

Querido lector:

Esta carta trata de darle una visión general de los avances más recientes en las políticas relacionadas con la promoción de la bicicleta así como su relación con la gestión de la movilidad. Afortunadamente, nos podemos apoyar en toda la documentación producida a partir de la [conferencia Velo-city](#), que tuvo lugar en junio de este año en Copenhague, y en la que tuvo presencia la plataforma EPOMM.

La bicicleta es un elemento fundamental en la gestión de la movilidad, ya que el coste de una buena política para favorecer su uso es muy bajo en comparación al coste de la infraestructura requerida para el transporte público o el vehículo privado, y también debido a que frecuentemente ofrece una mejor alternativa al vehículo privado, el transporte público o el modo peatonal (generalmente más rápido, más adecuado y más divertido).

Además, la bicicleta está creciendo en muchas ciudades europeas, hecho que se ve reflejado en un creciente reparto de modos y de inversiones.

Para terminar de completar el panorama, proporcionamos los enlaces a los principales proyectos europeos sobre bicicletas.

La ciudad modelo: Copenhague y Velo-city Global



Una banda de Jazz condujo un Rikshas durante el desfile de bicicletas en Copenhague.

La ciudad de Copenhague fue la sede de la conferencia Velo-City Global, que estuvo magníficamente organizada con muchos formatos distintos de comunicación, presentación e interacción y con excelentes ponentes. La ciudad mostró su excelente infraestructura ciclista, cultura y conocimiento, culminando con un magnífico desfile con 2000 ciclistas, presidido por el alcalde de la ciudad ([pinchar aquí](#) para ver el video).

Elementos interesantes de la ciudad y de la conferencia:

- El famoso arquitecto y urbanista de Copenhague Jan Gehl presentó su [visión sobre la bicicleta](#).
- Mikael Colville aportó excelentes [fotos de ciclistas y observaciones](#) (también en sus blogs "[copenhagenize](#)" y "[cycle chic](#)").
- Para obtener información de Copenhague, consulte por favor su [página web](#) ciclista. En particular, los folletos [la ciudad de las bicicletas](#) y el [informe sobre bicicletas 2008](#) proporcionan una buena visión sobre el tema.
- Distintas organizaciones en Dinamarca se han unido para formar la [Embajada de la Bicicleta en Dinamarca](#), con el fin de exportar sus experiencias y su conocimiento a otros países.
- Es muy interesante visitar la página web de Velo-city y ver las [presentaciones](#), aunque hemos seleccionado las más relevantes en este resumen.

Algunos datos estadísticos de interés: en Copenhague, alrededor del 37% de las personas que diariamente viajan a su trabajo son ciclistas, el 70% de ellos continúa siéndolo en invierno, el 55% de los ciclistas son mujeres y el 25% de las familias con dos o más hijos tienen una bicicleta cargo (hay 15.000 bicicletas cargo en Copenhague).

Por último, [aquí](#) puede encontrar otro interesante video de 3 minutos que muestra la ciudad y el evento y en este [enlace](#) puede descargar otro video algo más largo (10 minutos), realizado por la iniciativa canadiense 8-80 Cities, [presentada](#) en la conferencia por Gil Peñalosa.

Éxitos en otros lugares. Avances recientes en ciudades europeas.



NYC Dep. of Transportation

Las ilustraciones a la izquierda son de Nueva York. Janette Sadik Khan aportó unas sorprendentes [fotos](#) (y una de las mejores ponencias, desafortunadamente no accesible), y presentó los excelentes avances (por ejemplo, [este](#)) que las autoridades en Nueva York están consiguiendo. Además, otras ciudades europeas están alcanzando logros similares:

- Ben Plowden, de Londres, presentó la [Revolución ciclista en Londres](#). Semanas después se creó el [nuevo sistema de bicicletas públicas en Londres](#).
- Robert Chavel, de CERTU (miembro francés de EPOMM) presentó los [sistemas de alquiler de bicicletas en Francia](#), donde tienen bastantes años de experiencia, en casi todos los casos satisfactorios. El mejor ejemplo es [velib](#) en París, el mayor sistema de alquiler de bicicletas de Europa.
- Más información sobre bicicletas compartidas puede encontrarla en la [página web](#) de OBIS (proyecto sobre la optimización de la bicicleta compartida en Europa).

En consecuencia, el reparto modal de la bicicleta crece en ciudades grandes, aunque a partir de niveles muy bajos. Esto ha pasado también en ciudades medias como Bruselas o Sevilla.

- Desde 2004, Bruselas ha aplicado sistemáticamente el [proceso BYPAD](#) (auditoría de las políticas de la bicicleta) ya puesto en práctica en 100 ciudades europeas. De esta forma, Bruselas ha conseguido aumentar el ratio de bicicleta del 1,7% al 4% actual. Para descargar la presentación, pinche [aquí](#).
- Sevilla, al sur de España, albergará la siguiente conferencia de Velo-city del 23 al 25 de marzo de 2011 ([video](#)). Esta nominación es muy apropiada, ya que la ciudad ha conseguido aumentar el reparto modal en bicicleta del 1% al 6% en pocos años, gracias a las adecuadas inversiones realizadas. La [presentación](#) muestra claramente cómo deben ser inversiones eficientes que favorezcan la bicicleta. En Sevilla, la inversión por persona-kilómetro en las vías ciclistas era alrededor de 100 veces más barata que la inversión por persona-kilómetro en el metro, y alrededor de 1000 veces más barata que la inversión por persona-kilómetro en tranvía.
- Además, en muchas ciudades centroeuropeas está habiendo importantes cambios (ver esta [presentación](#) sobre tendencias e iniciativas en Centro Europa).

La conferencia Velo-city mostró que hay importantes diferencias entre las ciudades, incluso entre las de un mismo país. Además, se mostró que el progreso es posible en cualquier ambiente y para cualquier reparto modal (incluso en lugares muy fríos como Oulu, en Finlandia, o zonas montañosas, como Lausanne, en Suiza – ver esta [presentación](#)).

¿Qué hay de Gestión de la Movilidad en todo esto?



Folleto La ciudad de los ciclistas, Copenhague

La gestión de la movilidad se basa en la realización de campañas, mejora de la cooperación y organización, así como en la mejora de la información, actividades todas ellas que tienen un importante papel en el desarrollo de la bicicleta. Por ejemplo, se debe informar adecuadamente de todas las nuevas infraestructuras y proyectos, como los relativos a bicicletas compartidas, ya que, en caso contrario, pueden llevar a un mal uso. Muchos actores distintos deben trabajar conjuntamente (por ejemplo, cuando se combina el ferrocarril con la bicicleta). Además, las ONGs juegan un papel esencial en el desarrollo de las buenas políticas ciclistas. A continuación se muestran algunos ejemplos sobre cooperación presentados en Velo-city:

- En Viena se da una [interesante cooperación](#) entre la cadena de supermercados SPAR y la ciudad.
- La UITP (Asociación internacional de transporte público) busca la cooperación entre el transporte público y la bicicleta. Ver [presentación](#).
- La [ponencia conjunta](#) entre Fietsersbond (la unión de ciclistas danesa) y la ciudad de Amsterdam mostró cómo su cooperación fue crucial para la éxito de la bicicleta en la ciudad (podría incluso decirse que más satisfactoria que en Copenhague).
- El mayor desarrollo en una ciudad escandinava, [Nodhavnen](#) en Copenhague, trata de integrar la gestión de la movilidad en la planificación urbana, favoreciendo el uso de la bicicleta.

A continuación se muestran distintos proyectos europeos:

- [Active Access](#) promueve el uso bicicleta y el modo peatonal en los viajes diarios en zonas locales.
- [BAMBINI](#) tiene como finalidad la educación de los niños de 0 a 6 años y de sus padres, favoreciendo el transporte sostenible.
- [LIFECYCLE](#) conecta la bicicleta con la salud, y proporciona ideas prácticas que

favorecen hábitos en relación a su uso.

- [PRESTO](#) trata sobre las políticas que favorecen la bicicleta.
- [Trendy Travel](#) publicó un folleto con 20 argumentos para usar la bicicleta, en 8 idiomas.
- [BICY](#) y [Nordic cycle cities](#) son redes de ciudades que promueven la bicicleta.

Una de las principales conclusiones derivadas de Copenhague es que la bicicleta se usa principalmente porque es conveniente y divertida, siendo secundarios los motivos medioambientales o de salud. Además, los usuarios quieren que las autoridades inviertan en infraestructura ciclista, que proporciona la sensación de que cada día las cosas en la ciudad van algo mejor. Nada ocurre de la noche a la mañana, pero puede sorprender lo rápido que se progresa y sin un alto coste. Por último, la comunicación y la cooperación son dos elementos importantes, reforzadas a su vez por constantes mejoras (tanto pequeñas como grandes) en la infraestructura.

Ratios coste-beneficio convincentes

El análisis de la relación coste-beneficio es siempre un tema difícil, ya que a menudo no se cuenta con datos de evaluación sólidos. Desde esta constatación, EPOMM recomienda usar [MaxSumo y MaxEva](#) – ya que proveen un sistema de evaluación riguroso que da lugar a datos fiables. Max Sumo está disponible en 8 idiomas.

Por otra parte, en el contexto de Velo-city Global tuvieron lugar algunas presentaciones interesantes relacionadas con el tema coste-beneficio:

- Emmanuel Roche llevó a cabo una evaluación del [sistema económico en torno a la bicicleta en Francia](#), llegando a la conclusión de que las inversiones en bicicleta son muy eficaces desde el punto de vista del coste y una oportunidad desde el punto de vista económico.
- Thomas Götschi presentó una investigación sobre el ratio coste-beneficio de la inversión en movilidad ciclista (incluyendo la fase de promoción) en EEUU y la ciudad de Portland, llegando al cálculo de un beneficio de 4,8\$ por cada dólar invertido (para conocer más detalles sobre este tema, vea su [presentación](#)).
- Como se ha mencionado, la presentación de la ciudad de Sevilla reveló los altos beneficios y los bajos costes que conllevan la inversión en la movilidad ciclista ([ver página 9 y 10 de la presentación](#)).
- La investigación puso de manifiesto en Copenhague que cada kilómetro que se realiza en bicicleta arroja un beneficio de 16 céntimos a la sociedad ([ver folleto Bicycle Account 2008](#) – en la última página está la información sobre coste-beneficio)

Esperamos que estos argumentos convencan a los responsables de la toma de decisiones en Europa a invertir en movilidad ciclista.

Conferencia sobre Gestión de la Movilidad y tráfico estacional

Lunes 4 y Martes 5 de Octubre de 2010, Atenas (Grecia).

¿Trabaja usted en Gestión de la Movilidad? ¿Le interesa saber más sobre las variaciones estacionales del tráfico? En la conferencia que proponemos se combinan ambos temas.

La conferencia pretende ayudar a los profesionales que trabajan en el ámbito de la movilidad a desarrollar soluciones basadas en Gestión de la Movilidad, poniendo especial atención en cómo manejar las variaciones estacionales del tráfico. Además, la asistencia a esta conferencia le permitirá ampliar su red de expertos en movilidad.

El primer día estará dedicado al tema Soluciones de Gestión de la Movilidad Sostenible en regiones con picos de tráfico estacionales, basado en los resultados obtenidos dentro del proyecto DELTA.

El segundo día está reservado a los talleres para el desarrollo de soluciones de movilidad sostenibles e inteligentes. Será un día inspirador en el que los asistentes tendrán la oportunidad de discutir los desafíos y proyectos de movilidad local que a cada uno se les plantea en torno al café ofrecido por EPOMM. Los proyectos podrán exponerse en forma de posters desde el inicio de las jornadas.

[Leer más ...](#)



Seguimiento de buenas prácticas

Usted está invitado a compartir las buenas prácticas que ha desarrollado y presentar sus proyectos de gestión de la movilidad. Para ello reserve un espacio expositivo de manera gratuita.

[Leer más...](#)

Puede encontrar el programa de la conferencia [aquí](#).

La participación es gratuita y el periodo de inscripción ya está abierto. Puede inscribirse a través de esta página web: www.epomm.eu/epomm-network2010!



“MOVE 2010 – Deporte y Salud: Una relación estratégica”

20-24 de octubre de 2010

MOVE2010 es una conferencia de escala europea sobre deporte para todos y salud. La conferencia trata cuatro temas:

1. Campañas de deporte para todos y salud. Factores clave de éxito.
2. Desarrollo estratégico de deporte para todos y salud.
3. Ciudades saludables y ciudades activas. Construyendo una red.
4. Demandas de calidad en la mejora de la salud a través de los programas de deporte para todos.

Puede encontrar más información sobre este tema [aquí](#).

LIFE CYCLE, es un proyecto del programa de salud pública de la UE. Se presentará en MOVE 2010, donde tendrá lugar una sesión formativa sobre “movilidad ciclista a largo plazo – trabajando con todos los grupos de edad”. La sesión presentará acciones clave de LIFE CYCLE y su manual y durante ella los asistentes podrán trabajar sobre la creación y planificación de hábitos ciclistas propios a largo plazo.



EPOMM/DELTA Conference



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive