

Si vas a Paris, mejor en bicicleta

Esta semana en una conferencia, dicha asociación explicó algunos resultados de sus estudios e investigaciones. Un dato relevante por su importancia es el de la contaminación soportada por los ciclistas que circulan por la ciudad y que contradice ciertas ideas, así, los ciclistas están globalmente menos expuestos a la contaminación que aquellos que circulan con vehículos contaminantes sean coches o motos.

El estudio se realizó con la ayuda de un triciclo equipado de aparatos que efectuaban medidas tanto de dióxido de nitrógeno (NO₂) como de partículas finas cada 10 segundos. La exposición de los ciclistas se estudió y se comparó sobre cuatro itinerarios diferentes de entre los más frecuentados por el tráfico parisino.

El estudio de Airparif “anima” a los ciclistas ya que “circular en bicicleta, aunque sea bajo unas condiciones de contaminación como en la mayoría de las ciudades, conlleva más beneficios que el sedentarismo”, según afirma un médico del servicio francés de salud en el trabajo. Además, el estudio muestra que la exposición de los ciclistas a la contaminación varía mucho en función de las infraestructuras reservadas para la bicicleta en las vías urbanas. Los carriles bicicleta, los carriles de autobús (en Paris se habilitaron muchos carriles de autobús para el uso de los ciclistas a raíz de un accidente) y las zonas para bicicletas señalizadas en el asfalto, aportan un efecto benéfico al alejar a los ciclistas del flujo circulatorio de vehículos contaminantes.

Los “carriles bici” representan la mejor protección en términos de contaminación ya sea por NO₂ o por partículas finas. Por ejemplo, circular sobre uno de estos carriles por el lado derecho del Sena, equivale a una reducción de un 30 a un 45% en la exposición a la contaminación de un ciclista que circulara entre el tráfico por cualquiera de las avenidas de la ciudad.

El peatón está entre 2 a 5 veces menos expuesto a la contaminación que un automovilista, el ciclista se sitúa entre los dos pero, a medida que circule por los carriles bicicleta, se irá acercando cada vez más a la tasa de exposición del peatón.

El ciclista debe evitar las vías de tráfico denso siempre que le sea posible. En estas vías saturadas de vehículos la tasa de contaminación de NO₂ va en aumento con el número de vehículos: 60 µg/m³ para una media de 20.000 vehículos por hora, 90 µg/m³ para 30.000 vehículos y 120 µg/m³ si los vehículos son 80.000 por hora. La OMS recomienda 40 µg/m³ de media anual para el NO₂. Siempre debe elegirse una pequeña calle menos expuesta que una gran avenida embotellada. Si se está en uno de los desgraciadamente habituales atascos, mejor descender de la bicicleta y alejarse a pie del tráfico.

También es conveniente que el ciclista evite permanecer en un semáforo rojo detrás de un autobús. El estudio comentado anteriormente demuestra que, aunque breves, se observaron picos muy altos de contaminación en estos casos. Un autobús despidió dióxido de nitrógeno y partículas finas en grandes cantidades al frenar y sobre todo al arrancar.

Informes como este de Airparif acentúan más aún la necesidad de “abrir” las ciudades a la bicicleta y a los peatones. La contaminación sea del tipo que sea es hoy en día una de las lacras más dañinas para la salud de los habitantes de la mayoría de ciudades.

Fuente

(fin del artículo)