



Noticias



Santiago, 26 de julio de 2018

Programa Asia Pacífico.

Sobre el plan en Corea que une ciudades a través de ciclovías.

Se destaca la conveniencia de diseñar caminos circulares que bordeen las ciudades, pero también redes viales que unan a todos los sectores de la ciudad, ya sea para el desplazamiento de personas como para realizar actividades comerciales.

En una reciente publicación de la Biblioteca del Congreso Nacional se da a conocer el artículo “El plan en Corea que une ciudades a través de ciclovías”. Se sostiene que la necesidad de contar con vías exclusivas para el ciclismo utilitario que conecte a diversas zonas urbanas, es considerada como un requisito fundamental para desarrollar el uso de ese medio de transporte.

De acuerdo a lo que señala la BCN, si bien Corea del Sur no es uno de los países referentes en el uso de la bicicleta, las políticas que ha implementado desde el año 2008 han contribuido al aumento sostenido de personas que utilizan parcial o exclusivamente la bicicleta como vehículo de desplazamiento.

Así, se agrega, a través de la construcción de infraestructura vial para el uso de los ciclistas, Corea del Sur cumple con el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 9,1 de desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano.

Políticas para bajarse del auto y subirse a la bicicleta

La BCN asegura que Corea del Sur es el caso típico de una nación que en poco tiempo alcanza el desarrollo económico. Esta transformación dada entre la década del cincuenta y setenta, no solo supuso una mejor calidad de vida para sus ciudadanos en lo público, también un aumento en el consumo y acceso a bienes personales, entre ellos y de los más significativos, el automóvil como medio de transporte. Esta tendencia produjo una adecuación de las políticas urbanas y la construcción de infraestructura vial que permite su desplazamiento y expansión.

El impacto, se explica en el texto, de esta realidad produjo además que aquellas personas que por aquellos años utilizaban la bicicleta como medio de transporte se suban a sus nuevos autos en favor de un mayor bienestar, lo que llevó a que para el censo de 2005 solo un 1,2 por ciento de los surcoreanos utilice exclusiva o parcialmente la bicicleta como uso de transporte. Es por ello que el Gobierno comenzó a realizar una serie de esfuerzos por revertir esta situación, debido a la gran cantidad de ventajas que genera el uso de la bicicleta para los ciudadanos, no solamente en la salud,

también en la descongestión de las vías de transporte, lo que redundará en una mejor movilidad.

¿Cuáles son esas medidas?

Se recuerda que el año 2008 el Gobierno de Lee Myung-bak implementó un programa de construcción de ciclovías en espacios recuperados a la orilla de los cuatro ríos más importantes del país. Por otra parte, el año 2009 el Gobierno llevó a cabo un [Plan Nacional de Ciclovías](#) que no solo incluye la expansión territorial de las vías exclusivas para bicicletas, también **programas de educación para guiar a los ciudadanos en el uso de la nueva infraestructura vial**. Ambas medidas lograron que para el censo de 2010 se evidenciara un leve aumento en el uso de las bicicletas a un 1,7 por ciento.

Este plan nacional además, se añade en el documento, ha llevado a que la creación de nuevas ciudades tenga una proyección centrada en los medios de transporte amigables con el ambiente, en vez de un sistema de tránsito auto-céntrico. En este contexto, más ciudades coreanas cuentan con un [sistema público de bicicletas compartidas](#), que utilizan tecnología desarrollada en el país.

Red Nacional de Ciclovías para la circulación interurbana

Luego se sostiene que el encargado de diseñar y llevar a cabo los planes de desarrollo de la infraestructura vial para ciclistas es el Ministerio de Seguridad y Administración Pública, quien el año 2010 realizó una investigación de casos exitosos en Europa sobre la construcción de ciclovías. Entre las conclusiones está la **conveniencia de diseñar caminos circulares que bordeen las ciudades, pero también redes viales que unan a todos los sectores de la ciudad**, ya sea para el desplazamiento de personas como para realizar actividades comerciales. Estas vías se diferencian de aquellas construidas para la realización de transporte y ocio.

De esta manera, se detalla, las rutas circulares sirven para conectar a barrios y localidades adyacentes con el centro de la ciudad desde ciclovías regionales, mientras que las vías interurbanas garantizan conexiones adecuadas para viajes multipropósito. Ambas sirven para la realización del ciclismo de tipo utilitario, es decir para el desplazamiento al trabajo, lugar de estudios, compras, etc. A diferencia del recreativo donde se pone énfasis en las condiciones para el entrenamiento y la diversión. La construcción de vías para el ciclismo de tipo utilitario ha seguido una lógica de poner los énfasis donde hay más demanda y donde se ha producido inversión por parte de los gobiernos locales.

No obstante lo anterior, el éxito de tales proyectos, asegura la BCN, se produce gracias a la iniciativa que tuvo el Gobierno central. En una [publicación de la Federación Europea de Ciclistas](#) sobre el caso coreano, señala que el rol que han cumplido los ministerios de Seguridad y de Transporte ha sido fundamental en el desarrollo del ciclismo urbano, pues **en menos de diez años ha cuadruplicado el uso de la bicicleta**, esto significa que en Seúl, de los 11 millones de personas, 308 mil pedalean a diario por la capital. Asimismo, a través del Plan Nacional de Ciclovías se pretende la construcción de ciclovías con el fin de superar los 2.100 kilómetros para el año 2019, con más de mil millones de dólares de inversión.

En este contexto, se destaca, la preocupación actual del Gobierno ya no se centra solamente en la expansión de las ciclovías sino en la reducción de los accidentes, pues tanto en vías recreativas como utilitarias la tasa ha aumentado considerablemente. En un [artículo publicado en 2017](#) por Kim, Seo, Lee, Oh, Lim, sobre las incidencias de los accidentes en bicicleta en la actividad de los servicios de emergencia en Corea del Sur, determinó que entre 2005 y 2015 la cantidad de accidentes casi se duplicó, desde los 279 mil a los 529 mil. Aunque destaca como positivas las políticas para el fomento en el uso de casco, pues las lesiones graves han tendido a la baja.

Promoción para el uso de la bicicleta en Chile

La BCN comenta que en la Cámara de Diputados fue presentado un **proyecto de acuerdo que**

solicita al Gobierno disponer de incentivos que estimulen el uso de la bicicleta como medio de transporte. Uno de los autores de esta iniciativa fue el diputado Bernales, para quien es una medida necesaria de tomar en un contexto donde cada vez hay más automóviles. “Este proyecto nace por una realidad que hemos observado en nuestro país, sobre todo en regiones, con las altas congestiones producidas por la gran cantidad de autos en las calles. Las ciudades que no están pensadas para peatones o ciclistas, sino para los automovilistas, por lo tanto nosotros creemos, y eso está plasmado en el proyecto, de promover el uso de la bicicleta”, indica.

Esta iniciativa, continúa el texto, hace una propuesta para que las empresas puedan descontar ciertos tributos o entregarle a los trabajadores que van en bicicleta cierta bonificación a quienes usen ese medio de transporte. “Esto es algo que se hace en otros países, y en Santiago hay algunas compañías que en esa mirada de empresas B, que son más sustentables con el medioambiente, han motivado a sus trabajadores para que vayan en bicicleta y se les genera cierta bonificación”, señaló.

En la misma línea, el parlamentario se refirió a la necesidad que este tipo de iniciativas vaya acompañada por un desarrollo integral de la infraestructura vial amigable con los ciclistas. “Nosotros tenemos conciencia que en el caso de las regiones hay una falta de infraestructura vial y una falta de ciclovías, por lo tanto esto es algo que también debe trabajarse en conjunto con el Ministerio de Transporte y los municipios para **que la bicicleta sea de uso de transporte público, no solo recreativo sino como un medio de transporte para ir al trabajo**”, sostuvo.

Asimismo agregó que **“es vital la convivencia en las calles entre ciclistas y automovilistas,** pero también con los peatones, de hecho el proyecto que se discutió hace algunas semanas en relación a disminuir la velocidad de 60 a 50 kilómetros busca eso, pero nosotros sentimos cierta preocupación por las regiones porque su realidad es muy distinta, por ejemplo, obligar a un ciclista mayor de 14 años a transitar por la calle es algo complejo porque efectivamente no existen las condiciones, ni ciclovías ni estructura vial”.

Por último, ejemplificó que “en la Región de Los Lagos que yo represento donde las lluvias son persistentes, el lugar situado en la calzada, entre la calle y la vereda es un verdadero río, por lo tanto es muy difícil que alguien pueda transitar ahí, y si se sube a la vereda es objeto de multa, por lo que tenemos que avanzar, poner estos temas en la agenda, porque hoy son muchas las personas que tienen bicicleta”.

[Vea texto íntegro del documento](#)

RELACIONADO

*[Acerca de la norma sobre ciclovías incorporada a la ley del tránsito...](#)
