



A Contramano - Asamblea Ciclista
Eustaquio Barrón 2, 41003 Sevilla
e-mail: acontramanoacs@yahoo.es
www.acontramano.org

EN BICI “AL” Y “DESDE” TRANSPORTE PÚBLICO

+ BICICLETAS

+ TRANSPORTE PÚBLICO

+ CALIDAD DE VIDA

El uso combinado de la bicicleta y el transporte público (intermodalidad bici-transporte público) puede entenderse de muy variadas formas. Las aproximaciones al tema se pueden clasificar en dos grandes grupos:

- Viajar con la bici en el transporte público (TP)
- Usar la bici para acceder al TP o para ir de la terminal de TP al destino final.

Qué duda cabe de que la primera alternativa es la más cómoda para los usuarios de la bicicleta. También es cierto que, para viajes de largo recorrido dicha opción es posiblemente la más razonable. No obstante, para viajes cotidianos en un entorno urbano, presenta desventajas inevitables, derivadas del espacio que la bicicleta ocupa en el TP. Así,

casi todas las empresas de TP que permiten transportar bicicletas lo hacen con una de ambas condiciones (o las dos):

- Que no sea en hora punta
- Que el total de bicicletas por vehículo (bus, vagón, etc.) no sobrepase un cierto número máximo.



Bicicletas aparcadas en Central Station (Amstardam)

Tales restricciones hay que considerarlas como razonables: permitir el transporte de bicicletas a todas horas y sin restricciones podría obligar a sobre-dimensionar los vehículos del TP, posiblemente mas allá de límites razonables. O haría que muchos viajeros se quedasen en tierra “por culpa” de las bicicletas embarcadas.

Dichas restricciones (que como hemos visto son razonables) suponen una limitación a la intermodalidad bici-TP - entendida exclusivamente como “llevar mi bici en el TP” - que posiblemente suponen la imposibilidad de extender dicha intermodalidad mas allá de una función claramente marginal en el sistema general de transportes.

Surge entonces la segunda posibilidad señalada al principio: **Usar la bici para acceder al TP o para ir de la terminal de TP al destino final**



Estación de cercanías en Amsterdam, con consigna de bicicletas (fietsenstalling).

No se trata de ningún concepto nuevo (numerosas ciudades lo han puesto en práctica, aunque no en España todavía). Tampoco es un concepto que quepa limitar a la bicicleta. De hecho, muchos “Planes Intermodales de Transportes” manejan conceptos similares al planificar el TP desde las periferias a los centros urbanos. Son los llamados “aparcamientos disuasorios” de automóviles, que se proponen una y otra vez en las terminales del TP de las periferias urbanas. Cabe augurar, no obstante, un éxito limitado a tales propuestas debido a:

- El alto coste del suelo urbanizable necesario para tales aparcamientos.

- Los accesos y salidas de dichos aparcamientos, en horas punta, pueden generar congestiones de tráfico comparables a las que ahora se producen en los accesos a los centros urbanos.
- El automóvil, como la motocicleta, es un vehículo capaz de realizar largos recorridos; por tanto, su conductor no está psicológicamente predispuesto a dejarlo en un punto intermedio de su viaje.



Consignas automáticas de bicicletas en una estación cerca de Amsterdam

Las consignas y aparcamientos de bicicletas en las terminales del TP en las periferias urbanas, en cambio:

- Aumentan el radio de acción de las paradas del TP de unos cientos de metros a algunos kilómetros. En zonas de baja densidad de población esto es fundamental para dotar al TP de una mínima rentabilidad económica¹ y social.
- Apenas si ocupan suelo.
- No generan congestión de tráfico

¹ No queremos indicar con esto que el TP deba ser económicamente rentable. Tratándose de un servicio público debe estar subvencionado. Pero su coste no debe ser prohibitivo, de aquí que una mínima rentabilidad económica sea también necesaria.

- Fomentan un uso puramente local de la bici en las periferias, evitando accidentes en los accesos a los centros urbanos.



Aparcamiento vigilado de bicicletas en una boca de metro de Pekín

La estaciones del TP en las periferias de muchas ciudades suelen disponer de infraestructura para aparcar las bicicletas de un modo seguro. **El coste de dicha infraestructura es, sin duda, mucho menor que el de un aparcamiento de coches, o que el de aumentar la densidad de la red hasta hacer todas las terminales accesibles de un modo puramente peatonal.**

La infraestructura para aparcar la bicicleta en una estación de TP puede ser un mero aparcamiento libre (mucha gente acaba usándolo, aunque no lo parezca en principio), pero también consignas donde por un módico precio la bicicleta queda asegurada. Además, la consigna permite ahorrar espacio, al quedar las bicicletas almacenadas de un modo mas compacto. Finalmente, en paradas de escaso tráfico de viajeros, las consignas automáticas pueden ser una buena solución. En resumen tenemos:

- Aparcamiento libre
- Consignas vigiladas

- Consignas automáticas

Es recomendable disponer tanto de aparcamientos libres como de consignas.



Bicicletas públicas en Copenhague

Hasta ahora hemos hablado de usar la propia bici para acceder al TP. Una vez llegados al centro urbano, es conveniente ofertar la posibilidad de **ir en bici de la terminal de TP al destino final**. Esto tiene una serie de ventajas:

- Descongestiona y agiliza el tráfico en el centro
- Disminuye el número de trasbordos y, en consecuencia
- Aumenta la velocidad comercial del TP y su competitividad frente al automóvil privado para acceder a destinos poco frecuentados.

Como medidas para fomentar el **en bici de la terminal de TP al destino final**, podemos citar

- Ofertar espacios seguros de aparcamiento y consignas para bicis en las terminales del TP en los centros históricos: la bici es

un vehículo barato, muchos usuarios optarían por tener dos bicis, una en casa y otra en la terminal del TP, si pudieran aparcarla con seguridad.

- Ofertar alquiler de bicicletas en las terminales del TP en los centros urbanos
- Ofertar “bicicletas públicas” en dichas terminales.

Ricardo Marqués
A Contramano
Enero de 2006.