

# Las grandes ciudades se suben a **la bicicleta**

Más de 100 ciudades españolas tienen ya servicios públicos de préstamo. Hay que hacer posible su uso con el de los coches y con los peatones.

**M**anuel, de 31 años, ciclista habitual en una gran ciudad española, teme por su seguridad cada vez que utiliza la bicicleta entre coches y autobuses. A Carmen, que camina hasta su trabajo cada día, le indigna que vaya a cruzar una calle y un ciclista casi la atropelle porque no respeta el semáforo. Y Carlos, desde su coche, ve con simpatía las dos ruedas pero reconoce que acaban siendo una molestia y un peligro cuando circulan por la calzada. La convivencia no está siendo fácil, pero aun así la bicicleta se abre paso en las grandes ciudades a un ritmo imparable.

Es conveniente utilizar la bicicleta porque es sostenible, humaniza las ciudades, combate el sedentarismo, suele ser divertida y, por si fuera poco, proporciona una grata sensación de libertad, argumentan sus defensores más fieles. Hasta no hace mucho había una decena de ciudades españolas con sistemas de préstamo público de bicis, hoy cuentan con él más de 100 municipios.

Pero está lejos todavía de países como Holanda, Dinamarca o Francia, donde el



**Alquiler de bicicletas en Barcelona.**



**Ciclistas en Ámsterdam.**

uso de la bici es habitual. Además, en las distintas ciudades españolas las situaciones son muy diferentes. En Barcelona, el 2% de los desplazamientos que se hacen a diario se realizan en bicicleta. En San Sebastián son casi el 3%, al igual que en Zaragoza o Vitoria. Sevilla está a la cabeza de todas ellas, con más del 6% de los desplazamientos, mientras que en otras capitales, como Madrid, apenas llegan al 0,3%.

No hay fórmulas mágicas para hacer compatible la circulación de coches, autobuses y bicis. Cada ciudad hace lo que puede. Es necesario que se tomen medidas para facilitar la convivencia de todos.

Un gran número de capitales usan igual la calzada que las aceras para la circulación de las bicis. En unos casos los carriles bici están separados del resto del tráfico por un bordillo, en otros solo por una línea pintada en el suelo. También hay Ayuntamientos que prefieren desviar el tráfico de bicicletas por calles secundarias, donde la velocidad se limita a los 30 kilómetros por hora. En París o en Bruselas, la bici comparte el carril con autobuses... Sea cual sea la solución, para poder usar la bicicleta con seguridad hace falta que disminuya la velocidad del tráfico y circulen menos vehículos por las calles de la ciudad.