

ANÁLISIS DE LA IMPLANTACIÓN DE UNA RED DE CARRIL BICI EN LA CIUDAD

Colectivo “Jerez en Bici”



ANÁLISIS DE LA IMPLANTACIÓN DE UNA RED DE CARRIL BICI EN LA CIUDAD POR EL COLECTIVO “JEREZ EN BICI”

Contenidos:

- I. EL PROYECTO: DATOS Y OBJETIVOS
- II. BENEFICIOS DEL USO DE LA BICICLETA Y DEL CARRIL BICI
- III. POSIBLES OBJECIONES
- IV. ESTRATEGIAS, EXPERIENCIAS Y TENDENCIAS ACTUALES
- V. COLECTIVO JEREZ EN BICI
- VI. Anexo: PLANO DEL CARRIL BICI PROYECTADO

I. EL PROYECTO: DATOS Y OBJETIVOS

- **INVERSIÓN TOTAL:** 8 Millones de euros (6 Millones de fondos europeos), **finalistas y exclusivos** para la construcción de una red de carril bici.
- **EMPLEO CREADO:** 1.200 puestos de trabajo (directos e indirectos).
- **INCREMENTO DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA, TURÍSTICA Y COMERCIAL PREVISTA:** De hasta un 20%, especialmente en la zona centro.
- **TASA DE RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN:** 1 Año.
- **FINANCIACIÓN:** El 75% del proyecto es financiado por la **Junta de Andalucía** mediante **fondos europeos**, el 25% restante por el **Ayto. de Jerez**. Este 25 % corresponde a unos tramos concretos de la red, que el Ayto. debe construir cuando sea posible.
- **MANTENIMIENTO:** Los **dos primeros años gratis**, los paga la Junta.
- **EXTENSIÓN DE LA RED:** 43 km. NUEVOS (20 km.-1ª fase + 22'80 km.-2ª Fase + 16'4 km. ya construidos)= 59'20 km.-TOTAL RED
- **PLAZO DE EJECUCIÓN:** 2014 (1 Año - 2 Fases) (Afecta a las partes del proyecto que financia la Junta).

OBJETIVOS:

- El **10% de todo el tráfico** y los desplazamientos por Jerez, serán por carril bici al final de la implantación del proyecto.
- Conectar por carril bici **todas las barriadas con el centro**, y a su vez, **todas las barriadas, entre sí**.
- En un **radio de menos de 200 metros** habrá un carril bici, en cualquier punto del casco urbano.
- Cualquier punto de la ciudad de Jerez estará interconectado por carril bici y **ningún desplazamiento durará más de 25 minutos**.

- La implantación y construcción de la red se hará al mismo tiempo y **en un 1 año**, para así ser efectiva, útil, no provocar molestias a vecinos y comerciantes, y garantizar el éxito del proyecto.
- Posteriormente la red urbana **se conectará con la red interurbana** (con las Pedanías, Arcos de la Frontera, la Bahía de Cádiz y la Costa Noroeste)

II. BENEFICIOS DEL USO DE LA BICICLETA Y DEL CARRIL BICI

Beneficios para la ciudad:

1. Es un **medio de transporte no contaminante** (no produce gases tóxicos, ni contaminación acústica). Desde el punto de vista del medio ambiente, no hay comparación posible. Si se toma un índice de contaminación 100 para el automóvil, la bicicleta da un índice 0. (*Informe UPI, Heidelberg, 1989.*)
2. Supone un **desarrollo de un sector económico propio e innovador** que se traduce con la creación y crecimiento de tiendas de bicis, talleres, proveedores de repuestos, tiendas de ropa y complementos, empresas de alquiler, servicios complementarios, etc. (Ej.: SEVILLA)
3. La construcción, el mantenimiento de la infraestructura y la gestión del sistema de préstamos, supondrá una **importante fuente de empleo continuado en la ciudad**. (Ej.: SEVILLA)
4. **Incrementa las ventas del comercio, especialmente en el centro**. La aparición de un carril bici en una calle provoca un pequeño cambio en el comercio local. Aparecen muchos más negocios relacionados con el ocio, terrazas para bares y restaurantes, al ser mucho más agradable la estancia al tener más distancia con el espacio ocupado por los vehículos. Los comercios aprovechan esta afluencia de gente para hacerse más visibles y mejorar sus ventas. (Ej.: SEVILLA)
5. Un uso mayoritario de las bicicletas **mejora la imagen de una ciudad**; en el caso de Jerez, con importante proyección turística, podría ser muy rentable. (Ej.: SEVILLA)

6. Al mejorar la salud de los particulares es **bueno para la Salud Pública**, su uso por grandes sectores de la población haría disminuir los gastos sanitarios.
7. Es un **medio de transporte escasamente peligroso**, entendiendo que un vehículo lo es, en la medida que es capaz de ocasionar un daño. Esta ventaja del escaso peligro que presenta un modo como la bicicleta incide, tanto en el ciclista o usuario de este modo, como en la colectividad. Por tanto, **hace bajar la siniestralidad y mejora la seguridad vial**; y esto, se traduce en **menores gastos para los servicios públicos municipales**.
8. El coste de la construcción, señalización y mantenimiento de **un metro cuadrado de vías para el automóvil con respecto al carril bici es tres veces superior**.
9. Desde el punto de vista del tráfico y la seguridad vial, una disminución en el número de coches que circulan por la ciudad y un aumento del uso de la bici, **mejora la fluidez del tráfico y se podrían solucionar muchos problemas de atascos y accidentes**.
10. Destinar espacios al ciclismo **aumenta la percepción de seguridad**, y puede ser un aliciente importante para aumentar el uso de la bicicleta. (*National Bicycling and Walking Study-US Department of Transportation, 1999*)

Beneficios para los ciudadan@s:

1. El uso de la bicicleta implica un **ejercicio físico saludable**, proporcionando una gran protección no sólo ante las **enfermedades cardiovasculares**, sino también ante las **enfermedades del aparato respiratorio y otras asociadas a la obesidad y al cáncer**. (*Estudios de Morris 1990, Hillman 1991, British Medical Association 1992 y OMS: "Indoor air pollution and health, 2011"*).
2. La bicicleta es el **medio de transporte más económico**, tanto por lo que se refiere a su adquisición como a su mantenimiento, y no necesita combustible. Para una economía personal o familiar, las ventajas de la bicicleta frente al automóvil son evidentes, mucho más en la **actual coyuntura económica que sufren una amplia mayoría de jerezan@s**.

3. El uso de la bici implica una **disminución casi total del 20% del gasto familiar**, correspondiente a la parte del presupuesto familiar que se dedica al coche. (*Última encuesta de presupuestos familiares 2012, INE*)
4. Una buena bicicleta tiene un **coste 40 veces inferior al de un coche de la gama media**.
(9.000€/225€ = 40)
5. **Aumenta la movilidad, la autonomía y fomenta los desplazamientos**. La bicicleta es un modo de transporte de fácil manejo y factible de ser utilizado por un sector mayoritario de la población que puede estar comprendido **entre los 3 y 80 años**, mucho más en el caso de Jerez si tenemos en cuenta su climatología, orografía y **dimensión**.
6. Aunque no lo parezca **la bicicleta es más rápida que el coche en las distancias cortas y medias (usuales en la ciudad)**. Hasta los 5 kms. el tiempo empleado en bicicleta es **menor que el necesitado con el automóvil**. Hasta los 8 kms. la diferencia es tan corta que, con mucho, las otras ventajas hacen preferible el uso de la bicicleta. (*Estudio de Plundt y otros, 1987*).
7. La utilización diaria de la bici **supone la disminución de horas de trabajo o desplazamiento, perdidas en embotellamientos**; y por lo tanto, **incrementa la productividad**.
8. También implica la **reducción de los gastos sanitarios personales por la mejora de la salud**, gracias al ejercicio físico. Esto es especialmente importante para el grupo de población de la **tercera edad**.
9. **Ocupa mucho menos espacio que los automóviles** tanto en su desplazamiento como para estacionarse. En el espacio ocupado por un utilitario, caben una decena de bicicletas.
10. No provoca estrés ni agresividad; al contrario, **favorece la sociabilidad, el buen humor y la convivencia familiar**. Hace que cada desplazamiento sea un paseo del que se puede disfrutar de sensaciones agradables y en familia.

CONCLUSIÓN:

En definitiva, las bicicletas son **baratas, limpias, seguras, rápidas para los trayectos urbanos**, requieren infraestructuras más baratas que las de los automóviles y contribuyen a la salud de los usuarios.

El establecimiento y desarrollo de una red de carriles-bici puede ayudar a calmar las ciudades y darles un sentido de comunidad, menos tangible pero no menos valioso en la mejora de la calidad de vida urbana, la productividad, la actividad comercial, la imagen y la proyección turística de la ciudad.

III. POSIBLES OBJECIONES

1) ¿Ese dinero se podría gastar en otros fines como Educación, Sanidad, Servicios Sociales, Subsidios de empleo o cualquier otro asunto urgente para la ciudad?

NO. Son **fondos europeos** mayoritariamente (75%) finalistas, que están destinados exclusivamente para el desarrollo de una red de carril bici en la ciudad. Si no se emplean para eso y no se presupuestan antes del 31 de diciembre de 2013, **SE PERDERÁN** o irán para otra ciudad.

2) ¿No será problemático que el carril-bici vaya por la calle Larga y otras céntricas?

No vemos la necesidad de hacer pasar el carril bici por la calle Larga y en el último trazado propuesto ya se ha descartado. Hay alternativas, como las calles Honda, Santa María, Tornería, etc.

Todo lo referente a las calles céntricas y comerciales, **se deberá estudiar en el debate técnico de una manera flexible en una fase posterior**. Siempre presidido por criterios de factibilidad, rigor técnico y mayor aceptación por la ciudadanía y los grupos de interés.

En otras ciudades donde ya lo han implantado (Sevilla, Vitoria, Barcelona, etc.), han encontrado **diferentes alternativas a los problemas de espacio para ubicar el carril bici en las calles del casco histórico**: marcas, balizas, señalización especial, prioridad al peatón y bici, reducción de la velocidad máxima para transitar, etc.

3) ¿Se perderán muchos aparcamientos en superficie, especialmente en el centro?

En general, es un aspecto secundario, ya que **la reducción de aparcamientos no será tan significativa**, ni en números relativos ni en absolutos. Desde el punto de vista del comercio, ésta va ser compensada con la **mayor afluencia de personas** que provocará la llegada del carril bici. Será absorbida por los distintos **parkings bajo superficie** que disponen de plazas más que suficientes; así como por la **mayor ocupación de los servicios de transporte públicos** (Autobuses urbanos y Taxis).

Por otro lado, no hay que olvidar que ello va en la **línea estratégica que se marcó el Plan Municipal de Movilidad que se aprobó recientemente**. En él se recoge, sobre todo en el casco histórico, que la **prioridad es el peatón, el transporte público y por último, el automóvil**. Esto además, forma parte de las actuales tendencias sobre movilidad en todas las ciudades modernas.

4) ¿Cómo se financiará? ¿Es un proyecto viable?

En cuanto a la ineludible problemática de su financiación, **confiamos en la inteligencia, flexibilidad, buena fe e importancia del proyecto para la ciudad**, para que las administraciones implicadas (Ayto. de Jerez y Junta de Andalucía) hagan una **firme demostración de colaboración y cooperación**, en pos de un objetivo primordial para la economía y la mejora de la calidad de vida de los jerezan@s.

Los ciudadan@s no entenderían ni perdonarían que este proyecto se truncara y se perdiera la millonaria inversión, por luchas partidistas, falta de voluntad o intereses espurios.

En lo que concierne a la financiación el **75% lo aporta la Junta de Andalucía mediante fondos europeos**, y correspondería a la construcción de más de 20km de carriles-bici (en la primera fase del proyecto), que se sumarían a los 17 que ya hay. Y el **25% restante correspondería al Ayto.**, que se tendría que encargar de la construcción de unos tramos concretos de la red (zona circunvalación) cuando fuese posible.

El **mantenimiento de los dos primeros años** los paga la Junta, y será **gratis** para la ciudad.

Llegados a este punto, es conveniente detenerse y resaltar los **importantes retornos y ahorros que sobre las arcas municipales** incidirán cuando el proyecto esté ejecutado.

Empezando por el **incremento de la recaudación debido al desarrollo del nuevo sector ligado a la bici y al incremento de la actividad comercial, turística y hostelera**, como hemos señalado anteriormente.

El **efecto multiplicador de éste sobre la actividad económica**, los retornos inducidos y la actividad indirecta que provocará, también habrá que tenerla en cuenta y cuantificarla en su momento.

En lo referente a la **imagen y el efecto sobre el turismo**, ya lo hemos apuntado con anterioridad. Simplemente constatar la **relación directa** sobre los mismos, como se ha demostrado en todas las ciudades donde se ha promocionado este medio de transporte.

Destacar también, que el **sistema de préstamo y alquiler temporal de bicicletas** en estaciones establecido por toda la red, ya sea mediante gestión pública directa o indirecta por concesión a una empresa privada mediante canon, es una **fuentes segura y muy rentable de ingresos que permitirá financiar las necesidades de mantenimiento de la infraestructura**. Así sucede claramente, en el caso de Sevilla.

Por último, y desde la perspectiva del gasto y el **ahorro municipal**, podemos destacar todos los referentes a la **construcción, mantenimiento y gestión de las infraestructuras viarias, seguridad vial y siniestralidad, personal de seguridad y servicios administrativos, limpieza y medio ambiente, fluidez del tráfico y productividad, liberación de espacio público y rentabilidad del mismo**, etc.

IV. ESTRATEGIAS, EXPERIENCIAS Y TENDENCIAS ACTUALES

Hay una estrecha correlación entre el **tamaño de la red de carriles bici y el uso de la bicicleta**.

El apoyo local es un factor clave en el sistema de transporte urbano. Si una ciudad sucumbe a las presiones del automóvil, o si favorece el uso de la bicicleta, es una **opción que a menudo depende del gobierno local**.

En las ciudades que lo han entendido, sobre todo en la Europa nórdica, la bicicleta ha asumido una presencia importante en el transporte urbano. De hecho, debido a años de

apoyo de los ciudadanos y las autoridades locales, representan ya **del 20 al 30 por ciento de todos los desplazamientos en las grandes ciudades de Dinamarca, Suecia y Alemania.**

Más impresionante es la experiencia de los **Países Bajos**, donde las autoridades entre 1978 y 1992, **duplicaron la longitud total de la red de carriles bici, y el número de víctimas de accidentes disminuyó un 30 por ciento y los heridos un 25 por ciento**, a pesar de que aumentó un 30 por ciento el número de kilómetros recorridos en bici. La infraestructura ciclista es una de las razones por las que Holanda tiene una de las tasas más altas de uso en el mundo: el 30 por ciento de todos los desplazamientos se realiza en bicicleta, y en algunas ciudades se llega al 40 por ciento.

Estamos frente a la constatación de un movimiento imparable, que también se refleja en todo el Viejo Continente. De hecho, en 2011, según Coliped (que reúne a los fabricantes europeos de piezas y accesorios de bicicletas), en **la Unión Europa se vendieron algo más de 20 millones de bicis frente a 13,14 millones de automóviles. En España ya se venden al año más bicicletas** (780.000 unidades, el 4% del total de la Unión Europa) que coches (700.000).

La ciudad y su economía cambian alrededor del carril bici

Que **la bicicleta está de moda** no se le escapa ya a nadie. El número de bicis que vemos por las calles, con o sin carril bici, va en aumento en nuestras ciudades. La aparición de un carril bici en una calle provoca un pequeño **cambio en el comercio local**. En la ciudad donde se construye una red de carril bici se ven cómo **van surgiendo muchas tiendas de compra-venta de bicicletas, pero también dedicadas a la reparación y transformación de bicis**, que buscan instalarse a la vera de dicho carril, para ser más visibles para sus clientes potenciales. Poco a poco aparecen también muchos **más negocios relacionados con el ocio, terrazas para bares y restaurantes**. En estas calles por las que circula el carril bici hay menos ruido, menos humos y es más agradable sentarse a disfrutar y tomar algo al aire libre. Al estar los vehículos más retirados, supone también mayor espacio para los peatones, que aunque no pueden ocupar el espacio del carril bici, la sensación de amplitud de estas calles es mayor, lo que hace que sean más utilizadas para el paseo.

Otros negocios que han transformado su actividad aprovechando esta moda de la bicicleta

es el de los rent-a-car, o alquiler de vehículos. El **alquiler de bicicletas** puede ser un gran negocio, sobre todo en aquellos lugares de afluencia turística, donde alquilar una bici para dar un paseo un día o recorrer la ciudad que estamos visitando en este medio es una alternativa divertida y más versátil que el alquiler de un automóvil. **El turismo extranjero tiene otro concepto de lo que supone la bici y la ciudad. También de lo que es el buen tiempo para usar la bici.** El turismo de invierno, más urbano y menos apegado al sol y la playa contribuye a desestacionalizar el sector y es gran consumidor de estas bicicletas de alquiler para recorrer la ciudad. Además, el alquiler también es una alternativa para aquellos que no tienen espacio para guardar la bici en casa o la utilizan muy de vez en cuando, como para que sea práctico tener una en propiedad.

Por todo esto también la bicicleta se puede analizar como **motor económico en la ciudad**, que transforma y pone en valor zonas gracias al cambio en el tejido comercial que surge en torno a este medio de transporte.

V. COLECTIVO “JEREZ EN BICI”:

WEB: jerezenbici.webnode.es

FACEBOOK: [Biciurbana Jerez](#) , [Jerez en Bici](#)

TWITTER: [@jerezenbici](#)

EMAIL: jerezbiciurbana@gmail.com

Anexo: PLANO DEL CARRIL BICI PROYECTADO

(Abierto a modificaciones, tras su estudio técnico, para adaptarlo a las necesidades y requerimientos de nuestra ciudad que no hayan sido tenidos en cuenta)

