas con los usos peatonales principalmente. Aspecto éste –continúan– que se une al «déficit» que existe de una cultura de la bici como medio de transporte en la ciudad.

Las personas informantes de los grupos de Vitoria-Gasteiz, la otra ciudad donde se da una presencia estimable de ciclistas y de infraestructuras, también afirman rotundamente el «incremento» de personas usuarias de la bici y que éste se extiende tanto a la movilidad obligada (no sólo por motivo de ocio) como a las distintas épocas del año, incluso en invierno.

Ahora bien, en este caso también hemos recogido opiniones –en mayor número que en el caso de Donostia-San Sebastián, pero aún minoritarias– que manifiestan cierto grado de decepción ante la «falta de aceptación y apoyo real» a sus desplazamientos, mostrándose «algo pesimistas» sobre las «posibilidades de ver avances» a corto y medio plazo.

Estas posturas se contraponen a otras más optimistas y mayoritarias, que destacan los aspectos positivos que observan en las experiencias y cambios vividos en los últimos tiempos en el uso de la bicicleta y que quieren destacar ese «avance» sobre otros problemas que no ocultan. Así, estas personas destacan el dato positivo del creciente número de personas usuarias sin ocultar las dificultades que aún perviven y que son limitadoras de las posibilidades de crecimiento y que se pueden concretar, fundamentalmente, en la «falta de seguridad vial».

En general, las personas informantes de los distintos grupos opinan que las diferentes capitales, donde ellas usan la bicicleta, son «aptas para la utilización de la bici» como medio de transporte, más aún si las comparamos con otras ciudades. Esto influye en los índices de utilización, sobre todo cuando se ven acompañados con medidas infraestructurales de implantación.

Incluso en las dos de las tres capitales vascas con más ciclistas, se empieza a dejar constancia de cómo las personas usuarias cotidianas están rompiendo la estacionalidad en ese uso, sin negar las lógicas diferencias entre épocas del año, tanto en número como en el perfil de las personas ciclistas y en el modo de circulación.

En el caso de Bilbao, donde el volumen de ciclistas de las características mencionadas es menor, ya podemos escuchar al respecto algunas opiniones sobre el «crecimiento» de su número. Sin embargo, no se hace tanto hincapié en la cifra –que no es muy significativa– sino que se presta más atención al hecho de que ya se observan usos dentro del ámbito de la movilidad diaria obligada.

Con todo, esa idea del bajo número de personas ciclistas en Bilbao es, así mismo, analizada poniendo en la balanza otras valoraciones. La más importante y la que más consenso suscribe es que hoy resulta «más fácil» circular en bicicleta por Bilbao que antaño debido a la existencia de más infraestructuras. Ahora bien, en ningún caso estas opiniones sostienen que dichas infraestructuras sean suficientes, más bien apuntan a lo contrario. Además, y siempre según las personas entrevistadas, ello «no implica de forma directa un aumento manifiesto» en el uso de esas infraestructuras y en consecuencia tampoco del uso de la bicicleta. De ahí la importancia de «aplicar medidas de promoción» para favorecer ese crecimiento. Estas medidas que las personas informantes nos han aportado en las reuniones realizadas serán expuestas en apartados posteriores.

1.3. Mayor conciencia ciudadana

Por otro lado, se afirma de forma generalizada que hoy en día existe una «mayor conciencia ciudadana» a favor del medio ambiente en general y sobre los problemas del tráfico en el desarrollo de la vida urbana y como generador de contaminación, en particular. Asimismo, las personas consultadas muestran el convencimiento de que los problemas de congestión que se viven en el medio urbano son fruto, principalmente, de una «mala utilización del transporte privado» que es una de las causas principales de las «dificultades urbanas en el ámbito de la movilidad», tal como se recoge en los preámbulos de los Planes de Movilidad Sostenible elaborados por las distintas administraciones.

Hay quien traduce esa mayor conciencia general de la población en una «mejor imagen» de las personas que usan la bicicleta. Pero esta opinión generalizada es posteriormente matizada. Algunas personas entrevistadas tienen dudas sobre ello basadas en aspectos vivenciales que generan contradicciones sobre la lógica del uso del espacio –no sólo entre bicicleta y automóvil, sino también con los peatones– y sobre el «mal uso» que se hace de las infraestructuras de la vía pública.

Esas dudas sobre la mayor o menor conciencia ciudadana hacia los modos de transportes más saludables y respetuosos con el medio ambiente se ven reforzadas, en algunos casos, al comprobar que personas del entorno más próximo de alguna de las personas informantes –muy concienciada sobre el tema– no se incorporan al uso de la bicicleta. Este tipo de hechos ha generado en las personas que han participado en las discusiones cierta «decepción» y falta de aceptación del comportamiento descrito.

Dentro de los comentarios y opiniones vertidos respecto a la mayor o menor conciencia ciudadana, las personas usuarias de la bicicleta expresan, de forma concurrente, cierta «añoranza» al compararnos con algunos ámbitos europeos. Esto puede suponer, según afirman, «una oportunidad más que otra cosa», puesto que esa experiencia externa puede servir de referencia y de aprendizaje para su aplicación a nuestro caso. Extremo éste que, en su opinión, quienes trabajan en política y en planificación deberían tener «muy presente».

Precisamente, esas diferencias en los comportamientos existentes en otros ámbitos conocidos, les hace manifestar que, si bien aquí existe «cierta cultura general favorable» al medio ambiente, ésta no se traduce de igual manera en una «cultura a favor del uso de la bicicleta», tanto desde el punto de vista de las personas con responsabilidad municipal como de la ciudadanía. Sin embargo, se reconoce que está aumentando de «forma significativa».

1.4. La bicicleta se pone de moda

Muchas veces los seres humanos, en nuestro ámbito de decisiones personales, actuamos en respuesta a modas. Algunas personas informantes reconocen la presencia de este fenómeno también en el mundo de la bicicleta (porque hay que «dar una imagen» o por «imitación», tal vez). Así, consideran que el hecho de que la bicicleta «esté de moda» es consecuencia de la influencia en su utilización que percibimos del extranjero y de quienes nos visitan como turistas, principalmente de países europeos.

Por todo ello, se afirma que, en gran medida, la habilitación de recursos para la circulación ciclista desarrollada en los últimos años obedece también a una respuesta política a esa «puesta de moda», a esa «imagen positiva» que –según muchas personas participantes– tiene la construcción de infraestructuras ciclistas entre la población y que debe ser aprovechada por la bicicleta para conseguir mayores cotas de desarrollo e implicación de las personas responsables políticas.

Así mismo, hay quienes, junto al carácter de expansión que el «estar de moda» le imprime a la bicicleta, destacan la idea positiva del valor añadido generado por el «efecto imitador» que favorece su uso entre la «gente joven». Este efecto parece tener más fuerza en el caso de Bilbao, la capital que se halla en un estadio inferior en el uso de la bicicleta, y menos en el caso de Donostia-San Sebastián, la de mayor implantación, donde algunas personas se quejan de que no se concrete dicho efecto de imitación. Esta circunstancia es considerada por estas personas un factor clave a la hora de vislumbrar un «futuro pesimista».

También hay quien observa en esta moda un efecto «negativo» a la hora de favorecer la circulación en bicicleta y, por consiguiente, en la promoción de su uso como medio de transporte. Estas personas entienden que ese «efecto moda» lleva a nuevos usuarios y usuarias, de toda edad y condición, a esas infraestructuras específicas creadas para la bicicleta para disfrutar de su tiempo libre. Esto «dificulta» la correcta circulación de quienes las utilizan por motivos derivados de las obligaciones de desplazamiento diarias. Estas dificultades surgen por las diferencias de actitud y formas de utilizar las citadas infraestructuras por los diferentes tipos de ciclistas (competencia de usos).

Sin embargo, también entre las personas entrevistadas hay quienes manifiestan preferir convivir con esas «molestias», si con ello se avanza en la promoción real del uso de la bicicleta como medio de transporte.

Por otra parte, otras personas entrevistadas comparan la fuerza de la imagen social de la bicicleta en relación con la imagen sobrevalorada (de «veneración») que nuestra sociedad de consumo presta a los coches –influida por la pujanza de la poderosa industria del motor y del deseo de progreso personal al que se asocia la posesión de un coche de una determinada marca–. Esto les lleva a argumentar que la bicicleta, lejos de tener una valoración positiva por ser un vehículo que esté de

moda, tiene una «cierta mala imagen» que está instalada entre «amplios sectores de la población», manifestando no sentirse «bien vistas» por la gente cuando circulan en bici. Sin embargo, estas mismas personas reconocen que cada día «son más las que usan la bici» y, por tanto, las que se unen al «club de las mal vistas».

En general, y observando lo expresado en cada Territorio, podemos teorizar que allí donde la bicicleta es más testimonial, donde no existe una presencia significativa de personas ciclistas, no se expresa tan claramente este sentimiento negativo hacia la persona ciclista urbana y es, además, donde menos se evidencian los conflictos entre las personas usuarias de la bicicleta y los otros modos de desplazamiento. Éstos surgen donde realmente es más evidente la presencia de este vehículo y, por consiguiente, existe una «verdadera competencia» por la ocupación de la vía pública.

Por otra parte, esta percepción negativa de la persona ciclista urbana que se manifiesta en algunos casos, se ve reforzada por el «desamparo» que muchas personas usuarias dicen sentir por parte de las personas responsables de la movilidad urbana, en cuanto a que «no transmiten los mensajes de la bondad, conveniencia y necesidad» de la bicicleta como medio de transporte.

Con todo, tanto quienes subrayan la buena imagen de la bicicleta adquirida durante los últimos años como quienes argumentan en contra, se unen en la reclamación de la necesidad de «informar», «sensibilizar» y «educar» a la población en favor de los derechos de accesibilidad de las personas ciclistas, a la vez que se anima a otras a sumarse a esta práctica, de forma consecuente con la estrategia política de movilidad sostenible urbana. Esto quedará patente cuando abordemos las iniciativas propuestas para la promoción del uso de la bicicleta entre la población.

Por último, y para finalizar este subapartado, queremos destacar cómo las personas intervinientes ponen de manifiesto que existen infraestructuras ciclistas que por su ubicación, servicio e historial se han convertido en «iconos que ayudan a generalizar el uso de la bicicleta» y a dotarla de identificativos que le dan un valor añadido y que le hacen «estar de moda», siendo referentes en las políticas de promoción. El caso más significativo y reconocido por todos los grupos es el bidegorri de la Concha, pero también se podría hablar de otros tramos como, por ejemplo, el proyectado y parcialmente ejecutado en ambas márgenes de la Ría de Bilbao.

1.5. Ampliación del perfil de las personas usuarias

Junto a lo expuesto sobre el incremento detectado en el número de usuarias y usuarios como elemento que identifica el cambio apreciado en los últimos tiempos, en los grupos organizados en las dos capitales donde existe un número de ciclistas y una mayor tradición en el uso urbano de la bicicleta (Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz), se apunta también la ampliación del perfil de las usuarias y usuarios según aumenta su volumen.

Dentro de este nuevo perfil, las personas informantes destacan, por lo que puede suponer de inesperado para ellas, el hecho de que se vean «cada vez más mujeres andando en bicicleta, y no jóvenes precisamente». Este hecho parece apuntar a la idea que trataremos más adelante de que, si se promociona adecuadamente la bicicleta, ésta puede incorporar un amplio abanico de personas usuarias, no sólo entre el público joven –sector éste que siempre aparece, por su inicial predisposición, como prioritario en todas las políticas de promoción de la bicicleta–. Serán, como veremos, los

aspectos de la utilidad de los recorridos y de la seguridad de los mismos lo que determine el perfil de las personas que comienzan a usar la bicicleta como medio de transporte.

1.6. Presencia creciente de colectivos pro-bicicleta

El nacimiento y/o «creciente presencia» de colectivos asociativos de usuarios y usuarias ciclistas urbanas que trabajan por la mayor implantación y desarrollo de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad y que tienen presencia en cada una de las capitales, son valorados como un síntoma de «avance» en la promoción del uso de la bici y un «aspecto positivo» del cambio sufrido.

También hay quienes destacan la influencia de estos colectivos en su decisión de convertirse en persona usuaria habitual de la bicicleta.

1.7. Iniciación de la elaboración de Planes Municipales de Movilidad

La definición y elaboración de Planes Municipales de Movilidad, en paralelo al desarrollo de las Agendas 21 Locales, marcan un nuevo «punto de inflexión» y cambio destacado, principalmente, por los grupos de profesionales, expertos y agentes sociales organizados.

Estos Planes representan la «potenciación del uso» de los modos sostenibles, al menos, en el ámbito de discurso y como paso previo a la toma de decisiones, además del fomento de la coordinación entre áreas municipales, aspecto clave en el desarrollo de cualquier política transversal, como es el caso que nos ocupa.

1.8. Avances en la colaboración interinstitucional

Asimismo, en los grupos de personas expertas se ha destacado un «avance» apreciable en la colaboración interinstitucional, siendo varios los trabajos de planificación territorial citados al respecto (Plan Director de Transportes del Gobierno Vasco, Plan Director Ciclable de la Diputación Foral de Bizkaia, etc.) que se unen a los ya citados Planes Municipales de Movilidad y en los que intervienen varias instituciones a la vez.

1.9. Más intenciones que cambios reales

Algunas de las personas informantes hacen hincapié en que observan «más intenciones que realidades», por lo que les resulta difícil vislumbrar un «futuro próximo esperanzador» para quienes «apuestan por la bicicleta como medio de transporte». Este tipo de opiniones, unido a las expresiones de avance manifestados y expuestos con anterioridad, permiten entrever que lo que cuestionan con mayor fuerza son los «ritmos de implantación de medidas» para el fomento y desarrollo de la bicicleta.

Pero, además de las responsabilidades imputadas a la «falta de decisión política» de quienes ostentan competencias al respecto, manifiestan que el «déficit de consideración de la bici como medio de transporte» es uno de los mayores limitadores que explican esa «falta de materialización» y de

avance de la presencia ciclista cotidiana en la ciudad. Y esto es algo generalizado en la población que también afecta, incluso, a las personas que utilizan la bicicleta para el deporte o el ocio, a las que muchas veces les cuesta percibir la bicicleta como medio de transporte y actuar consecuentemente.

Con todo, es el grupo de personas expertas de Bizkaia –donde se da actualmente una menor presencia de ciclistas urbanos– el que destaca con más fuerza la «cada vez mayor colaboración interinstitucional e interdepartamental», relatando cómo, poco a poco, se está modificando el «chip», la filosofía de trabajo de las personas responsables de planificación en aquéllos asuntos relacionados con la manera de incorporar la bicicleta en la ciudad.

Este «cambio de chip» –que se valora como un «avance» y se presenta como un «cambio positivo» experimentado en los últimos tiempos– es, asimismo, corroborado, en distinta medida, por diversas opiniones vertidas por otros grupos y Territorios. En ellos se destacan «actuaciones puntuales interesantes» en la promoción de la bicicleta a cargo de responsables municipales, algunas de gran calado, pero que dejan entrever que es «mucho más» lo que se espera de la iniciativa política para hacer realidad un «aumento consolidado» en el uso de la bicicleta.

Valoración sobre el futuro de la bicicleta

2

2. Valoración sobre el futuro de la bicicleta

Al abordar cómo ven las personas informantes el futuro del uso de la bicicleta en el medio urbano, las opiniones emitidas abarcan un amplio abanico de percepciones y puntos de vista. Así, podemos dividirlas en cinco agrupaciones de ideas o posturas:

2.1. Postura Optimista

2.2. Postura Esperanzadora

2.3. Postura de Incertidumbre

2.4. Postura Escéptica

2.5. Postura Pesimista

2.1. Postura Optimista

A lo largo de las distintas reuniones organizadas hemos podido escuchar opiniones claramente alentadoras sobre el futuro que se espera para el desarrollo del uso urbano de la bicicleta. Dichas posturas, encuadradas en este ámbito de optimismo, han surgido principalmente y casi en exclusiva de personas informantes participantes en los grupos de personas expertas.

2.2. Postura Esperanzadora

En este apartado se enmarcan muchas de las opiniones vertidas en los tres ámbitos urbanos y a cargo de la mayoría de los grupos. Junto a las posiciones ubicadas en el campo del escepticismo, son las más repetidas.

Quienes apoyan esta idea no sólo se basan en las ventajas que le otorgan a la bicicleta, sino también en las «limitaciones» a las que, según quienes así se manifiestan, está abocado el automóvil en la ciudad; por la «ineficiencia» a la que está llegando ese modo privado en nuestras ciudades, dando muestras de que la bicicleta podría ocupar un espacio de «alternativa real» al coche.

Hay otras personas que, quizás influenciadas por su papel como profesionales en el mundo educativo y aunque sea lento el camino para la mayor implicación de la población en el uso de la bicicleta como modo de transporte, subrayan la responsabilidad de «predicar con el ejemplo» y, sobre todo, la importancia de los centros educativos como objetos del trabajo para promocionar el uso de la bicicleta, al concentrarse en ellos «el colectivo más receptivo» para iniciarse en su uso como medio de transporte: las personas jóvenes. Estas personas dedicadas a la docencia y usuarias urbanas son, por ello, conscientes del papel influyente que, en general, ejercen sobre el alumnado por el «efecto imitación» que pueda desarrollarse entre el mismo.

Al final, la ilusión de poder conseguir una ciudad con una alta utilización de la bicicleta –pese al reconocimiento de lo mucho que falta– es lo que aglutina y caracteriza esta línea de pensamiento y para lo que demandan un «esfuerzo en medios» que haga factible ese futuro esperanzador.

2.3. Postura de Incertidumbre

Las personas que observan esta postura afirman que se poseen todos los elementos necesarios para hacer algo destacado para implantar la bicicleta como medio de transporte en el ámbito urbano, pero no se ven «capaces de conseguirlo» y/o plantean «serias dudas» ante el empuje que otros modos, principalmente el coche, tienen en cuanto a presencia y consideración social.

2.4. Postura Escéptica

Se encuentran aquí las opiniones que versan en torno a la idea de que «son más las intenciones que las realidades», haciendo referencia a las posturas de las personas

que tienen cargos políticos, cuyas iniciativas «están bastante vacías de contenido», y que actúan más por «asuntos relacionados con la imagen» que por el «convencimiento de producir un cambio real» en los hábitos de movilidad de la población y de orientar éstos hacia una mayor presencia de la bicicleta.

Así, en este apartado se incluirían múltiples opiniones que recogen el escepticismo provocado por lo que, quienes así se expresan, consideran la «falta de eficacia y de compromiso real» de las personas con responsabilidades políticas.

Este escepticismo ha sido trasladado, asimismo, a la presente investigación, poniendo en duda la «eficacia» misma de este tipo de estudios, no tanto por cuestionar su valía técnica, sino su «eficacia real a la hora de influir en la toma de decisiones» políticas. Con todo, y precisamente para solventar esto, quienes así se expresan y en general todas las personas participantes han destacado su deseo de «conocer los resultados obtenidos» y han manifestado un gran interés en su «publicación y oportuna difusión».

Junto a ese escepticismo expuesto provocado por la falta de compromiso político, hay también quienes justifican ese proceder, esa falta de estrategia real a favor de la implantación de la bicicleta, mediante argumentaciones que explican que puede ser entendible «si no existe la demanda».

Si por un momento aceptásemos esta opinión, es decir, si quedasen constatadas esa «falta de decisión política» y la inexistencia de demanda, nos hallaríamos ante la siguiente disyuntiva en el ámbito político a la hora de promocionar el uso de la bicicleta como medio de transporte: o bien se opta por adelantarse a las necesidades y demandas de la población, desarrollando políticas consideradas importantes para la sociedad como respuesta a sus necesidades de movilidad; o bien se espera a que surja una demanda palpable manifestada por la sociedad.

Algunas de las personas participantes que circulan habitualmente en bicicleta manifiestan que, además de utilizarla porque les es útil y gratificante, sienten que al hacerlo transmiten un «mensaje de sensibilización» medioambiental al conjunto de la población. Y si bien esto no influyó en su decisión a la hora de utilizar este medio de transporte, su implicación personal con esos valores medioambientales y de sostenibilidad sí contribuyó a ello. De esta forma, estas personas refuerzan más su escepticismo ante la eficiencia y eficacia actual de las decisiones políticas al respecto. Así, echan de menos un «compromiso político real»; que las personas responsables políticas, en los aspectos relacionados con las decisiones de planificación y promoción de las políticas de sostenibilidad, «no se vuelquen más con ellas» y con la implantación de este medio de transporte cuando, además, ya forma parte del discurso y de la estrategia definida en sus agendas políticas. Esta implicación supondría, entre otras medidas, «cambiar la visión» que algunas personas pueden tener de las usuarias y usuarios de la bicicleta y «prestigiar su uso» para que otras muchas personas opten por él.

Dentro de esta postura, algunas personas opinan, a modo de autocrítica, que «no deben obsesionarse» con la falta de compromiso político y que, tal vez, deberían «orientar sus miradas críticas hacia sus propias contradicciones» y hacia las de su entorno, dando a entender que las personas

ciclistas habituales y la población en general deberían asumir un «papel más activo, consciente y consecuente» con la movilidad sostenible.

Por último, hay alguna postura en la que el escepticismo se basa en dudar sobre el «valor» mismo de la bicicleta como medio de transporte eficaz. Se trata, no obstante, de una manifestación muy excepcional[1] entre el grupo de informantes.

2.5. Postura Pesimista

No se trata de una postura extendida ya que sólo una persona expresó una opinión pesimista sobre el futuro, argumentando que a la «falta de voluntad política real» por promover el uso de la bicicleta como modo de transporte, hay que añadir, según esta persona que es docente, la «dificultad» que observa a la hora de incorporar usuarias y usuarios de perfiles distintos, y fundamentalmente de jóvenes, a este modo de desplazamiento. No obstante, lo expuesto por esta persona contrasta con otras manifestaciones, también de profesionales de la docencia, donde se relatan experiencias positivas en la incorporación de jóvenes estudiantes al uso de la bicicleta y donde destacan que «sí funciona el fenómeno de la imitación».

[1] Esta postura, como decimos, es muy excepcional entre las personas participantes en los grupos de discusión. De hecho, sólo una persona la defiende. Ésta participó en uno de los grupos de personas expertas donde, a diferencia del resto de grupos formados por usuarias y usuarios habituales de la bicicleta, no era preciso ser usuaria de la bicicleta. Parece lógico pensar, por otra parte, que quien utiliza este vehículo habitualmente como medio de transporte no va a cuestionar su valor al respecto y que, en todo caso, lo hará sobre las condiciones en las que lo practica.

Ventajas e inconvenientes de la bicicleta

3

3. Ventajas e inconvenientes de la bicicleta

Uno de los temas tratados en los grupos de discusión fue el de las ventajas e inconvenientes de la bicicleta como medio de transporte en el ámbito urbano. A continuación recogemos todo lo destacado al respecto por las distintas personas informantes de los diferentes grupos de discusión.

3.1. Ventajas

3.2. Inconvenientes

3.1. Ventajas

Entre las ventajas citadas se encuentran las siguientes:

Rapidez y eficiencia en los desplazamientos

Es uno de los primeros valores que se citan y aparece en todos los grupos y, de forma especial, entre las personas usuarias, que son la mayoría de las personas intervinientes. Hay también quien establece los límites de esa eficiencia respecto a los otros modos. Así, dependiendo de las personas, esta eficiencia se circunscribe a recorridos inferiores a «tres», «cinco», «seis y medio» y «diez» kilómetros.

A veces este reconocimiento aparece junto a comentarios que muestran la fidelidad a la bicicleta que experimentan las personas consultadas. Por ejemplo, algunas afirman: «sin bici estoy huérfano», «la bici engancha», «es un vicio»…

Alto grado de autonomía y movilidad. Un vehículo práctico

Muy relacionado con el punto anterior, en todos los grupos de discusión se escuchan argumentos y valoraciones que destacan el valor de la bicicleta en la ciudad como un vehículo «cómodo» y «práctico» con el que se logra un «alto grado de independencia de movimientos» y de «practicidad», sobre todo porque «permite desplazarse puerta a puerta» y «sin estar sujetos a horarios externos».

Hay quienes valoran que la bicicleta es un vehículo práctico porque consideran que es un medio que les brinda un «alto grado de autonomía», permitiéndoles una «accesibilidad ágil y flexible» a la vez.

Pero también hay quien observa algunos límites a estas ventajas descritas que podrían surgir fruto de una excesiva e hipotética proliferación en su uso: «la masificación de bicicletas».

Medio de transporte ecológico

Son muchas, también, las manifestaciones favorables a «las cualidades ecológicas y de sostenibilidad» de la bicicleta. Su consideración como un medio de transporte «casado con el medio ambiente» es también una constante entre las opiniones que expresan las personas informantes.

Su práctica, en detrimento de otros medios de transporte más contaminantes, «mejora la calidad de vida», por cuanto favorece un modelo de «ciudad más humana y amable», «más acorde con los modelos de ciudad saludable» que establecen todas las estrategias de sostenibilidad.

Pero, además, hay quien destaca su valor como «herramienta activa de solidaridad», dado que permite «reforzar el compromiso social a favor del medio ambiente» de quien la utiliza, subrayando su «convicción militante».

Por último, también hay quien considera que usar la bicicleta es un comportamiento ecológico porque está «en onda con la imagen positiva que hoy día tiene el medio ambiente»; algo que reconoce que está «de moda» y que es una de las causas por las que se habla de la bicicleta en la actualidad.

Fácilmente accesible

Existe un acuerdo generalizado entre las personas consultadas respecto a la «facilidad» con la que la población en general puede acceder a una bicicleta. Se trata de un vehículo «muy común en la gran mayoría de los hogares vascos». En este aspecto se destacan características como su «bajo coste» y «cotidianidad», además de la «facilidad administrativa para poder circular» con ella, que hacen, al menos, que sea relativamente sencillo probar su funcionalidad, quedando el hacerlo o no a voluntad de cada cual.

Medio saludable

Junto con las tres primeras ventajas señaladas, ésta es otra de las ventajas más mencionadas y que comparten todas las personas informantes. Así, a modo de discurso general, podríamos afirmar que las personas participantes califican el uso de la bicicleta como «saludable». El ejercicio y el deporte que se practica mientras se realiza el desplazamiento requerido «influye positivamente en la salud física». Además, siempre según las personas informantes, «sienta bien en todos los aspectos», no sólo en lo relativo al beneficio físico sino, también, en las mejoras que reporta su uso «al estado anímico y mental» de las personas usuarias (destacando sus virtudes como remedio «relajante» y «antiestresante»), así como a sus relaciones humanas con sus conciudadanas y conciudadanos. De hecho, entienden que su práctica está estrechamente relacionada con la «apuesta por una sociedad más humanizada» donde «el respeto sea una seña de identidad».

Por último, se valora en grado muy alto el «estrecho contacto con la ciudad» que la circulación en bicicleta permite. La bici facilita contemplar la urbe a un «ritmo que posibilita y ayuda a disfrutarla», permitiendo «compartir su pulso» e «integrarse mejor en ella».

En las reuniones de grupo también hemos escuchado algunas manifestaciones que plantean dudas sobre las bondades del uso de la bicicleta para la salud por entender que «se traga mucho humo de los coches». Ante esta percepción sobre la incidencia de los humos en la conducción ciclista, tam-

bién hay quien matiza y afirma conocer, por algún estudio, que es «menos pernicioso» lo que se respira desplazándose en bici que en coche. Para quien así se expresa es «molesto» observar cómo desde algunas «administraciones responsables se subraya esa equivocada imagen, sin duda por falta de conocimiento».

Respecto a esta controversia el equipo investigador considera oportuno realizar la siguiente aportación: La persona ciclista, como cualquier otra persona usuaria de la vía, respira el aire viciado por los tubos de escape. Sin embargo, tal como recoge la opinión recabada expuesta anteriormente, el efecto pernicioso es menor sobre quienes viajan en bicicleta que sobre otras personas usuarias de la vía pública. Y es que, aunque a priori resulte llamativo por considerar que quien conduce un coche está más protegido por ir en un habitáculo y a mayor distancia del tubo de escape del resto de los vehículos, existen estudios, como el recogido a continuación, que demuestran la mayor concentración de contaminantes respirados por quien circula en coche que por quien lo hace en bicicleta[2].

Cuadro resumen de las medidas máximas de concentración de contaminantes respirados en una hora por las personas ciclistas y las automovilistas en un mismo trayecto y en un mismo momento

	Ciclista (g/m^3)	Automovilista (g/m^3)
Monóxido de carbono (CO)	2.670	6.730
Dióxido de nitrógeno (NO_2)	156	277
Benceno	23	138
Tolueno	72	373
Xileno	46	193

Fuente: The exposure of cyclists car drivers and pedestrians to trafic-related air-pollutants, Van Wijnen/Verhoeff/Henk/Van Brugen, 1995 (Int. Arch. Occup. Environ. Health 67: 183-193).

Ello es debido a que el sistema de distribución de aire del coche se alimenta de aire contaminado por las emisiones de otros automóviles y a que el ejercicio físico refuerza la capacidad de resistencia a los efectos de la contaminación, incluso teniendo en cuenta el esfuerzo –una persona que circula en bicicleta respira por termino medio un volumen 2,3 veces mayor que quien se desplaza en coche–. Por tanto, al contrario de lo que se piensa habitualmente, las personas que circulan en coche en ciudad se ven mucho más afectadas por los niveles de benceno (y otros hidrocarburos), monóxido de carbono y dióxido de nitrógeno que las que están fuera de los mismos[3].

[2] Diputación Foral de Bizkaia (Enero 2003), *Manual-Guía práctica sobre el diseño de rutas ciclables.*
[3] British Medical Association (1997), *Transporte por Carretera y Salud.*

Fácil de aparcar

La «facilidad a la hora de aparcar» es otra de las ventajas expresadas por algunas de las personas informantes, a la vez que se destaca la dificultad que surge por la «falta de equipamientos» reales donde aparcarla. Valoración esta última que no está directamente relacionada con las prestaciones de este vehículo, sino con sus posibilidades ante elementos del ordenamiento urbano, la circulación, la disponibilidad de equipamientos para realizar esta operación, etc. Todos estos aspectos mencionados de forma recurrente por las personas participantes aparecen, no obstante, en el capítulo dedicado a las iniciativas para favorecer el uso de la bicicleta en la ciudad.

Combinable con otros modos de transporte

Aunque no es destacada de forma significativa en los grupos de discusión, se afirma que la facilidad para el uso de la bicicleta en combinación con otros medios de transporte supone una característica «beneficiosa». De hecho, cuando se cita, se hace para subrayar que esta circunstancia hace «más eficiente» y «atractivo» su uso. Valoran, en consecuencia, que la bicicleta «debe verse como una aliada de los modos públicos de transporte colectivo», aprovechando las ventajas que ello brinda. A tal fin, continúan, «habría que poner los medios que faciliten el uso combinado».

Económica

Las personas informantes hacen referencia al «bajo coste de mantenimiento» de la bicicleta y a que «permite gastar mucho menos» al desplazarse que otros medios motorizados.

Aunque ambos aspectos –mantenimiento y coste del desplazamiento– están muy relacionados, hay quien hace hincapié en el primero, destacando, por ejemplo, la «sencillez de las reparaciones», la «falta de complejidad técnica», etc.

También hay quienes afirman tener dificultades para adquirir una bicicleta nueva, precisamente por lo que consideran «su elevado precio», si bien comparten que resulta «mucho más barata que el vehículo privado a motor».

Facilitadora de un contacto estrecho con la ciudad

Al tratar sobre los valores de la bicicleta como vehículo saludable, las personas consultadas destacan un aspecto que trasciende la salud personal. Se trata del «estrecho contacto con la ciudad» que brinda su utilización, fruto precisamente de su grado de movilidad, facilidad de uso y de una velocidad de circulación que te permite «fijarte en ella».

En esta línea, hacen hincapié en que la bicicleta «contribuye a crear espacios más habitables y amables». La bicicleta se configura, por tanto,

como «contribuidora a la mejora de la calidad de vida urbana» facilitando el derecho a la accesibilidad de la ciudadanía.

Generadora de simpatía

Como ya adelantamos anteriormente, esta característica no es compartida por todas las personas informantes y genera cierta controversia. Así, hay gente que manifiesta que una bicicleta circulando por la ciudad es una «imagen que provoca simpatía» en la mayoría de la población, pero sobre todo en el sector más joven. Este efecto, según esta postura, se ve reforzado cuando la bicicleta es utilizada por una persona adulta con quien se tiene relación o contacto personal (padres y madres, profesorado, comerciantes, etc.) reforzando, en este caso, el aprendizaje vicario[4] por parte de las personas jóvenes, si bien este efecto es mucho mayor en el coche, cuya imagen está mucho más reforzada con medios de todo tipo.

En el otro extremo se hallan quienes expresan la opinión contraria, esto es, que la bicicleta tiene «mala imagen». La causa de ello la sitúan en los aspectos derivados de la competencia entre los distintos modos de desplazamiento, lo que genera una imagen valorada como «molesta», que «incomoda» a otros usos más arraigados.

Otras posturas matizan estos extremos y consideran que se observan «ciertas simpatías» que han ido surgiendo de una «evolución» en paralelo a la «creación de infraestructuras», a las «modas», a la «mayor presencia de la bicicleta en el paisaje urbano», así como al «desarrollo de políticas y de discursos políticos en favor del medio ambiente» y de los usos sostenibles, viéndose ahora éstos como valores que nuestra sociedad ha de primar de forma inexorable y en los que la bicicleta puede cumplir su papel. Y, si bien a las personas participantes en los grupos les parece que no se impulsa suficientemente este medio alternativo de transporte, socialmente nadie niega que su utilización trabaja en favor de los criterios de sostenibilidad, a pesar de existir aún muchas barreras que superar.

Por último, una idea puesta de manifiesto entre los usuarios y usuarias y que podría explicar en parte alguna de las dificultades para la promoción del uso de la bicicleta es que, por un lado, quizás está bien visto «ver al otro en bici» pero, por otro lado, cuesta «verse a uno en bici»; porque aún «pesa» lo que podríamos llamar el «status», ya que muchas personas piensan que se vería dañado si la emplearan para sus necesidades de desplazamiento obligado (ir al trabajo, de compras, etc.). Esto, en cambio, no ocurre cuando se utiliza para el ocio o el deporte, que siempre está bien visto, aunque se circule por el centro de la ciudad y a la vista de todas y todos.

Vehículo seguro

Esta cualidad es mencionada en el sentido de que «apenas genera riesgo físico para otras personas», «salvo casos muy contados» en los que la persona ciclista provoca un accidente que produce daño a terceros.

[4] Aprendizaje que se realiza a través de la observación y la imitación del comportamiento de otras personas.

Modo de desplazamiento integrador

Para finalizar el relato de las ventajas apuntadas, queremos citar una de las valoraciones expuesta en uno de los grupos de trabajo por representar, a criterio del equipo investigador, cierta novedad respecto al resto de las cualidades expresadas. En concreto, nos referimos a lo manifestado sobre el «papel integrador» otorgado a la bicicleta; no ya en virtud del abanico de edades que pueden acceder y hacer uso de ella o de las facilidades de adquisición y de circulación expuestas, sino a que, precisamente por la conjunción de todas ellas, la bicicleta «facilita los desplazamientos por la ciudad a colectivos socialmente desfavorecidos».

3.2. Inconvenientes

A continuación recogemos las desventajas observadas por las personas informantes de los diferentes grupos respecto al uso de la bicicleta en el ámbito urbano.

Riesgo de robo o sustracción

Éste es uno de los grandes inconvenientes citados en todos los grupos y compartido por todas las personas participantes en los mismos y que, junto con la seguridad vial que veremos posteriormente, es una de sus grandes preocupaciones.

No obstante, son las personas que utilizan muy habitualmente la bicicleta quienes destacan más abiertamente este problema, llegando a mostrar signos claros de cierta «desesperación». Se llega a apuntar la utilización de bicis «malas», de «poco coste y calidad», como una posible solución para combatir esos «ataques a la propiedad privada». Aún así, son muchas las opiniones que dan fe de la «dificultad de erradicar» este tipo de prácticas contra la bicicleta, contra su utilización. Especialmente cuando bastantes declarantes afirman haber tenido experiencias negativas incluso cuando han puesto en práctica la medida mencionada. Y si esto ocurre con bicicletas que, en principio, no tienen gran valor aparente, el temor ante el robo aumenta si se posee una bicicleta de gama media-alta, muy usada entre quienes la utilizan para andar en ciudad.

Así mismo, subrayan como un apartado destacado de los robos, la sustracción no tanto de la bicicleta entera sino de algunos de sus componentes, fruto de «actuaciones incívicas» y «faltas de respeto» hacia la propiedad ajena. Estos inconvenientes preocupan «mucho» a las personas ciclistas y les restan autonomía ante el temor de sufrirlos, limitando, muchas veces, su uso en determinados momentos del día y/o zonas de la ciudad.

Dificultades para la guardia y custodia

Otro de los problemas, relacionado en parte con el anterior, y al que las personas consultadas dan especial importancia, es el inconveniente de no disponer de «un lugar seguro y de fácil acceso donde dejar la bicicleta en origen». De este modo, numerosas personas que han participado en la investigación hacen referencia a las incómodas maniobras a realizar en los domicilios, principalmente como consecuencia de la «falta de preparación de las casas» para guardar estos vehículos y de la «ausencia de alternativas seguras para hacerlo a pie de calle».

En la mima línea, también se han expuesto este mismo tipo de inconvenientes para los puntos de destino de larga duración (trabajo) donde, a la necesidad de «equipamientos para aparcar con seguridad», se le añade la de poder disponer de una zona de cambio y aseo personal si fuera preciso.

Finalmente, las personas informantes que valoran estas dificultades como inconvenientes, conocen cómo en otras ciudades con más implantación de la bicicleta urbana y donde se han tomado medidas al respecto, estos problemas «han desaparecido».

Falta de seguridad vial

La falta de seguridad en bicicleta ocasionada por los posibles daños que otros modos de desplazamiento –fundamentalmente los vehículos a motor– pueden ocasionar a las personas ciclistas supone un «obstáculo de primer orden» y un «inconveniente importante» en opinión de las personas informantes.

Esta opinión es unánime, pero también hay quien apunta, como queriendo reducir el grado de peligrosidad al que se exponen las personas ciclistas, la «mayor peligrosidad de la conducción de un coche», en función de los «accidentes y muertes que son noticia todos los fines de semana». Otras personas argumentan que el riesgo actual es debido, entre otras causas, a la enorme diferencia de densidad entre el flujo de coches y el de bicicletas, queriendo destacar que una mayor presencia de personas ciclistas en la ciudad juega a favor de su seguridad.

Las personas informantes distinguen, no obstante, la inseguridad y los conflictos surgidos entre la bicicleta y el coche, por un lado, y entre aquélla y el peatón, por otro; siendo en el primero de los casos, evidentemente, donde se manifiestan principalmente los «miedos» y «preocupaciones», reconociendo a la bicicleta su calidad de «miembro débil en la relación».

También hay quien menciona la existencia de incidentes en las propias infraestructuras específicas habilitadas para la bicicleta provocados por las diferencias de uso a cargo de las propias personas destinatarias. Básicamente, entre quienes la utilizan para disfrutar de su tiempo libre y quienes realizan por ella un desplazamiento obligado (trabajo, compras, etc.).

Pero si bien existe un acuerdo unánime en cuanto a la «debilidad de la bicicleta» frente a los vehículos a motor, surgen discrepancias cuando se tratan los incidentes donde la bicicleta actúa como agente causante de daño sobre peatones. Sobre este tema, que será tratado en el penúltimo apartado del presente informe, podemos avanzar un aspecto que llamó la atención del equipo investigador. Si bien se comparte la valoración de que el daño que puede provocar la bicicleta es generalmente menor que el que puede causar el vehículo motorizado, hay algunas personas que, usando esta aparente obviedad, restan importancia al daño que puede generar la bicicleta, como si de alguna manera hubiera una tendencia a no querer asumir la responsabilidad del riesgo, potencial y real, que ejerce quien circula en ella. Este argumento es rebatido por otras personas informantes que lo consideran «equivocado» y que manifiestan su contrariedad, ya que como ciclistas no aceptan el eximente aludido y no comparten, por tanto, el argumento de la exención de culpa expuesto.

Asimismo, hay quien destapa lo que denomina «poca implicación de las personas ciclistas a la hora de tomar medidas personales favorables a su seguridad vial». Se refiere al uso del casco, luces, re-

flectantes... Aspectos todos ellos que trataremos más adelante al abordar «las medidas para aumentar la seguridad vial ciclista».

Para finalizar este punto, queremos destacar que también hemos podido escuchar la opinión –algo excepcional también es cierto– de alguna persona que se siente muy segura cuando circula en bicicleta, mostrándose autoconvencida de ello, que se plantea incluso su conducción como un «reto personal» y de «enfrentamiento al coche» a través del cual trata de «forzar al conductor del coche –provocándole– a ser más respetuoso en su conducción», a hacerle ver que su situación de superioridad, unida al daño que puede causar, «no le da derecho a imponer sus reglas», sino que «está obligado a cumplir las normas» de circulación.

Inclemencias meteorológicas

En este subapartado se incluyen fundamentalmente los problemas derivados de la lluvia como elemento que retrae a la utilización de la bicicleta. Pero la lluvia no sólo es problemática por las «incomodidades» que genera, sino porque «aumentan las situaciones de riesgo», fruto del «efecto firme mojado» y del efecto aquaplaning.

También hay quienes manifiestan que frente a la lluvia «existen soluciones» y algunas de las personas intervinientes las tienen presentes para poder utilizar su bicicleta los días lluviosos, paliando así ese inconveniente que, no obstante, reconocen que existe. Estas personas destacan cómo «con un buen equipamiento», bien desde el punto de vista del vehículo como de la persona ciclista, muchas de esas molestias podrían ser solventadas.

Otras personas mencionan el frío al que en ocasiones tienen que enfrentarse como inconveniente meteorológico. Pero en general, y pese a reconocer el argumento limitador de las inclemencias meteorológicas, también existe una opinión muy extendida de que en Euskadi aquéllas «no son tan problemáticas», «tan limitadoras» y permiten usar la bicicleta «muchos días» al año; «bastantes más de los que la gente piensa».

Esta opinión favorable tendente a evitar dar tanta importancia a los agentes meteorológicos en el uso de la bici aumenta cuanto más habitual es la práctica ciclista. Así, quienes no la usan diariamente son quienes más hincapié hacen en este inconveniente, mientras que quienes la utilizan habitualmente, aunque lo citan, buscan las maneras más seguras y confortables para no interrumpir el uso de la bicicleta.

Limitaciones orográficas

Las limitaciones orográficas están directamente relacionadas con las características propias del ámbito local correspondiente y, también, con la condición física de las personas ciclistas. Veamos qué opinan las personas consultadas sobre ello.

Hay quien le otorga a esta dificultad un valor determinante, de primer orden, en una hipotética clasificación de desventajas de la bicicleta. Algunas otras plantean que dichos condicionantes topográficos urbanos son, a su vez, un «limitador claro de las políticas de desarrollo del uso de la bicicleta» como medio de transporte en la ciudad; diferenciando qué municipios pueden plantearse expandir la bicicleta como modo cotidiano de transporte entre su población y cuáles no. Algunas opiniones incluso

van más allá y dividen un determinado municipio en áreas en función de que se pueda o no potenciar en ellas el uso de este medio de transporte, según las condiciones orográficas de la zona de influencia.

Sin embargo, también hemos recogido opiniones que relativizan el inconveniente orográfico citando otras experiencias europeas, destacando los «avances que introduce la tecnología» y explicando distintas posibilidades de implementar «ayudas para superar determinadas situaciones orográficas adversas». Éstas están relacionadas con la habilitación de nuevos equipamientos urbanos y con medidas de planificación y acompañamiento de la circulación ciclista, en especial en esos ámbitos de dificultad orográfica.

Por último, reconociendo el inconveniente, se expresa el convencimiento de que el hecho de que existan zonas con dificultades orográficas «no debe llevar a negar la potenciación del uso de la bicicleta en el resto de la ciudad», que puede ser llana o con una orografía aceptable para ello. Máxime si además las zonas más óptimas a este respecto coinciden con los centros urbanos (generalmente las áreas donde se concentran mayoritariamente los puntos de máxima atracción de viajes o «centros de interés ciclable»).

Limitaciones en su capacidad de carga

No existe unanimidad entre las personas participantes respecto a esta posible limitación. Así, si bien unas manifiestan la «escasa» capacidad de carga de la bicicleta, también hay quienes opinan que el impedimento viene, no tanto por la limitación en sí, sino «por no tener la bicicleta preparada con el equipamiento preciso» para estos casos. Estas últimas opiniones consideran que la capacidad de carga «es más alta de lo que la gente cree».

Limitaciones de su radio de acción

Como ya se ha recogido anteriormente, las personas consultadas manifiestan que la bicicleta tiene un alto grado de eficiencia en distancias de entre 3,5 y 10 km, dependiendo de las opiniones. Sin embargo, algunas de ellas manifiestan cierta «pena» porque el radio de acción de este vehículo no pueda ser mayor, porque la distancia en la que la bicicleta mantiene su efectividad como medio de transporte, sobre todo respecto al coche, no pueda aumentar. Esta opinión podría considerarse, más que un inconveniente –que lo es para estas personas usuarias–, una especie de lamentación motivada por el hecho de que la bicicleta no pueda ser más eficaz en distancias mayores, tratando de expresar, precisamente, su alto grado de satisfacción y acuerdo con este vehículo y su promoción.

Incomodidad operativa para su traslado en el transporte público

La «incomodidad» para transportar la bicicleta en las unidades actuales de transporte público, sobre todo en horario de mayor concurrencia en las mismas –además de la «autorización o no de la persona encargada de turno» en función de la coyuntura del momento– es otro de los inconvenientes citados. Las dificultades al respecto se agudizan cuando se plantea hacer un uso combinado de la bicicleta y el transporte público en el desplazamiento casa-trabajo, dado que estos desplazamientos se realizan habitualmente en las horas en las que más gente utiliza estos medios de transporte colectivos.

Secuelas del esfuerzo físico

Se citan también los inconvenientes derivados de las secuelas que muestra el cuerpo de la persona ciclista, fruto del esfuerzo físico que realiza y que dependen, así mismo, de las condiciones en las que se haya realizado el viaje en bicicleta y de la condición física de la persona. La más repetida es el sudor, asociada a las molestias que ello puede conllevar y a la falta, en algunos casos, de infraestructuras que pudieran minimizar tales efectos.

Falta de consideración como vehículo alternativo

Las personas informantes consideran este inconveniente como un obstáculo no inherente a la bicicleta, sino a la «valoración que se hace de ella», en este caso, basada en la «dificultad de ver la bicicleta como un vehículo común de transporte» por parte del resto de las personas usuarias de la vía y, sobre todo, por parte de quienes no la consideran como un modo alternativo al vehículo privado.

Otras veces la discusión no llega a centrarse en su consideración o no como vehículo alternativo, sino que se queda en un estadio más primario: su consideración o no como vehículo. Éste aspecto será uno de los que abordemos al inicio del apartado referido a la «seguridad vial ciclista».

En relación con esto, y al tratar del incremento de uso de la bicicleta en la ciudad, se plantean opiniones en las que dicho aumento tiene –según algunas personas consultadas– unos «efectos negativos en el reparto de modos», por entender que la proliferación de la bicicleta no va en detrimento del uso del coche privado sino que, en todo caso, su desarrollo se produce «a costa de una reducción en los usos peatonales» y/o del transporte público. Son opiniones que contrastan con otras que sí otorgan un valor real alternativo al vehículo privado en los centros urbanos si realmente se favorece «una política sostenible de control y de eliminación de desplazamientos urbanos internos no necesarios en coche» y de promoción de otros medios alternativos como la bicicleta.

En cualquier caso –y aunque un mayor uso de la bicicleta pudiera reducir, al menos en una primera fase, los desplazamientos a pie y en transporte público, y no tanto los desplazamientos en coche–, si lo que se persigue es que la bicicleta se pueda asentar como un modo útil de transporte entre la población, necesitará, «inicialmente y de forma ineludible», que haya «un número suficiente de personas usuarias ciclistas». Esto es algo que todas las personas informantes han valorado como un elemento importante, tanto en la promoción como en la seguridad vial ciclista, sin dar tanta importancia a su procedencia. Así, ese «necesario» incremento en el número de ciclistas destacará los usos posibles de la bicicleta ante el resto de los potenciales usuarios y usuarias, entre quienes también estarían las personas automovilistas, quienes podrían observarla como una alternativa a «su movilidad insostenible».

Escasez en el número de personas usuarias ciclistas

En la misma línea argumental se encuentra el siguiente inconveniente, en este caso relacionado con la utilización de la bicicleta. Las personas de los grupos de discusión destacan cómo «la escasez del número de ciclistas anima a sus detractores» –o simplemente a los competidores por el espacio público– «a cuestionar las iniciativas de promoción» de este medio de transporte que tiendan, por ejemplo, a una mayor ocupación de espacio público en favor de las personas ciclistas.

Ocupación del carril ciclista y convivencia en precario con otros modos

En línea con los inconvenientes relacionados con el uso, hay quienes subrayan la dificultad que supone la «ocupación que a veces padece el bidegorri» por otros modos de movilidad (invasión de las infraestructuras ciclistas), así como las múltiples situaciones en las que la bicicleta comparte la misma plataforma con otro tipo de usuarios y usuarias «sin medida alguna de acompañamiento» y/o de «refuerzo para facilitar la circulación».

Si con el coche se manifiestan los problemas derivados de la inseguridad que sufren las personas ciclistas, con los peatones se destacan problemas de convivencia en aspectos relacionados con la permisividad y aceptación del otro, especialmente en espacios con prioridad para la movilidad a pie o para actividades de ocio y paseo. Con todo, hay quien se toma estas últimas dificultades con cierta calma y observa el lado bueno de ese aparente conflicto de modos, pues deduce que lo que finalmente está ocurriendo es que «cada vez son más los espacios que se abren para hacer uso de la bicicleta» o, al menos, «está aumentando el reconocimiento social», que se traduce en una mayor habilitación de espacios para facilitar su uso, así como la permisividad normativa para circular en bici por calles o tramos viarios por los que antes estaba prohibido.

Mala imagen de la persona ciclista

La mala imagen de la persona ciclista, derivada de la competitividad por el uso y la ocupación de la vía pública, es vista también como un inconveniente por algunas de las personas informantes. Sin embargo, esta opinión es minoritaria y contestada por quienes manifiestan lo contrario, tal y como hemos desarrollado en el apartado referido a las ventajas.

Propuestas para promover el uso de la bicicleta

4

4. Propuestas para promover el uso de la bicicleta

A continuación se recogen las iniciativas apuntadas por las personas participantes en los grupos de discusión para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte en el ámbito urbano.

4.1. Bidegorris como vertebradores de la trama urbana

4.2. Estructuración de una red de bidegorris

4.3. Medidas estructurales de acompañamiento

4.4. Carriles ciclables como recurso de sensibilización

4.5. Préstamo y alquiler de bicicletas

4.6. Incorporación de la bicicleta en el planeamiento urbano

4.7. Regulación del uso de la bicicleta en la ciudad

4.8. Labores de comunicación y sensibilización

4.9. Diseño, conservación y mantenimiento de las infraestructuras ciclistas

4.10. Potenciación de la intermodalidad

4.11. Aprovechar la mayor receptividad del colectivo joven

4.12. Implicación de las autoridades y responsables municipales

4.13. Ente supramunicipal para el desarrollo de las políticas ciclistas

4.1. Bidegorris como vertebradores de la trama urbana

Se trata de una de las iniciativas señalada con más fuerza. Según las personas entrevistadas, los bidegorris o infraestructuras ciclistas específicas deberían concebirse «no sólo para el ocio, sino para cubrir las necesidades cotidianas de accesibilidad» como acudir al trabajo; teniendo en cuenta la seguridad vial de la persona ciclista.

Se destaca la importancia de articular infraestructuras ciclistas «que partan desde ámbitos exteriores al centro urbano» y que «conecten con una malla nuclear que transite por el centro», permitiendo llegar hasta los puntos de máxima atracción y/o demanda de movilidad.

También hay quienes apuntan la necesidad de abordar estas infraestructuras desde «la coordinación y criterios supramunicipales» al existir municipios diferentes conformando un continuo urbano y que requieren, por tanto, abordar la construcción de infraestructuras ciclistas atendiendo a esta realidad y teniendo presente la movilidad entre municipios.

Con todo, alguna de las personas participantes advierte de que la simple habilitación de infraestructuras específicas para la bicicleta «no es suficiente para asegurar su utilización»; es decir, para incrementar el número de ciclistas.

4.2. Estructuración de una red de bidegorris

Siguiendo con esa misma línea de habilitación de infraestructuras ciclistas identificadas como bidegorris, las personas informantes expresan unánimemente que dichas infraestructuras «deben conformar una red», dentro de una planificación «estructurada y bien programada», con una «red principal y redes secundarias». Una red «útil» que «satisfaga las necesidades reales de desplazamiento» de la ciudadanía.

El planteamiento de las personas consultadas apuesta por una red como «forma coherente de interconectar las infraestructuras desarrolladas y dar sentido a las vías ciclistas abiertas». Esto provocaría un «crecimiento exponencial» en el servicio que brinda cada una de ellas por separado. Es decir, resulta «necesario» llevar a cabo actuaciones que den «sentido y continuidad» al resto de las infraestructuras de la ciudad. Estas infraestructuras –siempre según las personas entrevistadas– «deberían convertirse en símbolos» de la política de movilidad ciclista en la ciudad. Esto se puede observar en el caso de Donostia-San Sebastián con el ejemplo del bidegorri de La Concha, que «permite avanzar hacia la construcción de una red y supone un elemento visible de la misma».

En el caso de Vitoria-Gasteiz, hay quienes han expuesto en los grupos de discusión su «decepción» porque valoran que en los últimos años «se ha retrocedido en la conformación de la red ciclista». Esta percepción es contestada por otras versiones algo más optimistas de otras personas participantes de la capital alavesa.

Por último, alguna opinión apunta a que, si bien es preciso articular carriles ciclables diferenciados y específicos para la circulación en bicicleta, «éstos no van a ser posibles en los términos y en el número que la gente usuaria desearía», muchas veces –dejando a parte la voluntad política– por «imposibilidad física». Por ello, continúa la argumentación, «es preciso combinar la red de bidegorris con otras soluciones» viarias donde la bicicleta, por ejemplo, circule compartiendo la plataforma con el coche y lo pueda hacer de la forma más segura posible. Así, si se pretende que la bicicleta sea un vehículo práctico y competitivo, que «deberá realizar gran parte de sus desplazamientos compartiendo la vía» con otros modos.

4.3. Medidas estructurales de acompañamiento

En las reuniones de grupo se ha hablado en numerosas ocasiones de combinar la habilitación de carriles específicos para la bicicleta con medidas estructurales de acompañamiento que «faciliten un correcto desenvolvimiento de la bicicleta en la trama urbana». Estas medidas están entre las más destacadas y repetidas por las personas informantes en todos los grupos de discusión. A continuación se recogen las más importantes:

– Las medidas para calmar el tráfico son apuntadas como medidas preferentes. A continuación citamos algunas: pasos de cebra elevados, estrechamiento de calzadas, eliminación de carriles para el tráfico motorizado, peatonalización, reducción de la prioridad del vehículo motorizado frente al peatón y a la persona ciclista, regulación de los semáforos aumentando los periodos de espera para los coches y reduciendo el intervalo entre ellos…

– Medidas que faciliten el aparcamiento de la bicicleta en destino «de una manera cómoda, sencilla y segura». Hay quien además de proponer iniciativas de ampliación de las posibilidades de aparcar en destino (habilitando nuevas plazas en superficie, reservando espacios en parkings públicos…) realiza un esfuerzo de imaginación y plantea ideas nuevas para reforzar la seguridad en dichos aparcamientos (accesos controlados por sistemas electrónicos, iniciativas del tipo «biceberg» de custodia segura bajo superficie…). Lo que se pretende destacar es un aspecto que preocupa mucho a las usuarias y usuarios de la bicicleta y que ayudaría al fomento de su uso: la ya mencionada «seguridad ante robos y actos vandálicos».

– Medidas que faciliten el aparcamiento de la bicicleta en origen, próximo a los hogares o residencias de ciclistas: facilitar la «habilitación de cuartos de bicis en los portales», «lonjas reconvertidas en parking de bicis», «normativas que obliguen a las nuevas construcciones» a habilitar espacios para la guarda y custodia de la bicicleta, la «reserva de espacio para la bicicleta en los parkings de residentes», etc.

– Medidas que promuevan una «correcta señalización» de los usos y de las normas de funcionamiento viario y, en especial, en referencia a la circulación en bicicleta.

– Habilitación de espacios para la custodia y aseo personales. Espacios en los destinos de trabajo donde poder disponer de taquillas y/o lugares para la custodia de equipamiento, el aseo y el cambio de indumentaria en caso de ser necesario.

– Utilización de placas de matrícula para las bicicletas. Hay quien apunta, como posible medida de refuerzo de la seguridad frente a los robos y como una medida de prevención e identificación ante posibles infracciones en la circulación, la utilización de placas de matrícula para las bicicletas. Al menos, se menciona que se trata de una medida utilizada en algunas otras zonas de Europa y que en algún momento se ha estudiado su implantación, por ejemplo, en Donostia-San Sebastián.

4.4. Carriles ciclables como recurso de sensibilización

En los grupos se ha destacado el «alto valor de sensibilización» que pueden alcanzar ciertas iniciativas de habilitación de carriles ciclables, convirtiéndose éstos en un «recurso importante para la sensibilización» de la población, que «debe conocer y convivir con una nueva forma de movilidad» hasta hace poco tiempo relativamente desconocida.

Se apunta el interés de aprovechar, en este sentido, actuaciones que puedan convertirse en «emblemáticas», que sirvan para «romper barreras a la hora de introducir caminos ciclables en el centro de las ciudades» o en lo mejor de ellas, como recurso para «prestigiar este medio». En especial, se citan bidegorris en lugares «privilegiados» como en la Concha en Donostia-San Sebastián o en el Campo Volantín y la Avda. de las Universidades en Bilbao, donde hasta hace poco era «impensable que el coche pudiera ceder terreno a la bicicleta». Esto –continúan las personas entrevistadas– tiene el valor de «hacer posible lo imposible» en las políticas de promoción del uso de la bicicleta, demandando, de esta forma, un «cambio de chip en las personas responsables de la planificación urbana» y una «mayor resolución y atrevimiento» en su toma de decisiones en favor de la bicicleta, si realmente desean que sea «un modo alternativo eficaz».

4.5. Préstamo y alquiler de bicicletas

Las personas informantes expresan ideas sobre la necesidad de potenciar iniciativas que faciliten el uso de la bicicleta en la ciudad, como el «préstamo» y «alquiler de bicicletas».

En esta misma línea, y hablando de los inconvenientes sobre la guardia y custodia como elemento que retrae a la gente en el uso de la bicicleta, se destaca cómo los sistemas de préstamo pueden «contrarrestar» el citado inconveniente y «promover el uso de la bicicleta» en la ciudad.

Aunque también hay quien subraya la dificultad de asentar un hábito cotidiano en el uso de la bicicleta entre las perso-

nas que utilizan los servicios de préstamo porque «les cuesta interiorizar ese uso» de forma autónoma y habitual: «no acaban de introducir este vehículo en su día a día sin recurrir siempre a los servicios de préstamo».

4.6. Incorporación de la bicicleta en el planeamiento urbano

Muchas personas informantes, especialmente las que han participado en los grupos de personas expertas, han hecho referencia a esta medida. Se trata de una medida política que está relacionada con la toma de decisiones que afectan al planeamiento urbano.

Así, plantean la «necesidad de incorporar la bicicleta y sus necesidades de circulación en el planeamiento urbano», facilitando su consideración como vehículo en toda nueva planificación y unidad de ejecución urbanística, así como en toda la política a desarrollar en el ámbito de la movilidad y la circulación por la ciudad. Así mismo, añaden la importancia de hacer un «tratamiento coordinado» entre las distintas áreas municipales e interinstitucionales implicadas. Esta medida, además de favorecer la planificación de la red ciclable, facilita la toma de decisiones para la convivencia de modos en la vía urbana.

Cuando se refieren a la integración de la bicicleta en el tráfico urbano, las personas consultadas proponen alternativas que responden a necesidades distintas. De esta forma, plantean «reducir el espacio del coche para dárselo a la bici»; incluir a esta última en la circulación rodada, diferenciándola o no del vehículo motorizado; segregarla del tráfico rodado; incorporarla a la plataforma peatonal, etc. Las personas participantes en los diferentes grupos tienen distintas opiniones sobre el tema y son conscientes de que «no existe una única solución» y que la mejor será, posiblemente, una «combinación de varias» de ellas, debiendo estar todas ellas debidamente incorporadas en el planeamiento y en la normativa de uso seguro de la vía pública.

En lo que básicamente coinciden todas las personas confidentes es en la necesidad de que haya «coherencia entre el discurso y la práctica». Esta coherencia se logrará cuando la movilidad ciclista «forme parte del planeamiento como un elemento integrado».

Sobre este parecer compartido, hay quienes manifiestan que cualquier medida coherente que tomen las personas responsables al respecto «debe estar dirigida a reducir el protagonismo del coche» en las necesidades de desplazamiento de la población en la ciudad. Esto –continúan– supone adquirir «un compromiso valiente y consecuente, pero del todo necesario». En palabras de una de las personas participantes: «Es una ocasión para empezar a tocar los bajos a los coches porque es hora de coger sitio para la bicicleta y los modos más sostenibles de desplazamiento».

4.7. Regulación del uso de la bicicleta en la ciudad

Otra de las medidas apuntadas por las personas participantes para favorecer la promoción del uso de la bicicleta es «regular su utilización en la ciudad», darle un «carácter normativo» claro en toda la trama urbana, que complemente la actual normativa, «aclarando todos los aspectos y circunstancias» de su circulación y, en especial, su convivencia con el resto de los modos (peato-

nal, motorizado, ferroviario, otros vehículos como monopatines, patines, etc.) y su aparcamiento en la vía pública.

Junto a los aspectos normativos de funcionamiento, también se destaca la necesidad de abordar de «forma seria y profesional» los aspectos técnicos que permitan disponer de una «señalización adecuada» que defina las preferencias e identifique los modos con los que se interactúa en cada lugar, pues –según algunas personas informantes– a veces «no está suficientemente claro».

También se apunta la necesidad de incidir en la «señalización de dirección», que además de orientar a la persona ciclista puede servir para promocionar el uso de la bicicleta. Dicha señalización, similar a la existente para los coches y/o integrada en ella, permitiría «orientar a las personas ciclistas hacia sus destinos por las rutas más seguras» y podría ser complementada con otros recursos como la «elaboración de un mapa ciclable de la ciudad».

4.8. Labores de comunicación y sensibilización

En los grupos se ha dialogado sobre la necesidad de articular programas de comunicación y de sensibilización. La promoción del uso de la bicicleta, según las personas entrevistadas, debe tener «un tratamiento de calidad en contenido y en medios», «perfectamente orquestados», «con el mismo nivel de calidad que el dispuesto para otras causas importantes».

En consecuencia, valoran como «decisivas y muy necesarias» la «comunicación y la información claras y bien construidas» (en cuanto a medios y mensajes). En general, las personas informantes indican la existencia de «carencias importantes» en el campo de la información. Un ejemplo «claro» –señalado por las personas participantes en los grupos de la capital alavesa– es el «desconocimiento generalizado de las marcas viales amarillas de Vitoria-Gasteiz como forma de señalizar carriles-bici». Es «prioritario» subsanar este tipo de «carencias» si se quieren optimizar las iniciativas que se ponen al servicio de la circulación ciclista.

Incluso hay quien llega a considerar este tipo de labores de comunicación e información «más importante» que otras necesidades como la creación de infraestructuras, si bien unánimemente se apunta que la solución para favorecer la movilidad ciclista en nuestras ciudades vendrá de la mano de la combinación e implementación de una «suma de medidas» para su promoción.

Por otra parte, también se señala la «responsabilidad y participación de las propias personas ciclistas en las tareas de sensibilización», haciendo alusión al papel de «sensibilizar y educar» que tienen en su día a día, en la medida que son vistas como referentes de este modo de desplazamiento por el resto de la población usuaria de la vía. Y es que estas personas ejercen «un papel demostrativo» en el que pueden actuar como educadoras viales pasivas en su práctica diaria, como difusoras de las normas de convivencia para el respeto en la vía pública.

Por último, se cita también otro tipo de actuación de sensibilización. Se trata de la organización de marchas ciclistas para la promoción del transporte en bicicleta. Obviamente, estas marchas no son competitivas y tienen objetivos muy diferentes a los de las marchas deportivas.

4.9. Diseño, conservación y mantenimiento de las infraestructuras ciclistas

En este punto se destaca la necesidad de «conservar y mantener funcionales» las infraestructuras ciclistas puestas en servicio, como «forma de garantizar su utilidad» como instrumentos válidos de movilidad, además de ser una forma de demostrar el «respeto hacia las personas ciclistas» y de transmitir un mensaje a favor de su utilización.

Algunas personas apuntan algunos aspectos sobre la implantación de la bicicleta en la ciudad que, aunque pueden parecer menores, tienen una «importancia incuestionable» en el camino de su promoción como medio de transporte urbano. Así, se menciona la imagen que se transmite de la bicicleta a través de la señalética, que se valora como «insuficiente». Al respecto se considera que la señalítica «es algo que podría ser un elemento muy visible de la presencia de la bicicleta en la ciudad para otras personas usuarias de la vía y que permitiría transmitir una información útil y funcional».

En la misma línea, se subrayan los aspectos de diseño de las infraestructuras como «valores para la promoción», ya que «es esencial un correcto diseño funcional y de calidad», acorde con las necesidades de la circulación en bicicleta.

4.10. Potenciación de la intermodalidad

En los grupos de debate se ha hablado sobre la importancia de potenciar la intermodalidad. Se ha hecho hincapié en las combinaciones con el tren de cercanías (incluyendo el Metro en el caso de Bizkaia), como fórmula para «multiplicar el efecto de accesibilidad en bicicleta» y para «aumentar su radio de eficiencia», pudiendo de esta forma competir incluso con el coche en distancias superiores a 7,5 km.

Algunas opiniones ponen el acento en las «dificultades actuales del transporte público» (problemas de frecuencias, tiempos de desplazamiento...) como «limitadoras» de la capacidad y eficiencia de su combinación con la bicicleta. Así mismo, consideran que promover la intermodalidad es una muestra de que la bicicleta «puede dar respuesta a situaciones donde la casa y el trabajo se hallan a distancias considerables».

En general, se plantea la puesta en servicio de «vagones y espacios adaptados» para permitir el traslado de bicicletas en el transporte colectivo, pero, sobre todo, «facilitar su custodia segura en estaciones y paradas» a través de la puesta en servicio de parkings específicos para la bicicleta, donde también se podrían habilitar servicios de préstamo o alquiler.

4.11. Aprovechar la mayor receptividad del colectivo joven

Las personas informantes hablan de aprovechar la «aparente mejor predisposición» de determinados sectores para incorporar la bicicleta en sus desplazamientos diarios, haciendo hincapié en las personas jóvenes estudiantes.

Así, se pone de manifiesto que para que la bicicleta se considere un vehículo adecuado para responder a las necesidades de desplazamiento de la población –con lo que conlleva de cambio cultural–, «es necesaria una clara política de promoción que debe tener especial incidencia en las personas más jóvenes».

4.12. Implicación de las autoridades y responsables municipales

De alguna manera, ya hemos abordado la importancia de la implicación de las autoridades y responsables municipales en cada una de las iniciativas anteriores, pues todas ellas la precisan para su desarrollo. Sin embargo, algunas personas informantes quieren dar un paso más y solicitan expresamente a las personas con responsabilidad municipal «que incorporen la bicicleta en su ámbito de actividad y que sean, incluso ellas mismas, usuarias de la bicicleta». Pretenden con ello dar así relevancia al uso funcional de la bicicleta como medio de transporte, imprimiendo a la actividad como responsable público un papel ejemplarizante a favor de la movilidad sostenible; medida que es vista, además, como una forma de acercarse al conocimiento de las necesidades de circulación de este vehículo.

4.13. Ente supramunicipal para el desarrollo de las políticas ciclistas

En uno de los grupos de expertos se aborda la necesidad de creación de un «ente supramunicipal, con capacidad legal y de decisión, que promueva infraestructuras vertebradoras», ejes principales para la bicicleta y que permita promover «una visión de la misma que transcienda el ámbito municipal», teniendo presente que muchas veces los entornos urbanos funcionales para este vehículo superan el propio ámbito local.

La seguridad vial ciclista

5

5. La seguridad vial ciclista

A la hora de ordenar las aportaciones y opiniones vertidas en los grupos de discusión sobre los aspectos relacionados con la seguridad vial, podemos agrupar aquéllas en los siguientes cinco apartados:

5.1. Consideración de la bicicleta como vehículo

5.2. Grado de seguridad en la circulación en bicicleta por la ciudad

5.3. Grado de peligrosidad y causas relacionadas con la vía ciclista

5.4. Causas que provocan riesgo e indefensión en la persona ciclista

5.5. Percepción de la persona ciclista como generadora de riesgo

5.1. Consideración de la bicicleta como vehículo

Esta primera cuestión versa sobre la valoración de la bicicleta como vehículo y sus implicaciones en la circulación. En este sentido, se aprecia «cierta indefinición en su consideración» por parte, tanto de las personas usuarias participantes en los grupos de discusión como, en opinión de éstas, del resto de la ciudadanía.

Pero, pese a las dudas planteadas, las personas informantes manifiestan conocer que «la bicicleta es considerada legalmente un vehículo más» y, como tal, está sujeto a las normas de circulación y al reglamento de seguridad vial vigentes.

En la trama urbana los desplazamientos ordinarios en bicicleta se desarrollan a través de una combinación de formas: compartiendo plataforma con el vehículo a motor, con el peatón, por vías específicas y en combinación de varias de ellas. Sobre ello, se plantea la «indefinición práctica», no sólo legal, a la que está sujeta la circulación ciclista urbana. De este modo, se cuestiona en algún caso «si la bicicleta debe ser considerada como un vehículo o como un peatón» y si las circunstancias pueden cambiar dicha consideración.

Se menciona, también, cómo la «permisividad» con la que se observan los «incumplimientos de ciertas normas» por parte de ciclistas, unido a lo generalizado de algunas de esas prácticas –como la no detención en los semáforos–, «refuerza esa aparente indefinición de la bicicleta» que algunas de las personas informantes expresan. Por ello, éstas creen importante aclarar este asunto para poder conocer bien a la persona ciclista, definir claramente su papel en la ciudad y diseñar de forma adecuada las labores de promoción a realizar.

No obstante, se subraya que las normas de circulación, «la normativa cívica», afectan a todas las personas usuarias de la vía pública y que su incumplimiento denota, simple y llanamente, un «comportamiento incívico» de quien infringe la norma, «no del colectivo al que pertenece».

Pero a fin de cuentas, la idea mayoritaria de las personas participantes es que «la bicicleta debe ser considerada como un vehículo» y, por tanto, «debe estar sujeta a las normas de circulación». Sin embargo, reconocen que este vehículo presenta unas «características exclusivas» –entre las que se incluye su «flexibilidad» para poder circular por una calzada, por una plataforma peatonal y por infraestructuras específicas– que requieren ciertas especificidades legales.

Es mayoritaria, por tanto, la opinión de que la bicicleta es un vehículo, aunque presenta «grandes diferencias» frente al coche; especialmente porque «la peligrosidad que genera es muy baja» en relación con éste y porque «su conducción no requiere carné» o permiso alguno. Exigir un carné sería «contraproducente para la promoción del uso de la bicicleta» según la mayoría de las personas consultadas; pero que no exista esta imposición no exime de la obligación de conocer las normas de circulación en bicicleta.

5.2. Grado de seguridad en la circulación en bicicleta por la ciudad

Por lo general, la casi totalidad de las personas participantes en los grupos de discusión confirma «el riesgo que supone la ciudad para la circulación ciclista» y afirma «vivir esa inseguridad» en sus desplazamientos en bicicleta.

También manifiestan que la «experiencia» y el «número cada vez mayor» de personas ciclistas les «permite enfrentarse mejor a esta situación» y sortear este riesgo con mayor o menor éxito. Hay algunas intervenciones que destacan, junto a esa experiencia, «la actitud personal por no dejarse avasallar» (en referencia al coche) e «imponer su espacio» en la circulación vial.

Otras personas informantes señalan que, hoy en día, es más fácil para las personas neófitas animarse a circular en bicicleta por la ciudad, atraídas «por las bondades de este vehículo pero, en absoluto, por las bondades de la ciudad para andar en bici» (ciudades no ciclables). Así, este colectivo circula principalmente, y casi en exclusiva, por los bidegorris y las aceras, no por las calzadas. El riesgo existente, considerado «alto» por quienes no utilizan muy habitualmente la bici, hace que «se retraiga mucha gente que sí la utilizaría en otras circunstancias».

El grado de riesgo depende, entre otros factores, del lugar por el que se circula. Por ejemplo, hay grandes diferencias entre circular por ciudad y hacerlo por carretera. En el segundo caso, el peligro para la persona ciclista es «claramente mayor». En la ciudad, según argumentan, la alta concentración de tráfico puede generar una «mayor sensación abrumadora» y, con ello, el riesgo percibido puede parecer mayor. Sin embargo, la «velocidad más moderada» y el «colapso del tráfico» motorizado, por un lado, y la «gran agilidad de maniobra de la bicicleta y su capacidad de reacción ante los incidentes», por otro, la hacen más segura.

También hay personas que reconocen que no están «dispuestas a ir en bici con miedo», así que, cuando sienten miedo al circular por la calzada, se suben a la acera y continúan por ella andando o pedaleando. Aquí la acera se configura como «un refugio frente al coche». También hay quien reconoce que «sólo circula por bidegorris» segregados del tráfico, pues no siente seguridad fuera de ellos. Alguna otra persona afirma también que «el riesgo está aumentando» debido a la «cada vez mayor presencia de coches» en la ciudad y a la «falta de infraestructuras específicas» para la bicicleta.

Los participantes en los grupos de Donostia-San Sebastián son quienes más habitualmente manifiestan circular en bicicleta con «cierta seguridad», lo cual no se extiende a las carreteras interurbanas o periféricas.

También hay quienes distinguen claramente unas zonas de la ciudad de otras. Así mismo, los mismos criterios y apreciaciones no son valorados igual en unas ciudades y en otras, por unos grupos y por otros. Por ejemplo, retomando el caso mencionado en el párrafo anterior, en Donostia-San Sebastián hay quien pone de manifiesto que la circulación en el centro es más segura. Según esta opinión, la presencia de ciclistas y de infraestructuras específicas para la bicicleta y, sobre todo, el tráfico más lento generan que el respeto de los coches sea mayor, hasta el punto de manifestar su «agradable sorpresa» ante ello. Esto se contrapone a la visión generalizada, según la cual «el coche considera a la bicicleta como un estorbo y no como parte del tráfico».

Mientras tanto, en el grupo de usuarias y usuarios de Vitoria-Gasteiz –ciudad con menor presencia ciclista que Donostia-San Sebastián– destacan que la circulación en bicicleta en el centro de la ciudad es más difícil y que las personas ciclistas no dejan de ser «un pequeño bulto».

5.3. Grado de peligrosidad y causas relacionadas con la vía ciclista

El grado de peligrosidad dependerá básicamente de los tipos de flujo que se den por los distintos lugares por donde circula la bicicleta; esto es, en función de cómo se establecen las convivencias entre modos y cómo son éstas, siendo determinante el tipo de vía por la que se circula, sus características y las normas que rigen en ella.

En ciertas intervenciones de personas usuarias habituales de la bicicleta, y apelando a la efectividad del desplazamiento (»rapidez»), hemos recogido manifestaciones en las que se muestra una preferencia a usar la calzada frente a una infraestructura ciclista específica, aun sabiendo que esto implica una reducción en la seguridad. Quienes así se manifiestan, subrayaban la «incomodidad que les supone tener que sortear» a otras personas usuarias de los bidegorris que, estando autorizadas o no, usan la infraestructura ciclista.

Entre los usos que aparecen en los bidegorris se citan a las personas patinadoras. Éstas no son consideradas generadoras de riesgo exactamente, sino más bien un «estorbo para la circulación» ciclista porque suelen circular en parejas y ocupan el bidegorri con sus «vaivenes». Esta misma pega se puede observar también, según manifiestan otras personas informantes, en el caso de personas ciclistas, pues salvo que vayan solas o que venga alguien en sentido contrario, «es habitual que circulen en pareja por los bidegorris». Otros usos también restan eficiencia a ciertas infraestructuras ciclistas, como la presencia de «gente que pasea o corre por ellas» o las invasiones a cargo de «vehículos a motor estacionados o en labores de carga y descarga».

Las personas ciclistas mencionan diferentes situaciones de riesgo en la circulación por las vías compartidas con los vehículos a motor. Por lo general, destacan las «calles de varios carriles», las «glorietas» y los «cruces a nivel». En estas situaciones se reproducen momentos donde las diferencias entre coche y bicicleta se acentúan y generan «mayor peligro» en la conducción ciclista.

Hay quien apunta también que el grado de peligrosidad lo genera no sólo el tipo de vía, sino «el puesto que cada cual ocupa en el ránking de fortaleza, medido por el poder de hacer daño al contrario» en caso de conflicto y choque.

Son muchas las ideas que se cruzan en los diferentes grupos de discusión sobre la seguridad y su relación con la forma de conducción en las diferentes vías ciclistas. Éstas van desde las vías convencionales sin ningún tipo de tratamiento específico hasta los bidegorris segregados del tráfico motorizado e, incluso, del peatonal (pistas-bici).

Así, en el extremo más desprotegido se encuentra la vía en la que se discurre compartiendo calzada con el coche y donde no existe «ningún espacio diferenciado» para la bicicleta, ni siquiera marcación transversal de acompañamiento. En este tipo las personas participantes distinguen la calle de la ca-

rretera, donde los accidentes son «más graves». Pero, con todo, dejan constancia nítida del riesgo que corren en ambos casos. Porque, si bien en carretera los accidentes son más dañinos y las consecuencias pueden llegar hasta la muerte, en ciudad son muchos los escenarios de riesgo que provocan accidentes y, por ende, su número puede ser mayor aunque sean menos graves.

Otro aspecto de controversia descrito tiene como protagonista a la persona que utiliza la bici para hacer deporte. Así, es muy corriente que la persona ciclista, para salir o entrar a la ciudad, y aun transitando, por ejemplo, por una calle que disponga de un carril ciclable segregado, «no suela utilizarlo porque no se ajusta a sus necesidades de circulación», tanto por la velocidad que se alcanza en dicho carril como por su trazado, prefiriendo circular por la calzada junto al vehículo a motor. Esto muchas veces no suele ser «bien visto» o «entendido» por quien está al volante del coche.

Sobre este asunto, otro aspecto que genera controversia pero que no fue muy debatido en los grupos, aunque sí se mencionó, es si en las calles donde existe un carril ciclista perfectamente diferenciado y convenientemente señalizado con la señal vertical tipo R-407 (camino reservado para ciclos), las bicicletas deberían circular por él de forma obligatoria o no. Actualmente la ley general no recoge la obligatoriedad y, por tanto, la prohibición de circular en estos casos por la calzada junto al tráfico motorizado. Con todo, este tema es objeto de duda y discusión y, si se legisla de la manera apuntada, es obvio que afectaría mucho a las personas ciclistas deportivas.

También hay quien vive mal esta circunstancia en algún grupo de discusión. Así, hemos escuchado algunas opiniones al respecto donde se pone de manifiesto que a veces las bicicletas, teniendo posibilidad de circular por carriles-bici específicos para ellas, prefieren hacerlo por la calzada o, incluso, a través de alguno de los espacios peatonales para, por ejemplo, «acortar un poco». Estas opiniones han generado otras en las que se ha manifestado cierta «culpabilidad», como dando a entender que «no están haciendo bien» o reconociendo, al menos, que «tal vez no deberían ir por ahí teniendo sus propias infraestructuras».

Así mismo, se ha puesto de manifiesto en el transcurso de la discusión, que la experiencia en el uso de la bicicleta es determinante para sentir más o menos seguridad a la hora de conducir por la calzada,

siendo los bidegorris espacios seguros para quienes sienten más inseguridad y para quienes demandan una velocidad lenta, pero no siempre los más idóneos para quienes tienen una gran experiencia en la circulación en bici y desean sacar la máxima eficiencia de su uso.

En este sentido, hay personas que, siendo usuarias de los bidegorris, plantean la utilización ocasional de la calzada, como consecuencia de la existencia de algún conflicto en el trazado de la infraestructura ciclista específica que consideran grave, como puede ser «un mal remate unos metros más adelante» o la existencia de «cualquier situación de riesgo» que les obliga a circular por la calzada como una «medida defensiva y reivindicativa» a la vez. De este modo, se subraya el hecho de que un «punto negro en el trazado del bidegorri puede anular su funcionalidad».

En el caso de los bidegorris –infraestructuras ciclables segregadas y/o perfectamente diferenciadas, con separación física de otros modos– las personas informantes destacan aquellas situaciones de falta de seguridad vial generadas por la «invasión del mismo» por parte de usuarios o usuarias no autorizados, con el consecuente incumplimiento de la normativa de circulación pública.

Aunque en un bidegorri la peligrosidad generada por el vehículo a motor se reduce en la medida que tiene prohibido el acceso al mismo, también «hay riesgo». Los problemas surgen, precisamente, por el incumplimiento de esa norma, lo que provoca que la persona ciclista tenga que realizar «maniobras extrañas o peligrosas» para poder seguir su camino. Dichas maniobras suponen, por ejemplo, la «salida imprevista de la bicicleta a la calzada» con el consiguiente peligro, acercarse peligrosamente a los bordillos y a los elementos de segregación del bidegorri por el estrechamiento de éste a causa de la invasión referida, frenar debido a la falta de visibilidad, etc.

Se destacan, así mismo, como hemos mencionado anteriormente, las «situaciones de riesgo provocadas por la invasión del bidegorri por parte de otros usos» no motorizados y orientados al ocio. Se trata de personas que hacen una utilización muy distinta a la de la ciclista urbana: personas patinadoras, corredoras, paseantes, niños o niñas jugando con la bici… Las diferencias entre ambos usos son muy marcadas en cuanto a objetivos, velocidad, atención, etc.

Pese a los inconvenientes de esta convivencia, hay quien apuesta por compatibilizar preferentemente la bicicleta con el peatón, y también apunta, en este sentido, lo importante que resulta «incorporar la circulación en bicicleta en la planificación de calles peatonales», permitiendo este uso mixto y evitando futuros problemas derivados de un mal encaje de la bicicleta en estas zonas.

Otro aspecto que también se ha tratado en los grupos es la orientación que toma el conflicto entre peatón y ciclista sobre la base de quién es «mayoritario» en cada caso, tanto en general como en todos aquellos ámbitos donde se produce la convivencia. Estas mayorías vienen establecidas en función de la cultura, del hábito y de la implantación que tiene cada medio en la movilidad obligada; es decir, lo común o no que resulta ver a uno u otro modo. Al respecto se constata la «escasa presencia de la bicicleta» en las necesidades de desplazamiento de la población.

Sin embargo, algunas personas intervinientes expresan «malestar» por las «reiteradas invasiones» que de los bidegorris hacen las personas de a pie, en especial algunos de los más céntricos, y la «poca consideración» que muestran muchas veces a la hora de ceder su uso a quienes realmente tienen derecho: las personas ciclistas.

Estas personas consultadas reconocen, no obstante, que ellas también circulan muchas veces por las aceras, aunque asumen «más fácilmente» la preferencia de los peatones y esto se deduce en que, por lo general, «a las personas ciclistas no se les ocurriría encararse ante la advertencia o enojo mostrado por un peatón que va por una acera». Sin embargo, continúan, «éste sí se encara cuando se le solicita que se traslade a la acera o paseo peatonal que tiene junto al bidegorri».

Aún así, también se apunta a los incumplimientos de ciclistas jóvenes que «teniendo un bidegorri van por la acera de cualquier forma». Ahora bien, tal y como ya se ha indicado, se insiste más en la existencia de otros comportamientos donde «los peatones ocupan el bidegorri para sus paseos en lugar de ir por la acera», especialmente las personas mayores. Ello, sin duda, puede deberse al desconocimiento o descuido, pero también puede producirse –y es tal vez lo más probable tal y como nos expone una persona jubilada de uno de los grupos de Vitoria-Gasteiz– porque estas personas mayores encuentren «más cómodo» pasear sobre el firme liso de un bidegorri que sobre baldosas.

Las personas patinadoras son otro de los grupos de invasores de los bidegorris. Éstas, por lo general, no son observadas como un riesgo real. La mayoría de las personas informantes, aunque no todas, comparte la idea de que son usos compatibles con la utilización de la bicicleta, siempre que se respete la prioridad de ésta.

También se han citado entre los posibles conflictos, los que puede provocar la conducción por un bidegorri de jóvenes ciclistas (niños y niñas) acompañados por sus padres. Sin embargo, por lo general, este comportamiento no se considera problemático.

A pesar de ello, hay quien advierte de la falsa sensación de seguridad que los bidegorris pueden transmitir a algunas personas, sobre todo en lo que respecta a la circulación en bicicleta de los más pequeños, pudiendo producir en sus tutores un «cierto relajo peligroso y una falta de cuidado» a la hora de enseñarles a circular en bicicleta.

5.4. Causas que provocan riesgo e indefensión en la persona ciclista

A continuación recogemos las principales razones esgrimidas para explicar las causas más determinantes que provocan o favorecen la inseguridad vial ciclista, tal y como han surgido en los grupos de discusión.

El escaso número de usuarias y usuarios ciclistas

Para la gran mayoría de las personas consultadas «el escaso número de ciclistas no ayuda a aumentar la seguridad», o dicho en otras palabras, «una mayor presencia de ciclistas en la vía favorecería unos mayores niveles de seguridad», ya que «se harían respetar más» y ejercerían una «mayor contención frente al coche».

También se pone de manifiesto que el hecho de que el coche «tenga primacía en el uso de la calle», no se corresponde a su presencia real, por ejemplo, frente a quienes se desplazan a pie, ya que «a nadie se le escapa que el principal modo de desplazamiento en nuestras ciudades es el peatonal». El peatón es el mayor usuario de la vía pública

en cuanto número y desplazamientos y, sin embargo, «el coche tiene prioridad» sobre él o, al menos, ésa es la sensación mayoritaria expresada por las personas informantes.

También hay quien argumenta que cada ciclista que sale a la vía tiene que ser «capaz de valorar sus habilidades» en bicicleta y, por consiguiente, el grado de riesgo que puede asumir cuando circula por la vía pública.

Deficiencias en la señalización y en las medidas de acompañamiento

Las carencias en la señalización vial ciclista conforman una de las causas que «aumentan los riesgos» de la circulación en bicicleta según las opiniones recogidas. En la misma línea, se mencionan, asimismo, las «casi inexistentes» medidas de acompañamiento para las maniobras más críticas, sobre todo cuando se circula por la calzada junto al tráfico motorizado (cruces, rotondas, semáforos…).

También hay quien señala que «echa en falta la línea divisoria» del doble sentido en muchos de los bidegorris, aspecto que será más evidente cuanto mayor sea el número de usuarios y usuarias ciclistas.

Falta de una norma clara de funcionamiento

Otro aspecto expuesto como causa de la falta de seguridad vial en la circulación ciclista es la «ausencia de una norma clara de funcionamiento» y los problemas de interpretación que de ello se derivan.

Firme irregular

El «firme en mal estado» es uno de los aspectos que más preocupa a las personas ciclistas cuando se abordan las causas de su inseguridad. Esto es «especialmente importante» cuando se circula por carretera o por una calzada compartida con el vehículo a motor. Transitar en bicicleta por una calzada con un firme irregular «obliga a realizar maniobras imprevistas» que pueden sorprender al resto de los usuarios y usuarias de la vía, con el consiguiente riesgo de accidente. Estas anomalías no son fruto sólo de la existencia de baches, suciedad, etc., sino también de obstáculos que son consecuencia de un mal diseño: bordillos mal rebajados, tapas de alcantarilla y rejillas mal dispuestas, etc.

Además, se han apuntado otros peligros derivados de la falta de adherencia en ciertos lugares o tramos; peligros que se agravan cuando el firme se encuentra mojado. Esto es especialmente relevante cuando se utilizan algunas «pinturas que no son antideslizantes». Así mismo, alguna persona entrevistada incide en la «falta de adherencia del firme de algunos carriles ciclables».

Falta de conservación y mantenimiento de las vías ciclistas

Este aspecto está muy relacionado con el anterior. Las personas informantes manifiestan que «muchas veces» los riesgos en la seguridad ciclista vienen provocados por las consecuencias de «una mala labor de conservación y de limpieza» de la vía.

Invasión de las infraestructuras ciclistas por parte de los vehículos a motor

La invasión de las infraestructuras ciclistas por vehículos motorizados es un hecho que las personas entrevistadas ven a diario. En su opinión, «si no se vela para que tal ocupación no se produzca», el coche tenderá a invadir las infraestructuras ciclistas y «a ocupar todo el espacio público que pueda, sin respetar a nadie». Éste convencimiento está muy arraigado entre las usuarias y usuarios de la bicicleta ya que está basado en su propia experiencia. También citan invasiones a cargo de otros modos motorizados como las motos.

En este tema algunas personas subrayan el incumplimiento recurrente de algunos colectivos de profesionales como las «empresas de reparto y mensajería», que utilizan los bidegorris como zonas de carga y descarga. Ahora bien, también se escucha algún caso, como el acontecido en Bilbao, en el que se habilitó un bidegorri sobre una línea de aparcamiento, sin restituir ni dar una solución adecuada a las operaciones de carga y descarga que se llevan a cabo en los comercios existentes en un frente de más de 700 metros lineales de acera.

Otros incumplimientos de las normas de circulación urbana a cargo del coche

Los incumplimientos de las normas de circulación por parte de los coches que más repiten las personas consultadas son los relacionados con la velocidad (sobre todo «exceso de velocidad») y con los adelantamientos (no cumplimiento de las medidas de seguridad recogidas en la ley, especialmente porque «la gente no respeta la distancia de seguridad»).

También citan otros tipos de incumplimiento como la falta de señalización de las maniobras por parte del coche, obviando la presencia del ciclista en la calzada; el estacionamiento indebido con la consiguiente reducción de la visibilidad; la falta de respeto a las prioridades en los cruces, etc. En este último punto se destaca la falta de respeto «generalizada» en los pasos de cebra, donde no se ve implicado tanto la persona ciclista como el peatón. Así, todas las personas informantes coinciden en que toda la ciudadanía debe «corregir mucho su comportamiento» vial, aunque siempre hay que tener presente el efecto de la transgresión. Es decir, que no es lo mismo que, por ejemplo, un peatón se salte un semáforo en rojo, a que lo haga una persona ciclista o un coche. Y en esto «el coche se lleva la palma» en opinión de todos los grupos.

Falta de consideración de la persona ciclista por parte del coche

Se han citado casos sobre la falta de consideración de la persona ciclista por parte del coche con anterioridad, al tratar algunas de las causas de inseguridad expuestas, pero las personas informantes insisten en este hecho y subrayan que estamos ante un tema «con un gran componente cultural».

En general, las personas entrevistadas afirman que se sienten «poco respetadas» por quienes conducen los vehículos a motor. Sin embargo, algunas de ellas reconocen que «cada vez se sienten más respetadas». Estos casos se circunscriben principalmente a algunas zonas concretas de la trama urbana donde, por distintos motivos, la circulación del tráfico se ajusta más a la norma y donde la persona ciclista «empieza a conseguir su espacio». Pero el hecho de que existan estos casos de buenas prácticas, no significa que en términos generales las personas ciclistas hayan dejado de «sentirse presionadas por

los coches». En este sentido, manifiestan que los coches «circulan pegados» a ellas, «sintiéndolos encima», «presionándolas», «pitándolas» y con otro tipo de comportamientos que «te ponen nerviosa».

También se han escuchado en los grupos de discusión algunos casos de «falta de respeto de las personas ciclistas hacia los coches». Esto puede sonar novedoso en boca de las personas usuarias de la bicicleta, pero ha sido comentado en varios grupos de discusión y se han recogido manifestaciones sobre ocasiones en las que «se circula de forma alocada en bicicleta». Según quien opine, estas circunstancias acontecen «a veces» o «muchas veces» y, aunque generalmente hacen referencia a los más jóvenes, algunos de los comentarios recogidos hacen referencia a un grupo mayor que engloba a todas aquellas personas ciclistas que no cumplen las normas de circulación.

Diseños de secciones de calzada que no tienen en cuenta la circulación ciclista

La falta de consideración del coche para con la circulación ciclista, expuesta en el punto anterior, puede verse agravada por determinadas secciones de calzada que se han planificado «sin tener en cuenta la circulación ciclista», sus circunstancias y el posible adelantamiento de bicicletas por vehículos a motor.

Por ello, en la «reflexión sobre la sección de calle más conveniente» habrá que tener presente los posibles adelantamientos de bicicletas por parte de los vehículos motorizados y las velocidades de éstos. Así, si la sección está muy ajustada al ancho del vehículo motorizado, éste no podrá adelantar a la persona ciclista y, por tanto, su velocidad tendrá que adaptarse al pedaleo de ésta. Por el contrario, las secciones amplias facilitan el adelantamiento, pero pueden conducir a velocidades excesivas, contrarias a la seguridad y comodidad de las personas ciclistas. Ahora bien, las secciones intermedias, ni muy ajustadas ni muy amplias, pueden generar también una gran peligrosidad, incitando a los adelantamientos de ciclistas en condiciones inapropiadas sin respetar la distancia de seguridad.

La diferencia de velocidad y de usos

La diferencia de velocidad y de usos de quienes comparten plataforma es una de las causas de riesgo más destacada por las personas consultadas y que es motivo de «gran preocupación» entre las personas usuarias de la bicicleta. Al respecto, el «mayor peligro» es el generado por la «diferencia de velocidad» entre los vehículos motorizados y las bicicletas, lo que obliga a los primeros a reducir la velocidad o a adelantar. En esta última maniobra, una simple pérdida de control en la bicicleta puede causar un accidente que se vería agravado por la diferencia de velocidad.

Quizá éste sea el motivo que explica la tendencia expresada a que, por ejemplo, en Vitoria-Gasteiz se sitúen los carriles ciclables en zonas peatonales, aun reconociendo los problemas de seguridad vial que ello genera por su diferencia de velocidad respecto del peatón. Algunas personas ciclistas de esta ciudad manifiestan por ello una especie de «culpa» por los accidentes que pudieran causar con motivo de una hipotética pérdida de control de su bici.

Falta de hábito del coche a la hora de compartir vía con la bicicleta

La falta de hábito de la persona automovilista a la hora de compartir vía con las personas ciclistas provoca un «déficit en la consideración» de éstas. No queremos referirnos en esta ocasión a una po-

sible falta de respeto, sino a una falta de hábito: las personas automovilistas «no están acostumbradas a circular con ciclistas» y, por tanto, no consideran su presencia posible y real.

Así, por ejemplo, se producen situaciones de riesgo ocasionadas por esa falta de hábito cuando los coches, tras aparcar, «abren sus puertas sin percatarse de la presencia de una bicicleta»; cuando se da marcha atrás; en un cruce sin prioridad, etc. En estas y otras muchas circunstancias las personas automovilistas no suelen tener en consideración una posible presencia de ciclistas.

Esta falta de previsión nace de la escasez de usuarios y usuarias de la bicicleta y, sobre todo y relacionado con ello, de la «falta de hábito a la hora de considerar posible la presencia de bicicletas». Esto se traduce en «despistes», «peligro para la persona ciclista durante las maniobras de los coches», etc.

Dificultad de la bicicleta para hacerse notar

Las personas informantes consideran positivo el hecho de que la bicicleta sea un vehículo «amable y no ruidoso». Sin embargo, esto tiene un inconveniente: «la bicicleta tiene dificultades para hacerse notar». Esta característica, unida a la destacada falta de hábito sobre su presencia y a los incumplimientos de las normas por parte de los vehículos motorizados, provoca escenas de peligro para la persona usuaria ciclista que circula con normalidad por la calzada.

Entre las personas consultadas hay quienes afirman también, que la incorporación de la bicicleta en la ciudad se ha hecho «fundamentalmente a costa de espacios peatonales». Por otra parte, hay quien tiene la percepción de que el peatón es «cada vez más consciente de la presencia ciclista» y que «se fija más que antes». Si se usa la bici, continúan, acabará «incorporándose como algo normal a la vida de la ciudad» y se «desarrollará la capacidad para notar su presencia y para circular con normalidad y sin agobios».

Falta de conocimiento de la normativa

Normalmente, todas las deficiencias anteriores suelen verse agravadas, según manifiestan las personas informantes, por una «falta generalizada de conocimiento de la normativa» que regula el tráfico rodado en la vía pública. Al respecto, las personas entrevistadas dan numerosos ejemplos de normas desconocidas por la ciudadanía en general (distancia de seguridad al adelantar, preferencias en intersecciones entre bidegorris y carreteras, circulación en paralelo…).

Déficit en las medidas para que la persona ciclista sea visible

En condiciones de baja visibilidad, las personas informantes «consideran importante que la persona ciclista utilice medios para hacerse visible» como luces, catadióptricos o prendas reflectantes. La falta de medidas suficientes para hacerse visible aumenta el riesgo de accidente. La ley[5] sólo obliga a su

[5] La Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, regula, junto al Reglamento General de Circulación (Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre), sobre el alumbrado y las prendas reflectantes. En este sentido, hace referencia a la obligatoriedad de llevar elementos reflectantes debidamente homologados en las bicicletas y el uso obligatorio de prendas reflectantes por parte de personas ciclistas cuando circulen por vías interurbanas en aquellos supuestos donde sea obligatorio el uso de alumbrado, al objeto de que se permita a los demás usuarios y usuarias de la vía pública distinguirlas a una distancia de 150 metros.

utilización en tramos interurbanos, pero gran parte de las personas consultadas consideran oportuno utilizarlos también en la circulación urbana. Los «reglamentos municipales pueden regular al respecto» y algunas personas entrevistadas están «a favor» de dicha regulación, observando ésta «muy conveniente y adecuada» para el objetivo de favorecer la circulación en la ciudad, también la ciclista.

Otras invasiones descontroladas de las infraestructuras ciclistas

Hemos señalado anteriormente cómo la invasión de los carriles ciclables específicos por parte de otros modos puede generar riesgo para las personas ciclistas. Sin embargo, al tratar este tema en las reuniones de grupo, se ha mencionado, además de las ya destacadas, otro tipo que no se había destacado hasta el momento y que es considerado «peligroso» por las personas consultadas. Se trata de la «invasión producida por perros sueltos».

Elementos de las infraestructuras ciclistas mal dispuestos y/o diseñados

Según varias personas consultadas, la incorporación en las infraestructuras ciclistas de elementos constructivos que cumplen funciones diversas de delimitación, identificación, prestación de servicios, etc., y que «no están bien diseñados o correctamente dispuestos» pueden «ser peligrosos y aumentar el riesgo» entre los usuarios y usuarias de la infraestructura.

Por ejemplo, y de modo similar al debate actual sobre las biondas de los bordes de las carreteras y el peligro que suponen para motoristas, señalan cómo algunas medidas de separación entre espacios para apoyar la circulación ciclista pueden provocar, en caso de accidente, «un daño mayor que el que inicialmente pretendían evitar». Por eso, subrayan la importancia de «diseñar adecuadamente» el elemento a incorporar, su forma y su acabado.

Problemas de seguridad en puntos concretos de la infraestructura

Como ya hemos adelantado, algunos problemas de seguridad en lugares determinados de una vía ciclista pueden provocar «su perdida de utilidad» hasta el punto de que algunas personas ciclistas traten de evitar dichos puntos negros o, incluso, la vía que los presenta.

Por ejemplo, una de las personas participantes relata que se siente «mejor y más segura» circulando por la calzada que por un bidegorri que se incorpora a dicha calzada en un momento determinado, de una «manera muy peligrosa».

5.5. Percepción de la persona ciclista como generadora de riesgo

La persona ciclista también es generadora de riesgos en la vía pública como vamos a ver a continuación. Las personas informantes han tratado este tema a partir del análisis de los siguientes cinco aspectos, todos ellos interrelacionados entre sí:

– La percepción de la persona ciclista como causante de riesgo.

– Las personas ciclistas como generadoras de riesgo en su convivencia con el coche.

– Las personas ciclistas como generadoras de riesgo en su convivencia con el peatón.

– El grado de control de la bicicleta: la falta de habilidad o el exceso de control.

– Escasez de medidas que garanticen la visibilidad de la persona ciclista.

La percepción de la persona ciclista como causante de riesgo

Cuando las personas que han participado en esta investigación describen los casos en los que las personas ciclistas generan riesgo a terceros, por lo general, los relacionan con «un incumplimiento de la normativa» y/o «una falta de respeto hacia alguien».

Las personas informantes tratan de huir de las generalizaciones, pero reconocen que en todos los tipos de usuarios y usuarias (peatones, ciclistas, conductoras y conductores de vehículo a motor) existen casos de incumplimiento de las normas cívicas de circulación. Sin embargo, manifiestan que «no se puede pensar que ése sea el comportamiento característico» en cada uno de los modos. En su opinión, este déficit extendido del cumplimiento de normas cívicas «requiere labores de sensibilización y formación en hábitos de convivencia en el respeto».

Por tanto, se afirma que «en el colectivo de ciclistas hay de todo», desde «gente concienciada que respeta» los derechos de todos los usuarios y usuarias de la vía –sobre todo los de los peatones ya que son más débiles frente a la persona ciclista– hasta quienes no lo hacen «ni si quiera cuando discurren por calles peatonales», donde las personas que se desplazan a pie tienen preferencia. También hay quienes, ante la ausencia de carriles específicos y la dificultad de circular por la calzada, plantean el uso ciclista en el ámbito peatonal, aunque más desde un punto de vista reivindicativo. Pero esto es minoritario.

El grupo de usuarias y usuarios de Vitoria-Gasteiz reconoce de manera destacada, en comparación con el resto de los grupos, su participación en la generación de riesgos debidos a su circulación en bicicleta por las aceras. Probablemente esto ocurre porque los espacios peatonales de la capital alavesa son

muy utilizados por las personas ciclistas, según ellas mismas ponen de manifiesto.

Una minoría de las personas participantes considera que existe una «falta de conciencia real» sobre el riesgo que provocan las bicicletas en la ciudad. Lo cual no es óbice para que –según gran parte de las personas consultadas– las personas ciclistas adultas sean «cada vez más conscientes de que son generadoras de riesgo y que, muchas veces, está en sus manos resolver estas situaciones» o, al menos, paliarlas. En este sentido, hay quienes opinan que la tasa de accidentes graves provocados por ciclistas y donde la bicicleta figura como la parte más fuerte es baja.

Por otra parte, algunas de las personas usuarias de la bicicleta que han participado en los grupos de discusión perciben que su sola presencia en zonas peatonales «puede generar cierta inquietud en las personas mayores», quizá por la «falta de hábito» a la hora de encontrarse con una persona ciclista y la propia «inseguridad» de ese colectivo por motivo de su edad. No hacen referencia a ningún supuesto de peligrosidad ocasionado por alguna imprudencia, sino sólo al hecho de que la simple visión de una persona en bici en una zona peatonal puede ocasionar una reacción de temor en algunas personas mayores.

Así mismo, algunas de las intervenciones recogidas muestran cierta comprensión hacia los «jóvenes alocados» que circulan «desfasados». Estas opiniones no buscan justificar tales comportamientos, sino reconocerlos como algo «consustancial a la edad» y, sobre todo, difícil de corregir mientras culturalmente «se siga viendo la bici como un juguete», como «un cacharro para el divertimento».

Las personas ciclistas como generadoras de riesgo en su convivencia con el coche

Las personas participantes en esta investigación consideran que ellas también, como usuarias de la calzada, «generan riesgo frente al coche cuando incumplen las normas de circulación».

Algunas personas consultadas comprenden y respaldan «cierto grado de transgresión de la norma como una medida de seguridad ciclista». Así, por ejemplo, en el caso de los semáforos, consideran que «arrancar un poco antes de que se ponga en verde», posibilita «dar dos o tres pedaladas para coger la estabilidad y velocidad necesarias» para convivir con el tráfico motorizado. Esta situación se podría solventar si dicho semáforo estuviera dotado, por ejemplo, de un sistema de parada adelantada para bicicletas.

Otras consideran que en ocasiones la persona ciclista, más que incumplir la norma, «la apura hasta el límite». Se refieren, por ejemplo, a «cruzar un semáforo en ámbar» o a incorporarse a una carretera sin preferencia a pesar de la presencia de otros vehículos, etc. En estos casos, y dada su inferioridad respecto a los modos motorizados, estas personas animan a las usuarios y usuarias ciclistas a «cumplir estrictamente las normas» reguladoras del tráfico.

Con todo, independientemente de su postura, bastantes personas informantes no observan, «por lo general, riesgo alguno» por incum-

plir la regulación del tráfico que realizan los semáforos. Asimismo, no valoran como importante el daño que pudieran causar o sufrir al saltarse esta norma, ni el posible deterioro de la imagen del colectivo ciclista que dichas acciones pudieran generar.

También hay quien considera un riesgo potencial, no tanto la falta de cumplimiento de la norma, sino el «desconocimiento» que el colectivo automovilista tiene sobre las reacciones de la persona ciclista, riesgo que «se agrava cuando las maniobras no son debidamente señalizadas». Esto es debido a la falta de hábito a la que ya nos hemos referido y también a ciertas características de la vía que no facilitan la circulación ciclista. Éste es el caso, por ejemplo, de una calle ancha con más de un carril en cada sentido en la que una persona ciclista quiere girar a la izquierda y no existen medidas de acompañamiento que permitan dicha maniobra.

Las personas ciclistas como generadoras de riesgo en su convivencia con el peatón

Las personas participantes en los grupos de discusión reconocen que hay casos donde las personas ciclistas «generan riesgo para los peatones»; a veces, a causa de su mayor velocidad y, en general, «por descuidos o mala conducción». En este sentido, se habla del «incumplimiento a la hora de adecuar la velocidad» a la marcha peatonal en las vías compartidas con peatones y se menciona que frecuentemente surgen conflictos por estas «faltas de respeto de las personas ciclistas hacia los peatones».

Otra persona corrobora lo anterior cuando afirma que «es necesaria la modificación de la circulación ciclista para adaptarla al ritmo del peatón», si su desplazamiento discurre por un ámbito peatonal sin ninguna adaptación específica para la circulación ciclista. Y continúa cuestionando el modo en el que se cruzan los pasos de peatones, planteando que «debería hacerse andando, por razones de seguridad» vial.

Algunas personas informantes de los grupos de Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz reconocen su «dificultad para bajar a la calzada» y compartir la circulación con el coche, afirmando estar «dispuestas a plegarse a los requerimientos del peatón» para poder discurrir por las aceras. Esta postura choca con otras manifestaciones recogidas anteriormente y que señalaban la eficacia y rapidez de la bicicleta como ventajas, aspectos éstos que se ven mermados al discurrir por los ámbitos peatonales. Esto puede ayudar a entender la gran importancia que la seguridad tiene para algunas personas ciclistas.

En la convivencia peatón-ciclista ciertos comportamientos de peatones como utilizar cascos de sonido, hablar por el teléfono móvil mientras se camina, etc. «dificultan la circulación ciclista segura», según señalan algunas personas entrevistadas, al «reducir la percepción» de lo que ocurre en el entorno.

Por otro lado, también hemos podido oir alguna opinión que resta importancia al daño que puede ocasionar la bicicleta sobre terceras personas y minimiza sus riesgos, defendiendo la «plena incorporación sin normas» de la bicicleta en todos los ámbitos de la vía pública. Sin embargo, otras valoraciones, las mayoritarias, hablan de la necesidad de «poner normas» a la circulación en bicicleta, conscientes del riesgo que provoca y del peligro que puede padecer ella misma.

Aunque en los grupos no ha habido consenso sobre si regular o no la circulación de la bicicleta en las zonas peatonales, puede servir como conclusión ampliamente apo-

yada la opinión de una de las personas confidentes que manifiesta la importancia de «dar prioridad a los peatones» en este tipo de zonas y que apela al «sentido común» a la hora de decidir cuándo «hay que apearse de la bici para ir andando».

El grado de control de la bicicleta: la falta de habilidad o el exceso de control

Tanto el exceso de confianza como la falta de habilidad y control a la hora de conducir una bicicleta son considerados «posibles causas generadoras de riesgo» por las personas informantes. Así, el control de la bicicleta que algunas personas ciclistas manifiestan y la sensación de seguridad que eso genera les «anima a circular con velocidad». Esto puede convertirse en causa de riesgo porque, aun controlando muy bien el vehículo, pueden surgir conflictos especialmente en las zonas peatonales.

En el extremo opuesto está la falta de habilidad y control que, por motivos obvios, es otra posible causa de accidentes, tal como consideran las personas participantes en los grupos de discusión.

Escasez de medidas que garanticen la visibilidad de la persona ciclista

Como ya describimos en el apartado sobre las causas de inseguridad, la escasez de elementos que garanticen la visibilidad de la persona ciclista es, no sólo causa de inseguridad para ella, sino también generadora de riesgo para otras usuarias y usuarios de la vía. Esto es constatado por muchas personas informantes que coinciden en señalar que la utilización de dichos elementos podría evitar ciertas situaciones de peligro. A continuación, en el capítulo dedicado a las «medidas para aumentar la seguridad vial», recogeremos distintas propuestas enunciadas al respecto.

Medidas para incrementar los niveles de seguridad

6

6. Medidas para aumentar los niveles de seguridad

En este capítulo presentemos las aportaciones sobre las medidas para incrementar los niveles de seguridad vial ciclista que han aparecido en los diferentes grupos de discusión. Las hemos dividido en dos grupos: las medidas externas a la persona ciclista y las medidas propias. A estos dos apartados, vamos a añadir otro sobre la disyuntiva entre la convivencia bicicleta-coche o ciclista-peatón. Comencemos por éste.

6.1. La bicicleta en convivencia con el peatón o con el coche

6.2. Las medidas externas a las personas ciclistas

6.3. Medidas propias de la persona usuaria ciclista

6.1. La bicicleta en convivencia con el peatón o con el coche

No hay unanimidad entre las personas consultadas a la hora de considerar por dónde debe circular habitualmente la bicicleta. Podemos agrupar las diversas posturas en dos grupos no necesariamente contrapuestos:

– Para el primero, preocupado fundamentalmente por la seguridad, habría que dar prioridad a la convivencia entre ciclista y peatón frente al coche y, cuando sea inevitable compartir la vía con los vehículos motorizados, debería hacerse preferentemente de forma segregada.

– Para el segundo, que prefiere garantizar la eficiencia y utilidad de la bicicleta como medio de transporte, la bicicleta debe convivir en una gran parte de sus trayectos con el tráfico motorizado.

La primera de las posturas aparece con mayor fuerza entre las personas ciclistas urbanas del grupo de Vitoria-Gasteiz. Ante la posibilidad de que en su ciudad no se pudieran construir más metros de bidegorri, muestran, de forma casi unánime, su preferencia por «abrir nuevos espacios para la bicicleta en las aceras». Sin embargo, en Donostia-San Sebastián, otra ciudad con gran presencia ciclista, las personas consultadas consideran «más factible circular por la calzada» y se muestran más cautas a la hora de invadir el espacio asignado a los desplazamientos a pie.

Tal vez, las disimilitudes en la estructura de las calles del centro urbano expliquen esta diferente apreciación por parte de ambos colectivos. Las calles amplias de Vitoria-Gasteiz, donde el tráfico motorizado ocupa una gran superficie con más posibilidades de correr, genera –a nuestro entender– un efecto de mayor presencia de ese tráfico. Esto provoca más inseguridad en las personas ciclistas y una tendencia a huir de la calzada. Sin embargo, esa misma anchura de calles en la ciudad posibilita actuaciones para ampliar los espacios peatonales de forma que den cabida a las bicicletas, tal y como se reclama.

Sin embargo, en ciertos lugares esta solución no es posible por la «falta de espacio físico» para poder plantear la circulación ciclista y peatonal de forma separada. En estos casos, las personas entrevistadas plantean compartir la misma sección.

La otra postura, la que postula que la bicicleta se comporte realmente como un modo de transporte urbano eficiente, considera que gran parte de los trayectos ciclables deben ser compartidos con el tráfico motorizado para que la bicicleta responda a las necesidades reales de desplazamiento de la población. Para permitir dicha convivencia «se debe incidir sobre el tráfico motorizado»; por lo que el esfuerzo de las personas responsables deberá orientarse hacia el diseño de «calles con tráfico moderado y calmado», que permitan la circulación segura de la bicicleta, a la vez que se apuesta por «un medio urbano más habitable» para el conjunto de la población.

Esta postura no se opone a la construcción de cualquier solución ciclista segregada o compartida con el peatón, al contrario, lo ve como algo «bueno y conveniente». Sin embargo, dada la importancia que esta postura atribuye al hecho de que la bicicleta sea un modo de transporte eficaz y puesto que «es imposible construir bidegorris que respondan a todas las necesidades» de desplazamiento, habrá muchos momentos en que se tendrá que circular por tramos sin dichas infraestructuras diferenciadas.

Contra esta segunda línea de pensamiento juega la inseguridad que sienten bastantes

personas ciclistas en su circulación por la calzada y que ha quedado patente en otros apartados del presente informe. Contra la primera, también se han esgrimido diversos argumentos que hemos recogido en páginas anteriores. Uno de los más repetidos es la difícil convivencia entre ciclistas y viandantes, cuando existe un tráfico ciclista intenso en zonas peatonales.

Además, en el caso de la primera postura, un diseño urbano de ese tipo podría generar el «rechazo del peatón»[6] que podría «sentir su espacio invadido». Esto podría provocar un «efecto contrario» al perseguido por las personas usuarias de la bicicleta que desean ser vistas por quienes se desplazan a pie como «sus aliadas». Esta alianza debería centrarse, según manifiestan las personas consultadas, en la «lucha» que ambos llevan contra al coche, a favor de un «diseño urbano sostenible, amable y habitable». En cualquier caso, las personas informantes son mayoritariamente partidarias de «permitir la circulación de bicicletas por zonas peatonales» bajo unas medidas de circulación de baja intensidad y reguladas con criterios de «respeto hacia los peatones».

Finalmente, entre las posiciones favorables a la segregación como solución idónea para la circulación ciclista, hay quienes defienden que ésta sería mejor si se realizara «a costa de la calzada» ante la «dificultad de que los peatones respeten los bidegorris que se realizan en la misma plataforma peatonal».

6.2. Las medidas externas a las personas ciclistas

En este apartado se recogen las medidas e iniciativas tratadas en los grupos de discusión para reforzar la seguridad vial ciclista y cuya aplicación compete principalmente a un ámbito diferente del usuario y usuaria de la bicicleta.

Sensibilizar a las personas conductoras de vehículos a motor

Las personas entrevistadas solicitan que se dé importancia a las «actuaciones de sensibilización, de información y de concienciación» de toda la ciudadanía pero, en especial, de quienes «son capaces de generar mayor riesgo»: las personas conductoras de vehículos a motor. Es necesario, continúan, sensibilizarlas sobre la necesidad de respetar a las personas ciclistas que tienen «el mismo derecho» que ellas a circular por la vía pública.

En este sentido, se han expuesto numerosas opiniones y percepciones basadas en experiencias personales que les hacen pensar que, muchas veces, las personas que se sientan frente a un volante «sufren una extraña transformación que las vuelve más agresivas» con el resto de las usuarias y usuarios de la vía.

De hecho, las personas informantes manifiestan que no desean que se aborde esta falta de civismo e incumplimiento de la normativa «como algo excepcional». En realidad, siempre según las personas consultadas, «existen malos hábitos y malas formas de conducir» que afectan, no sólo a la seguridad de quien se despla-

[6] El modo peatonal es mayoritario frente al resto de los modos de desplazamiento en las tres capitales con porcentajes cercanos al 44%.

za en bicicleta, sino también a la población en su conjunto. Y las medidas a tomar tienen que estar orientadas hacia el cambio de dichos hábitos.

Entre las ideas propuestas en los grupos para abordar dicha sensibilización destaca que «en las autoescuelas se insista en el respeto de las normas viarias» para facilitar la convivencia con otros modos y, en especial, con la bicicleta.

También hay quien plantea de forma crítica su «total escepticismo sobre el papel de las autoridades» para facilitar la circulación tranquila de la bicicleta y los modos no motorizados. Según esta postura, «lo único que persigue en todo momento» la Administración es que «el coche pueda circular con total libertad y cuanto más rápido mejor». Y, como cualquier medida de protección y de refuerzo de la seguridad ciclista choca con ese objetivo, expresa su convencimiento de que será difícil que se llegue a implantar.

Sobre todo lo expuesto en este punto, algunas personas relatan su experiencia en otras ciudades y países, dando a entender que es posible incrementar los niveles de respeto y mejorar la conducción respetuosa del coche.

Luchar contra las infracciones del coche

Como una medida más para aumentar la seguridad ciclista, que necesita ser abordada de forma diferenciada dada la importancia otorgada por los grupos de discusión, aparece la «lucha contra las infracciones» de los automóviles. Algunas de estas infracciones –como el exceso de velocidad– generan un peligro palpable. Pero también hay otras –como los malos aparcamientos o la doble fila– que provocan un peligro latente. Según las personas entrevistadas hay que trabajar contra ambas. Muchas de ellas exigen «que se multe» más y que se «establezcan medidas para reducir la velocidad» y garantizar el cumplimiento de la normativa de circulación, también en el centro urbano, por parte de los vehículos a motor.

Sensibilizar a los peatones

Como es lógico, las personas informantes se refieren también a la necesidad de «informar y sensibilizar» al resto de los usuarios y usuarias de la vía pública, es decir, a las personas que se desplazan a pie. Dicha sensibilización debe centrarse, según las personas informantes, en la «necesidad de que los peatones no invadan las vías ciclistas y las crucen por los lugares indicados».

Al referirse a los peatones, la mayoría de las personas informantes expresa posturas más conciliadoras que cuando se hace alusión al coche. Esto ocurre porque entiende que se trata de un «aliado»

y reconoce que también la persona ciclista utiliza las zonas peatonales, aunque no estén señalizadas para su circulación, al creer que «está en su derecho», aunque el peatón tenga preferencia en todo momento. Por eso, trata de plantear iniciativas de aviso y para hacerse presente.

Así mismo, también hemos recogido en las discusiones grupales, la necesidad de que las personas ciclistas «fomenten el respeto a los peatones», como forma de «facilitar la emisión de mensajes» dirigidos a que éstos respeten, a su vez, las vías ciclistas.

Rediseñar el funcionamiento de la calle

Algunas de las personas informantes abordan la necesidad de «rediseñar la sección de la calle y, en general, el funcionamiento de la misma». Para ello, plantean actuaciones y medidas que posibiliten el «calmado del tráfico», que impidan la «obstrucción de la vía» y que sirvan para instalar «elementos de acompañamiento que faciliten la circulación ciclista» (refugios y tramos protegidos; señalización de la presencia ciclista; marcación de vías preferentes para bicicletas sobre la calzada; acompañamiento a la circulación ciclista en rotondas, cruces, etc.; dispositivos de alerta; paradas adelantadas en semáforos; mejora de firmes…).

Este nuevo reparto de la sección propuesto pretende, según las personas participantes, buscar soluciones para «tranquilizar la circulación» –reducir la velocidad del tráfico– que permitan compartir la calzada «con mayores niveles de seguridad» y que garanticen el «cumplimiento de los límites de velocidad». Así mismo, las mencionadas iniciativas deberían contemplar, siempre que fuera posible y conveniente, la habilitación de tramos específicos para el tránsito ciclista.

También al abordar este tema en las reuniones, han vuelto a aparecer numerosas opiniones sobre el comportamiento automovilístico que deben ser tenidas en cuenta a la hora de implementar las soluciones mencionadas. Para muchas de las personas consultadas resulta «inverosímil que el coche pueda actuar de forma más considerada». De este modo, se recalca nuevamente «la tendencia del coche a invadir todo el espacio, aunque no esté autorizado,» y «a imponer su ley sin miramientos». En este sentido, un interviniente vuelve a insistir en la «contradicción que supone no tomar medidas de modificación y calmado del tráfico en la ciudad, y de promoción de modos más amables como la bicicleta, y tomar, por el contrario, otras medidas que provocan una mayor afluencia de coches al centro».

Ésta y otras opiniones apuntan a la «falta de decisión política real para la implantación de un modelo sostenible de movilidad». Al respecto, las personas participantes exponen casos concretos que han observado en distintos lugares que sirven de ejemplo para subrayar que «existen soluciones al problema del tráfico» y que «sólo hay que aplicarlas en clave de movilidad calmada para mejorar el modelo de ciudad».

Esta demanda de calmar el tráfico en las ciudades está basada en una percepción unánime de las personas participantes. Según éstas, el mayor problema para la convivencia segura de automovilista y ciclista es la «velocidad excesiva de los coches». La diferencia en tiempo –continúan– entre circular a cincuenta o a treinta kilómetros por hora[7] en el centro de la ciudad es «insignificante», especialmente si se compara con la seguridad y la tranquilidad que gana la circulación y la propia ciudad con dicha reducción de velocidad. De ahí, la importancia que todas las personas consultadas confieren a las medidas de calmado de tráfico como «recursos para aumentar, no sólo la seguridad vial, sino también el uso de la bicicleta» como medio de transporte.

De esta forma, el rediseño de calles que se propone en los grupos plantea un nuevo funcionamiento que persigue una «pérdida de suelo para la circulación en coche» y una «pérdida de su velocidad potencial», lo que sin duda generará el «rechazo» de las personas automovilistas. Sin embargo, y en opinión de quienes hemos redactado este informe, la oposición de las usuarias y usuarios del vehículo motorizado a calmar la circulación en la ciudad no tiene en cuenta que el derecho a la movilidad en coche dentro de la ciudad está siendo amenazado realmente por su imparable expansión en el centro urbano y por el uso indebido que se hace de él. Los únicos culpables de este uso indebido son las propias usuarias y usuarios. Así, el replanteamiento de las dinámicas de flujos urbanos de desplazamiento, incorporando los derechos de otros modos, está restringiendo, sobre todo, el uso incorrecto del coche, conminando a no utilizarlo a quienes no lo necesitan realmente, lo que redundará en beneficio de quienes sí lo necesitan.

Marcación transversal y delimitación de espacios

En los grupos de discusión se apunta la conveniencia de orientar las preferencias de circulación ciclista mediante la marcación transversal, «delimitación de espacio en la calzada». Esto, a la vez, «permite concienciar y prevenir» a las personas conductoras del coche de la probable presencia de ciclistas.

[7] La gran mayoría de los recorridos realizados en coche en las ciudades son recorridos cortos, que raramente superan los 10 km. Recorrer 10 km en cualquiera de las capitales vascas supondría atravesarlas de extremo a extremo. El tiempo que se ahorraría por hacer dicho trayecto a 50 km/h en vez de a 30, es de tan solo unos ocho minutos.

Aunque la idea es valorada «positivamente», se observan pegas a la hora de ejecutarla. Según las personas entrevistadas, su ejecución debe ser «exquisita, tanto en su diseño y funcionalidad como en su señalización». Además, «tiene que divulgarse suficientemente» entre los usuarios y usuarias de la calzada.

Al respecto, las personas participantes en el grupo de usuarias ciclistas de la capital alavesa señalan las «incorrecciones cometidas» en la habilitación de carriles bici mediante señalización horizontal amarilla en Vitoria-Gasteiz. Tal como se ha hecho, ni ciclistas ni automovilistas conocen la funcionalidad de las mencionadas líneas amarillas que «ni siquiera van acompañadas de una señal que informe que se trata de un carril-bici»[8]. Este tipo de «imperfecciones» hace, según manifiestan, «inviable» lo que hubiera podido ser «una buena idea».

La implantación de marcas transversales que orienten la circulación ciclista se plantea también para zonas peatonales donde aquélla esté permitida. Además, se insiste en «generalizar más esta autorización», aunque siempre «adaptándola a la realidad peatonal» de cada caso.

Aprovechamiento de carriles sólo-bus para el tránsito en bicicleta

Desde los grupos de discusión se propone incluir el tránsito ciclista en los carriles reservados al transporte público (»carriles bus-bici»). Alguna de las opiniones también destaca, no obstante, las dificultades de convivencia entre el autobús y la bicicleta en un carril de estas características debido a la diferencia de velocidades y a la necesidad del autobús de adelantar cómodamente a la bicicleta. Este asunto, según comentan, puede solucionarse, «como demuestra la experiencia europea», «diseñando adecuadamente los carriles bus-bici». Al hacerlo hay que tener en cuenta, precisamente, la diferencia de velocidades de ambos vehículos, los accesos y salidas del carril, la necesidad de adelantamiento en un momento dado, etc.

Sensibilizar a las personas encargadas de la obra pública local

En las reuniones de discusión se ha planteado «sensibilizar –y formar, si fuera necesario– a planificadores, proyectistas y constructores» encargados de obra pública local, es decir, a las personas responsables del acondicionamiento de las calles y de la incorporación en ellas de soluciones para la circulación ciclista. Estas medidas son necesarias para que esas personas sean «capaces de satisfacer las necesidades de circulación» de este vehículo, «entendiendo sus peculiaridades y características» de funcionamiento en la trama urbana. Y ello, bajo el convencimiento de que «no todo vale» y «no todo acondicionamiento de la vía pública es útil y eficaz» para la circulación ciclista. Al respecto, alguien añade la necesidad de «investigar sobre formulas para implementar nuevas soluciones» ciclables.

Por otro lado, hay quienes subrayan su deseo de que se trabaje en la sensibilización de este colectivo como una forma de «dar prestigio y luchar contra la desidia y falta de atención» que para un amplio espectro del mencionado colectivo tienen las actuaciones de acondicionamiento y habilitación de las infraestructuras ciclistas.

[8] Nos estamos refiriendo a una vía ciclista diferenciada, marcada, aunque no segregada del tráfico motorizado, que discurre adosada a la calzada.

Se insiste, finalmente, en que el uso de la bicicleta a cargo de quienes tienen responsabilidades en la planificación de la movilidad urbana es un «medio de primer orden para garantizar su competencia y su aprendizaje» en la incorporación de medidas para la bicicleta en la ciudad.

Implicar a personas de «prestigio» en el fomento de la seguridad vial

Algunas personas participantes abogan por «implicar a personas de prestigio en las tareas de sensibilización» a favor del respeto en la circulación en aras de una mayor seguridad vial. En este sentido, piensan que la necesaria labor de concienciación hacia el respeto de las normas y la seguridad vial «puede verse reforzada» si es apoyada por «personas de prestigio profesional y socialmente reconocidas». Este mismo efecto puede conseguirse en la promoción del uso de la bicicleta si esa participación se da en este ámbito.

Implicar a las autoridades municipales en el uso de la bicicleta para favorecer el cumplimiento de la norma y las medidas de seguridad vial

Los usuarios y usuarias de Vitoria-Gasteiz relatan cómo la instauración de patrullas de la policía municipal en bicicleta «mejoró la seguridad vial ciclista y la imagen de la bicicleta». Subrayan que el hecho de que a una «autoridad reconocida» con capacidad para imponer el orden y el cumplimiento de la norma se la relacione con la bicicleta, tiene «gran valor para facilitar la circulación en bicicleta y su seguridad».

Planificar la ciudad: establecimiento de calles jerarquizadas como apoyo a la circulación ciclista y como medida que favorece su seguridad

En las reuniones de discusión se ha planteado la necesidad de planificar las calles de la ciudad de forma que «se jerarquicen según su grado de aceptación para el uso ciclista». Así, se dispondría de una «red principal con medidas estructurales» para la circulación en bicicleta, y otras «redes secundarias con menores medidas» específicas para ella. La confección de esta clasificación debería permitir la movilidad, más o menos directa, de las personas ciclistas por la ciudad. Éstas deberían ser capaces de reconocer el grado de ciclabilidad de cada tramo para ir decidiendo su trayecto en cada caso, así como tener un conocimiento suficiente de todo el conjunto para planificar cada recorrido a realizar.

Regular la circulación ciclista

En los grupos de debate se ha tratado la regulación de la circulación ciclista. Gran parte de las personas participantes la conside-

ran «necesaria» para «favorecer el uso seguro de la bicicleta y hacerla entendible» tanto a las personas usuarias como para el resto de la población. De esta forma, «se aclararían muchas dudas» que tienen las personas ciclistas y que son compartidas por el resto de los usuarios y usuarias de la vía pública.

En torno a este punto, se menciona la conveniencia de tomar «iniciativas municipales», pues ante esta ausencia –y según uno de los intervinientes–, la aplicación *strictus sensus* de la normativa de circulación vigente «obligaría a un tratamiento de la bicicleta como vehículo exclusivamente, impidiendo su cohabitación con peatones, patinadores y otros usos no motorizados».

En realidad, y ésta es una aportación del equipo investigador, la normativa de circulación vigente sí contempla algunas convivencias entre ciclistas y peatones, por ejemplo, en algunos tipos de vías ciclistas. De hecho, la nueva normativa hace un esfuerzo por definir distintos tipos de vías para la bicicleta, donde observa, entre otras, las sendas ciclables por donde ciclistas y peatones comparten plataforma. Sin embargo, cabe afirmar que la normativa actual deja lagunas sobre la circulación en bicicleta, especialmente en lugares donde ésta es importante, que pudieran indicar la conveniencia de cierta regulación municipal.

Sobre este debate de la regulación o no del uso de la bicicleta en la ciudad y hasta dónde debiera llegar, hay diversas opiniones. La mayoría de las personas confidentes consideran que «lo más adecuado» –si realmente se quiere hacer viable el uso de la bicicleta como medio de transporte y garantizar su seguridad– sería disponer de «una regulación que se fuese mejorando sobre la base de la experiencia y adaptando a la realidad de cada momento», pero que «siempre responda a una planificación de ciudad ciclable» previamente diseñada. Otras de las personas colaboradoras insisten en calificar a esta regulación como «necesaria y conveniente» y algunas de ellas añaden que la falta de regulación es «una causa generadora de riesgo». Además, sienten que dicha normativa representaría «una toma en consideración» de la bicicleta como medio de transporte a cargo de las personas responsables municipales. En esta línea, también hay quien apunta que en otros países europeos de mayor tradición en el uso de la bicicleta como medio de transporte, sí existe una normativa específica para este vehículo.

Otras personas advierten que ciertos actos que la persona ciclista realiza «para defenderse de los coches» –como arrancar un poco antes en un semáforo o parar delante de su línea de detención– «no pueden eliminarse con una normativa porque reduciría la capacidad preventiva en la conducción ciclista». En realidad, la norma ya existe y, por lo tanto, también la infracción. Pero lo que este tipo de intervenciones pone en evidencia es la falta de medidas de apoyo a las maniobras ciclistas, como serían –en los casos citados– el establecimiento de paradas avanzadas para las bicicletas y semáforos que permitan a éstas arrancar unos segundos antes que el coche.

Unas personas subrayan que «no debe llegarse hasta el extremo de regularlo todo», y atribuyen un «valor prioritario» a otras medidas como la educación y la información. Otras, sin embargo, se muestran categóricas a la hora de pedir «de forma decida y exigente» que dicha regulación «tenga muy en cuenta las infracciones cometidas por automovilistas» que afectan a la seguridad ciclista.

Las normas de circulación ciclista podrían exponerse –según sugieren algunas personas informantes– en ciertos tramos ciclables, no sólo para su conocimiento y cumplimiento, sino como «una forma de reconocer el derecho a circular» por ellos en bicicleta.

Otras personas consultadas se muestran más escépticas sobre la importancia de la regularización ciclista, especialmente «cuando la presencia de la bicicleta es reducida». En ese momento, dicha regularización «no es prioritaria» y su inexistencia permite que «se vaya dando la convivencia en la práctica». De esta opinión son, por ejemplo, algunas personas con responsabilidad municipal en Bilbao que «antes de regular bien todo, han preferido dejar que la bicicleta se introdujera en esos nuevos ámbitos sin marcar cómo desde un principio».

Promover la formación de las personas ciclistas

Las personas ciclistas que han participado en esta investigación valoran «necesario» promover la formación de quienes usan la bicicleta –o de quienes la podrían usar– «para incrementar su seguridad e incentivar el uso» de este vehículo. Algunas personas de los grupos muestran dudas sobre ciertas normas de circulación y consideran que «unas nociones básicas sobre cómo circular en bicicleta pueden incrementar la seguridad» de las personas ciclistas, especialmente de las menos experimentadas.

Identificar y señalizar debidamente las vías preparadas para la circulación ciclista

La señalización en las vías ciclistas es considerada por las personas informantes como «uno de los déficits más comunes, incluso, en infraestructuras de nueva creación». Así, por ejemplo, se señala cómo en Donostia-San Sebastián, a pesar de ser una de las ciudades pioneras en la implantación de una red de bidegorris en nuestra Comunidad Autónoma, «falta una señalización adecuada en diseño y resolución, que responda convenientemente a las necesidades» de la circulación en bicicleta.

También hay quienes insisten en que la señalización horizontal «ha de implementarse correctamente, huyendo de meros testimonialismos», apostando porque sea «suficientemente explícita y esté bien conservada». Porque, en caso contrario, denota –según expresan algunas de las personas participantes– «ineficiencia y falta de respeto»; y, además, provoca «indefinición e inseguridad, lo que es realmente peligroso en vías compartidas» con el tráfico motorizado. Aunque las personas entrevistadas dan más importancia a la señalización en este tipo de vías, también confieren una «enorme importancia» a la señalización en el resto de las vías ciclistas.

Otra idea que se apunta en esta línea es la «instalación de sistemas de indicación» en la ciudad donde se «detallen las vías ciclistas habilitadas y a dónde se dirigen». Esto facilitaría el tránsito ciclista y mejoraría la seguridad. Además, estos sistemas de orientación podrían convertirse en un «recurso importante para la promoción de la bicicleta».

Finalmente, algunas personas relativizan la importancia real y práctica de la señalización

si ésta no es percibida como «normativa en vigor» por la población. A lo que se refieren es a que la señalización no va a servir para incrementar la seguridad o para mejorar la circulación ciclista ostensiblemente si no va acompañada de otras medidas. A fin de cuentas, es necesaria la «combinación de varias medidas» y líneas de trabajo para conseguir los objetivos planteados.

Establecer medidas de apoyo a las maniobras ciclistas

El establecimiento de «medidas que faciliten las maniobras» ciclistas es un tema que ha aparecido recurrentemente en las distintas conversaciones grupales mantenidas para realizar este estudio, tal y como ha quedado reflejado en distintos momentos del presente libro. Estas medidas tienen que ser tenidas en cuenta en la planificación urbana ya que «pueden aumentar notablemente la seguridad ciclista». Se refieren a medidas como: semáforos de regulación específica para bicicletas, carriles especiales, prioridad para bicicletas en ciertos lugares, paradas avanzadas en semáforos, etc.

Conservación y mantenimiento de los elementos que hacen funcionales las vías ciclistas

La conservación y el mantenimiento de los distintos elementos que forman las vías ciclables es una medida valorada como «importante» en los grupos de discusión para garantizar la seguridad vial. En este sentido, se señala que los órganos competentes «deben garantizar una correcta conservación y mantenimiento de los elementos que hacen funcionales las vías ciclistas: firme, señalización, equipamiento complementario, etc.»

Al respecto, se percibe la necesidad de facilitar «una interlocución clara entre personas ciclistas y las instancias municipales» que permita detectar fallos en dichas funciones. Por ello, se ha mencionado la figura de una «persona responsable municipal para promoción de la bicicleta» a quien puedan dirigirse las personas usuarias para trasladarle los problemas observados.

Educar desde jóvenes

«La información, la sensibilización y la educación» son conceptos en los que las personas informantes han insistido mucho. Pero sobre todo subrayan el alto valor que entraña la formación «desde jóvenes» en los temas relacionados con la movilidad sostenible; no sólo en el uso de la bicicleta, sino en todo lo relativo al fomento de la seguridad vial.

Aunque algunas opiniones cuestionan la capacidad real del sistema educativo, en general, se sostiene que éste juega un «papel importante en la creación de los hábitos de comportamiento vial y de desplazamiento de nuestra juventud». Por ello, se destaca el valor de «crear rutas seguras que lleguen

hasta la escuela» para poder promover el uso de la bicicleta en este ámbito. Porque, si no se puede «garantizar» la seguridad del acceso ciclista a los centros educativos, es difícil plantearse concienciar al alumnado sobre la utilización de la bicicleta.

A la vez que las personas consultadas insisten en la necesidad de tratar de inculcar los buenos hábitos de movilidad desde jóvenes, destacan también la necesidad de que las personas ciclistas adultas se conviertan en «modelo para los más jóvenes» para que se dé el aprendizaje vicario.

Subrayan, así mismo, el «importante papel» que cumplen madres y padres y en la consideración de la bicicleta, siendo especialmente relevante la forma en que realizan los desplazamientos con sus hijas e hijos. Su papel –que obtendrá sus réditos cuando estas personas jóvenes circulen autónomamente– será de «vital importancia» en la transmisión de valores favorables a la movilidad sostenible y a la consecución de mayores niveles de seguridad vial.

Ambas labores, la que se realiza en el ámbito familiar y la que se lleva a cabo en el ámbito educativo, deben complementarse.

Aumentar los niveles de consideración hacia la persona ciclista

En los grupos de debate se ha apuntado la «necesidad de aumentar los niveles de consideración» de la persona ciclista en la circulación vial mediante campañas de comunicación y sensibilización. Con ello se pretende «mejorar su posición en la vía pública» para incrementar su seguridad vial. Así, una de las personas participantes señala al respecto, y a modo de slogan, la siguiente idea fuerza a transmitir: «la bicicleta no estorba al tráfico, la bicicleta es tráfico».

Las personas usuarias expresan la «importancia de ir adquiriendo un lugar en la circulación», es decir, que la persona ciclista «vaya ocupando su espacio en la ciudad». Para ello, y para lograr la mejora de imagen necesaria, «sería preciso la emisión de los mensajes e informaciones» aludidos.

Estas campañas de sensibilización e información –siempre según las personas informantes– deben dirigirse, no sólo a quienes circulen por la calzada, sino también a los peatones, que interactúan con las bicicletas en múltiples ocasiones.

6.3. Medidas propias de la persona usuaria ciclista

Las medidas que desarrollamos a continuación tienen que ser adoptadas por las propias personas ciclistas y persiguen mejorar su seguridad y la del conjunto de personas que circulan, de un modo u otro, por la vía pública, compartiendo espacio con la bicicleta. Las ideas e iniciativas aportadas por las personas de los diferentes grupos se exponen a continuación.

Circular de forma visible por la calzada

La primera medida de seguridad que debe aplicar la persona ciclista cuando comparte calzada con el coche –según la mayoría de las personas consultadas– es «circular de forma visible» a los ojos de quienes van al volante, «ocupando la parte central del carril», especialmente cuando la amplitud de éste no es suficiente para que se realice un adelantamiento con seguridad. De esta forma, el coche se verá «obligado a circular detrás de la bicicleta hasta poder realizar el adelantamiento respetando la distancia de seguridad».

Así mismo, expresan que situarse en una posición visible en la calzada, «más centrada y no tan próxima al lado derecho», permite «evitar conflictos ante posibles maniobras de los vehículos aparcados» (apertura de puertas, incorporación a la circulación…). Además, en ocasiones, esta forma de circular «permite anticiparse» a dichas maniobras.

Algunas personas ciclistas de Vitoria-Gasteiz[9] expresan su «temor» a la hora de circular de esta forma y la rechazan. Otras personas participantes, aunque reconocen la sensación de riesgo que genera circular por la parte central del carril, la practican y la consideran «necesaria» para su seguridad.

Aprender técnicas y estrategias para circular en bicicleta

Circular por el centro del carril es una estrategia para circular con seguridad en bicicleta. Las personas usuarias de la bici –que son la mayoría de participantes en los grupos de discusión– apuntan la «necesidad de aprender las técnicas y las estrategias para circular» por la ciudad en bicicleta, «de preocuparse por aumentar los conocimientos normativos y habilidades en la conducción». Estamos, por tanto, en el ámbito de educar y formar a las personas ciclistas.

Entre las medidas y estrategias, además de la señalada, podemos destacar la de circular con la «máxima atención». La atención –según las personas confidentes– es siempre importante, incluso cuando se pasea por una vía diferenciada –especialmente adaptada al tránsito ciclista–, pero lo es aún más en la convivencia con el tráfico motorizado. Asimismo, se apunta la necesidad de aprender «a prevenir el riesgo y a evitar el peligro» utilizando lo que algunas personas participantes denominan

[9] Cabe recordar lo mencionado sobre la mayor achura de las calles en el centro urbano de la capital alavesa y la percepción que ello provoca entre las personas ciclistas.

una «actitud defensiva extrema» frente a los vehículos motorizados. Por último, algunas personas plantean «apearse de la bicicleta en zonas de mucho tránsito peatonal» como medida preventiva y de respeto hacia las personas viandantes, donde, además de cumplir la normativa, sobre todo hay que emplear el sentido común.

Utilización de elementos reflectantes y equipamientos que hagan más visible a la persona ciclista

Otro tipo de medidas a implantar comentadas en los grupos de discusión y que «mejoran la seguridad ciclista», es la utilización de «elementos que hacen más visibles» a las personas ciclistas: ropa clara, luces, catadióptricos, elementos reflectantes, etc.

La mayoría de las personas consultadas insisten en la utilización de este tipo de complementos. Algunas consideran que lo que la ley establece como obligatorio para la circulación ciclista en vías interurbanas[10] es también «interesante» para la circulación urbana. Aunque en pequeño número, algunas personas están en contra de estas propuestas y alguna, incluso, manifiesta que se resiste a utilizar medidas luminosas en la ciudad argumentando que «los coches pueden verte si quieren y que hay luz de sobra en las calles».

Entre quienes consideran estas medidas necesarias –la mayoría de las personas informantes– hay quienes hacen hincapié en que deberían incorporarse en el momento de fabricar la bicicleta, descargando cierta responsabilidad en las empresas.

Finalmente, otro equipamiento que «ayuda a hacer más presente a la persona ciclista» en momentos de conflicto es el timbre. También se menciona la colocación de «alguna pieza sencilla en los radios que emita un suave sonido de prevención». Al respecto, hay también quien considera que «gritar es una medida poco técnica, pero muy eficiente».

Sensibilizar en el cumplimiento de las normas

En las reuniones grupales ha surgido el tema de «sensibilizar a las personas ciclistas para el cumplimiento de las normas», especialmente, en aquellas medidas orientadas a mejorar la seguridad vial. En la misma línea, manifiestan que las personas ciclistas «deben mostrar interés por conocer las normas que afectan a su circulación».

El conocimiento y el respeto de las normas son «necesarios en todo tipo de vía», incluso dentro de los ámbitos habilitados en exclusiva para la circulación ciclista. En ellos, continúan, se deben seguir respetando las mismas normas de convivencia y de circulación, ya que el hecho de que sean segregados, «no anula la convivencia y no posibilita a la persona ciclista para hacer lo que quiera».

Existe consenso entre las personas informantes a la hora de aceptar que las personas ciclistas generan situaciones de riesgo y que «hay que evitarlas siendo más respetuosas y adaptándose a la realidad de cada momento». Sin embargo, existen discrepancias a la hora de decidir qué hacer con

[10] Recordamos en este punto que la ley en vigor establece para las vías interurbanas que, cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, las personas ciclistas llevarán colocada una prenda reflectante que permita a los demás usuarios y usuarias distinguirlas a una distancia de 150 metros.

quienes infringen las normas. Así, cuando se plantea qué medidas tomar para tratar de erradicar este comportamiento, hay una línea de opinión que tiende al proteccionismo bajo el argumento de que «el daño hubiera sido mayor si la bicicleta hubiera sido un coche».

También hemos recogido la opinión, expresada con anterioridad, de que algunos incumplimientos normativos concretos «persiguen aumentar la seguridad» ante la falta de elementos de apoyo para la circulación ciclista. Sin embargo, esto no se cumple en todos los casos. Así, por ejemplo, los argumentos esgrimidos para realizar paradas adelantadas buscando una mejor posición para el arranque posterior, se sujetan a criterios de seguridad; pero saltarse un semáforo en rojo difícilmente puede entenderse desde estos criterios.

Extender la bicicleta como medio de transporte entre otras usuarias y usuarios de la bicicleta

Las personas entrevistadas plantean que la idea de utilizar la bicicleta como medio de transporte «debe ser difundida» entre el elevado número de ciclistas que utiliza la bicicleta para hacer deporte o disfrutar del tiempo libre. Se trata de un colectivo que «ya está familiarizado» con el uso de este vehículo y que, por lo tanto, tendría «menos problemas» a la hora de utilizarlo para desplazarse en el ámbito urbano.

La idea surge del convencimiento de que el aumento en el número de ciclistas que utilizan la bicicleta como medio de transporte «mejoraría los niveles de seguridad». Además, según expresan, ese aumento revertiría en la afirmación de la bicicleta como una parte del tráfico y en su toma en consideración por parte del resto de los modos de desplazamiento. Éstos «comenzarían a tenerla en cuenta como un componente más del tráfico al considerar su presencia como cotidiana e inevitable».

Por una estrategia ciclista vasca

7

7. Por una estrategia ciclista vasca

Para concluir esta recopilación acerca de la visión de las personas ciclistas que utilizan este vehículo para desplazarse en la ciudad y de las personas expertas que trabajan y reflexionan sobre el tema, vamos a hacernos eco de la última aportación realizada por las asociaciones de personas usuarias de la bicicleta de la Comunidad Autónoma del País Vasco[11] que, bajo el título «Por una estrategia ciclista vasca», fue presentada el pasado 7 de marzo ante la Comisión de Ordenación Territorial, Transportes y Medio Ambiente del Parlamento Vasco.

En ella, las asociaciones ciclistas instan al Gobierno Vasco a:

– Emprender un proceso para la definición y puesta en marcha de una Estrategia Integral para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.

– Elaborar un Plan Director de vías ciclistas de la CAPV.

– Y crear un Órgano Administrativo dedicado a impulsar, coordinar y ejecutar dicha Estrategia.

Con esta solicitud, las asociaciones recuerdan a las instituciones la necesidad de desarrollar algunos de los compromisos asumidos previamente. Así, cabe destacar cómo las dos primeras peticiones fueron ya aprobadas por el Gobierno Vasco en 2002, en el «Programa Marco Ambiental del País Vasco», y en el «Plan Director del Transporte Sostenible», ratificado por el Parlamento Vasco en 2003. En esta ocasión también, la iniciativa ciudadana ha contado con la valoración positiva de todos los grupos presentes en la Comisión (Aralar, EA, EHAK, PNV, PP y PSE); haciéndose precisa, por tanto, su desarrollo y concreción, consecuentes con la necesidad de fomentar el uso de la bicicleta, la valoración otorgada a la iniciativa y los acuerdos previos alcanzados.

Así, la Estrategia Ciclista a desarrollar tiene como objetivo, en boca de estos colectivos ciclistas urbanos, «poner en marcha un proceso» tendente a «promover un uso cómodo, seguro y atractivo de la bicicleta como parte integrante de un política de transporte integral y sostenible» en la CAPV, atendiendo para ello al «conjunto de factores y elementos que condicionan la movilidad ciclista» y de los cuales hemos dado buena cuenta en el presente libro.

Dicho proceso implicaría la «concreción en un horizonte temporal determinado de los objetivos precisos, los programas de actuación, los papeles y las responsabilidades de las partes implicadas, los recursos necesarios para su ejecución, sus plazos de realización, los sistemas de coordinación con las distintas administraciones y agentes concernidos, los mecanismos de evaluación, etc.»

[11] Kalapie (Donostia-San Sebastián), Biziz Bizi (Bilbao), Gasteizko Bizikleteroak (Vitoria-Gasteiz), Lurrats (Arrasate) y Txirrinka (Oñati).

Por su parte, la elaboración de un Plan Director de vías ciclistas de la CAPV tendría por objeto, según las mismas asociaciones, «establecer de forma coordinada con las Diputaciones Forales un esquema general a escala autonómica» que, partiendo de una valoración común de la situación de partida, «efectúe un análisis de la demanda potencial existente y fije unos criterios técnicos mínimos comunes» de aplicación en todos los ámbitos territoriales, a la vez que asegure «las debidas conexiones interterritoriales y la necesaria intermodalidad», así como su conexión con otras rutas de ámbito tanto estatal como europeo.

Por último, la puesta en marcha de una política vasca de la bicicleta, entienden las asociaciones, exige la «creación de un Órgano Administrativo de la bicicleta en el seno del Departamento de Transportes y Obras Públicas, dotado de los medios humanos y económicos suficientes y que estaría responsabilizado de definir, impulsar, coordinar y evaluar desde un punto de vista técnico dicha estrategia ciclista, así como de garantizar su coherencia y el respeto a los compromisos adquiridos». Más adelante, los promotores de la propuesta señalan también que este órgano sería el encargado de «elaborar informes e investigaciones relacionados con la bicicleta, recopilar y difundir conocimientos sobre la bicicleta, proporcionar formación técnica a profesionales, otorgar subvenciones dirigidas a financiar programas e inversiones de promoción del uso de la bicicleta…».

Porque, según concluyen las asociaciones de personas usuarias de la bicicleta, «no se trata sólo de proteger a las personas ciclistas, sino de estimular la difusión de la bicicleta entre esa gran masa de ciudadanos y ciudadanas que en las circunstancias actuales no se atreven a utilizarla». Se trataría de conseguir que la mayoría de las personas de cualquier edad y condición social tuvieran la posibilidad real de desplazarse en bicicleta al trabajo, al centro de estudio, a los establecimientos comerciales, para hacer deporte, pasear, etc., en unas condiciones de uso cómodas, atractivas y seguras.

Así, la Estrategia a desarrollar, superando un enfoque meramente infraestructural, concluyen: «debería incidir de manera integral y coherente en el conjunto de elementos y factores (culturales, urbanísticos, legales, de seguridad, educativos, de promoción, intermodalidad, fiscales, etc.) relacionados con la seguridad vial, la percepción social y las condiciones de uso de la bicicleta».

Para concluir la presente publicación, y en línea con lo expuesto, haremos mención de un hecho acontecido mientras nos encontramos trabajando en su edición. Nos referimos a la declaración institucional del Parlamento Vasco (17 de Mayo de 2006), favorable a la promoción de un medio de transporte privado menos contaminante que adhiriéndose a la «Declaración de Ámsterdam 2000» (que promueve el uso de la bicicleta como medio de transporte personal), recoge un compendio de principios ideológicos y políticos para la defensa, protección, promoción y divulgación de la utilización de este medio de este medio de transporte alternativo.

La Cámara Vasca define la bicicleta como uno de los aparatos de locomoción «más valiosos que se conoce, por sus reconocidos beneficios en relación con la salud, la eficacia, la economía, la autonomía personal y el medio ambiente» e insta al Gobierno Vasco y al resto de administraciones públicas a integrar en sus políticas la promoción de este medio de transporte en línea con las recomendaciones y peticiones que se recogen en la referida Declaración, así como a divulgar y promover el conocimiento de la misma entre la ciudadanía.

Así mismo, se recuerda que «uno de los factores más relevantes de la crisis ambiental actual es, sin duda, el sistema de movilidad predominante», basado en el vehículo privado, con la consiguiente «emisión de gases de efecto invernadero, el calentamiento del planeta y el cambio climático», advirtiéndose de que «es hora de que las administraciones y los ciudadanos y ciudadanas reconozcan y también se promuevan sistemas de transporte y movilidad de forma más sostenible y más respetuosos con el entorno y con las mismas personas».