

En conclusión, cuando se plantean mejoras para el uso de la bicicleta, la perspectiva peatonal consiste en interrogarse al menos sobre los siguientes asuntos y aspectos:

Las políticas y medidas de promoción de la bicicleta:

1

¿Están dirigidas a cambiar el modelo insostenible de movilidad vigente, reduciendo el uso del automóvil?

2

¿Tratan simultáneamente de recuperar el espacio público y de convivencia ciudadana, dominado previamente por el automóvil y la circulación?

3

¿Estimulan que los ciclistas utilicen su espacio natural, las calzadas?

4

¿Existe una política, un plan o un programa de medidas para mejorar las condiciones de los viandantes?

En caso de construir vías ciclistas:

5

¿Ocupan espacio de calzada o bandas de aparcamiento evitando perjudicar al espacio peatonal?

6

¿Se aprovecha su construcción para dignificar, hacer más cómodo y agradable y seguro el espacio peatonal?

7

¿Se diseñan los detalles del cruce entre ciclistas y viandantes con criterios favorables a éstos y, en particular, a las personas con discapacidad?

En caso de que las bicicletas estén autorizadas a utilizar determinados espacios de viandantes o de prioridad peatonal como sendas, caminos, pasarelas, zonas peatonales, calles de coexistencia, zonas 30, etc.:

8

¿Está garantizado el mantenimiento de la prioridad y los derechos de los viandantes?

9

¿Están garantizados los derechos y la calidad de estancia y circulación de aquellas personas de mayor vulnerabilidad como los niños, las personas mayores o las personas con discapacidad?



nº6. Bicicletas

La bicicleta es el vehículo más próximo a la marcha a pie en términos de velocidades, espacio ocupado y masa. Tienen ventajas comunes como la de no depender de motores y fuentes energéticas externas al ser humano, no producir apenas residuos ni ruido; son también los más saludables y convivenciales. Por todo ello se ha denominado al caminar y a la bicicleta como los modos de desplazamiento autónomos o activos. Son por tanto y potencialmente aliados en la movilidad sostenible.

Multiplicando por tres la velocidad del peatón (15 km/h frente a 4,5 km/h), la bicicleta multiplica por tres el radio de acción de la marcha a pie y por 9 la superficie a su alcance en el mismo periodo de tiempo de desplazamiento. Contribuye por tanto a facilitar las oportunidades de movilidad autónoma en ciudades grandes o modelos urbanos relativamente dispersos.

Pero la velocidad de la bicicleta, su gran aportación a la movilidad, es al mismo tiempo un factor de fricción y potencial conflicto con los viandantes. En primer lugar porque las velocidades señaladas más arriba son medias, mientras que en determinadas circunstancias el diferencial entre ciclistas y viandantes puede alcanzar 25 km/h. Por ejemplo, en vías llanas o en descenso, cuando los ciclistas pueden alcanzar los 30 km/h.

En segundo lugar porque caminar no es únicamente una forma de movilidad, sino también una forma de apropiarse del territorio, de la ciudad, de relacionarse con otras personas, de estar. Por consiguiente, el espacio de los viandantes no se debe pensar únicamente desde criterios circulatorios, de reglas y dimensiones para la movilidad peatonal, sino también y sobre todo desde criterios sociales, urbanísticos, paisajísticos y ambientales. El espacio peatonal es un espacio para estar.

Esta idea conduce de nuevo al inicio de este texto: la bicicleta es un vehículo y como tal su lugar preferente debe ser la calzada, junto a los demás vehículos. Las

excepciones de esa regla deben analizarse una a una. Por ejemplo, la posibilidad de que los niños puedan montar en bici en espacios peatonales o la de compartir determinadas infraestructuras por parte de viandantes y ciclistas (pasarelas, pasos inferiores bajo infraestructuras, ascensores, caminos en áreas rurales y espacios naturales, etc.) puede ser admitida en determinados supuestos y condiciones siempre que no impliquen pérdidas del principio básico de prioridad peatonal.

Hay que analizar también en cada caso la posible autorización de la circulación de ciclistas en algunos espacios o zonas peatonales, como ocurre con la que se suele conceder para carga y descarga o para el paso de vehículos a garajes en determinadas condiciones.

Igualmente, la creación de vías ciclistas y aparcabicis no debe ser a costa del espacio peatonal, ni de las condiciones de comodidad y seguridad de los viandantes.

La bicicleta puede ser un aliado del viandante si se orientan las políticas para su promoción sin agravios para los que caminan, afrontando los problemas comunes vinculados, especialmente, a la presencia masiva de automóviles y a la circulación excesivamente veloz de éstos.

Para evitar que los potenciales aliados se conviertan en adversarios de una batalla mal enfocada, hay que tener siempre presente que el objetivo de la alianza entre personas que caminan, montan en bicicleta y utilizan el transporte colectivo no puede ser otro que un cambio en profundidad en el modelo de movilidad; un cambio presidido por la idea de reducir las enormes consecuencias negativas de un patrón de movilidad apoyado en el automóvil, un vehículo que, con una media de más de una tonelada de peso, una velocidad que potencialmente multiplica por 40 la del ser humano y una capacidad enorme de aceleración, presenta un gran diferencial respecto a las personas que caminan o pedalean.