



El fomento del motor perjudica a los ciclistas

Como dijo el alcalde de Berlín en el último Congreso VeloCity 2007: “Quien siembra carreteras, recoge tráfico”, aseveración muy acertada que podríamos parafrasear para nuestro caso como: “Quien desdobra carreteras, expulsa ciclistas”

El llamado “problema del tráfico” lo crea el propio tráfico

Ciertas acciones que intentan solucionar el “problema del tráfico motorizado”, como es la creación de más y más infraestructura para estos vehículos, lo que hacen es empeorarlo por colaborar a fomentar un mayor uso de estos medios tan contaminantes, en una creciente espiral sin sentido que nos depara más ruido, más contaminación, más accidentes, más calentamiento global.

Es el caso de algunos desdoblamientos de carreteras cuyo tráfico en realidad no necesitaba tal desdoblamiento por tener una IMD (Intensidad Media Diaria de vehículos) inferior a los estándares establecidos.

El problema del tráfico en realidad es el propio tráfico motorizado, es decir el excesivo uso de los medios motorizados particulares.

¿De quien es la culpa?

La responsabilidad es compartida entre las administraciones públicas, que estimulan este uso desmesurado de los vehículos particulares motorizados, y la ciudadanía, que pone su granito de arena para que el problema persista y para darle más y más justificación a dichas administraciones para crear más vías y más grandes.

El presidente de la república francesa ha dicho recientemente que no piensan hacer más autovías y autopistas en su país. Han visto que mientras más hacían más se les llenaban las carreteras en general de coches y el problema jamás se resolvía. La solución del “problema del tráfico” pasa por la **disminución del uso desaforado motorizado, no la ampliación de las infraestructuras**. Ha llegado por tanto el momento en el que al automóvil particular no hay que ponérselo más fácil, sino más difícil.

Además, la excesiva creación de infraestructura para el colectivo motorizado crea otros problemas, quizás menos conocidos, pero no menos importantes. A continuación intentamos explicar la **influencia negativa que esas infraestructuras tiene en los ciclistas**.

¿En que influye todo esto a los ciclistas?

El aumento de creación de la infraestructura motorizada incide colateral y negativamente en los ciclistas. Sobre todo, pero no sólo, en los ciclistas deportivos.

Recuerda un miembro de nuestra asociación como a finales de la pasada década un ciclista le comentaba que él no tenía nada en contra de los coches y del espacio que se les estaba concediendo a los motorizados, que teníamos que centrarnos exclusivamente en lo referente a la bicicleta, e incluso le decía a nuestro socio que él no quería vías ciclistas segregadas, que era posible la armonía entre bicicletas y coches en las carreteras.

La realidad es tozuda y tras seguir sumando ciclistas accidentados y muertos en esas mismas carreteras y perder derechos de circulación por varias vías de salida de Madrid, al cabo de unos años le hemos visto y oído quejarse varias veces sobre la situación en la que han quedado los ciclistas tras la creación de infraestructura para los vehículos particulares motorizados.

Hay infraestructuras motorizadas que se están haciendo y no se deben hacer, porque significan una sobredimensión de las necesidades reales del tráfico motorizado y porque en cualquiera de los casos pasa a ser incompatible con la circulación ciclista, lo que genera una tremenda desigualdad entre medios de transporte.

La Comunidad de Madrid

El mal ejemplo de esta Comunidad Autónoma puede resultar didáctico.

Hace algunos años, los ciclistas salíamos de la capital de España desde la puerta de casa montados en nuestra bicicleta (esto aún lo hacen en bastantes provincias, pero deberían aprender del mal ejemplo de Madrid, por lo que pueda venir). Había varias carreteras secundarias que te llevaban al extrarradio en el que dabas salida a tus deseos de ocio o entrenamiento. La propia salida al extrarradio era parte del entrenamiento. Incluso algunas de las autovías radiales de salida de Madrid eran medianamente adecuadas para los ciclistas. Pero el número de vehículos motorizados y las infraestructuras para estos crecieron, eso sí, sin tener en cuenta las necesidades del ciclista, que era originariamente un usuario más de esas calzadas. **Sólo se planificaban las vías pensando en el tráfico motorizado y contaminante.**

Así comenzaron a aparecer rotundas, más incorporaciones, ampliación de las velocidades de los motorizados y otras condiciones que hacían disuasoria, y a veces imposible, la circulación por estas vías para los ciclistas.

Con el aumento del tráfico pesado (como es el caso de las carreteras del sureste de la Comunidad con sus graveras) aumentó la suciedad en los arcenes por los que circulaban los ciclistas, arcenes que nunca o casi nunca fueron limpiados, pues aún estando sucios, todavía servían para el propósito para el que fueron creados, es decir, las paradas de emergencia de los motorizados, nunca para la circulación de los ciclistas. Más tarde desaparecieron algunas de esas carreteras secundarias, pasando a desdoblarse y haciéndose inaccesibles para los ciclistas, cuando no prohibidas.

“Madrid necesita construir más autovías, aunque se perjudique a los ciclistas”

Eso es lo que algunos conductores motorizados dicen. Los datos avalan lo contrario, es decir que la dotación de carreteras en la Comunidad de Madrid está saturada y sobredotada. Según el Foro por la Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid, que cita datos del Instituto para la Planificación Urbana y el Desarrollo del Área Metropolitana de París, el área metropolitana de Madrid es la región europea con más kilómetros de autovía y autopistas en relación a la población. Los últimos datos conocidos son los siguientes:

	Kilómetros de autopistas y autovías por millón de habitantes
Berlín-Brandenburgo	137
París	71
Londres	43
Madrid	174

Si este análisis lo realizamos a escala global, resulta que sólo un área metropolitana en todo el mundo, la de Singapur, supera a la de Madrid. **¿De verdad necesitamos más carreteras y más desdoblamientos?**



Pues según la Comunidad de Madrid sí, porque está **prevista la construcción de 76,5 km de carreteras nuevas y la conversión en autovía (o su ampliación) de 178 km de vías ya existentes**. Algunas carreteras en las que se podía más o menos circular en bicicleta se van a desdoblzar (dos carriles por sentido en vez de uno), haciéndolas en esencia impracticables para los ciclistas. Entre ellas están la M-100, M-404, M-600, M-505 (Galapagar), M-208 (Velilla de San Antonio), M-206 (Torrejón de Ardoz-Loeches), M-104 y M-402 (Leganés), de las cuales ya se están redactando los proyectos. Pero no son las únicas. ¿Por dónde van a ir a partir de ahora los ciclistas?

A esto hay que sumar que estas infraestructuras históricamente **no solucionan el problema de la congestión, sino que atraen más tráfico, contaminación, ruido y el resto de problemas derivados**. Además aumentan el incumplimiento del protocolo de Kioto al incrementar la movilidad. ¿Por qué se hacen entonces? Y lo que es aún más grave ¿Por qué no se hace la preceptiva Evaluación Ambiental Estratégica de este Plan de Carreteras?

Para echar una mano en todo este despórito, el Ministerio de Fomento también va a acometer la variante de la A-6 en Las Rozas, va a realizar la autopista R-1, ampliar las R-3, R-4 y R-5... es decir, promocionar más y más que se usen los vehículos contaminantes y, al tiempo, ponérselo más difícil a los ciclistas.

Algunos recientes ejemplos de inaccesibilidad y expulsión para y de los ciclistas

La permeabilidad del tráfico ciclista hacia el exterior de la ciudad de Madrid ha disminuido dramáticamente. Pero además está siendo prohibida la circulación por muchas de estas nuevas vías, **sin dar alternativa alguna**, lo que es a todas luces ilegal, aunque los agentes del tráfico pueden acogerse a la indefinición de la norma estatal.

La carretera N-501 o carretera de los pantanos sufrió hace unos cinco años un desdoblamiento (de un carril por cada sentido a dos) en su tramo más cercano a la ciudad de Madrid. Hasta entonces era la carretera de salida para las bicicletas en el suroeste, que te llevaba a otras muchas vías asfaltadas de tránsito más relajado. Tras el desdoblamiento **se prohibió la circulación de los ciclistas de la noche a la mañana, sin dar otra alternativa**. Los ciclistas la siguieron utilizando, los que se atrevían. Fijaros en esta carta publicada en diciembre de 2007 en amigosdelciclismo.com por Isabel, una ciclista:

“Me dirijo a vosotros para haceros saber lo que está ocurriendo en la N-501. Como muchos de vosotros sabéis, tenemos desde hace unos años una “hermosa” señal de “prohibido bicis”. Últimamente la Guardia Civil nos está parando a alguno de nosotros para “regañarnos” por circular por dicho tramo (no sabemos de ningún compañero al que le hayan llegado a multar, por ahora). El código de la circulación, especifica, y cito textualmente, que en caso de que exista señal de prohibición en autovías, junto a esta debe hallarse un panel que informe del camino alternativo a tomar. No existe dicho panel y además, NO hay camino alternativo. Aun así, debemos aguantar que los agentes, nos paren y recriminen. No sé muy bien qué podemos hacer, pero quiero expresaros, y sé que en nombre de muchos, mi terrible sensación de injusticia y cinismo.”

Recientemente se ha ampliado un tramo de **la carretera M-301**, carretera que lleva desde Madrid hasta San Martín de la Vega y que cuenta con una vía ciclista (en un estado francamente mejorable, por cierto). Tras la reforma de esta vía, en la que se ha duplicado su capacidad para los vehículos motorizados, el



PEDALIBRE

espacio necesario para dicha ampliación se ha conseguido eliminando de un plumazo aproximadamente un kilómetro de dicha vía ciclista, el más cercano a Villaverde, sin dar otra alternativa a los ciclistas que el uso de la nueva vía rápida motorizada, con dos carriles por sentido. Desde Pedalibre se le pidió explicaciones a la Comunidad de Madrid, pero lo único que hemos recibido son cartas en las que se pasan unos a otros la pelota y **nadie nos ofrece una solución al problema que ellos mismos han creado.**

¿Es ese el impulso que se quiere dar a la bicicleta en la Comunidad de Madrid, quitando tramos a la bicicleta para dárselos al automóvil, e imposibilitando el acceso al resto de la vía ciclista para el ciclismo familiar y de ocio, que es sin lugar a dudas el más perjudicado por esta acción?

Ciclistas expulsados

La situación es injusta a todas luces, pero es clara la principal causa de esta situación: La creación de tanta infraestructura para vehículos contaminantes, lleva a que al final los ciclistas sean literalmente EXPULSADOS de las carreteras. Estamos hablando, por lo tanto, de una situación desgraciadamente legal (la construcción convulsiva y la mayor parte de las veces innecesaria de infraestructura motorizada) que está llevando a una situación injusta e ilegal (la impermeabilidad de la circulación ciclista).

Las vías se hacen pensando sólo en un tipo de usuario, el motorizado

Para ilustrar un ejemplo. En la propia Wikipedia, cuando habla de la N-501 en <http://es.wikipedia.org/wiki/N-501> nos dice al final que la nueva vía una vez que se acabe su desdoblamiento permitirá unir ambas ciudades en menos tiempo y con mayor seguridad. La importancia del “menos tiempo” merece otro análisis aparte, pues de esa expresión subyace una reflexión mucho mayor. En cuanto a la mayor seguridad... ¿Para quién? Para los ciclistas no. Este es un claro ejemplo de que las vías se hacen sólo pensando en los motorizados. **Los ciclistas (y no digamos ya los peatones) no existen.** Si acaso, en algunas vías (en realidad en muy pocas) se crea una vía para ciclistas separada del tráfico motorizado. Pero esa no es la cuestión. La cuestión es, repito, que la excesiva realización de infraestructuras motorizadas por todos lados, crea un efecto barrera al tráfico ciclista. Una barrera insuperable que pone cada vez más difícil la conducción en bicicleta por esta región, que hace que, según la información que nos ha llegado, las licencias de juveniles para el ciclismo deportivo federado vayan bajando progresivamente año tras año, porque los padres no permiten circular a los jóvenes por unas vías insalubres para los ciclistas.

Es hora de que se detenga tanta infraestructura motorizada. Nos está llevando a una ruina medioambiental, a una ruina económica por la excesiva dependencia energética externa, a un mayor incremento en el número de accidentes por haber un mayor número de motorizados circulando por ellas y a un incremento de la dificultad para circular por parte de los ciclistas.

¿Se quejan los ciclistas de esta situación a la que se les está llevando?

No. Muy al contrario, buena parte de los usuarios ciclistas han optado por actitudes que llevan a aumentar aún más la presión sobre este colectivo. Así, es habitual los fines de semana ver a algunos ciclistas meter la bicicleta en su coche particular, aparcar en un pueblo del extrarradio y comenzar allí a pedalear. Esta actitud trae las siguientes consecuencias:

- se amplia el tiempo necesario para el ocio o ejercicio ciclista por los trasladados en coche particular.
- se contribuye al aumento de la contaminación atmosférica y acústica.
- aumentan aún más el número de vehículos particulares motorizados circulando por las vías, lo que justifica la creación de más y mayor infraestructura que dificulte aún más la circulación ciclista
- estos ciclistas motorizados ejercen una presión mayor a los ciclistas que aún se atrevan a circular por las vías afectadas.



Esto podría resolverse en parte con la alternativa de usar la combinación entre bicicleta y transporte colectivo (donde esto sea posible) para desplazarse a esos lugares pretendidamente inaccesibles en bicicleta por la calzada. En la actualidad esta alternativa no es apenas contemplada, excepto por algunos cicloturistas y un pequeño puñado de ciclodeportistas. Tampoco se dan todas las facilidades para dicha combinación multimodal.

1.400 kilómetros de vías ciclistas. Plan CIMA

La Comunidad de Madrid ha prometido esa cantidad de vías exclusivas para ciclistas dentro del Plan CIMA. Sin entrar a comentar dicho plan en profundidad y admitiendo el interés que puede suponer para el colectivo ciclista, hay que decir que esos 1.400 kilómetros no son la solución para estos problemas que se están comentando aquí. Y esto es así por varias razones:

- De esos kilómetros de vías ciclistas muchos son actuales caminos ciclables, a los que simplemente se va a adecuar mínimamente el firme, esperamos que con criterios de sostenibilidad. Es decir, esos viales ya existen.
- Para llegar a estos y a los nuevos que se ejecuten habrá que seguir circulando por las calles y carreteras de la Comunidad, que seguirán siendo agresivas para los ciclistas.
- A menos que se adecuen accesos adecuados para los ciclistas a las ciudades, la accesibilidad a estas vías será imposible en bicicleta.

Por lo tanto, hay que diferenciar entre **creación de infraestructura exclusiva para ciclistas y derecho a circular por el resto de vías**. Vamos a necesitar seguir circulando por el resto de vías aunque se cree una infraestructura aparte, para así lograr una adecuada accesibilidad y conectividad para el usuario de la bicicleta. De lo contrario se estará desmotivando el uso de la bicicleta.

Conclusión

La existencia de la problemática que se ha expuesto nos lleva a plantear la necesidad urgente de abrir un diálogo serio, constructivo y en profundidad **entre todas las partes implicadas, administración pública, asociaciones de usuarios de la bicicleta, colectivo de ciclistas deportivos, etc.** Creemos que el transcurso de los acontecimientos no está generando realidades sostenibles y respetuosas con los derechos de la ciudadanía y para enmendar la situación estimamos que el único camino es un diálogo en el que enfrentemos la realidad cada vez más latente que se nos viene encima y en el que los usuarios de la bicicleta no podemos ser meros espectadores de una situación (la creación de infraestructuras motorizadas) que se planifica a nuestras espaldas, con la pretensión de que no es un tema que nos atañe.