

## MESURA DE GOVERN

### LA DECLARACIÓ D'AMSTERDAM

#### El dret d'usar la bicicleta

Els participants a la Conferència Mundial sobre la Bicicleta Velo Mondial 2000, reunits a Amsterdam el juny de l'any 2000, van debatre sobre el dret que tenen totes les persones de poder circular amb bicicleta.

Es va declarar que l'ús de la bicicleta requeria una major acceptació i promoció per part de totes les organitzacions i de tots els governs arreu del món.

L'ús de la bicicleta aporta molts avantatges, tant per a l'individu com per a la societat i el medi ambient. La bicicleta, com a mitjà de transport particular, ofereix un transport de porta a porta que és al mateix temps ràpid i eficaç:

- La bicicleta ofereix una disponibilitat immediata i el seu manteniment és relativament barat.
- El temps de desplaçament en bicicleta és previsible; al ciclista no li afecta la congestió del trànsit.
- La bicicleta ofereix intimitat, independència i llibertat; el ciclisme és una activitat emancipadora.
- Al ser el ciclisme una forma d'exercici, millora la salut física i mental.
- En la canviant societat d'avui, la bicicleta ofereix una forma de transport flexible.
- El trànsit en bicicleta manté fluid el moviment de les ciutats i en preveu o redueix la congestió.
- L'ús de la bicicleta amplia el radi d'activitat de la gent, independentment del fet que sigui jove o d'edat avançada, rica o pobre, home o dona.
- L'ús de la bicicleta estalvia espai i és rentable dedicar-li infraestructura.
- Desplaçar-se en bicicleta estalvia temps i promou el desenvolupament de l'economia local.

- Un major ús de la bicicleta significa un accés millor a les oportunitats de feina, més creació de llocs de treball i un nivell major de salut pública.
- L'ús de la bicicleta millora l'entorn on viu la gent i dinamitza les nostres ciutats
- La bicicleta és silenciosa, neta i sostenible.
- L'ús de la bicicleta no suposa cap càrrega per a les reserves de combustibles fòssils.

### **Oportunitats i potencial**

Les noves tecnologies arriben al món sencer. L'aldea global existeix, però és principalment virtual. La majoria de les activitats de la gent encara signifiquen sortir de casa.

La distància no sembla limitar els llocs on una persona pot viatjar. No obstant això, a tot el món, els viatges que fa la majoria de la gent són curts. La gran majoria de viatges es fan dins de la pròpia ciutat o municipi: entre un 60% i un 90% dels viatges són inferiors a 6 o 7 km. A moltes ciutats i pobles, anar a peu i a bicicleta són els mitjans de transport més usats. Això és així ara i preveiem que seguirà essent així durant molt de temps.

Hi ha molts casos on el pes que té la bicicleta com a part del transport local pot ser incrementat.

Comparat amb el transport a peu, usar la bicicleta augmenta de forma considerable l'àrea que pot cobrir una persona, així com la seva capacitat de transportar càrregues. També permet guanyar temps per a d'altres activitats.

Aproximadament la meitat de tots els viatges en cotxe són de menys de 7,5 km, mitja hora en bicicleta. El ciclisme és una alternativa realista per a un 50% d'aquests viatges curts en cotxe.

Dins de les grans ciutats i en les rutes interurbanes, la bicicleta pot augmentar el potencial del transport públic.

En les situacions on les places d'aparcament properes a l'origen o destí dels viatges siguin limitades, les bicicletes ofereixen una alternativa de transport fàcil per arribar als aparcament i per sortir d'ells.

## **Condicions**

Les circumstàncies poden variar substancialment d'un país a l'altre. No obstant això, si es vol remarcar el potencial de la bicicleta i si es vol assegurar que l'ús de la bicicleta sigui atractiu i segur, han de satisfer algunes condicions universals.

Una condició bàsica a molts països és una més gran disponibilitat de bicicletes fiables, segures i de preu assequible; fer que l'ús de la bicicleta sigui més atractiu requereix que es destini espai i s'adoptin mesures per acomodar tant les bicicletes aparcades com les bicicletes en moviment; és convenient treure les barreres al flux ininterromput de bicicletes; és necessari protegir les bicicletes del trànsit de vehicles a motor.

També és important assegurar que la bicicleta té un lloc dins del sistema global de trànsit i transports això fa necessari d'una major atenció per part dels urbanistes per assegurar que la majoria dels viatges puguin tenir lloc dins d'una àrea que es pugui recórrer en bicicleta. Per tant, és necessari evitar la baixa densitat i estimular un ús mixt del sòl en les zones urbanes.

Això exigeix uns plans de transport que considerin que la bicicleta té un valor i una funcionalitat igual a la dels altres mitjans de transport.

Això requereix que es dissenyi la infraestructura de tal manera que, sempre que sigui possible, s'evitin els conflictes entre els ciclistes i altres usuaris de la via pública. Segons de la situació, això implica la separació dels diferents tipus de trànsit i/o la regulació de la velocitat del trànsit motoritzat.

L'educació de tots els usuaris de la via pública i l'aplicació de les lleis de trànsit són els elements finals d'una política de transport compatible amb l'ús de la bicicleta.

Cal concedir una atenció especial a fer possible que també els nens puguin desplaçar-se en bicicleta amb facilitat.

## **Crida a l'acció**

Els participants de Vélo Mondial 2000, entre els quals hi ha la Comissió Cívica de la Bicicleta de l'Ajuntament de Barcelona, fem una crida als representants i funcionaris dels governs a tots els nivells, a les indústries relacionades amb el món de la bicicleta i a les organitzacions nacionals i internacionals, perquè:

- Es reconegui el dret de tots els sectors de la població, inclosos els nens, a desplaçar-se en bicicleta.
- Es reconegui el potencial del trànsit en bicicleta a l'hora d'elaborar polítiques i projectes
- S'habilitin partides pressupostàries per al finançament de projectes que siguin compatibles amb l'ús de la bicicleta; abordin temes de ciclisme; estableixin aliances estratègiques amb les parts implicades que corresponguin.
- Es redacti un Pla director de la Bicicleta (PDB) abans de finals d'agost de l'any 2003. Aquests PDB contindrien objectius a assolir l'any 2010. Aquestes fites hauran de ser ambicioses i realistes; hauran de ser mesurables i caldrà vigilar-ne el seu compliment.
- Es dissenyin polítiques per augmentar l'ús de la bicicleta i tenir en compte les condicions assenyalades més amunt; estimular les autoritats locals i regionals i els altres organismes pertinents; definir els papers i les responsabilitats de les parts implicades; proporcionar un suport i un finançament per a les polítiques i els programes.
- Es creï una plataforma per establir, a escala internacional, un sistema de punts de referència i un intercanvi de coneixements sobre el trànsit en bicicleta.
- Es declarin clarament els beneficis potencials del ciclisme quan es redactin tractats internacionals sobre la qualitat de vida, el medi ambient, la salut pública i l'erradicació de la pobresa, com els de Kioto o Hàbitat II.

Els delegats al Vélo Mondial i les organitzacions que representem farem pública aquesta crida a l'acció i promourem la seva posada en pràctica. Ens comprometem a contribuir amb els nostres coneixements, la nostra experiència i les nostres xarxes a ajudar a garantir la realització de les reivindicacions de la crida a la acció.

Assegurarem que les nostres experiències estiguin disponibles per formar part del contingut dels catàlegs sobre polítiques actuals relatives a la bicicleta i sobre la situació al carrer. En la mesura del possible, nosaltres i les organitzacions que representem vigilarem fins a quin punt els plans i les bones intencions es converteixen en acció i, en última instància, en un major ús de la bicicleta. S'avaluaran els resultats provisionals en la propera Conferència Mundial sobre la Bicicleta.