



## Ciclismo urbano

# Madrid, a la cola

Los madrileños, ciclistas y no ciclistas, son los menos satisfechos con las condiciones que ofrece su ciudad para el uso de la bici.

**L**a creciente preocupación ciudadana por el uso de medios de transporte más saludables y ecológicos, combinada con la apuesta de muchos ayuntamientos por las vías ciclistas, ha impulsado un uso espectacular de la bici en la ciudad. Ahora bien, comparados con otros países del norte de Europa, el apoyo a la bicicleta es aún muy incipiente e irregular. Incluso polémico cuando se pregunta a peatones y conductores. Con el fin de hacernos una idea de dónde estamos y hacia dónde deberíamos ir, hemos recogido la opinión de unos y otros en 16 ciudades españolas.

### Sevilla, el ejemplo a seguir

Tal y como ya sucediera en nuestro anterior estudio de carriles bici, Sevilla vuelve a destacar como la ciudad más amigable con los ciclistas (vea el cuadro *Satisfacción global* en la pág. 27). En este ranking le siguen dos capitales del norte, San Sebastián y Vitoria, que también obtuvieron hace menos de un año buenos resultados en conexión y comodidad de sus respectivas vías ciclistas (puede consultar el artículo en OCU-CM nº 384, septiembre 2013). A la cola, Madrid, igual que entonces; y eso que cuenta con la red ciclista más extensa.

Ahora bien, ¿hasta qué punto nos

animamos luego a pedalear por la ciudad? En general, coincide que las urbes que más facilidades ofrecen al uso de la bici son las que registran un mayor porcentaje de ciclistas habituales. Así, por ejemplo, casi la mitad de los valencianos, vitorianos y maños cogen la bici al menos una vez a la semana; lo que viene a confirmar que hay ciudades donde el velocípedo ya no es el capricho de una minoría. En cualquier caso, en el mayor o menor uso de la bicicleta influyen otros muchos factores, como el temor al tráfico, la falta de infraestructuras ciclistas (carriles bici, aparcamientos específicos...) o la climatología.

Es evidente que los vecinos de aquellas ciudades con más día de lluvia o con una orografía complicada cuentan con menos ventajas a la hora de usar la bici. Pero incluso en estas circunstancias es posible



**La falta de carriles bici y el exceso de tráfico, entre los factores que más desalientan el uso de la bici**





## LA OPINIÓN DE MÁS DE 4.000 CIUDADANOS

Entre octubre y diciembre de 2013 se enviaron cuestionarios en papel y electrónicos a una muestra de ciudadanos (socios y no socios de OCU) de 16 ciudades españolas. Recibimos 4.120 respuestas. La muestra se ajustó para que resultara representativa de la población en cada ciudad en términos de edad (entre 18 y 65 años), sexo y nivel educativo.

# del pelotón

promover el ciclismo, por ejemplo, aceptando la bici dentro del transporte público, una decisión que depende de cada ayuntamiento, igual que tantas otras. Las principales quejas respecto a la actitud municipal fueron la escasa integración de la bicicleta con el transporte público en Pamplona, Las Palmas y Albacete; falta de aparcamientos para bicis en Madrid, Málaga y Murcia; altos niveles de contaminación en Madrid, Barcelona y Bilbao. Y sobre todo, el tráfico excesivo, especialmente agobiante en Madrid, Málaga y Las Palmas; y una deficiente red de carriles bici, muy criticada en Pamplona, Murcia y, una vez más, Madrid. Estos dos últimos factores son los que más influyen para que muchos ciudadanos no se animen a pedalear por su ciudad. Claro que también hay muchas personas que simplemente no tienen una bicicleta...

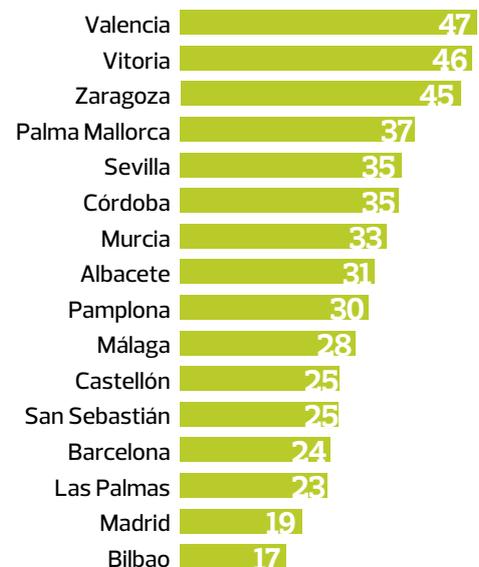
### El alquiler de bicicletas debe mejorarse

Un 38% de quienes no utilizan la bicicleta señalan que es porque no cuentan con una. Una necesidad que bien podrían contribuir a paliar los servicios de alquiler público, muy solicitados por los encuestados. Y eso que de los 600 servicios de alquiler público que hay en el mundo, alrededor de 130 están en España. No obstante, según los encuestados,

### ¿CON QUÉ FRECUENCIA USA LA BICI?



### USO LA BICI UNA VEZ A LA SEMANA O MÁS (%)



## Uso y ¿disfrute?

Parece que los hombres de entre 18 y 39 años, con un nivel educativo medio-alto y que se sienten bien de forma física y salud son los más entusiastas de la bici. Su popularidad, además, se dispara entre estudiantes. Pero la predisposición no basta: hay muchos otros factores que invitan al uso o lo dificultan. Por ejemplo, en Donostia o Bilbao, baja mucho la utilización en los meses de otoño e invierno. Y la alta densidad de tráfico no es ningún aliciente, como bien demuestra Madrid.

## De ciclistas y políticos

No existe una fórmula milagrosa para lograr que la bicicleta sea una verdadera alternativa al transporte motorizado, que ayude a desaturar nuestras ciudades y contribuya a un estilo de vida más saludable. Para fomentarla, hay que cuidar distintos factores: algunos son complejos de abordar, pero otros casi solo dependen de la voluntad de las administraciones públicas. Este es el punto de vista de los ciudadanos sobre los aspectos que más les afectan.

### Sistema público de alquiler

Aunque la inmensa mayoría de personas de todas las ciudades otorga importancia a contar con un sistema de este tipo, los que existen hoy reciben una evaluación muy discreta. La tónica es de poca satisfacción con el precio y mantenimiento: sólo el de Sevilla pasa holgado el suficiente.

- + Sevilla, Bilbao y Valencia
- Murcia

### Red de carriles bici

La importancia de una buena red de este tipo resulta indiscutible: lo es para el 93% de quienes circulan en bici. Y un factor decisivo es que su diseño no conduzca a conflictos con los viandantes. Algo que considera que ocurre el 92% de los ciudadanos pamploneses, el 77% de los castellonenses y, de hecho, una mayoría de los de casi todas las ciudades.

- + San Sebastián, Sevilla y Vitoria.
- Pamplona, Murcia y Madrid.

### Nivel de contaminación

Existen estudios que defienden que los beneficios del ejercicio ciclista superan a los perjuicios de la polución. Aun así, es un obstáculo muy obvio para los usuarios de precisamente aquellas ciudades a las que más aliviaría un uso más extensivo de la bicicleta.

- + Castellón, S. Sebastián y Las Palmas
- Madrid, Barcelona y Bilbao

### Condiciones del tráfico

Dos tercios de los ciclistas se sienten poco respetados por los conductores. Murcianos y valencianos son los que más tienen esa impresión, mientras que en Madrid y otras ciudades es la principal razón para no coger la bicicleta.

- + San Sebastián, Sevilla y Vitoria.
- Madrid, Málaga y Las Palmas.

### Aparcamientos

Una de las carencias más agudas y de las que más desaprobación suscitan entre los vecinos. Sólo dos ciudades vascas aprueban, mientras que Madrid suspende con muy mala nota. La solución sólo puede pasar por la implicación de empresas, políticos y urbanistas.

- + Vitoria y S. Sebastián.
- Madrid, Málaga y Murcia.



**Los usuarios habituales del servicio de alquiler de bicis superan el 20% en Valencia, Zaragoza y Sevilla**

## Características de la ciudad

Poco se puede hacer para cambiar un relieve escarpado o unas distancias muy largas. Pero medidas como la aceptación de la bici en los transportes ayudan a que no se conviertan en obstáculos insalvables

- + Valencia, Sevilla y Albacete
- Madrid, Bilbao y Las Palmas.

## Meteorología

Hay un número nada desdeñable de usuarios de temporada que aparcan la bici cuando acaba el buen tiempo. Su mayor concentración en las zonas más frías y lluviosas no es ninguna sorpresa, aunque abundan por todo el país.

- + Las Palmas, Valencia, Castellón y Murcia.
- Bilbao y Pamplona.

## Integración con el transporte público

Este aspecto clave, sobre todo en las grandes urbes, se revela también como una de las mayores deficiencias.

- + San Sebastián, Bilbao y Barcelona.
- Pamplona, Las Palmas y Albacete.

muchos de ellos presentan deficiencias. Por ejemplo, en Córdoba, Pamplona, Murcia o Málaga piensan que su disponibilidad es muy deficiente; mientras que en Las Palmas de Gran Canaria se critica la mala calidad y el poco mantenimiento de las bicicletas; y en Barcelona y Castellón, que las tarifas aplicables son abusivas. Por el contrario,

en las ciudades de Valencia, Zaragoza y Sevilla su éxito es una realidad: lo usan con cierta frecuencia al menos un 20% de los encuestados.

Por cierto, Madrid está a punto de estrenar un servicio de alquiler de bici eléctrica que esperamos que contribuya a mejorar las valoraciones de sus ciudadanos, muy pobres en casi todos los apartados.



## El 75% de los ciclistas opina que los conductores y los peatones no respetan las vías ciclistas

VALORACIÓN DE LAS CIUDADES	SATISFACCIÓN GLOBAL
SEVILLA	78
SAN SEBASTIÁN	72
VITORIA	71
VALENCIA	65
ALBACETE	64
ZARAGOZA	64
CÓRDOBA	63
PALMA MALLORCA	62
CASTELLÓN	60
BARCELONA	59
MÁLAGA	56
BILBAO	50
MURCIA	50
LAS PALMAS	46
PAMPLONA	47
MADRID	36

## La OCU propone:



Nuestra encuesta revela que se está frenando la posibilidad de que la bicicleta tenga mayor protagonismo en la movilidad urbana. Por eso pedimos:

- Más vías ciclistas (priorizando los carriles bici). Y mejor planificadas, de modo que sean una opción real para moverse por la ciudad y no entren en conflicto con conductores y peatones.
- Más aparcamientos para bicicletas. Que sean prácticos y seguros.
- Promover el uso combinado de bicicleta y transporte público, ampliando las opciones disponibles para llevarla en autobús, tren y metro.
- Crear registros para frenar la incidencia del robo de bicicletas y su venta ilegal.
- Campañas para dar a conocer la normativa que ha de aplicarse a las bicicletas en la ciudad. E integrar la formación vial dentro de los centros de enseñanza.
- Incentivos públicos para la compra de bicicletas y bonificaciones a quienes se desplazan en bici al trabajo por su contribución a una ciudad más limpia y sostenible.

## La invasión de las aceras

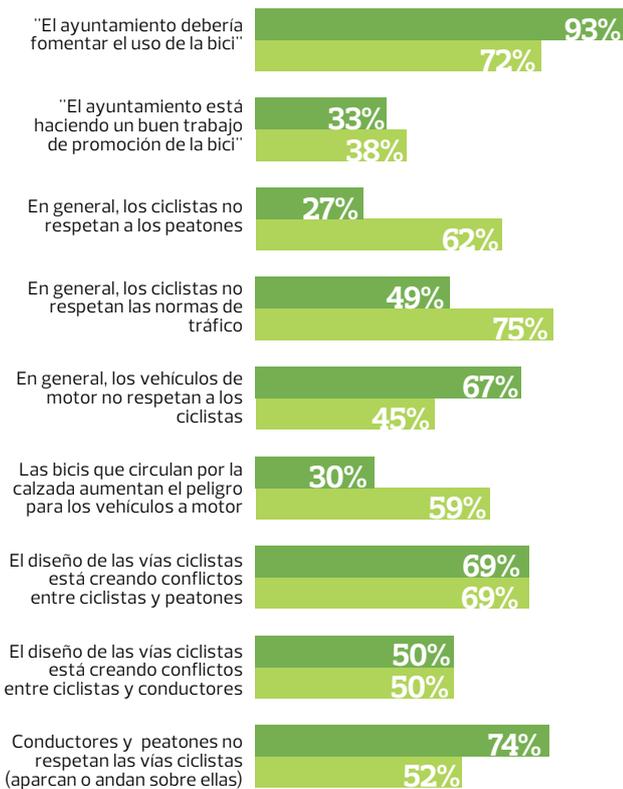
También reparamos en el creciente conflicto entre ciclistas y el resto de los ciudadanos. Dos tercios de los encuestados coinciden en que el modo en que se diseñan las vías ciclistas crea problemas a los peatones, pues en muchas ciudades se ha ganado espacio para carriles bici a costa de aceras y zonas peatonales. Además, el 75% piensa que los usuarios de la bici se saltan las normas de tráfico. Mientras que dos de cada tres ciclistas, por su parte, reprochan a los conductores de vehículos a motor que no sean más cuidadosos (no siempre dejan un margen de un metro y medio de distancia al adelantar).

Estas respuestas nos llevan a concluir nuevamente que no se están haciendo todos los esfuerzos necesarios para conseguir una convivencia segura entre ciclistas, automovilistas y viandantes. Claro que en la seguridad de los ciclistas también influyen otros factores que dependen de ellos mismos, como el uso de

## ¿Un conflicto en ciernes?

En España se ha favorecido sin recato la cultura del motor y apenas se han propuesto medidas para pacificar el tráfico, como sí han hecho algunas ciudades europeas para incentivar el uso de la bicicleta. Aun así, la irrupción de este nuevo agente en la circulación supone que haya que contar con él. Y a tenor de las respuestas que dan ciclistas y no ciclistas sobre diversas cuestiones, se insinúan algunas divergencias y fricciones relacionadas con ese creciente empleo.

### CICLISTAS VS NO CICLISTAS



### LOS CICLISTAS NO RESPETAN LAS NORMAS DE TRÁFICO

El primer problema es que cualquiera puede llevar una bicicleta: no hace falta permiso ni conocer las normas de tráfico. Además, los ciclistas en la ciudad actúan como peatones cuando les interesa y como vehículos cuando les conviene y se presentan como víctimas del tráfico sin tener respeto alguno por las normas en la mayoría de casos. Claro que es posible que las ciudades no estén actualmente preparadas para ellos, razón de más para que desistan de conquistarla por las bravas.



Alvaro, conductor

### CUANDO SE METEN POR LAS ACERAS VOY INSEGURA

En principio, estoy a favor de las bicicletas, porque cuanto menos denso sea el tráfico a motor más agradable es andar. Sin embargo, hay demasiadas zonas en las que los ciclistas van por las aceras y tengo sensación de inseguridad: a veces van muy rápido y parecen confiar en que ya te apartarás. Además, muchos tienen la mala costumbre de pasar sin desmontar por los pasos de cebra, lo que me parece peligroso. Pienso que iría bien que tuvieran más espacios reservados y hubiese algo más de educación vial para evitar estos inconvenientes.



Fina, transeunte

### LOS CARRILES BICI EVITAN SITUACIONES DE RIESGO

Montar en bici es una gozada, salvo cuando no hay carril bici y tengo que circular por la calzada. Entonces voy "con los ojos en el cogote", porque hay coches y motos que me pasan demasiado cerca, casi rozando. Creo que los ciclistas urbanos tenemos derecho a más carriles bici. Cada vez somos más y evitamos situaciones de riesgo con los conductores... y también con los peatones. Hay muchos ciclistas que para evitar a los coches terminan invadiendo las aceras trasladando el peligro a los peatones.



Manu, ciclista

luces y reflectantes cuando se circula de noche, una precaución que hasta un 20% de ellos no se molestan en tomar. Aunque más peligroso aún es saltarse un semáforo en rojo, lo que reconocen haber hecho alguna vez la mitad de los ciclistas, sobre todo en Vitoria y Barcelona. ¿Y el casco? Pues tan solo el 56% de los ciclistas lo lleva de forma habitual. Nosotros aconsejamos

su uso (vea *Su cabeza a salvo desde 20 euros*, en OCU-CM nº 393, junio 2014), pero no apoyamos que sea de forma obligatoria, ya que entonces se desincentiva el uso de la bici. Y es que cuantos menos ciclistas hay circulando por las calles, menos visibles resultan para los conductores motorizados, su principal amenaza.

