

CÓMO ABRIR LA CIUDAD A LA BICICLETA

Diario ilustrado de una visita a York, Reino Unido

(capítulo 2)

María Sintes Zamanillo

Diciembre 2012

María Sintes Zamanillo

Educadora Ambiental

Actualmente es corresponsable del Área de Educación y Cooperación del CENEAM.

Correo-e: msintes@oapn.es

Queda autorizada la reproducción de este artículo, siempre que se cite la fuente, quedando excluida la realización de obras derivadas de él y la explotación comercial de cualquier tipo.

El CENEAM no se responsabiliza del uso que pueda hacerse en contra de los derechos de autor protegidos por la ley.

El Boletín Carpeta Informativa del CENEAM, en el que se incluye este artículo, se encuentra bajo una Licencia [Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 3.0](#)

Somos expertos en alargar la vida de la gente enferma... pero ahora tratamos de demostrar que todo lo que se invierte en salud preventiva reduce el gasto sanitario. Por eso colaboramos con Sustrans en la promoción de la movilidad a pie o en bicicleta.

Chris Shaw

Director de Mejora de la Salud, Ayuntamiento de Sheffield

Este artículo continúa el relato de la visita de trabajo que realizamos -un grupo de seis personas españolas interesadas en diversos aspectos de la movilidad sostenible- a la ciudad de York para conocer en directo el trabajo de la organización británica Sustrans. Esta entidad no gubernamental desarrolla, desde 1977, una labor ingente para promover la movilidad sostenible, particularmente en bicicleta, en el Reino Unido.

La entrega anterior¹ se centraba en la actividad que Sustrans desarrolla en los centros educativos, a través de sus "agentes de bicicleta" y dentro de su programa *Bike It!* En este nuevo artículo tratamos de reflejar, al menos en parte, lo que vimos y aprendimos sobre cómo se puede ir dando entrada a la bicicleta en una ciudad, desde una asociación como Sustrans, desde la iniciativa empresarial y, por supuesto, desde la administración local.

KILÓMETRO 0: INICIO DE LA RUTA

Las ciudades son *libros que se leen con los pies...* o sobre dos ruedas. Y así lo hicimos, siguiendo la propuesta de nuestro anfitrión, Paul Osborne, responsable local de Sustrans, que nos guió, pedaleando, por este itinerario de contacto directo con la ciudad de York y sus oportunidades para la bicicleta.



Reino Unido no es un país con especial tradición ciclista² pero, en el ámbito británico, York destaca como una de las ciudades en las que la bicicleta lleva años haciéndose un sitio como medio de transporte habitual. ¿A qué responde esta circunstancia? ¿Cómo se generan las condiciones que favorecen el uso de la bici? ¿Quiénes están detrás de los procesos de cambio en la movilidad urbana?

A tratar de responder estas preguntas y algunas más dedicamos una jornada, recorriendo un itinerario, no sólo turístico, que nos acercó a diferentes puntos de interés y a distintos protagonistas que contribuyen a hacer de York una de las ciudades británicas más amigables para los ciclistas urbanos.

PRIMERA PARADA: UNA EMPRESA SOCIAL EN TORNO A LA BICICLETA, *THE BIKE RESCUE PROJECT*

La primera parada fue para visitar el **Hub Cycling Centre**, un centro en torno a la bicicleta abierto, en enero del 2011, en el atractivo edificio que antiguamente albergó una subestación eléctrica victoriana. El lugar está gestionado por **Bike Rescue Project** -Proyecto Rescate de Bicis- (<http://www.bikerescueproject.org.uk/>), un colectivo que lleva unos años ligado al mundo de la bici, particularmente al reciclaje y puesta en uso de bicicletas usadas.

¹ *En bicicleta a la escuela. Diario ilustrado de una visita a la organización Sustrans, Reino Unido (cap. 1):* http://www.magrama.gob.es/es/ceneam/articulos-de-opinion/2012-09-maria-sintes_tcm7-218370.pdf

² "La distancia recorrida cada año en bicicleta en la Unión Europea supera los 70.000 millones de kilómetros, según datos de la Federación de Ciclistas Europeos (ECF). Al frente del ranking se encuentran los Países Bajos y Dinamarca, con más de 1.000 km recorridos por habitante y año; Bélgica, Alemania, Suecia y Finlandia, con unos 300 kilómetros; e Irlanda e Italia, con más de 200. España se encuentra todavía en los últimos puestos, con sólo unos 30 kilómetros por habitante y año." (<http://bicinstituto.com/content/u12-los-pa%C3%ADses-y-ciudades-que-m%C3%A1s-pedalean>)



Imagen: Cycling City York



A un paso del centro urbano y de la estación de tren, el lugar es un punto de encuentro y acogida para usuarios habituales de la bici de York y alrededores, así como para cicloturistas de paso. Estos son los servicios que ofrece:

- Aparcamiento seguro para unas 100 bicicletas
- Mantenimiento y reparación a cargo de expertos mecánicos
- Duchas, aseos, taquillas, lavandería
- Café y bollos para trabajadores que se desplazan cotidianamente en bicicleta (7.30am-6.00 pm, de lunes a viernes, y de 9.00am-6.00pm los sábados)
- Talleres de capacitación ciclista y mantenimiento mecánico
- Recepción de viejas bicicletas para su aprovechamiento por piezas o su recuperación integral
- Venta de bicicletas recicladas de calidad y de accesorios

Durante la visita nos atendió Bernie Cullen, una emprendedora mujer que en 2006 inició, junto a un colega, la andadura que ha culminado en la creación de esta empresa social (en inglés, CIC, *Community Interest Company*) que hoy da trabajo a ocho personas. Durante estos años han recibido apoyo de diferentes entidades privadas que han aportado ayuda económica, así como de voluntarios, algunos de los cuales han pasado a convertirse en personal contratado. Sin embargo, el compromiso municipal con la bicicleta ha supuesto un respaldo muy significativo a la labor de la empresa, que ha ganado en visibilidad y en capacidad de servicio, al hacerse cargo de un espacio como el que ahora acoge al Hub.

SEGUNDA PARADA: EL PAPEL DEL PODER LOCAL, REUNIÓN EN EL AYUNTAMIENTO DE YORK

En asuntos urbanísticos y de movilidad, la iniciativa privada es un fantástico ingrediente que enriquece el guiso que se prepara en las cocinas públicas. Una empresa como la que hemos descrito necesita, para ser viable, una masa crítica de ciclistas reales -o buenas expectativas que animen a los potenciales-. Y esto se consigue a través de un proceso de apuesta política y de acción técnica que se cuece en las dependencias municipales y va transformando progresivamente las condiciones del espacio público urbano.

Para entender cómo se ha ido gestando esa transformación en la ciudad de York, nos dirigimos a su Ayuntamiento para encontrarnos con los técnicos responsables de la planificación del transporte, de la movilidad ciclista y de los caminos escolares de la ciudad.

ANTECEDENTES

Antes que nada, hay que decir que York cuenta con una población de alrededor de 140.000 habitantes, a los que hay que sumar 45.000 más del entorno periurbano, muchos de los cuales tienen su puesto de trabajo en la ciudad. Aparte de ello, el hermoso casco histórico es uno de los destinos turísticos favoritos de Reino Unido. La organización de la movilidad urbana tiene, por tanto, las dificultades añadidas de gestionar los movimientos de una significativa población de trabajadores que se desplazan a York desde los alrededores, así como los que genera el contingente de turistas atraídos por su centro medieval amurallado.



Sin embargo, la ciudad ha mantenido una trayectoria de atención a la movilidad no motorizada, y en concreto a la bicicleta, que podemos rastrear hacia atrás, encontrando por ejemplo que, ya a finales de los 80, el antiguo consistorio adoptó una propuesta de red de vías ciclables, como parte de una primera Estrategia de la Bicicleta.

En 1996, la propuesta se expandió hasta incluir diversos núcleos periféricos que se incorporaron al municipio de York. Esta malla fue adoptada por el gobierno local como guía para futuros desarrollos.

Imagen: Cycling City York

POLÍTICA DE MOVILIDAD Y PROMOCIÓN DE LA BICICLETA

En nuestra reunión, el actual equipo municipal encargado de la planificación y gestión de la movilidad hizo una interesante introducción sobre los ejes de la política general, para detenerse luego, específicamente, en la relacionada con la bicicleta. De hecho, entre los años 2008 y 2011, la ciudad ha estado implicada en un proyecto de promoción de la bicicleta como medio de transporte urbano, el **Cycling City York Programme**³, con una financiación de 3,68 millones de libras proveniente del gobierno británico.

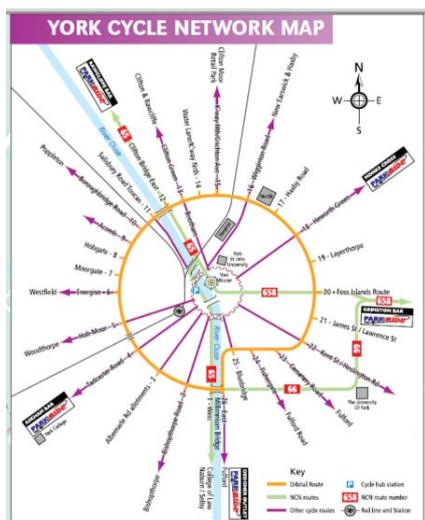
Considerando las siguientes características urbanas de York:

- Núcleo relativamente compacto, con centro histórico de calles estrechas, rodeado de una extensa periferia dependiente,
- Recibe gran volumen de tráfico de entrada, debido a la concentración de centros de trabajo y servicios,
- El 50% de los desplazamientos al trabajo se realiza en coche,

éstas son las grandes líneas orientadoras de la gestión municipal de la movilidad:

1. Evitar la penetración del tráfico motorizado: el sistema *Park&Ride*

La política de movilidad ha estado enfocada a tratar de evitar que el tráfico acceda al centro urbano, habilitando para ello una serie de grandes intercambiadores con aparcamientos disuasorios situados en el perímetro urbano, en las principales arterias radiales.



El sistema, conocido como **Park&Ride**, cuenta actualmente con cinco intercambiadores –cada uno con una media de 600 aparcamientos de coches, a los que está previsto añadir 1200 plazas adicionales-, que permiten aproximarse a York en vehículo, aparcarlo gratuitamente en un lugar seguro y completar el viaje en autobús, dado que todos ellos están servidos por líneas rápidas de conexión con el centro: las “líneas verdes”.

El sistema está pensado también para combinar la bicicleta con otros medios de transporte. De hecho, los *Park&Ride* cuentan con aparcamientos y contenedores para bicicletas, lo cual ofrece a los automovilistas la opción de acercarse en coche y continuar en bici, o bien a los ciclistas de la periferia la posibilidad de dejar aparcada su bicicleta y seguir en autobús.

La imagen muestra el esquema de las principales rutas ciclables de entrada y circunvalación de la ciudad de York, que indica asimismo la situación de los cinco intercambiadores *Park&Ride*, conectados con el centro a través de dichas vías.

³ Para una revisión de los objetivos, proyectos y objetivos logrados, consultar la web del programa: <http://www.cyclingcityyork.org.uk/about/targets/>



En las imágenes, podemos ver el aspecto del Rawcliffe Bar Park&Ride, con el aparcamiento para coches, los aparcabicis y contenedores para bicicletas y la parada de la línea rápida de autobús, con información de horarios y tarifas.



2. Completar una malla funcional de rutas ciclables y peatonales

Una ojeada al mapa de rutas aptas para la bici de York ofrece una primera idea de la extensión de la red de la que dispone la ciudad:

http://www.cyclingcityyork.org.uk/images/uploads/York_Cycle_Map_WEB_Whole.pdf

Como antes dijimos, el esquema inicial surge a finales de los 80 y ha ido renovándose con el tiempo. De hecho en 2012, 25 años después, el ayuntamiento está inmerso en el proceso de consulta pública para la aprobación de una nueva **Red Estratégica de Vías Ciclistas** (*Strategic Cycle Route Network*). La revisión y puesta al día se ha llevado a cabo por un grupo de técnicos que han identificado los nuevos tramos a incorporar, con el objetivo fundamental de conectar secciones inconexas de la malla preexistente, así como enlazar ciertas zonas residenciales con destinos clave: grandes centros de trabajo, escuelas o espacios comerciales y de ocio.

- Red de vías segregadas peatonales y ciclistas

La ciudad de York disfruta pues de una amplia red de rutas específicas para caminar y circular en bici, convenientemente señalizada.

Algunas de estas rutas permiten además acceder a zonas distantes, como la ciudad universitaria, donde se favorece el uso de la bicicleta proporcionando numerosos aparcamientos en todas las facultades.



- Vías no segregadas

Sin embargo, en este esfuerzo de creación de una red extensa y eficaz de vías aptas para el pedaleo, York ha optado por una combinación realista de: rutas libres de tráfico; caminos de tierra accesibles para la bici; carreteras locales tranquilas que permiten pedalear con seguridad; carriles para bici, no segregados, en las propias calles y carreteras; y calles con tráfico *calmado*.



Nos llamó la atención la utilización habitual por las bicicletas de los arcones de las carreteras, así como la estrechez de muchos carriles-bici, señalizados con una simple línea pintada sobre el asfalto.



En muchas calles del núcleo histórico, ni siquiera existe tal "infraestructura" y simplemente las bicis circulan junto a los vehículos.



Quando preguntamos por este particular, los técnicos municipales nos respondieron que no está entre sus objetivos la creación, siempre y necesariamente, de infraestructuras segregadas para bicis, cosa especialmente complicada en el centro urbano. Su meta, por tanto, es incrementar los desplazamientos en bicicleta asumiendo la convivencia coche/bici en grandes áreas de la ciudad y favorecer la creación de una masa crítica de ciclistas que va generando, con su presencia, ambientes más seguros.

Otro aspecto interesante de la estrategia de York en torno a la bicicleta –y más teniendo en cuenta que es una ciudad turística- es que han renunciado a implantar sistemas de bici pública debido a sus altos costes. Una decisión llamativa para nosotros, el grupo español, considerando que en nuestro país la política de fomento de la bicicleta, en la mayoría de las ciudades que se han planteado dicho objetivo, ha venido de la mano de este tipo de servicio.

3. Crear las condiciones para la convivencia de medios de transporte

La cuestión de la convivencia de medios es parte central del debate sobre políticas de promoción de la bicicleta. En York lo tienen claro y lo que se plantean es cómo favorecer el pedaleo mejorando las condiciones de seguridad y actuando sobre aquellos aspectos que se identifican como de riesgo. Veamos cuáles son las líneas fundamentales de su apuesta:

- Calmar el tráfico

Dado que la peligrosidad del automóvil deriva sobre todo de su velocidad, la limitación de ésta constituye una prioridad. Así pues, aparte del límite de **20 millas por hora (32 km/h)** establecido en las calles del centro, durante nuestro trayecto pudimos apreciar ciertos detalles de diseño urbanístico que expresan cómo se tiene en cuenta y se protege la movilidad ciclista:



En los semáforos, suele establecerse una zona avanzada de espera para las bicicletas, que permite el comienzo seguro de la marcha.



La creación de estrechamientos, en calles de doble dirección, es otro recurso que, aparte de facilitar el cruce a los peatones, favorece la pacificación del tráfico al generar obstáculos para los coches, que deben esperar el paso de vehículos o bicicletas en sentido contrario.

- Actuaciones puntuales en zonas sensibles

Otra línea de acción está orientada a actuar en aquellos puntos que generan riesgos de especial importancia o en zonas que están identificados como sensibles, donde personas que no se sienten muy seguras con la bici no se atreven a circular por la calzada. Por ejemplo, el acceso a ciertos puentes está prohibido a los coches, limitándose la circulación a peatones, ciclistas y autobuses. O bien, en determinados cruces peligrosos de carreteras, se han habilitado lugares de **paso específico para la bicicleta**.



Este paso para bicis -que se separan puntualmente del tráfico pasando por un túnel- fue destacado por nuestro guía, Paul, como una mejora estratégica para animar la circulación de ciclistas por aquella zona.

La convivencia de medios también atañe a peatones y ciclistas. Como en muchas otras ciudades, los técnicos municipales nos confirmaron que existen conflictos aún no resueltos entre ambos colectivos. Veamos cómo manejan aquí este delicado asunto.

- Área peatonal

El núcleo histórico de York tiene, desde hace 25 años, una amplia zona de acceso prohibido a los vehículos de motor. En la mayoría de estas calles, el **paso de bicicletas también está restringido** durante determinadas horas (entre las 11.00 y las 16.00, los días laborables, un horario que respeta la posibilidad de ir al trabajo en bici).



En el perímetro de este núcleo peatonal, existe una red de aparcamientos para bicicletas que permite pasar del pedaleo a la caminata.





Por otro lado, como muestra la foto, algunas de estas vías peatonalizadas sí permiten la circulación de bicicletas sin restricción horaria, probablemente porque son conexiones importantes para la circulación ciclista general.

El resultado de esta apuesta municipal por la convivencia de medios parece ser muy satisfactorio. Nuestros interlocutores municipales nos informaron de que el índice de **accidentalidad de ciclistas es muy bajo**, y parece que otras fuentes independientes lo confirman (según datos del 2009 del *Cyclists' Touring Club*, la principal organización de la bicicleta del Reino Unido, York es la ciudad británica más segura para los ciclistas).

Los técnicos municipales han identificado que los accidentes se producen sobre todo en el extrarradio y están relacionados principalmente con los giros de camiones y autobuses y los "puntos ciegos" de estos grandes vehículos. Por ello, han desarrollado una campaña específica sobre estos aspectos peligrosos de la movilidad ciclista⁴. Lo cual me lleva al siguiente punto.

4. Política de comunicación asociada a la promoción ciclista

Quizá uno de los aspectos más llamativos de la política municipal de York en relación con la bicicleta es la relativa a la comunicación pública. Sorprende la cantidad de información sobre el tema, accesible tanto en internet como en publicaciones impresas, la diversidad de recursos de sensibilización y formación, diseñados en función de mensajes o destinatarios concretos, así como la visibilidad que se otorga a la bicicleta por distintos medios.

- Información electrónica
 Aparte de la información relativa a la movilidad ciclista que proporciona la propia web municipal [<http://www.york.gov.uk/cycling/>], existe una web específica, que es una auténtica biblioteca de recursos útiles para toda persona interesada en el tema [<http://www.cyclingcityyork.org.uk/>]



La web Cycling City York se puso en marcha con el inicio del programa del mismo nombre desarrollado entre 2008 y 2011, pero sigue siendo un recurso actualizado y utilísimo para conocer cualquier aspecto que tenga que ver con la bici y la ciudad.

⁴ Sobre este particular, *Transport for London* ha realizado un instructivo video sobre seguridad vial, dirigido a ciclistas urbanos y a conductores de camión (*LGV, Large Goods Vehicles*), para tratar de reducir la accidentalidad ciclista en las calles de Londres:

http://www.youtube.com/watch?v=Uf5WVfy_RY&feature=player_embedded

- Señalización

La consideración de la bicicleta como un medio de transporte más también tiene su expresión en forma de señalización específica.



- Comunicación dirigida a destinatarios específicos

Ya hemos mencionado antes la campaña municipal que se diseñó para abordar la accidentalidad ciclista relacionada con los giros de camiones y autobuses, pero no es más que un ejemplo del trabajo desarrollado para crear mensajes y programas específicos, orientados a diferentes sectores de la población. Así, podemos encontrar desde propuestas dirigidas a incrementar el uso de la bici para ir al trabajo hasta iniciativas diseñadas para mayores de 50 años, para discapacitados o para personas con bajos ingresos.



Imagen: Cycling City York

La imagen muestra a empleados de diferentes centros públicos y empresas participantes en el proyecto "Prueba a pedalear al trabajo"

Las campañas más intensivas están dirigidas a colegios y a lugares de trabajo y están enfocadas a fomentar el uso compartido del coche, la bici y el caminar.

- Comunicación ligada a acciones e incentivos

Otro aspecto a destacar es la coherencia que se aprecia entre las campañas de sensibilización y las acciones puntuales e incentivos concretos que se van poniendo en marcha. Los ejemplos son diversos:

- financiación para aparcamiento de bicis en lugares de trabajo,
- mejora de las infraestructuras a lo largo de los caminos escolares,
- en los colegios nuevos: diseño de entradas separadas para coches y bicis-peatones, así como escasa reserva de aparcamiento para vehículos privados, como mensaje educativo,
- o... las pequeñas ayudas económicas para mejorar el alumbrado de la bici



- Programas de camino escolar

Dado nuestro particular interés en los programas dirigidos al sistema escolar, los técnicos municipales completaron la visión que ya habíamos adquirido acerca del trabajo que se está realizando con las escuelas, desde la perspectiva del papel que juega el Ayuntamiento. Resumo en algunas líneas:

- realiza auditorias de los caminos escolares,
- diseña planes de seguridad vial en el entorno de cada colegio, e impone límites de velocidad (20 millas/h) y medidas de calmado de tráfico,
- contrata a agentes que ordenan el tráfico en las entradas de los colegios y cuidan de la seguridad de los niños –actualmente son 25 “lollypop men”-,
- identifica aquellos colegios más favorables para la movilidad ciclista para trabajar de forma específica la promoción de la bicicleta con ellos,
- trabaja con organizaciones como Sustrans para ofrecer capacitación ciclista (*bikeability*) a los alumnos,
- instala aparcamientos de bicis techados en el interior del colegio,
- diseña acciones para abordar problemas concretos, por ejemplo, el programa de fomento de la bici “[Beauty and the bike](#)” dirigido a las chicas adolescentes, puesto en marcha tras detectar la caída en el uso de la bicicleta que se produce cuando las niñas pasan a secundaria: la ratio de ciclistas chica/chico cae de 50/50 a 10/90.

Como conclusión de la interesante charla, los responsables municipales nos confirmaron que en York **la movilidad ciclista ha aumentado**. Si bien este resultado se explica como consecuencia de un conjunto variado de razones, señalaron tres en particular:

- o El aumento del precio del transporte colectivo, que es privado, con el consiguiente traspaso de viajeros del autobús a la bici.
- o La medida adoptada de prohibir el aparcamiento en el centro.
- o El hecho de que, actualmente, es más rápido ir en bici que en coche.

Como comentario personal, tengo que destacar la inmejorable impresión que nos llevamos del equipo que planifica y gestiona la movilidad en esta ciudad. ¡Vaya suerte!

TERCERA PARADA: VISIÓN Y LIDERAZGO O... UNA CERVEZA CON DAVE

A estas alturas de la jornada, tras el delicioso recorrido por la ciudad, las entrevistas con gente tan interesante, las imágenes e información recopiladas... ¡necesitábamos una pinta! Con muy buen criterio, Paul había introducido en el programa la visita a un acogedor pub local, donde aún nos esperaba otro encuentro, esta vez con una de esas personas que siempre se encuentran detrás de los grandes cambios. Dave Merrett es concejal del Ayuntamiento de York y fue responsable de su Departamento de Transporte entre 1998 y 2002, además de ex miembro de la Junta de *Cycling England*.

Cycling England fue un organismo independiente, financiado por el Departamento de Transporte del Gobierno británico con el objetivo de promover el ciclismo en el Reino Unido. Funcionó desde 2005 hasta el 2011, fecha de su supresión por motivos presupuestarios. Durante estos años, impulsó, entre otras, estas dos grandes iniciativas:



Cycling City:

A través de este programa, *Cycling England* ayudó a promover proyectos demostrativos en diversas ciudades con la finalidad de incrementar los niveles de uso de la bicicleta. Entre 2005-2008, benefició a seis ciudades, con una financiación de 7 millones de libras, y entre 2008 y 2011, a 12 ciudades -York entre ellas- con 140 millones.

***Bikeability***⁵:

Es un itinerario formativo para la capacitación ciclista urbana, dividido en tres niveles y dirigido a niños y niñas. El esquema ha sido adoptado por la mitad de las autoridades locales en Reino Unido y trabaja estrechamente con el programa de la "Semana: Pedalea a la Escuela". Se estima que, hasta 2012, medio millón de niños ya han recibido el entrenamiento en Bikeability.

De la larga conversación mantenida con Dave, recojo apenas algunas –y deshilachadas- ideas del apasionado torrente que este líder local iba lanzando y que, desgraciadamente, nuestro cansancio idiomático dejó escapar en buena parte:

- Es fundamental que **políticos y técnicos** caminen en la misma dirección y con la misma fuerza.
- Las normas urbanísticas deben incorporar la bici como medio de transporte.
- Es fundamental prever **alternativas** en forma de aparcamientos disuasorios.
- Antes de emprender medidas de peatonalización o de restricción al tráfico de vehículos privados, es necesario sondear las ideas de la población, realizar encuestas para conocer sus opiniones y contar con **argumentos de comunicación**.
- Uno de estos argumentos es **la salud**. Es necesario incidir en cómo las políticas a favor de la bici benefician a la salud y, para ello, es necesario evaluar dicho impacto. Algunas estimaciones calculan que, por cada euro invertido en promover la bicicleta, se obtienen 2,5 euros de beneficio, en mejora de la salud y reducción de la congestión.
- Un ejemplo del tipo de estrategias que han probado es la **acción directa con los hogares**. Primero realizan una encuesta para detectar los hogares con mayor disponibilidad a cambiar sus hábitos de movilidad y, tras hacer una selección, los visitan personalmente y diseñan alternativas de movilidad sostenible a su medida. Descubrieron que un momento especialmente favorable para plantear estos cambios modales a las familias eran los traslados de domicilio. En la ciudad de Brighton, por ejemplo, se realizó la encuesta a 10.000 domicilios, de los cuales: 1/3 no podía/quería cambiar sus hábitos de movilidad, 1/3 sí podía/quería y el 1/3 restante ya tenía buenos hábitos pero había margen de mejora. Con una inversión aproximada de 15-30€ por domicilio se consiguió una reducción del 10-12% de uso de automóvil.
- Una anécdota interesante que prueba el valor de los **niños como mediadores**: Dave recordaba divertido el impacto que produjo, en el alcalde del momento, el entusiasta relato de un grupo de alumnos de York que viajaron a Dinamarca y regresaron impresionados por la masiva presencia de las bicicletas y el uso diario que todos hacían de ellas. Según él, aquello marcó un hito importante en la política de movilidad de la ciudad.

También se desprendió, de la conversación con Dave, la importancia de la acción conjunta entre la administración pública y organizaciones privadas como Sustrans, y por ello terminaré el recorrido recalando en esta última parada.

CUARTA Y ÚLTIMA: SUSTRANS, ¡ÚNETE AL MOVIMIENTO!

Ya admirábamos, desde lejos, la potencia, capacidad de trabajo, ambición en los proyectos... de la organización británica Sustrans, cuando nos asomábamos a su web⁶ o a sus publicaciones, pero conocerla de cerca, a través de su responsable en York y de algunas de las "agentes de bicicleta" que trabajan en las escuelas, confirmó nuestra idea de que se trata de un asombroso ejemplo de organización. Algunos datos ayudarán a comprender por qué, más allá de lo que ya hemos contado en la entrega anterior de nuestro relato:

- Sustrans mantiene habitualmente en torno a 3.000 personas que colaboran voluntariamente⁷ en tareas tan variadas como: coordinación de grupo local de voluntarios; guía de rutas en bici o a pie; control de necesidades de señalización de itinerarios; relación con los medios de

⁵ Para más información sobre *Bikeability*, ver la primera entrega de este diario: *En bicicleta a la escuela. Diario ilustrado de una visita a la organización Sustrans, Reino Unido (cap. 1)*:

http://www.magrama.gob.es/es/ceneam/articulos-de-opinion/2012-09-maria-sintes_tcm7-218370.pdf

⁶ La web de Sustrans: <http://www.sustrans.org.uk/>

⁷ Sobre voluntariado en Sustrans: <http://www.sustrans.org.uk/support-sustrans/get-involved/volunteering-with-sustrans>



comunicación locales; promoción publicitaria y organización de eventos; supervisión de tramos de la Red Nacional Ciclable...

- Trabaja a todos los niveles, tratando de influir en las más altas esferas políticas del estado pero sin dejar de realizar un intenso esfuerzo en el ámbito local, en cientos de ciudades y comunidades. Trabaja con autoridades, con gestores, con familias, con organizaciones cómplices, con escuelas...
- No dejan territorio por explorar: generan opinión pública a través de campañas, ejercen de lobby, promueven programas educativos, proponen cambios urbanísticos o normativos, hacen formación o asumen la supervisión y señalización directa de una red nacional de vías ciclables!!



National Cycle Network

La Red Nacional Ciclable es un impresionante proyecto que Sustrans desarrolla desde 1977 y que se propone completar una malla de rutas, aptas para la bicicleta, que cubra todo Reino Unido. Actualmente incorpora 13.400 millas (21.565 km), bien señalizadas, que disfrutan diariamente tanto ciclistas que usan la bici para ir al trabajo como cicloturistas. Estos más de 21.000 kilómetros de vías para caminar o pedalear incluyen:

- *Caminos pintorescos libres de tráfico*
- *Carreteras tranquilas y pistas*
- *Rutas señalizadas sobre carreteras*
- *Rutas temáticas de larga distancia*

- Sustrans, además, pone a disposición de profesionales y personas interesadas una gran cantidad de recursos prácticos, entre los que voy a destacar las guías y manuales para el adecuado diseño de calles y carreteras de forma que permitan caminar y pedalear, aprovechando la experiencia acumulada durante sus 30 años de existencia.

No me queda más que reiterar mi admiración por lo que vimos allí y desear, por otra parte, que también nuestro país avance en la dirección de la movilidad saludable, racional y segura. Creo que contamos con muchas ventajas y oportunidades: una población todavía básicamente concentrada en comunidades mucho más compactas que las británicas; redes de rutas aptas para caminar y que podrían serlo también para la bici (cañadas, antiguos caminos rurales, vías de tren abandonadas); una climatología menos dura que la del norte de Europa; organizaciones de promoción de la bicicleta y de defensa del peatón que, con pocos medios y escaso apoyo, se esfuerzan con empeño y voluntad... Ojalá sepamos aprovechar estas fortalezas y a la vez copiar sabiamente lo que otros han sabido hacer bien.

Finalizo aquí este viaje, agradeciendo nuevamente: a Paul Osborne, por su amable compañía y guía por York; a nuestros interlocutores, protagonistas de los cambios de los que fuimos testigos, por su tiempo y su atención; y a mis estupendos compañeros de viaje, por unos días maravillosos.