

¡París para bicis!

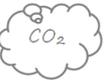
Noviembre de 2014



Objetivos específicos para 2020 :

- Una reducción del 60% de las emisiones de gas de efecto invernadero producidas por la circulación «intramuros» entre 2001 y 2020
- Conseguir un nivel máximo de emisiones de 500.000 teqCO₂ en 2020 para todos los transportes en París «intramuros»
- 15% de los desplazamientos realizados en bicicleta (principios Vélocity)
- Contribuir al respeto de los límites normativos en cuanto a calidad del aire y, en particular, a proximidad de carreteras
- Mejorar la calidad del aire

25%
à 2020



©Mairie de Paris

- 98% de bicicletas adicionales entre 2000 y 2010

En 2013...

- 700 km de entramado ciclista
- 260.000 abonados a Vélib', sistema de bicicletas públicas de París
- 95.000 usuarios de Vélib' de media al día

Plan Clima Energía de París

Desde 2010, París se compromete a reservar un lugar prioritario a la bicicleta como medio de transporte en la ciudad, queriendo duplicar su utilización de aquí a 2020. Desde 2010, el **Plan Bicicleta ha orientado los proyectos a favor de este modo de desplazamiento activo**. Con el Plan Clima Energía de París, reactualizado en 2012, y sus objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y del consumo de combustible, la bicicleta ha llegado definitivamente para quedarse!

En París, los ciclistas cuentan hoy con **700 km de pistas, en aumento desde 2020**, así como plazas de estacionamiento específicas y seguras. En 2012, el Ayuntamiento instalaba 4.200 plazas adicionales y reflexionaba sobre el desarrollo de «estaciones de bicicleta» cerca de estaciones de trenes y paradas de otros transportes públicos. También promovió la construcción de locales para guardar las bicicletas en los edificios nuevos y en los aparcamientos de las empresas. Este entramado ha sido optimizado para comunicarse por bicicleta y de manera coherente, continua y cómoda, los grandes ejes parisinos, los barrios residenciales y las zonas profesionales, sin olvidar los dos bosques de París.

Vélib' es la exitosa bicicleta de París. Este **sistema de bicicletas públicas lanzado en 2007 cuenta, 6 años después, con 260.000 abonados y registra cerca de 95.000 desplazamientos de media al día**. En la actualidad, a nivel metropolitano, el servicio se extiende a los municipios vecinos. Desde junio de 2013 se añade una nueva tarifa social para los desempleados. Los jóvenes también cuentan con una tarifa preferencial. Desde junio de 2014, **P'titVélib'** hace aparición en los jardines y bosques de París para facilitar el aprendizaje de la bicicleta a los niños de entre 2 y 8 años. Y próximamente la **Vélib' eléctrica** entrará en experimentación.

Las normas de tráfico han evolucionado progresivamente para hacer más fluida y segura la circulación de los ciclistas. La circulación en doble sentido en las zonas limitadas a 30 km/h y el «ceda el paso al ciclista» en los semáforos se han extendido en todo el territorio parisino, mientras que la práctica del «gire a la derecha» en los

semáforos rojos está en experimentación en algunos cruces. Todo esto se ha acompañado del desarrollo de una señalización específica (paneles, logos y marcas en la carretera).

En paralelo, para seguir promoviendo la práctica particular de la bicicleta, París financia, desde 2013 y hasta finales de 2014, la compra de bicicletas eléctricas: hasta un 33% del precio inicial no sobrepasando los 400 euros.

Por último, las bicicletas cuentan con su propia casa, la *Maison du vélo*: el lugar al que han de dirigirse aquellos que tengan preguntas, quieran mejorar su práctica ciclista o quieran hacerse con los planos de circulación. Un conjunto de aplicaciones para el móvil acaban por facilitar el pedaleo cotidiano de los ciclistas de París.

De cerca

[El apartado dedicado a las bicicletas en paris.fr](http://paris.fr)

[Localizar la Maison du vélo, lugar dedicado a los ciclistas de París](#)

[Aplicación para calcular itinerarios en bicicleta](#)

[Ver el mapa del entramado ciclista de París](#)

[Web oficial deVélib'](#)

«Bougez malin»

Evento de gran participación ciudadana en torno a los modos de transporte no motorizados en París. [Bougez Malin](#) es organizado con motivo de la Semana Europea de Movilidad en septiembre de cada año.

Más información

El Plan Bicicleta de París

El próximo diciembre estará listo el Plan Bicicleta para los 5 próximos años. Desde 2001, el número de bicicletas que circulan en la capital se ha triplicado pero sólo representan todavía el 3% de los desplazamientos urbanos. Con el Plan Bicicleta 2015-2020, la Ciudad se fija un objetivo del **15% de desplazamientos efectuados en bicicleta para 2020**. Para lograrlo: más plazas de aparcamiento para ciclistas en cada cruce y cerca de lugares concretos como son los museos, las bibliotecas, los centros sociales y algunos establecimientos escolares.

[Leer el Plan Bicicleta 2010/2014](#)

● VER TAMBIÉN LA FICHA SOBRE EL PLAN DE DESPLAZAMIENTO DE LOS FUNCIONARIOS MUNICIPALES

La práctica de la bicicleta también es promovida dentro de la propia administración municipal, sobre todo para los trayectos domicilio-trabajo o profesionales, con la adquisición de bicicletas municipales y el uso compartido de bicicletas.

● VER TAMBIÉN LA FICHA SOBRE LA LOGÍSTICA URBANA DE PARÍS

A nivel logístico, la bicicleta es el vehículo ideal para hacer recados o distribuir paquetes de pequeñas dimensiones por la ciudad, lo que la hace perfectamente compatible con el desarrollo del comercio de proximidad. Las bicicletas de reparto llevan recorriendo las calles de la capital desde 2001 y su número sigue aumentando con la creación de espacios de almacenamiento intermedio, como los espacios logísticos urbanos (ELU).

Palabras claves: urbanismo, movilidad, gases de efecto invernadero, territorio