

Solución: ciclismo.

iNUA #2: Solución: ciclismo. Implementando la Nueva Agenda Urbana

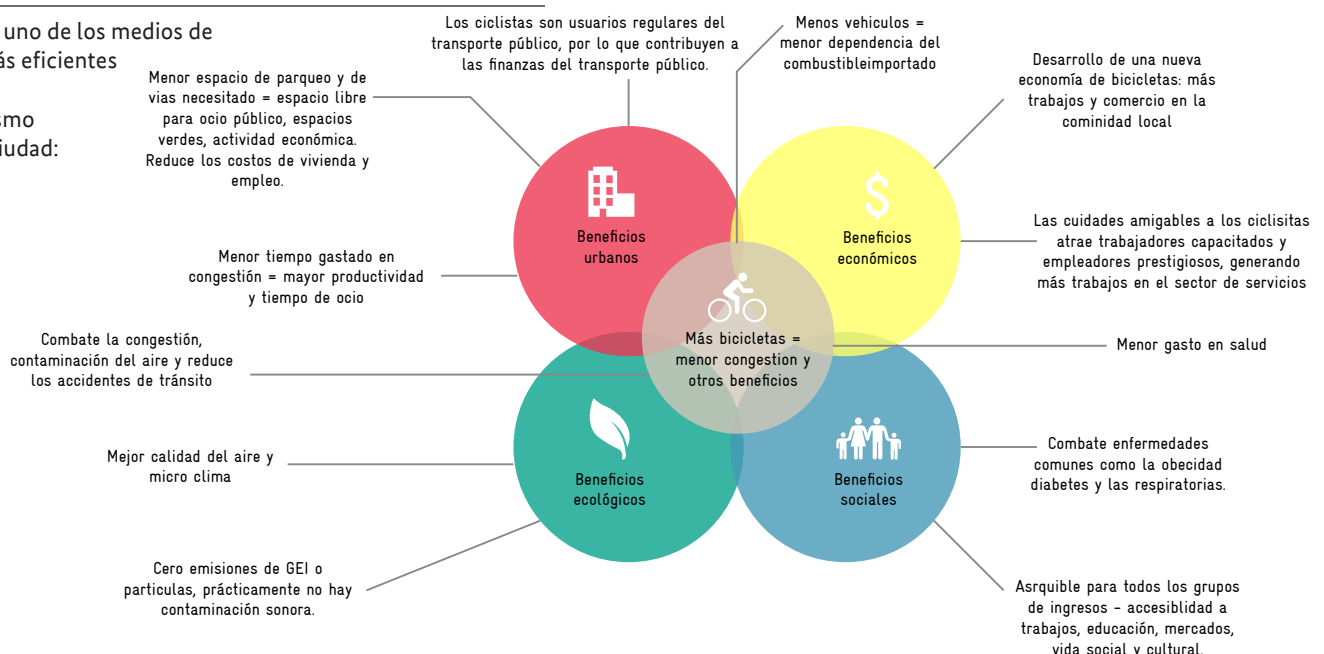
“Promoveremos el acceso de todos a unos sistemas de transporte terrestre y marítimo y de movilidad urbana que sean seguros, asequibles, accesibles y sostenibles y tengan en cuenta las cuestiones de edad y género, que hagan posible una participación significativa en las actividades sociales y económicas en las ciudades y los asentamientos humanos, mediante la integración de los planes de transporte y movilidad en las planificaciones urbanas y territoriales y la promoción de una amplia gama de opciones de transporte y movilidad, en particular mediante el apoyo a:

(a) Un crecimiento significativo de las infraestructuras de transporte público accesibles, seguras, eficientes, asequibles y sostenibles, así como opciones no motorizadas como la circulación peatonal y en bicicleta, a las que se dará prioridad frente al transporte motorizado privado”

Nueva Agenda Urbana #114(a)

1. ¿Para qué es bueno el ciclismo?

El ciclismo es uno de los medios de transporte más eficientes y sostenibles.
Cómo el ciclismo beneficia tu ciudad:



Considera estos cinco requisitos principales para hacer atractivo al ciclismo:

- 1. Coherencia:** la infraestructura del ciclismo debería formar una red coherente y bien comunicada. Los planes de ciclismo deberían estar orientados hacia una red que provee conexiones entre todos los orígenes y destinos relevantes de los usuarios del sistema de transporte. Esto incluye la orientación, la calidad consistente de las rutas, y un número suficiente de posibilidades para parqueo seguro.
- 2. Ser directo:** los ciclistas deberían poder utilizar las rutas más directas para minimizar el número y la distancia de los desvíos. Muchos automovilistas son capaces de cambiar su modo de transporte (al menos para viajes cortos) si es más rápido y conveniente hacer el viaje en bicicleta en lugar de un automóvil. Utilizar la bicicleta también es menos costoso e involucra menor dificultad para encontrar espacio de parqueo, dada una infraestructura de ciclismo apropiada.
- 3. Seguridad vial:** los ciclistas (y peatones) son vulnerables en el tráfico ya que no se benefician de las características de seguridad activa de los vehículos. Por ello, los planificadores de las vías y diseñadores de calles deben crear ambientes seguros para los usuarios no- motorizados. Algunos principios básicos: disminuir la velocidad del tránsito; combinar las rutas más cortas y seguras; y separar los diversos tipos de vehículos cuando las diferencias en velocidades son significativas.
- 4. Comodidad:** las superficies irregulares y el parado frecuente hacen que el ciclismo sea menos atractivo. Otros factores negativos incluyen: gases de escape, aglomeración de peatones, vehículos estacionados o actividad económica dentro de la ciclovia. Estos factores pueden ser reducidos con un diseño adecuado, encaminamiento, administración de parqueos, y fiscalización.
- 5. Seguridad personal:** el ciclismo debería ser simple y relajante. Junto a la seguridad vial, la seguridad personal también es un factor importante. Los ciclistas quieren sentirse seguros, ya sea a través de áreas urbanas atractivas con muchas personas (observación social), iluminación de las calles, o incluso, presencia policial en áreas críticas.



Compartiendo bicicletas en la Ciudad de México. Autor: Adriana Lopez

2. ¿Qué pueden hacer los alcaldes?

Las verdaderas ciudades para ciclistas usualmente cuentan con alcaldes comprometidos a priorizar el ciclismo en su agenda política. Los alcaldes aseguran que su administración traduzca esto a acciones ambiciosas. Para que tu ciudad obtenga los beneficios descritos previamente, puedes incentivar el uso de bicicletas a través de cuatro pasos prácticos:

Concientizar y crear alianzas más allá de tu administración

Comienza por concientizar a las personas sobre los beneficios del ciclismo mediante una promoción activa. Los días libres de vehículos, desfiles de bicicletas, y días de ir en bicicleta al trabajo llaman la atención de los medios y los ciudadanos. Los eventos pueden ser planeados conjuntamente con organizaciones de bicicletas, escuelas, empresas, y otras partes interesadas. Incluso, la acción específica con escuelas, empresas y otros grupos puede ayudar a llegar a las personas de manera directa e individual.

·construir 300 m de una ciclovia

·comprar 600 aparabicicis

·establecer un conjunto de 50-100 bicicletas para rentar

·señalar 35 km de una red de ciclovias

·organizar 50 días de revisión de bicicletas

Qué se puede hacer con un presupuesto de ciclismo de



·ofrecer 100 sesiones de entrenamiento en bicicleta

·establecer y diseñar 6-7 calles residenciales

·proveer 50 estacionamientos cubiertos de bicicletas con iluminación

·señalar 6,5 km de un carril de

·contrarar un coordinador de ciclismo por 1,5 años

Identifica a un coordinador de ciclismo y/o a comisiones para coordinar la promoción de la bicicleta y asociarse con otras partes interesadas

Para asegurar la mejora continua y la implementación de las políticas y medidas de ciclismo, las responsabilidades deben ser claramente asignadas. Un coordinador de ciclismo motivado y dedicado en la administración de la ciudad (algunas veces llamado “asesor del alcalde sobre ciclismo”) es un buen punto de partida para construir relaciones de trabajo con otras partes interesadas y coordinar diversas actividades. Un grupo de trabajo de ciclismo conformado por planificadores e ingenieros viales, organizaciones de ciclismo, la policía de tránsito, así como diferentes organizaciones civiles y representantes privados acepta una agenda de trabajo. Algunas estructuras institucionales avanzadas incluyen oficinas de ciclismo dedicadas o unidades administrativas con diversos especialistas que se encargan de las cuestiones relacionadas al ciclismo en las áreas de infraestructura, promoción, información, y servicio comunitario.

Desarrolla un plan de ciclismo

Mejora estratégicamente el ciclismo como modo de transporte. Un plan de ciclismo define los objetivos, la infraestructura, las actividades promocionales, y **provee una hoja de ruta clara** para transformar tu ciudad en una ciudad ciclista. Los planes efectivos de ciclismo son elaborados de una forma inclusiva y son respaldados por **una gran parte del presupuesto municipal**. Las organizaciones de ciclismo pueden ser colaboradores importantes para identificar medidas adecuadas; pero no olvides a las otras partes interesadas como los peatones, las empresas, y los conductores de automóviles que pueden ser afectadas por las decisiones sobre la infraestructura. Es tarea de tu administración tratar con los intereses divergentes y asegurar que el desarrollo del ciclismo se encuentre incluido en el desarrollo general urbano y la política de movilidad.



Mira el mapa del SUTP sobre estrategias locales de ciclismo y caminata – ¡e inspírate!



Implementa la infraestructura básica y desarróllala de tal manera que se adapte a las necesidades de los ciclistas

Si bien ciudadanos valientes pueden decidir montar en bicicleta sin tomar en cuenta la calidad de la infraestructura de ciclismo, otros no lo considerarán sin ciclovias apropiadas para aumentar la seguridad y

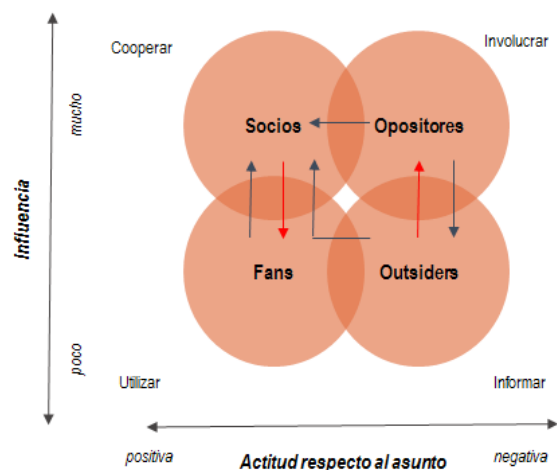
comodidad. Un ambiente ideal para los ciclistas incluye ciclovías de tamaño adecuado, rutas seguras (particularmente en los cruces), y espacios de parqueo seguros distribuidos por toda la ciudad.

3. ¿Con quién armar un equipo?

Como líder del gobierno urbano, te encuentras a cargo de establecer la estrategia de ciclismo. Sin embargo, las políticas de ciclismo solo son efectivas si se evalúan apropiadamente las necesidades de los ciclistas y se les incorpora en el proceso de planificación. Por ello, diferentes actores de los sectores privados y públicos, ONGs, y la sociedad civil deben contribuir para alcanzar las condiciones ideales de ciclismo en la ciudad. También deberías incluir el interés de las organizaciones de sociedad civil, escuelas, y aseguradoras de salud. Todos estos actores pueden desarrollar e implementar la política de manera conjunta, a través de grupos de trabajo y comisiones. Luego de establecer el plan, es tarea del gobierno de la ciudad definir la estrategia e implementar la infraestructura. Esto incluirá la co-operación con empresas locales del sector privado, como tiendas de bicicletas o garajes, dado que contribuirán a llevar un mayor número de bicicletas a las calles. Los medios masivos y las redes sociales también pueden hacer que el ciclismo sea más visible en espacios públicos y hogares privados.

4. ¿De dónde se aprende?

Las ciudades crean culturas de ciclismo en periodos cortos y largos. No existe un único enfoque que cree una ciudad amigable a ciclistas, pero otras ciudades pueden ofrecer experiencias relevantes de aprendizaje en sus éxitos y fracasos al establecer al ciclismo como una parte integral de la cultura diaria de movilidad. De hecho, para asegurar una política de ciclismo factible y eficiente es crucial que se desarrolle una estrategia que mejor se adapte al contexto de la ciudad. La siguiente figura muestra cómo involucrar a las distintas personas de interés.



Ámsterdam:

Ámsterdam es conocida mundialmente por la calidad de su infraestructura de ciclismo y el entusiasmo de sus habitantes por usar la bicicleta cada vez que sea posible. En el 2014, el ciclismo llegó a ser el 50% del reparto modal de la ciudad - ¡uno de cada dos viajes era realizado en bicicleta! En el centro de la ciudad este porcentaje alcanzó el 63%. Como muchas otras ciudades, Ámsterdam se estaba convirtiendo rápidamente en una ciudad orientada al automóvil en la década de 1960. Alentados por el gran número de fatalidades de peatones por los vehículos (400 niños en 1972), los residentes de Ámsterdam se levantaron en contra de los planes radicales de infraestructura que beneficiaban principalmente a los conductores de automóviles. Como reacción, el consejo de la ciudad introdujo un nuevo plan de circulación del tránsito en 1978, el cual redujo el espacio para el parqueo de vehículos dándole, en cambio, mayor espacio a los peatones y ciclistas.

Ámsterdam en números:

- Longitud total de la red de ciclovías: **500 km**
- Proporción del reparto modal para bicicletas: **50%**
- Número promedio de bicicletas por hogar: **2**
- Promedio de **2 millones de km** recorridos en bicicleta diariamente
- Viajes diarios en bicicleta: **500,000**
- Gasto de **US\$30** per cápita en infraestructura de ciclismo (total de Países Bajos)

Hoy en día, la política de ciclismo de Ámsterdam se encuentra basada en cuatro pilares: seguridad vial, infraestructura, parqueo, y educación/promoción. Esta política resultó en una red de ciclovías separadas, con una longitud total de 500 kilómetros. La red principal de ciclismo, una red de ciclovías protegidas por toda la ciudad, es el núcleo de la infraestructura. Con un promedio de 2 millones de kilómetros recorridos diariamente en bicicleta en Ámsterdam, los planificadores y creadores de políticas se enfrentan a nuevos desafíos como el parqueo para bicicletas, la intermodalidad, y el acceso al transporte público, así como la seguridad vial y la comodidad de los ciclistas. Estos problemas fueron abordados principalmente en el nuevo plan de ciclismo que fue introducido en el 2011.

Para mayor información: Plan Ámsterdam 04/2014, disponible en www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/ruimte-economie/ruimte-duurzaamheid/plan-amsterdam-04-2014-cycling/

Bogotá:

Bogotá implementó la red más extensa de ciclismo en América Latina, y por consiguiente, es la ciudad con mayor número de ciclistas de la región. Hoy en día, la red abarca más de 410km en ciclovías y carriles de bicicleta alrededor de la ciudad, conectando a los residentes de Bogotá con los centros de vida cívica y comercial, así como con espacios de parqueo extensivos en las estaciones Transmilenio (los autobuses de tránsito rápido de Bogotá). La red fue iniciada en 1997 por la administración del alcalde Antanas Mockus. La expansión extensiva fue llevada a cabo por su sucesor, Enrique Peñalosa, quien también introdujo un plan formal que representaba un compromiso personal con una ciudad saludable y libre de automóviles.

Bogotá en números:

- Longitud total de la red de ciclovías: **410 km**
- Velocidad promedio de bicicletas: **17 km/h**
- Viajes promedio por hogar: **2**
- Viajes diarios en bicicleta: **600,000**
- Reducciones de CO2e 2000-2014: **86,431t**

Dada la mejora extensiva de infraestructura, el uso de bicicletas ha incrementado de 0,2% de la población en el 2000 a 6% en el 2014. Los ciudadanos de menores ingresos se han beneficiado por la nueva red de ciclismo: de este grupo, 23% de todos los viajes son realizados en bicicleta. Una de las claves de este éxito fue el diseño de las ciclovías que tomó en cuenta las características topográficas naturales de Bogotá.

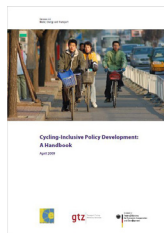
El éxito del esquema de ciclismo de Bogotá puede ser otorgado a varios factores importantes: existía voluntad política de mejorar el ciclismo; la red conectó los puntos de interés más importantes (áreas residenciales, centros económicos y urbanos, áreas recreacionales); se crearon puntos de conexión intermodal; las intersecciones fueron rediseñadas para prevenir situaciones peligrosas; y el entorno geofísico fue considerado para hacer el ciclismo lo más cómodo posible.

Mayor información disponible: *Despacio Bicycle Account 2014*, disponible en www.despacio.org/portfolio/bogota-bicycle-account-2014/

Existe una gran cantidad de recursos disponible para ayudar a ciudades a formar sus estrategias y medidas de ciclismo – una pequeña selección de SUTP y otros recursos:

Manual de desarrollo de políticas ciclo-inclusivas

www.sutp.org



Promoviendo el ciclismo para todos como modo de transporte diario (PRESTO)

www.ec.europa.eu

Perspectiva general de estrategias de ciclismo y caminata

www.sutp.org/es/

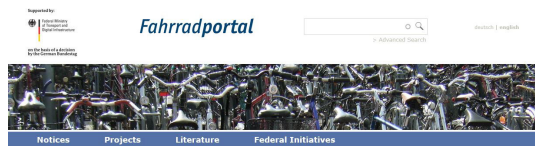


Guías de planificación de bicicletas de uso compartido (Institute for Transportation & Development Policy)

www.itdp.org

Ciudades más seguras por diseño – estructura de ciclismo (World Resources Institute)

www.wri.org



Experiencia de ciclismo del Portal alemán de ciclismo

Cerca de 40 fichas informativas de los múltiples aspectos del ciclismo, p.ej.: riesgos de accidente, costos sociales, y los beneficios del ciclismo www.nationaler-radverkehrsplan.de

Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe

Guía para impulsar el uso de la bicicleta (Inter-American Development Bank)

www.adb.org



Publicado por:
Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Oficinas registradas
Bonn y Eschborn, Alemania

Dirección
Dag-Hammarskjöld-Weg 1-5
65760 Eschborn/Deutschland
T +49 61 96 79-2650
I www.sutp.org y sutp@sutp.org

Autores:
Jonas Koch, Marian Knapschinsky, Pawel Komendzinski, Mathias Merforth

Traducción
Stephanía Tello Zamudio, Laura Varano

Diseño
Linzee Obregon, Sophia Sünder (Eschborn, 2017)

Enlaces URL:
La responsabilidad por el contenido de las páginas web externas mencionadas en esta publicación recae siempre sobre sus respectivos editores. GIZ se disocia de este contenido
GIZ es responsable por el contenido de esta publicación.

GIZ-SUTP es un socio orgulloso de:



Para apoyar la transición global del transporte, el BMZ inició TUMI como una contribución para implementar la Nueva Agenda Urbana junto a otras 10 asociaciones socias. Para más información: www.transformative-mobility.org