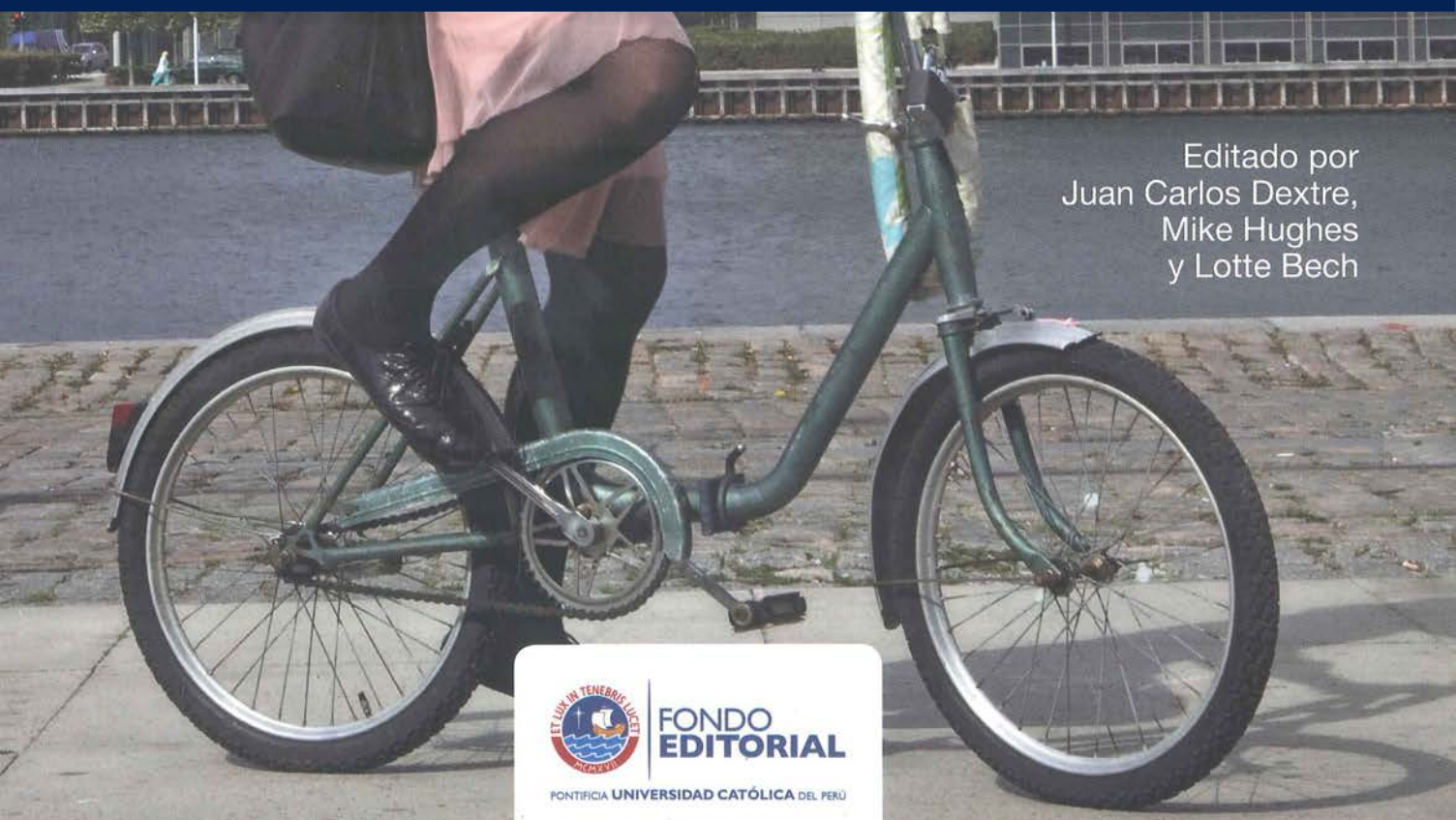


Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo

Creando ciudades vivibles y bicicleteables



Capítulo 6



Editado por
Juan Carlos Dextre,
Mike Hughes
y Lotte Bech



FONDO
EDITORIAL

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

© *Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo*

© Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2015
Av. Universitaria 1801, Lima 32, Perú
Teléfono: (51 1) 626-2650
Fax: (51 1) 626-2913
feditor@pucp.edu.pe
www.fondoeditorial.pucp.edu.pe

Primera edición en Inglés

© Juan Carlos Dextre, Mike Hughes & Lotte Bech (editors), 2013

Primera edición en español

© Juan Carlos Dextre, Mike Hughes y Lotte Bech (editores), 2015

Corrección: Sergio Rebaza (Grupo Limonta)

Diseño y gráficos: Kaenia Estudio Creativo

Fotografía: Mikael Colville-Andersen (portada y abridoras: 1, 19, 66, 123, 159, 185, 209 y 241).

Las demás fotos, salvo en los casos en que se especifique, pertenecen a los autores de los artículos.

Primera edición: mayo de 2015

Tiraje: 500 ejemplares

Esta publicación está protegida por la Ley de Derechos de Autor. Está prohibida la reproducción, parcial o total, de cualquier parte del libro sin autorización expresa de los editores: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2015-06072

ISBN: 978-612-317-091-2

Registro del Proyecto Editorial: 31501361500526

Impreso en Tarea Asociación Gráfica Educativa

Pasaje María Auxiliadora 156, Lima 5, Perú

Movilidad sostenible – El ciclismo como una forma de transporte y la logística de la ciudad de Copenhague

Tanja Ballhorn Provstgaard, Departamento de Tráfico, Municipalidad de Copenhague (Dinamarca)

El transporte es la sangre vital de la ciudad, su desarrollo y su economía. Las mercancías deben ser enviadas dentro y fuera de la ciudad, y todos deben poder llegar al trabajo, a la escuela o a la universidad. Todas las ciudades enfrentan a los mismos desafíos.

Todas las ciudades están creciendo y, a más gente, mayor es la necesidad de movilidad. Este crecimiento aumenta la presión sobre el transporte disponible, así como el uso de los espacios públicos. Hoy en día, los automóviles aún dominan el panorama de la movilidad y el espacio de la calle en las ciudades. ¡Y el tráfico de automóviles es cada vez mayor! Por ello, desgraciadamente las ciudades enfrentan enormes retos en lo que se refiere a la congestión, la seguridad vial, los efectos barrera, la contaminación del ruido y del aire, las emisiones de CO₂, etc.

Debemos preguntarnos si vamos a seguir utilizando el espacio público urbano y el vial como lo estamos haciendo, o debemos empezar a priorizar cómo se debe usar el espacio urbano.

Escogiendo la forma de llegar a nuestro destino

Al elegir la forma de llegar a nuestro destino, nuestra elección depende de varios factores: tiempo, distancia, costo, calidad, flexibilidad y fiabilidad. También pensamos acerca de la disponibilidad de las diferentes formas de transporte, y cómo la infraestructura de la ciudad ha sido construida y se encuentra en la actualidad.

En general, estos son parámetros que pueden ser ajustados. No hay una solución única a los problemas de la ciudad: la solución reside en la interacción entre una gama de enfoques diversos. Cuando voy a trabajar, quiero tener la opción de decidir cómo llegar allí.



Puente peatonal y para ciclistas sobre la parte sur del puerto de Copenhague.



Carretera de llegada a Nørrebrogade después de la reconstrucción. Observe lo ancho de la acera y de la ciclovía.

Cuando llevo a nuestro hijo menor a la guardería y a nuestro hijo de medio a la escuela, ¿cómo puedo hacerlo del modo más rápido, barato, fácil y confiable?

Queremos que Copenhague sea la mejor ciudad del mundo para vivir. Queremos que sea una ciudad para las personas. Siempre que la infraestructura esté en su lugar, no solo se necesita el transporte para llegar de A a B. La gente puede hacer algo de ejercicio yendo a su trabajo trotando o corriendo, y los niños pueden caminar y hablar, o conversar mientras montan bicicleta de forma segura con sus amigos camino a la escuela. Lo mismo la generación más vieja, puede tomar un paseo por las calles y por los parques de forma segura y confortable, sentarse y tomar una taza de café, escuchar un poco de música y tal vez hacer un poco de compras de regreso a casa.

En general, trabajar por una ciudad sostenible es un camino largo y duro que requiere discusión, planificación y visión. Nuestros políticos tienen que perseverar, estar comprometidos y, no menos importante, estar dispuestos a invertir.

Movilidad verde en Copenhague

Copenhague quiere ser la metrópoli para el crecimiento verde y, al mismo tiempo, la primera capital mundial con carbono neutral para el 2025. Somos muy ambiciosos en lo que respecta a la promoción de la movilidad urbana verde y esto está estrechamente relacionado con nuestra visión para el crecimiento verde. En la primavera de 2012, la ciudad de Copenhague puso en marcha un nuevo Plan de Acción de Movilidad Verde. En el contexto de Copenhague, el concepto de movilidad de verde se define así:

«Debemos hacer que la movilidad en Copenhague sea más efectiva –a menor costo– y bajo el concepto de verde, con el fin de estimular el crecimiento, contribuir a una ciudad neutra en carbono y la buena vida en Copenhague».

Tenemos que hacer considerables esfuerzos y actuar de manera muy concreta, no solo ahora, sino hacia un futuro a largo plazo, para hacer realidad nuestra visión de una movilidad eficiente y verde, que estimule el crecimiento verde, promueva la calidad de vida y contribuya a una capital neutra en carbono. Para hacer más verde o sostenible la movilidad en Copenhague será necesario concentrarse en una amplia expansión de las redes viales y de ciclovías, así como en mejoras del transporte público. Estas iniciativas requieren grandes inversiones y deben ser complementadas con una serie de otras acciones innovadoras y de comunicación

La meta de Copenhague es que, para el 2015, al menos el 50% de las personas que trabajan o estudian en Copenhague vayan a su lugar de trabajo o institución educativa en bicicleta.





Talleres tradicionales con las partes interesadas en la municipalidad, Copenhague.

que cambiarán el comportamiento de la gente. Todo ello contribuirá a que las soluciones globales de transporte verde parezcan atractivas y competitivas.

Proceso de diálogo

El aumento de movilidad verde en Copenhague solo podrá tener éxito si varios agentes contribuyen y colaboran. El Plan de Acción se basa, por lo tanto, en un amplio proceso de diálogo en torno a las siguientes preguntas:

- ¿Cómo organizamos la ciudad para que la movilidad verde sea la mejor y más evidente forma de transporte?
- ¿Cómo optimizamos las formas disponibles de transporte ecológico desde la perspectiva de las empresas, los viajeros y los ciudadanos?
- ¿Cómo podemos influir en el comportamiento de la gente para que usen más el transporte verde una vez que la ciudad haya sido diseñada para este tipo de movilidad, y cuando el transporte ecológico que se ofrece haya mejorado?



Como los niños son los usuarios del tráfico en el futuro, se desarrollan una serie de cursos para ellos.

Las personas invitadas a los talleres fueron principalmente representantes de grupos de interés y organizaciones sectoriales, empresas de transporte local, comités locales, empresas relacionadas con temas medioambientales e investigadores. La gente de Copenhague también fue consultada. Un análisis a través de una encuesta se llevó a cabo entre los habitantes de Copenhague, a quienes se les preguntó por sus actitudes hacia la elección del transporte y la movilidad verde. El 90% de los copenhaguenses cree que, como gran ciudad que es, la movilidad verde es importante para Copenhague. Ellos mayormente consideran a la bicicleta y al metro como las mejores formas de transporte sostenible. Cuando se trata de sus decisiones diarias de transporte, el factor ambiental no es tan decisivo como el factor tiempo. La gran interrogante es: «¿Cuál es la forma más rápida para ir a mi trabajo?». Por lo tanto, el desafío es cómo hacer que el transporte verde sea competitivo con respecto al tiempo para los copenhaguenses, que no son, por lo general, más conscientes del medio ambiente que la gente de otras grandes ciudades.

Copenhague: la mejor ciudad del mundo para los ciclistas

Copenhague es una de las mejores ciudades del mundo para los ciclistas. Pero desea llegar a ser la mejor y tiene el objetivo de que, para el 2015, al menos el 50% de las personas que trabajan o estudian en Copenhague vayan en bicicleta a su trabajo o a su centro de estudios. Hay mucho que hacer para lograr este objetivo, por lo que el ciclismo debe ser incorporado en todas las fases de la planificación y en todas las soluciones de la ciudad.



Experiencias de transporte seguro
y cómodo para todos.

Una de las iniciativas más recientes son las Súper Autopistas para Bicicletas, destinada a los viajeros en la región metropolitana, mientras que un segundo proyecto son las Logísticas Urbanas, cuyo objetivo es reducir el número de vehículos pesados en la ciudad.

Súper Autopistas para Bicicleta

“Las Súper Autopistas para Bicicleta es un proyecto realmente bueno. Dieciséis mil de nuestros empleados, incluyéndome a mí, vamos al trabajo en bicicleta todos los días. Las Súper Autopistas para Bicicleta harán que sea más rápido, más seguro y más fácil para más gente viajar en bicicleta al trabajo; incluso para los que viven más lejos. Creará empleados más sanos y más espacio en el tráfico para todos”. Torben Stentoft, director del Hospital Nacional.

En 2009, Copenhague tomó la iniciativa y puso en marcha un proyecto de cooperación de amplia base con los municipios de alrededor para crear una red de rutas de bicicleta en la región metropolitana. Esta cooperación entre municipios vecinos de la región es básico para el desarrollo de un crecimiento verde y un transporte sostenible en la región. La idea principal de las Súper Autopistas para Bicicleta es crear mejores condiciones para las personas que diariamente se movilizan en bicicleta y hacer que más personas quieran elegir la bicicleta en lugar del automóvil, incluso para largas distancias. Esto significa un mejor entorno urbano, menos congestión y mejor salud de la población; por lo tanto, todos los usuarios de las vías se benefician. Las rutas se diseñan para que se conecten los puntos nodales dentro de la ciudad, como las zonas residenciales y educativas, y las zonas con muchos puestos de trabajo.



■ Súper Autopistas para Bicicleta: tan rápido como sea posible del punto A al B.

Parámetros de Calidad para las Súper Autopistas para Bicicleta

Las Súper Autopistas para Bicicleta tienen cuatro objetivos generales en materia de calidad. Estos objetivos han sido desarrollados para que los ciclistas puedan obtener la mejor experiencia posible al viajar en bicicletas por las carreteras. Estos son:

1. Las Súper Autopistas para Bicicleta conectarán lugares donde hay una concentración de puestos de trabajo, de estudiantes y de hogares, y facilitarán el acceso a las estaciones de transporte público.
2. Las Súper Autopistas para Bicicletas proporcionarán a los ciclistas la ruta más rápida posible entre sus hogares y sus lugares de trabajo o estudio. La ruta debe ser lo más directa posible, y con la menor cantidad de obstrucciones y paradas posibles; así mismo, deberá proporcionar espacio suficiente para que la gente monta bicicleta a su propia velocidad sin que los demás lo retrasen.
3. Estas autopistas deben hacer que el viaje en bicicleta, al trabajo o a los estudios, sea una experiencia agradable para los viajeros en bicicleta. La superficie de la pista debe ser suave; el mantenimiento debe ser de alta calidad y deben ofrecerse servicios adicionales, de tal forma que se ofrezca la oportunidad de tener buenas experiencias, a través, por ejemplo, de espacios verdes.
4. Deben garantizar un bajo número de accidentes, así como asegurar que los ciclistas se sientan seguros, tanto en el tráfico como en las zonas menos pobladas de las ciclovías. Esta evaluación debe basarse en la iluminación y la visibilidad del ciclista en relación con el entorno.

La Súper Autopistas para Bicicleta están diseñadas con el menor número de obstáculos posibles, con un fuerte énfasis en la seguridad, la protección y el confort. El común denominador para estas autopistas es que toda la región capitalina se convierta en la mejor región para montar bicicleta del mundo. Un total de 26 rutas se han planificado, de manera similar, en estructura, a la expansión de la red de los ferrocarriles y carreteras en la Gran Copenhague, es decir, rutas hacia dentro y hacia fuera, y en forma de anillo alrededor de la ciudad. La red entera tendrá unos 300 km de Súper Autopistas para Bicicleta.

Logística urbana: entrega de mercancías verdes en la Ciudad Medieval en Copenhague

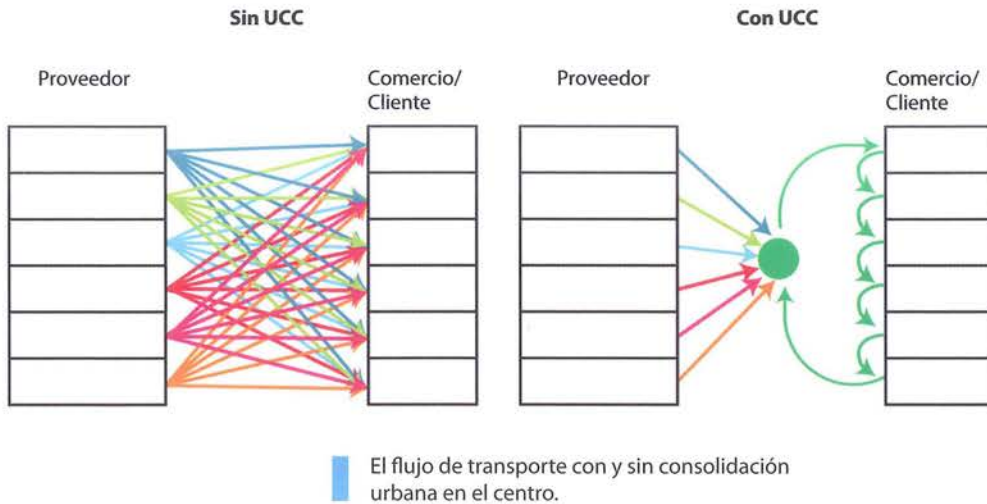
Imagine las calles de la Ciudad Medieval llena de compradores, y el ajetreo y el bullicio de la vida urbana. Imagine automóviles amigables con el medio ambiente que han sustituido a los vehículos grandes y pesados en el centro urbano y se deslizan casi en silencio alrededor mientras traen y entregan sus productos. No solo los comerciantes tienen ahora más tiempo para hablar con sus clientes, sino que a los copenhaguenses les resulta más fácil moverse. Todo el mundo es feliz.

Logística Urbana – CPH ayudará a asegurar el futuro del paisaje urbano de Copenhague como una metrópoli para las personas y el medio ambiente. ¿Cómo van a hacer esto?

Entregas de mercancías mientras son trasladadas en la Ciudad Medieval; Copenhague en la actualidad.



Consolidación del concepto de centro



Haciendo la vida más fácil para los comerciantes, dándoles la oportunidad de ahorrar dinero y aliviando su conciencia ambiental.

La meta de la Logística Urbana – CPH es crear un transporte y un sistema de logística ecológicos e innovadores: una solución que reducirá el ruido y los gases de efecto invernadero, a la vez que hace que el aire sea mejor para respirar. Una solución que mejorará la seguridad vial y creará un mejor medio ambiente urbano y vida urbana, reduciendo el tráfico pesado en el centro de la ciudad.

El principio de la Logística Urbana – CPH, como se puede ver en la figura sobre el flujo de transporte, es que la ciudad ha de ser atendida por un terminal de mercancías de la ciudad situado fuera del centro de Copenhague. Los proveedores y camiones de carga pueden entregar directamente a la terminal. Al unir múltiples entregas a las tiendas de una misma zona y transferir las cargas a vehículos más respetuosos con el medio ambiente, la distribución será optimizada y reducido el número de vehículos pesados en la ciudad.

Logística Urbana – CPH será capaz de ofrecer una solución más ecológica y ambientalmente más amigable de transporte, a través de, por ejemplo, la utilización de vehículos con un mejor uso de su capacidad y utilizando recorridos más eficientes en autos más pequeños, más silenciosos y ecológicos. También es importante que los conductores estén entrenados en la ecoconducción (conducción eficiente en consumo de combustible).

Logística Urbana – CPH como una solución integrada y logística será capaz, por ejemplo, de:

- Recojos y entregas más flexibles de mercancías
- Entregas a través conductores familiarizados con la localidad y con los comerciantes individuales
- Posibilidad de desembalaje y comprobación de productos nuevos
- Posibilidad de etiquetado de precios e instalación de alarmas
- Posibilidad de almacenamiento (un espacio propio de almacenamiento externo del comerciante en la terminal de carga), que puede ahorrar espacio para los comerciantes
- Posibilidad de embalaje de pedidos (*Pick-Pack*), principalmente para los operadores con comercio electrónico
- Oportunidad para incluir mercancías de devolución (embalaje, correo, paquetes y mucho más)

La Escuela de Negocios de Copenhague y Transportes DTU han hecho análisis de las consecuencias y oportunidades como resultado de la introducción del concepto de Logística Urbana y han llegado a los siguientes resultados:

Se espera que este concepto sea económicamente viable en 150 tiendas registradas, lo que representa un décimo del volumen de carga. Es una posibilidad real de que este número pueda ser alcanzado durante una fase de prueba de tres años.

Las 150 tiendas registradas en el sistema pueden ahorrar un mínimo de 40 a 50 000 entregas individuales y, por lo tanto, el número de paradas equivalente por año en el centro de la ciudad.

Una reducción del 10% en las emisiones (NOx y partículas) en el centro urbano y una pequeña reducción de CO₂.

Un proyecto de demostración se tenía pensado iniciar en 2013 con un operador privado. Proyectos logísticos urbanos similares se pueden establecer para la industria de cafés y restaurantes, y para la industria de la construcción.

Tanja Ballhorn Provstgaard
tanpro@tmf.kk.dk

Crédito de fotos
Municipio de Copenhague