

La Bicicleta en serio

En este sistema imaginario, la elección del coche no solamente resultaría más costosa, sino que el tiempo empleado en el trayecto sería más largo e incómodo que ir en bicicleta. En el sistema que proponemos, la bicicleta sería un medio de transporte más seguro, ya que habría muchos otros ciclistas en las calles, y salir a dar una vuelta solo supondría una actividad social. Montar en bicicleta habría dejado de ser un sacrificio admirable, ni siquiera se necesitaría una firme determinación: simplemente, la bicicleta sería el mejor medio de transporte para trasladarse de un lugar a otro.

Por muchos motivos, entre los que se incluyen la reducción de emisiones de carbono, la mejora de la salud pública, y la creación de un ambiente urbano más vibrante, esta es la solución que queremos. Pero, ¿cómo llegamos a ella? ¿Qué hace que una ciudad sea ideal para la bicicleta como medio de transporte?

Según Roger Geller, coordinador de ciclismo de la Ciudad de Portland, la creación de una ciudad adecuada a las bicicletas requiere planificación estratégica e inversión. Se trata de una decisión que las ciudades deben tomar de forma premeditada.

De nada sirven las campañas de concienciación si no van acompañadas de una fuerte infraestructura que haga del transporte en bicicleta un medio seguro, cómodo y sencillo.

La ciudad de Portland es la ciudad más adecuada a las necesidades de los ciclistas en EEUU: en 2007, todos los estudios señalaban que 5% de los residentes de Portland utilizan la bicicleta como medio de transporte principal. En algunos vecindarios, el porcentaje asciende a 12%.

Pero este cambio no se llevó a cabo de la noche a la mañana. Portland comenzó su transición en 1974 mediante la revolucionaria Declaración para el Ciclismo "Proyecto de ley para bicicletas" (Bicycle Bill) en la que el gobierno se comprometía, entre otras medidas, a que el presupuesto dedicado al transporte en bicicleta nunca fuera menor que el 1% del total Del presupuesto dedicado a autopistas.

En los más de treinta años que han transcurrido desde entonces, Portland ha construido una red de infraestructuras mediante la que el transporte en bicicleta ha mejorado visiblemente. Algunas de estas infraestructuras, como las cajas para bicicletas, (bike boxes), se han llevado a cabo para salvaguardar la seguridad del ciclista. Otras, como los aparcamientos elevados, para reemplazar los aparcamientos de vehículos particulares por los de bicicletas. Todas estas medidas tienen en común hacer del transporte en bicicleta una parte de la vida cotidiana en la ciudad, sacándole de la invisibilidad.

Todas las mejoras que se han llevado a cabo en los últimos 30 años han costado a la ciudad un total de 55 millones de dólares, lo que supone menos de la mitad del coste de construir un intercambiador de carreteras.

Ahora, Geller quiere convencer a la ciudad para que invierta más del triple de este importe (unos 18 dólares anuales per cápita) durante los próximos 16 a 20 años, de forma que Portland pueda llegar al nivel de ciertas ciudades europeas como son Copenhague, donde 36% de los trabajadores utilizan este medio de transporte a diario (y donde, por consiguiente, la edad de la movilidad independiente se alcanza a la edad de 9 años). Geller quiere lograr que la política priorice el transporte en bicicleta para que este vehículo compita directamente con el automóvil y llegue a convertirse en la forma de transporte preferida para recorridos de un máximo de 5 kilómetros.

Fuente

Compartir

(fin del artículo)