

## LA DECLARACIÓ D'AMSTERDAM

*Nosaltres, els participants a la Conferència Mundial sobre la Bicicleta Vélo Mondial 2000, reunits a Amsterdam el juny de l'any 2000, proclamem que les persones (inclosos els nens) haurien de tenir el dret d'anar en bicicleta quan*

## El dret d'usar la bicicleta

*vulguin. Declarem que l'ús de la bicicleta requereix una major acceptació i promoció per part de totes les organitzacions i de tots els governs arreu del món. Fem una crida perquè s'adoptin mesures en aquest sentit.*

### Avantatges

- l'ús de la bicicleta aporta molts d'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;

## Amsterdam i les bicicletes

L'any passat la capital holandesa acollí un congrés internacional sobre la bicicleta com a mitjà de transport que reuneix totes les característiques per simbolitzar la sostenibilitat. Des de Río s'ha parlat molt de sostenibilitat lligada a un altre concepte, la mobilitat, és a dir, la manera com es produeixen els desplaçaments de la gent d'un lloc a l'altre, tant sigui per raons laborals com d'oci. Una de les conseqüències és la Declaració d'Amsterdam que ve avalada no només pels científics i ecologistes que participaren a l'encontre, sinó també per les quatre-centes mil bicicletes que hi ha als seus carrers: bicicletes, tramvies i els vaixells que circulen pels canals configuren, sens dubte, un dels panorames de la mobilitat més atractius.

Aquest és el text d'una declaració que constitueix un al·legat contra l'abusiva utilització del transport motoritzat per les nostres ciutats i pobles.



- 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 canviat 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 rendible 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 amenaça ni la natura ni el paisatge;
- els ciclistes són una amenaça insignificant per als altres;
- 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 mateixa 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 en 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 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.

Ho fa:

- de cara a l'individu, en oferir un accés eficaç al transport públic;
- de cara als operadors del transport públic, que en reconèixer els ciclistes com a alimentadors, augmenten la zona de captació de les estacions i de les parades.

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 aparcaments i per sortir-ne.

## 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 eliminar les amenaces planejades pel trànsit de vehicles a motor;
- en les situacions que presenten un augment del trànsit motoritzat, és indispensable protegir els ciclistes.

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 més ràpids de la via pública. Segons 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 els nens puguin desplaçar-se en bicicleta de manera independent.

## Crida a l'acció

Nosaltres, els participants de Vélo Mondial 2000, 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:

- reconeguin el dret de tots els sectors de la població, inclosos els nens, a desplaçar-se en bicicleta;
- reconeguin el potencial del trànsit en bicicleta a l'hora d'elaborar polítiques i projectes;
- compleixin les condicions perquè l'ús de la bicicleta esdevingui més atractiu;
- habilitin partides pressupostàries per al finançament de projectes que siguin compatibles amb l'ús de la bicicleta;
- abordini temes de ciclisme;
- estableixin aliances estratègiques amb les parts implicades que corresponguin.

Demanem que els governs i les institucions redactin 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. A més, els PDB, haurien de:

- definir les 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.

Els participants fem una crida a les organitzacions internacionals i als governs, perquè es creï una plataforma per establir, a escala internacional, un sistema de punts de referència (*benchmarking*) i un intercanvi de coneixements sobre el trànsit en bicicleta. També demanem que es declari clarament els beneficis potencials del ciclisme quan es redactin tractats internacionals sobre la qualitat de vida, el medi ambient, la salut pública i l'eradicació 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 l'acció.



Tramvies a Amsterdam.

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 vigilem 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.

## La seva resposta a aquesta crida

Emplacem les organitzacions a les quals es dirigeix aquesta crida a informar-nos de la seva resposta. Per això, s'establirà una pàgina web especial. Es difondrà un anunci dins de quatre setmanes a la pàgina web de Vélo Mondial 2000 ([www.velomondial.net](http://www.velomondial.net)). Acolliem de molt bon grat el seu informe.

Vélo Mondial 2000  
Amsterdam, 22 de juny de 2000