

## Houten, todo ventajas en la ciudad sin coches

La ciudad se construyó agrupada en torno a la estación de ferrocarril, un tren tarda diez minutos en llegar al centro de Utrech. El centro se organizó y habilitó en función de la accesibilidad mediante vehículos no motorizados. Su forma es la de un óvalo de 6 kilómetros cuadrados planificado a la escala de un ciclista. La ciudad está bordeada por una autovía de 8,6 kilómetros, único acceso de los vehículos motorizados a los barrios residenciales. El tránsito de vehículos motorizados por la zona residencial está totalmente prohibido. Ir y venir de un barrio a otro es más sencillo y rápido en bicicleta que en coche a través del desvío.

La arteria principal de Houten es un carril de bicicletas de 3,2 kilómetros bordeado por un espacio ajardinado. La avenida fue construida en una zona proscrita para el automóvil, perpendicular a la vía del tren que comunica la ciudad.

El 90% de los usuarios del tren llegan a la estación bien a pie o en bicicleta, la distancia máxima que recorren desde su domicilio es de 1,5 km.

Los servicios(administraciones, escuelas, bibliotecas, zonas deportivas etc)se encuentran en el centro o a lo largo del carril bicicleta y los paseos peatonales que surcan la ciudad.

Los colegios se abren a los caminos y espacios verdes. Los padres no temen que sus hijos jueguen en los alrededores de sus domicilios.

Houten se divide en barrios residenciales organizados en torno a un núcleo central, cada barrio posee una identidad propia tanto en formas como en la arquitectura. Rodeadas de numerosos espacios verdes, la mayoría de las viviendas son de tamaño medio, Houten es una ciudad joven y atractiva para las familias, más de un tercio de sus habitantes es menor de 20 años. No obstante, la ciudad ofrece servicios para personas mayores o que vivan solas.

El municipio prestó especial interés al desarrollo y variedad de los comercios, oficinas y empresas. Al haberse desarrollado de una forma íntegra, Houten ha conseguido crear la calidez ambiental típica de los pueblos, evitando el efecto negativo que suele generarse cuando se separan las funciones de vivienda, trabajo y circulación.

Houten, con su ejemplo, muestra que en muchas ciudades existe una circulación de automóviles inútil. Dando preferencia a las bicicletas y acercando los servicios necesarios a las viviendas se crea una comunidad más sana y acogedora.

En los alrededores de las viviendas, la circulación por la autovía circundante se ralentiza debido al aumento de bicicletas y de "Bus Taxi", transporte alternativo al sistema de un autobús urbano que resulta poco rentable para los pueblos periféricos.

Pese a que las bicicletas tienen preferencia, se puede llegar a cualquier punto de la ciudad en automóvil a través de la vía periférica que delimita la ciudad por debajo de la cual existen túneles con carriles bici.

Las infraestructuras privilegian siempre a las bicicletas que gozan de preferencia incluso en los cruces.

En la parte interior de la vía o carretera se sitúan los 16 barrios residenciales, el centro de la ciudad y la zona de compras, fuera de la vía hay dos zonas industriales. Los 16 barrios residenciales son accesibles con el coche a través de la carretera exterior que circunda la ciudad, pero la conexión entre ellos sólo es posible sin coche.

Existe una limitación de velocidad de 35 Km/h para vehículos motorizados.

La gran mayoría de los ciudadanos utilizan las bicicletas con remolque para hacer sus compras por Houten. La compra local representa el 75% del total de sus gastos. Un 100% para los artículos de alimentación y un 50% para el resto de artículos.

Los habitantes de Houten circulan un 25% menos en coche que en otras ciudades, en horas punta hay 50

coches por cada 100 viviendas en lugar de la media de los Países Bajos que asciende a 65 o 70.

Se constata una calidad de vida incomparable en esta ciudad sin coches: seguridad, silencio, presencia de la naturaleza en el centro, convivencia. Se favorece el mestizaje social dado la atracción que supone la ciudad para muchas familias, para personas mayores, minusválidas o ciudadanos que no poseen vehículos motorizados.

Fuente

Informe "Bicicleta en Países Bajos"

*(fin del artículo)*