

BICICLETA Y GOBIERNOS LOCALES



Guía de políticas de movilidad ciclista para municipios
de Gipuzkoa, Navarra y Pirineos Atlánticos

Coordinación
Edorta Bergua

Autor
Alfonso Sanz Alduán (Grupo de Estudios y Alternativas 21, gea21 SL)

Colaboradores:
Aratz Arregi
Improvistos (ilustración y maquetación)

Agradecimientos:
Manu González Baragaña, coautor de la “*Guía Municipal de la Bicicleta. Cómo desarrollar políticas locales de movilidad ciclista*” (2016), editada por Fundación Cristina Enea y la Diputación Foral de Gipuzkoa, que sirve de punto de partida del presente manual.

Equipo de trabajo del proyecto Ederbidea:
Communauté d’Agglomération Pays Basque

Hân Vo
Estelle Daviaud
Aurélia Maisonneuve

Bidasoa activa

Vicky Alquézar
Juan Luis Asensio
Jabier Bereziartua

Cederna Garalur

Ibon Mimentza
Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques

Sabine Etcheverry-Deirolles

Consortio Turístico del Plazaola

Gustavo Ortiz de Barrón

Diputación Foral de Gipuzkoa

Edorta Bergua
Mariví Álvarez

Gobierno de Navarra

Javier Forcada
Patxi Saenz



El proyecto ha sido cofinanciado al 65% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del Programa Interreg V-A España-Francia-Andorra (POCTEFA 2014-2020). El objetivo del POCTEFA es reforzar la integración económica y social de la zona fronteriza España-Francia-Andorra. Su ayuda se concentra en el desarrollo de actividades económicas, sociales y medioambientales transfronterizas a través de estrategias conjuntas a favor del desarrollo territorial sostenible.

BICICLETA Y GOBIERNOS LOCALES

SS-1322-2017

978-84-7907-774-7

BICICLETA Y GOBIERNOS LOCALES

Guía de políticas de movilidad ciclista para municipios
de Gipuzkoa, Navarra y Pirineos Atlánticos

Gipuzkoako
Foru Aldundia
Departamento de Movilidad
y Ordenación del Territorio



NAVARRA
GIPUZKOA



Interreg
POCTEFA



UNIÓN EUROPEA
UNION EUROPEENNE

PRESENTACIÓN

La Diputación Foral de Gipuzkoa, el Gobierno de Navarra y el Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, junto con nueve entidades locales de Gipuzkoa, Navarra y Pirineos Atlánticos, han unido sus esfuerzos para impulsar un proyecto transfronterizo llamado EDERBIDEA, en su voluntad y compromiso de impulsar la movilidad sostenible.

Con ello aspiramos a mejorar nuestra oferta de transporte sostenible y, más en concreto, a avanzar conjuntamente en una política que potencie el uso de la bicicleta, tanto para los desplazamientos cotidianos, como para el turismo y el ocio.

Este proyecto, que se va a desplegar entre 2016 y 2019, está cofinanciado al 65% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del Programa Interreg V-A España-Francia-Andorra (POCTEFA 2014-2020).

Entre las actuaciones previstas hay un conjunto de acciones dirigidas a sensibilizar sobre la movilidad sostenible, y en especial, sobre la bicicleta. Es en este marco en donde se encuadra la publicación “Bicicleta y gobiernos locales. Guía de políticas de movilidad ciclista para municipios de Gipuzkoa, Navarra y Pirineos Atlánticos”, que tengo el placer de presentar.

Se trata de un documento que se publica en una edición trilingüe (euskera-español-francés), y que se propone un triple objetivo:

a) Concienciar a los responsables políticos y técnicos de las administraciones locales res-

ponsables del ámbito de la movilidad, sobre la necesidad de reducir los desplazamientos motorizados individuales y potenciar el ciclismo cotidiano, y sobre el interés que supone apostar por la promoción de la marcha a pie y la bicicleta.

b) Mejorar la capacitación técnica del personal de las administraciones locales concernidas que esté vinculado de algún modo con la movilidad ciclista, haciéndole conocedor de:

- Las bases teóricas de la movilidad ciclista y su enmarque en la movilidad sostenible;
- Los distintos ejes que deberían estructurar la intervención pública en esta materia;
- El amplio abanico de actuaciones que cabe emprender desde la esfera local, y de las que se están realizando actualmente en nuestros municipios.

c) Proporcionar información sobre buenas prácticas de movilidad ciclista llevadas a cabo en los territorios participantes en el proyecto EDERBIDEA, poniendo así en valor la experiencia ya acumulada en este ámbito, y de dicho modo contribuir a un cambio de actitudes entre los responsables políticos y el personal técnico.

Confiamos en que esta publicación contribuirá, en última instancia, a impulsar actuaciones públicas que fomenten los desplazamientos en bicicleta, y que éstas compartan criterios y pautas comunes, al tiempo que logren incrementar significativamente y normalizar su uso cotidiano.

San Sebastián, 15 de septiembre de 2017.

Marisol Garmendia Beloqui

Diputada Foral de Movilidad y Ordenación del Territorio
Diputación Foral de Gipuzkoa

Maitena Ezkutari Artieda

Directora General de Turismo y Comercio
Gobierno de Navarra

Jean-Jacques Lasserre,

Président du Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques

ÍNDICE

1	UNA RECETA DE ÉXITO PARA HACER POLÍTICA DE LA BICICLETA	9
2	EL DISCURSO SOBRE LA MOVILIDAD CICLISTA	13
	2.1 Movilidad sostenible	13
	2.2 Papel de la bicicleta en la movilidad urbana sostenible	15
	2.3 Las ventajas de la bicicleta y su relación con otros retos locales	17
	2.4 Condicionantes, prejuicios y razones ante la movilidad ciclista	19
	2.5 Pluralidad de personas, pluralidad de necesidades ciclistas	24
3	LO QUE PUEDEN HACER LOS GOBIERNOS LOCALES	29
	3.1 Inserción de la bicicleta en el urbanismo.	29
	3.2 Planificación de la movilidad	38
	3.3 Regulación y gestión de la movilidad	46
	3.4 Coordinación entre departamentos y entre administraciones	49
	3.5 Liderazgo y compromiso	50
	3.6 Seguimiento y evaluación. Observatorio de la bicicleta	52
	3.7 Participación social	56
4	QUÉ INFRAESTRUCTURAS CICLISTAS Y CUÁNDO HAY QUE CREARLAS	61
	4.1 No solo de infraestructuras vive la política ciclista	61
	4.2 Para qué y para quién: diversidad de motivos, personas y bicicletas	62
	4.3 Segregación vs integración. Los modelos de redes ciclista	63
	4.4 Peatón-bicicleta: una relación que puede ser conflictiva	66
	4.5 Las vías y sus modalidades	68
	4.6 Los acondicionamientos ciclistas del viario	73
	4.7 La señalización como valor añadido	79
	4.8 Los aparcabicis como eslabón imprescindible de la movilidad	83

5

EL DISCURSO SOBRE LA MOVILIDAD CICLISTA

89

5.1 Intermodalidad	89
5.2 Bicicletas públicas	92
5.3 Centros o Casas de la Bicicleta y Biciestaciones	96
5.4 Registro de bicicletas y otras medidas contra el robo	97
5.5 Información y nuevas tecnologías	99

6

CÓMO PROMOCIONAR LA BICICLETA EN TODOS LOS RINCONES DEL MUNICIPIO

101

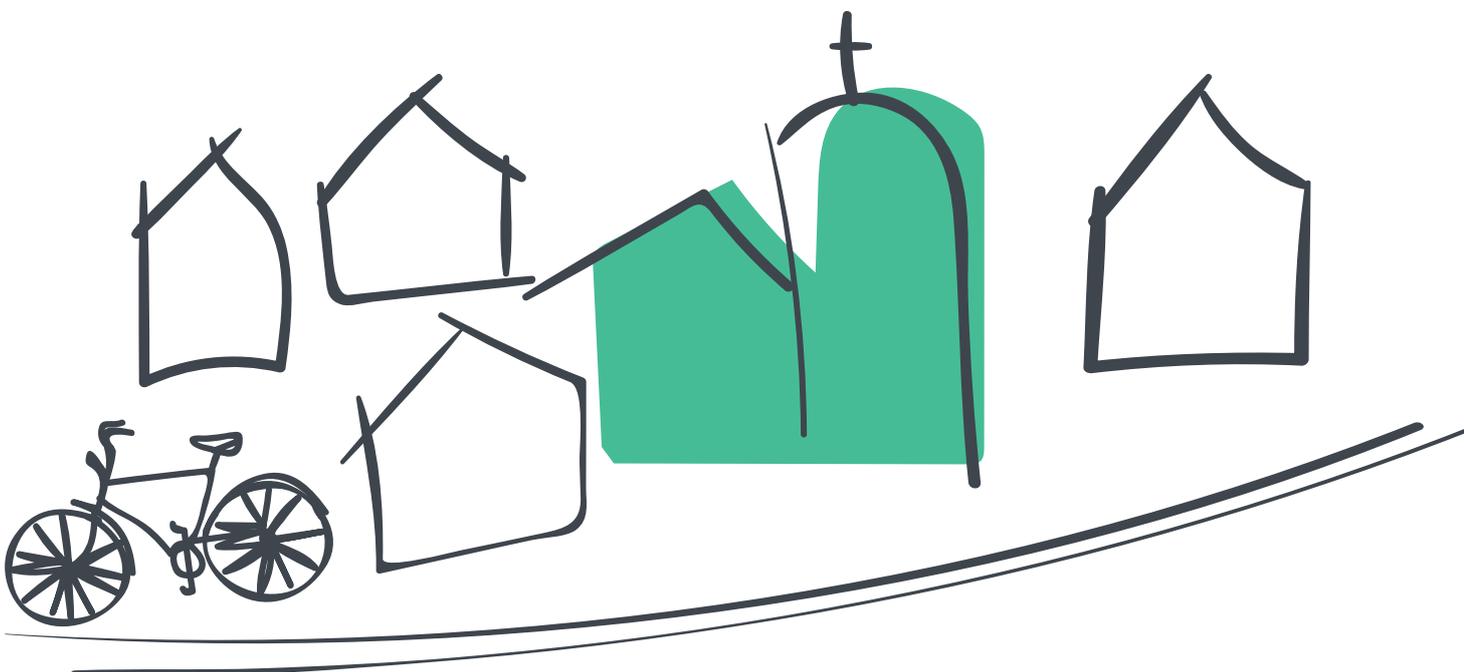
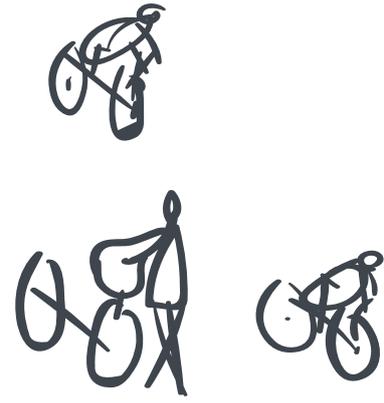
6.1 Criterios generales para la promoción	101
6.2 Centros de empleo	107
6.3 Espacios comerciales y transporte de mercancías	108
6.4 Centros educativos	112
6.5 Centros de salud, polideportivos, centros culturales y bibliotecas	114
6.6 Sector económico vinculado a la bicicleta	115
6.7 Espacios naturales y turísticos	116

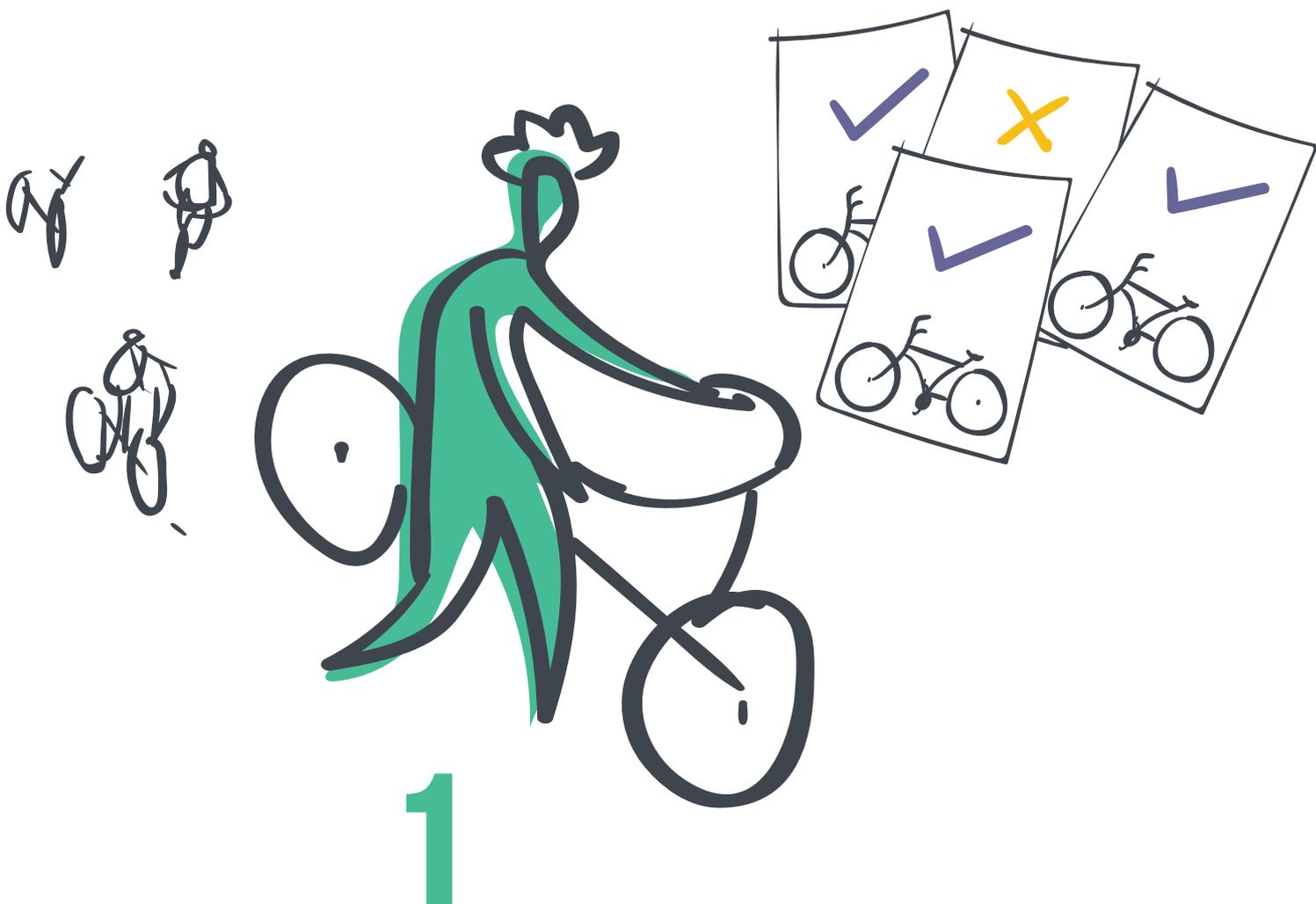
7

REFERENCIAS DE INTERÉS

120

7.1 Publicaciones técnicas	120
7.2 Planes y estrategias	125
7.3 Redes de itinerarios ciclistas	130
7.4 Estudios y encuestas	136
7.5 Otras publicaciones y materiales	140
7.6 Sitios web.	143
7.7 Glosario trilingüe	144
7.8 Asociaciones	146

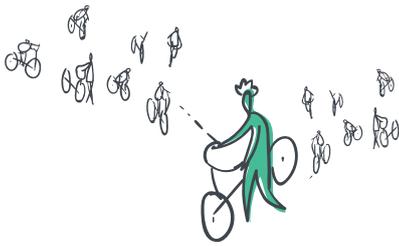




UNA RECETA DE ÉXITO PARA HACER POLÍTICA DE LA BICICLETA

En cada municipio, a su escala y en su debida medida, la receta de éxito para desarrollar una política integrada de la bicicleta consiste en seguir cuidadosamente los pasos siguientes:

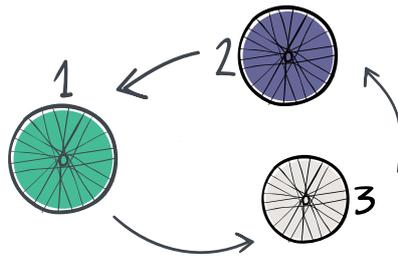
- Liderazgo
- Planificación
- Ingredientes apropiados
- Coordinación
- Participación
- Evaluación



LIDERAZGO

Un buen “chef” para dirigir la política de la bicicleta

La política de la bicicleta, por su intención de transformación de hábitos e imaginarios sociales, requiere un sólido apoyo de los responsables políticos municipales. Un buen jefe de cocina, capaz de movilizar su equipo y sus recursos, es el punto de partida de una política de la bicicleta sólida.



PLANIFICACIÓN

Cada acción en su momento oportuno

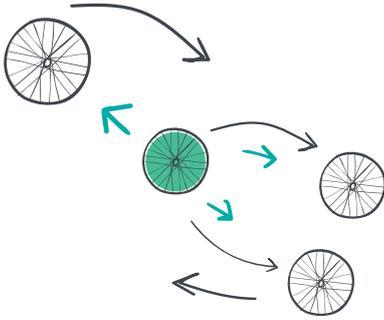
La improvisación permanente está reñida con la efectividad. Los recursos, siempre escasos, han de ser administrados reduciendo los esfuerzos inútiles o contraproducentes. Planificar, es decir, programar con antelación y rigor las acciones a desarrollar, es un arte esencial para dirigir actividades complejas, sea un restaurante o sea una política de la bicicleta.



INGREDIENTES APROPIADOS

Comprar en el mercado local

Para cada tamaño, rasgos urbanísticos y geográficos de un municipio hay que emplear diferentes ingredientes y aplicar técnicas distintas. Cada municipalidad tiene una historia y una cultura que hay que conocer para que los platos combinen con la gastronomía local. Las referencias a las acciones llevadas a cabo en otros lugares son inspiradoras y estimulantes, pero es fundamental conocer el “mercado” local y aprovechar su riqueza, a veces escondida en las rutinas.



COORDINACIÓN

Facilitar la intervención de las diferentes especialidades

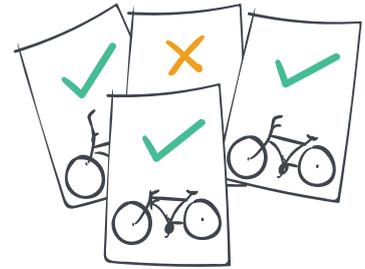
La complejidad de la gestión pública actual, con la multiplicidad de actores y disciplinas involucradas, conduce a que las políticas de la bicicleta sean efectivas si consiguen aglutinar los esfuerzos de los diferentes ámbitos de la administración local y de los distintos niveles competenciales, desde el gobierno central hasta las regiones y departamentos o los gobiernos locales. Manejar esa complejidad de relaciones y tiempos es hacer, como en un buen restaurante, que todos los agentes involucrados cumplan su papel en armonía con el resto.



PARTICIPACIÓN

Los comensales tienen mucho que decir

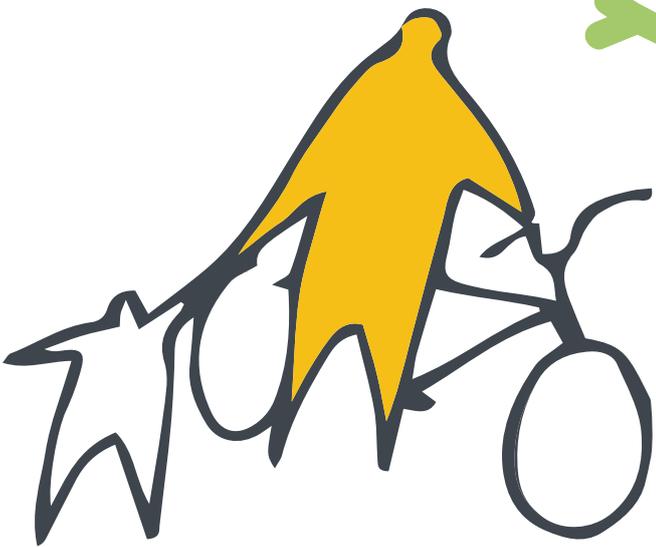
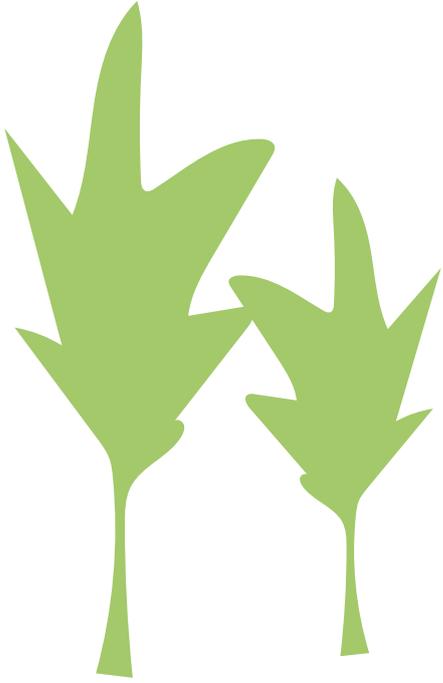
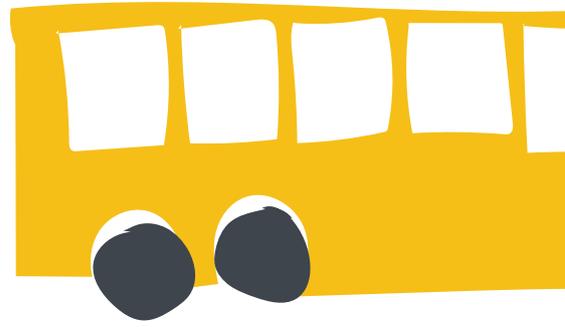
La política local en el siglo XXI es necesariamente participativa. La participación no es únicamente una exigencia democrática, sino también una garantía de que los resultados serán mejores. No solo porque el proceso permitirá el pulido de las medidas, sino porque las intervenciones serán asumidas como resultado de un debate público y no como una imposición desde arriba. Entender las necesidades y los gustos de las personas a las que va dirigida la política de la bicicleta facilita que el menú sea aceptado.



EVALUACIÓN

La valoración de la receta facilita el camino

En coherencia con todos los procesos e ingredientes anteriores, hay una última pero importante etapa de las políticas de la bicicleta: la que permite la valoración del menú elaborado y del propio proceso de elaboración. Es frecuente que esta etapa no llegue siquiera a formar parte de las recetas empleadas, pero para la continuidad del proyecto es una tarea imprescindible. Conocer los resultados, sondear las opiniones de los que han degustado el menú y descubrir los lados en sombra de las actuaciones realizadas es la base sobre la que emprender las acciones futuras.





LOS CONCEPTOS CLAVE DEL DISCURSO SOBRE LA MOVILIDAD CICLISTA

2.1 MOVILIDAD SOSTENIBLE

Movilidad y sostenibilidad son ya términos frecuentes en el lenguaje social, político y de los medios de comunicación, pero no siempre reflejan el mismo contenido ni se emplean con la misma intención; más aún cuando los dos se reúnen en el concepto de movilidad sostenible. Por ese motivo, es necesario clarificar qué se entiende en este documento por movilidad sostenible, con el fin de hacer menos ambiguo el uso de ese concepto a lo largo de sus páginas.

La palabra movilidad designa aquí al conjunto de desplazamientos, tanto de personas como de mercancías, sin reparar en la forma en que se realizan. Se trata de un término que pretende sustituir en el debate técnico, político y ciudadano al de tráfico, empleado tradicionalmente para designar a los flujos de vehículos motorizados. La movilidad incorpora, a diferencia del tráfico, los desplazamientos a pie de las personas, con independencia de su edad o condición. Al poner el foco más en el contenido que en el vehículo o contenedor, la movilidad refuerza también la visibilidad de las personas que pedalean y las que viajan en los vehículos del transporte colectivo.

Las políticas de movilidad son, por tanto, incluyentes, capaces de ofrecer las diferentes perspectivas de las personas y bienes que se desplazan, mientras que las políticas de tráfico tendían a mirar los problemas desde la perspectiva del parabrisas, es decir, desde el exclusivo interés de los flujos de vehículos motorizados, en particular del automóvil.

Por su parte, el adjetivo sostenible designa, en primer lugar, a una cualidad que pueden tener los sistemas para mantenerse por sí mismos, con los recursos propios del lugar, sin generar impactos y residuos que no puedan ser absorbidos por el entorno. Sin embargo, en el uso actual, el término añade a los elementos físicos señalados otros aspectos sociales y económicos, vinculados al bienestar y la salud de las personas, a la equidad y a la disponibilidad de recursos monetarios para su mantenimiento.

“ Movilidad urbana sostenible

En ese contexto, se ha empezado a extender el uso de otros adjetivos que cualifican también a la palabra movilidad, como son saludable y segura. En definitiva, por movilidad sostenible, saludable y segura se entiende aquí un sistema de desplazamientos de personas y mercancías con reducidas consecuencias negativas en términos sociales, ambientales y económicos.

Modelo de desplazamientos en el que predominan los medios activos (peatonal y ciclista) y los colectivos, con una reducida dependencia del automóvil ”

El principal factor que ha llevado a dar relevancia en la agenda social y política el concepto de movilidad sostenible es el reconocimiento de que la difusión masiva del automóvil cuestiona la calidad ambiental y la seguridad de calles y carreteras, limitando la propia capacidad autónoma que tenemos los seres humanos para el desplazamiento.

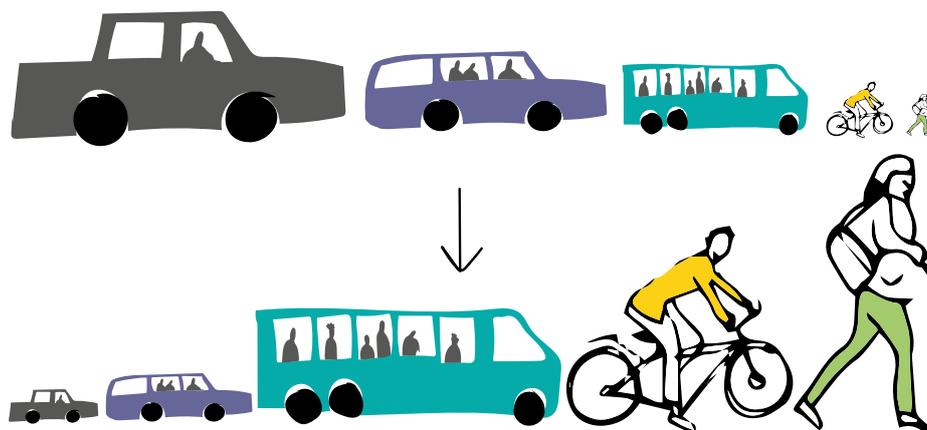


Ilustración 1. La jerarquía tradicional y la nueva jerarquía de la movilidad sostenible

Para alcanzar el horizonte de la movilidad sostenible se requiere, por tanto, abrir espacios de mayor seguridad y calidad para los desplazamientos a pie y en bicicleta, lo que significa reducir la dependencia respecto al automóvil y su presencia y dominio del espacio público, modificando la jerarquía de los medios de transporte tal y como se refleja en la siguiente ilustración.

2.2 PAPEL DE LA BICICLETA EN LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

La bicicleta juega un papel pequeño pero creciente en los núcleos urbanos del territorio Ederbidea. A ambos lados de la frontera hispano-francesa la bicicleta cubre un porcentaje de entre el 1 y el 3% de los desplazamientos cotidianos¹, muy lejos de las cifras que se registran en los países de gran tradición ciclista como Holanda o Dinamarca, en donde hay ciudades en las que más de un tercio de los desplazamientos se realizan pedaleando.

Hay sin embargo núcleos urbanos en este territorio en donde la bicicleta ha alcanzado porcentajes muy estimables de la distribución de los desplazamientos y en los que se ha convertido en un medio de transporte

normalizado. Es el caso de poblaciones como Zarautz, en donde un 8% de los desplazamientos se hacen en bici, o Donostia/San Sebastián, en donde ese dato se aproxima al 5%

Más allá de las cifras, quizás el papel más importante de la bicicleta en la movilidad sostenible es el decataizador del cambio, es decir, la capacidad de facilitar transformaciones del viario y del paisaje urbano que otras alternativas a veces no tienen, por diferentes circunstancias históricas o urbanísticas.

Dicho con otras palabras, la bicicleta tiene la virtud de generar una reacción urbana, un cambio en el imaginario social sobre el modelo de movilidad, aunque sea en una primera etapa cubriendo porcentajes modestos del total de desplazamientos.

En ese sentido apuntan las propuestas de las diferentes administraciones, las cuales plantean que a medio plazo la bicicleta pueda alcanzar como mucho un 4-5% del total de los desplazamientos sin merma de lo que corresponde a los realizados hoy a pie o en transporte colectivo². Esa modestia aparente en los objetivos de la bicicleta, en comparación con las ciudades europeas de gran tradición ciclista en las que

1 Según la última encuesta de movilidad realizada en 2011 en la Comunidad Autónoma del País Vasco (*Estudio de la movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca, 2011*, publicado por el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes. Vitoria-Gasteiz, 2012), la bicicleta cubría en Gipuzkoa un 2,4% de los desplazamientos diarios. Encuestas semejantes realizadas en la aglomeración vasco-landesa, arrojaron cifras del 1,3% para el peso de la bicicleta en esa distribución de los modos de desplazamiento cotidianos (*Enquêtes 2010 Ménages et déplacements (EMD) et Grand territoire (EGT)*, AUDAP, 2011).

2 La Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa plantea que en 2022 la movilidad ciclista represente el 4-5% de los desplazamientos en ese territorio histórico.

puede alcanzar hasta el 40% de los desplazamientos, queda matizada con la consideración de varios factores fundamentales del contexto local.

En primer lugar, hay que recordar que una parte de la población vive en barrios o municipios con topografía poco propicia al uso de la bicicleta, lo que hace que la comparación con los ejemplos europeos sea menos directa. En segundo lugar, hay que indicar la configuración dispersa que tiene una parte significativa de los asentamientos, sobre todo en Pirineos Atlánticos, que alarga las distancias de los desplazamientos cotidianos. Y, en tercer lugar, cabe subrayar la importancia en los núcleos urbanos compactos de otra pieza de la movilidad: los desplazamientos peatonales, que tienen un mayor papel que en las ciudades de referencia europeas; son la esencia del modelo y del espacio público aquí. Y no se pretende que dejen de serlo, pues de lo que se trata es de sustituir viajes en automóvil de corta longitud por desplazamientos a pie o en bicicleta.

Es la suma de los medios de transporte activos (peatonal y ciclista) y colectivos lo que cualifica más claramente el modelo de movilidad. Por ese motivo, en la comparación con las referencias europeas, el papel de la bicicleta debe interpretarse también en esa clave, cuyo reverso es el peso del automóvil en el reparto modal. Además, hay que tener en cuenta las diferencias entre las ciudades principales y el resto del territorio, pues las cifras de las periferias de las aglomeraciones urbanas son mucho menos positivas para los modos sostenibles de desplazamiento.

Hay que recordar, por último, que la potencia de la política de la bicicleta no va a depender exclusivamente de las medidas directamente vinculadas a ese vehículo, sino de su combinación con otras relacionadas con la ordenación urbanística (densidades, compacidad, diversidad), el tratamiento del espacio público y el calmado del tráfico motorizado (intensidad y velocidad de la circulación, facilidad de aparcamiento, etc.), en lo que se ha denominado como políticas de estímulo y disuasión, favoreciendo al uso de los medios alternativos al automóvil y restringiendo el atractivo de este vehículo.

“La bicicleta, pieza esencial de la movilidad sostenible

Pero no es la única, ni tiene que ser la más importante. En combinación con la marcha a pie y el transporte colectivo alimenta las alternativas a la dependencia y predominio del automóvil”

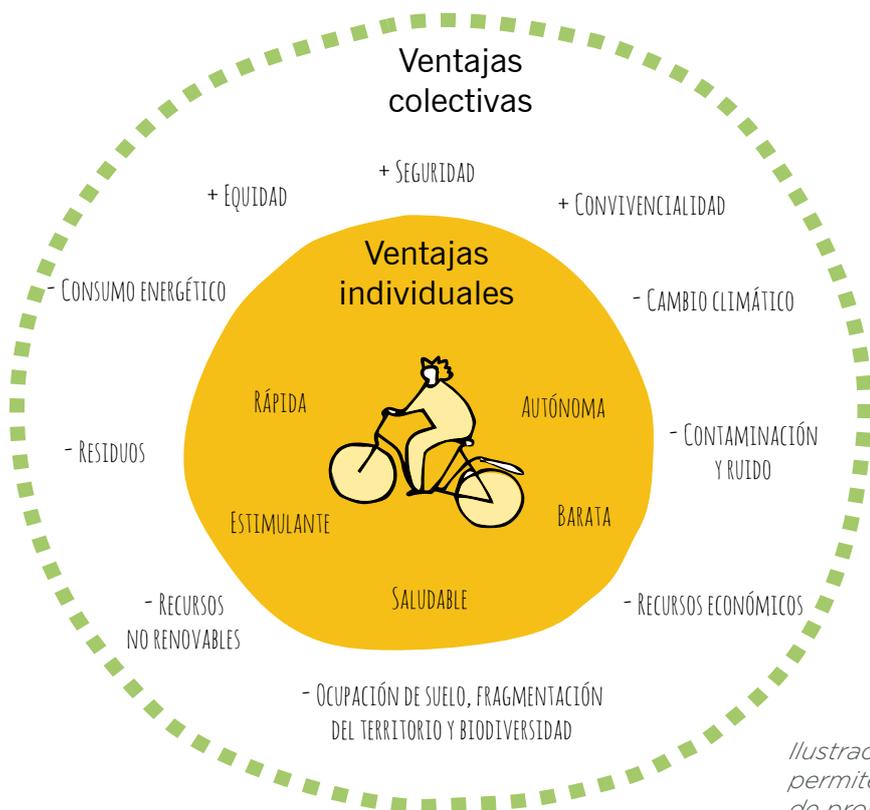


Ilustración 2 Beneficios colectivos que permiten defender una política activa de promoción de la bicicleta

2.3 LAS VENTAJAS DE LA BICICLETA Y SU RELACIÓN CON OTROS RETOS LOCALES

“Sumando beneficios individuales y beneficios colectivos”

Las virtudes de la bicicleta se pueden leer desde la óptica individual, pero se refuerzan ante las políticas por su contribución al beneficio colectivo

Cada vez es menos necesario argumentar a favor de la bicicleta y subrayar la importancia de ofrecerle un papel relevante en la movilidad. Afortunadamente, la bicicleta se ha convertido en un símbolo de lo saludable, lo ambientalmente benigno o incluso lo solidario. Es frecuente que la publicidad o las campañas políticas muestren a sus protagonistas montando en bici, asociando sus cualidades a las del vehículo amable que utilizan.

En la ilustración 3 se presentan de una manera sintética los beneficios que permiten defender una política activa de promoción de este medio de transporte. Esos beneficios colectivos que ofrece la bicicleta como medio de transporte apuntan directamente al núcleo central de los grandes retos sociales, ambientales y económicos que afrontan tanto los gobiernos locales como los demás niveles de la gobernanza.

El declive de los combustibles fósiles y el cambio climático van a estar marcando la agenda política en los próximos años en el plano internacional. Lejos de ser problemas que desborden las opciones de intervención de las entidades locales, se puede afirmar, como lo hacen los firmantes del Pacto de Alcaldes por el Clima y la Energía³ que, con independencia del tamaño y localización del municipio, se pueden y deben desarrollar acciones concretas para acelerar la descarbonización de sus territorios, fortalecer su capacidad de adaptación a los efectos inevitables del cambio climático y permitir el acceso a fuentes de energía seguras, sostenibles y asequibles. En particular, los firmantes prometen reducir para 2030 las emisiones de CO₂ de sus municipios en al menos un 40%, lo que requiere medidas de gran calado en el modo de vida, incluyendo la movilidad de personas y mercancías.

En esos escenarios de transformación de los sistemas urbanos la bicicleta tiene una gran oportunidad de fortalecer su actual papel, convirtiéndose en una de las referencias imprescindibles del nuevo urbanismo que también ha sido reclamado e impulsado por Naciones Unidas en la denominada Nueva Agenda Urbana aprobada en la Conferencia Habitat III celebrada en Quito en 2016.

Es evidente también que las políticas de calidad del aire y ruido están apuntando a la necesidad de dar más opciones a los modos de desplazamiento más limpios y silenciosos como la bicicleta, la marcha a pie y el transporte colectivo.

Finalmente, no hay que olvidar los enormes conflictos sociales que puede aliviar la bicicleta por las mencionadas cualidades que tiene para la convivencia y la reducción de la peligrosidad del espacio público.

En definitiva, las políticas de la bicicleta, por sus amplios beneficios, se convierten en políticas transversales y contribuyen a los retos centrales que se plantean los municipios en este siglo XXI. Y viceversa, el resto de políticas locales pueden también contribuir a poner en marcha políticas de la bicicleta o fortalecer las medidas que desde una perspectiva parcial y sectorial no tendrían tanta justificación ni prioridad.

“ La bicicleta no es una pieza independiente de la movilidad; y la movilidad no es independiente de otras políticas públicas

Sus posibilidades se juegan en la interrelación con otros medios de transporte en el marco de numerosas fuerzas que estimulan o disuaden su uso ”

³ El Pacto de los Alcaldes para el Clima y la Energía agrupa a miles de autoridades locales y regionales con el compromiso voluntario de aplicar en sus territorios los objetivos climáticos y energéticos de la UE. (http://www.pactodelosalcaldes.eu/index_es.html)

2.4 CONDICIONANTES, PREJUICIOS Y RAZONES ANTE LA MOVILIDAD CICLISTA

Pero esos beneficios aceptados y en vías de entrar en lo “políticamente correcto” chocan con referentes de una etapa anterior en la que se producía una asociación del ciclismo con el deporte, el ocio o el juego infantil, quedando el uso cotidiano como algo “simpático pero poco realista para las necesidades del siglo XXI”. En esos casos de poco valen las referencias internacionales o incluso cercanas, que muestran historias de éxito en la masificación del uso diario de la bicicleta, pues el prejuicio suele empañar la visión de las oportunidades de este medio de transporte.

Para revisar esos prejuicios un buen punto de partida es conocer la envergadura de las pegas que se suelen mencionar para frenar el entusiasmo hacia la bicicleta. Lo que es cierto es que las posibilidades de la bicicleta están condicionadas por un puñado de factores que acotan su utilidad en los diferentes ámbitos espaciales y perfiles sociales. En particular, hay que considerar determinantes la topografía y la estructura urbanística y territorial. La topografía, en la medida en que la bicicleta pierde buena parte de su eficacia cuando se emplea en pendientes acusadas y la estructura urbanística y territorial, por cuanto establece las distancias entre los orígenes y destinos de los desplazamientos, las cuales si superan un cierto número de kilómetros dejan de ser percibidas como ciclables por la mayor parte de la población.

Hay un tercer condicionante menos estructural: la seguridad o la percepción de seguridad. Todas las investigaciones sociológicas detectan la capital importancia que representa, para la ciudadanía, la sensación de que la bicicleta es un modo arriesgado de desplazamiento al mezclarse con vehículos motorizados de gran peso y velocidad. Para solventar ese

problema, se suele recurrir a la creación de vías ciclistas y, poco a poco con más intensidad, al calmado del tráfico, es decir, a la moderación de la velocidad y la intensidad del tráfico motorizado.

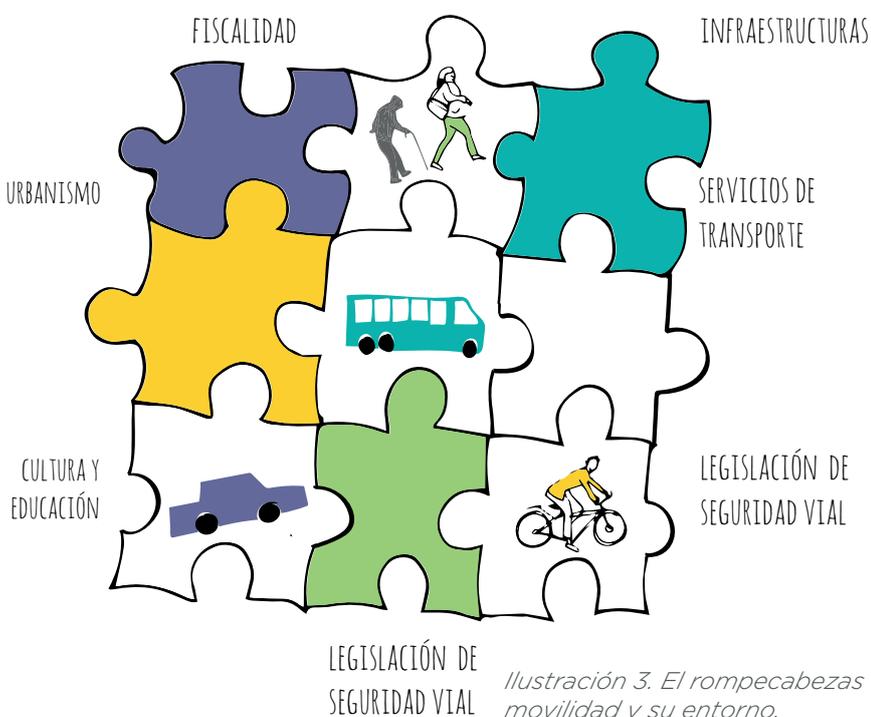
En el campo de las infraestructuras también hay que reseñar las que tienen que ver con el aparcamiento y con la alianza de la bici con el transporte colectivo. En el primer caso, se trata de percibir la seguridad no de la persona que utiliza la bicicleta, sino del mismo vehículo ante posibles sustracciones. Por su parte, la combinación de la bici con el transporte público ofrece la oportunidad de multiplicar los destinos y el radio de acción de la movilidad ciclista, pero depende, obviamente, de la calidad de las redes y servicios existentes y, también, de importantes detalles, como las opciones de aparcar en las terminales o de transportar las bicicletas en los vehículos.

No se puede olvidar, por último, un condicionante fundamental no solo del uso de la bicicleta sino, en general, de las políticas de movilidad sostenible, como es la construcción cultural de los desplazamientos. Los hábitos y las creencias están en la base de las decisiones de la población con respecto a su movilidad y, por consiguiente, la política municipal deberá estar dirigida a modificar esa cultura de la movilidad imperante, la cual muchas veces se encuentra dominada por la perspectiva del parabrisas. Dar relevancia y prestigio social a las opciones alternativas al automóvil y, en este caso, a la bicicleta, así como ofrecer posibilidades para experimentar su uso, estimulan un círculo virtuoso de cambios personales y colectivos hacia un modelo de movilidad más sostenible.

En definitiva, el papel de la bicicleta no puede ser ajeno al resto de las piezas de ese puzzle que conforma el sistema de desplazamientos, el cual, a su vez, no se puede comprender sin el conjunto de vectores que lo condicionan: el urbanismo, la geografía, la cultura, las infraestructuras, la legislación o la fiscalidad.

En ese rompecabezas han de mover sus fichas las políticas urbanas de los municipios, con su capacidad limitada pero significativa de gestionar el espacio público, el viario y la movilidad urbana; por ejemplo, a través del reparto del espacio de las calles entre los diferentes usos y del control de las velocidades e intensidades del tráfico motorizado, que determinan el mayor o menor atractivo para el uso de la bicicleta.

A ese conjunto de condicionantes de fondo de la movilidad ciclista se añade una nube de prejuicios, excusas, exageraciones e información sesgada sobre el uso de la bicicleta que está presente en una buena parte de la población y que conviene revisar, pues también afecta a las oportunidades y los límites de las políticas de la bicicleta.



En la tabla que ilustra este apartado se repasan los principales aspectos que constituyen esa nube de pegas, su fundamento y su réplica, para disponer de un argumentario sistemático en los debates sociales y en la propia difusión de la política de la bicicleta municipal.

Superados los prejuicios, hay personas que podrían tener interés en pasarse a la bicicleta y no lo hacen al toparse con una serie de inconvenientes, los cuales también deben ser considerados a la hora de diseñar las políticas públicas de la bicicleta.



Ilustración 4. La nube de prejuicios para usar la bicicleta

Para acotar la importancia de esas barreras individuales cabe recordar que, según la *Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa*⁴, el 88% de la población guipuzcoana⁵ afirma saber andar en bicicleta. De esa población que sabe montar en bici, el 59% no la utiliza por una variedad de motivos que tienen que ver con los condicionantes, los prejuicios y, también, con las mencionadas barreras individuales. Así, por ejemplo, la falta de seguridad personal en el manejo de la bicicleta es considerado como un motivo muy o bastante importante por el 30% de la población.



Ilustración 5. Las barreras individuales

4 Realizada por SIADECO en 2014 para la Diputación Foral de Gipuzkoa en paralelo a la elaboración de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa.
Castellano: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Documento+definitivo+marzo+2015+bururik+gabe.pdf>
Euskera: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/EU+Documento+definitivo+marzo+2015+bururik+gabe.pdf>

El argumento	La dimensión, los contraejemplos y los paliativos⁵
<p>Frío, lluvia, viento, nieve</p> <p>Los fenómenos meteorológicos extremos penalizan el uso de la bicicleta.</p> <p><i>Tenemos “mal tiempo” durante muchos meses del año</i></p>	<p>La combinación de frío, lluvia y viento es mucho más desfavorable en otros países en los que la bicicleta se emplea de manera extensiva todo el año. En Gipuzkoa, Navarra y los Pirineos Atlánticos, con un clima relativamente suave se puede emplear la bici durante las cuatro estaciones.</p> <p>En Oulu, ciudad finlandesa de 142.000 habitantes, en la que las temperaturas invernales cubren dos terceras partes del año, el 21% de los desplazamientos se hacen en bici</p> <p>La incidencia de esos factores depende de rasgos culturales y de la gestión de las infraestructuras. Una combinación de medios individuales de protección frente a las inclemencias del tiempo, y una infraestructura bien diseñada y mantenida, permiten rebajar enormemente la importancia de estos condicionantes.</p>
<p>Pendientes</p> <p>Las pendientes penalizan sensiblemente el uso cotidiano de la bicicleta.</p> <p><i>En mi municipio hay muchas cuestas</i></p>	<p>Buena parte de la población del territorio Ederbidea se asienta en los fondos de valle o en las zonas litorales más llanas.</p> <p>En Suiza, un país montañoso, la bicicleta se utiliza intensamente en ciudades como Basilea (20% de los desplazamientos) o Berna (11%), en donde una parte de las calles tiene pendientes significativas.</p> <p>La evolución tecnológica en la bicicleta ha suavizado algo las exigencias físicas de las pendientes y se pueden paliar las barreras topográficas mediante el trazado de los itinerarios ciclistas y la combinación con el transporte público convencional (autobuses, tranvías y ferrocarriles) o vertical (ascensores, escaleras mecánicas). Además, la aparición de las bicicletas de asistencia eléctrica al pedaleo abre un nuevo campo de posibilidades para zonas en ladera.</p>
<p>Distancias</p> <p>En las últimas décadas se ha producido un fenómeno de dispersión urbanística. Muchos desplazamientos al trabajo o a determinados equipamientos y comercios cubren distancias superiores al radio de acción de la bicicleta</p> <p><i>Tenemos el trabajo muy lejos</i></p>	<p>A pesar de ese fenómeno de metropolización, todavía se puede afirmar que en el territorio Ederbidea una buena parte de los desplazamientos se encuentran en el radio de acción de la bicicleta, que podría situarse en torno a los 6-8 kilómetros (media hora de viaje). Por ejemplo, según la última encuesta de movilidad de la aglomeración vasco-landesa, los recorridos domicilio-trabajo tenían en 2010 una distancia media de 7,6 km, lo que significa que la mitad de ellos puede tener distancias ciclables⁶.</p> <p>La creación de redes de itinerarios para bicicletas y la combinación de la bici con el transporte colectivo permiten ampliar el radio de acción del ciclismo que, en desplazamientos “puerta a puerta” de menos de 5 km suele tener tiempos de recorrido incluso menores que el automóvil privado.</p>

5 Las cifras de reparto modal de esta tabla proceden de la base de datos de EPOMM (The EPOMM Modal Split Tool). <http://www.epomm.eu/tems/>

6 Enquêtes 2010 Ménages et déplacements (EMD) et Grand territoire (EGT), AUDAP, 2011.

<p>Luz solar</p> <p>Los horarios que requieren iluminación artificial penalizan el uso de la bici, pues generan una percepción de mayor riesgo y exigen un equipamiento extra</p> <p><i>Salgo y vuelvo a casa de noche</i></p>	<p>La luz diurna no caracteriza precisamente a los países con mayor uso de la bicicleta en Europa. En la ciudad sueca de Upsala, de 140.000 habitantes, el 28% de los viajes se hacen pedaleando.</p> <p>La combinación de sistemas de iluminación y visibilidad individual, junto a infraestructuras con alumbrado público, reducen también la importancia disuasoria de este factor.</p>
<p>Posibilidades de transportar cosas</p> <p>La bicicleta no puede transportar cargas muy pesadas o voluminosas</p> <p><i>Tengo que llevar la compra y muchos bártulos</i></p>	<p>Casi nunca se requiere cargar algo que exceda las posibilidades de una bici equipada con algún tipo de portabultos o cesta. Bolsas de la compra de 8-10 kilogramos de peso o niños de hasta 15 kilogramos de peso son transportables en bici con relativa comodidad.</p> <p>En las ciudades en las que se usa extensamente la bicicleta también es el medio de locomoción habitual para las compras diarias. En Groninga, ciudad holandesa de 182.000 habitantes, que tiene un 31% de desplazamientos en bici, ese mismo porcentaje es el que representa a las personas que acuden a comprar pedaleando.⁷</p>
<p>Imagen de las personas que se desplazan en bicicleta</p> <p>No está bien visto que se acuda al trabajo o a determinados lugares en bicicleta</p> <p><i>Me mirarían mal</i></p>	<p>Afortunadamente, esa imagen negativa está siendo sustituida por una positiva de la bicicleta como vehículo respetable y que simboliza los nuevos valores sociales. Según la Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa⁸, no sólo el 37% de los guipuzcoanos de 15 y más años andan en bicicleta, al menos 1 vez al mes, y un 7% a diario, sino que el 27% se declara interesado en utilizarla cotidianamente si se mejoraran las condiciones actuales para su uso. Además, el 79% está muy o bastante de acuerdo en que se destinen más recursos públicos para promover el uso de la bicicleta en Gipuzkoa</p>
<p>Edad o condición física</p> <p>No toda la población está en condiciones de montar en bicicleta</p> <p><i>No estoy en forma</i></p>	<p>El aprendizaje del equilibrio en la bicicleta puede realizarse a los cuatro años y mantenerse hasta más allá de los ochenta.</p> <p>Los grupos sociales que no están en condiciones de pedalear son más reducidos que los excluidos de la conducción del automóvil por edad o condición física. Así, en la ciudad italiana de Ferrara de 135.000 habitantes, en donde el 27% de los desplazamientos se hace en bici, casi el 90% de la población se considera ciclista habitual.⁹</p>

7 Cycling in Netherlands, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Fietsberaad, 2009).

8 Realizada por SIADECO en 2014 para la Diputación Foral de Gipuzkoa en paralelo a la elaboración de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa. Castellano: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Documento+definitivo+marzo+2015+bururik+gabe.pdf>. Euskera: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/EU+Documento+definitivo+marzo+2015+bururik+gabe.pdf>

9 Ferrara: a city for cyclists, Gianni Stefanati.

2.5 PLURIDAD DE PERSONAS, PLURALIDAD DE NECESIDADES CICLISTAS

No existe un único modo de percibir a la bicicleta. Cada persona tiene unas condiciones y un contexto diferente a la hora de pensar en desplazarse pedaleando. Por eso, para sumar muchas voluntades y muchas personas a la movilidad ciclista es necesario tener en cuenta entre otras las perspectivas de género y generación, es decir, tener en consideración que las necesidades de comodidad y seguridad para el uso de la bicicleta son diferentes según el sexo y según la edad.

También hace falta conocer las necesidades diferenciales que surgen por la renta y las raíces culturales y étnicas de las personas. Hay grupos sociales en los que el coste de la bicicleta puede ser determinante para no usarla y, también, grupos en los que las mujeres pueden encontrar mayores dificultades para aprovechar la autonomía que ofrece la bicicleta.

La política de la bicicleta debe así atender una pluralidad de necesidades, lo que significa establecer una ESTRATEGIA, un orden establecido de acciones y prioridades. Para desarrollar la política de la bicicleta es necesario saber a qué colectivos se dirigen las diferentes medidas y cuáles son las necesidades de cada uno de ellos. Una primera aproximación muestra que hay tres grandes categorías de personas que utilizan la bici de manera habitual:

Ciclistas “cotidianos”	Utilizan la bicicleta para desplazarse por trabajo, estudio u otras actividades diarias.
Ciclistas recreativos	Emplean la bicicleta para el recreo, el ocio o dar paseos.
Ciclistas deportivos	Utilizan la bicicleta por motivos deportivos (carretera o montaña).

La investigación sociológica guipuzcoana mencionada más arriba detectó una serie de colectivos que, teniendo condiciones aceptables desde el punto de vista de las distancias, la topografía o las infraestructuras, rechazan el uso cotidiano de la bicicleta por motivaciones que se podría calificar sobre todo de culturales o ideológicas: no utilizan la bicicleta de manera habitual por motivos de una gran diversidad y que, a efectos de desarrollar políticas públicas, se pueden resumir del modo siguiente:

Rasgo principal	Cracterización del colectivo
Prejuicio	Personas que no han probado la bicicleta como forma de desplazamiento y que basan su percepción en ideas preconcebidas o prejuicios (no es cómoda, no es práctica, es para jóvenes y deportistas, es una práctica masculina, etc.)
Rechazo	Personas con hábito arraigado de transporte en vehículos motorizados y con un concepto “menor” de la bicicleta (“para pasar el rato”, “cosa de niños/jóvenes”), escaso interés por comportamientos sostenibles (“es cosa de ecologistas”). El rechazo puede ser completo respecto a la bicicleta o afectar únicamente al uso cotidiano, como ocurre con algunos sectores de los ciclistas deportivos.

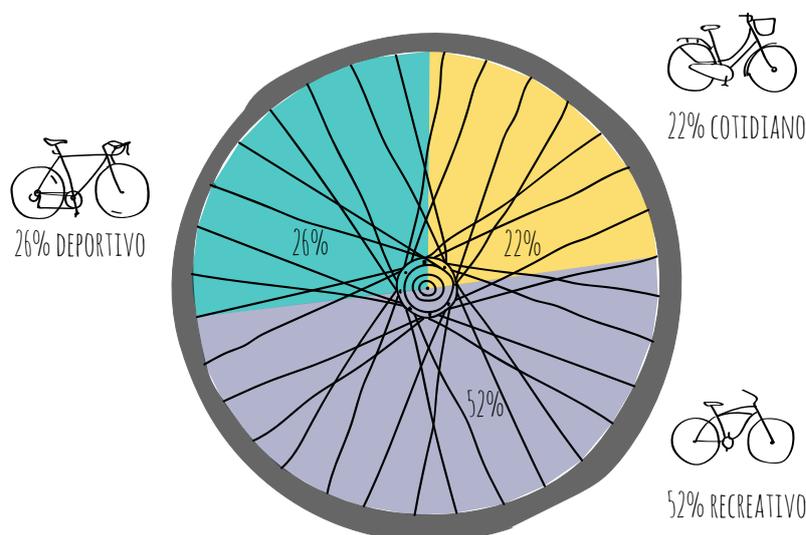


Ilustración 6. Proporción de perfiles de personas que utilizan la bicicleta habitualmente en Gipuzkoa

Una parte de estos colectivos que rechazan inicialmente el uso cotidiano de la bicicleta también deben ser objeto de atención en el desarrollo de la política de la bicicleta, pues representan una parte significativa de la población.

Los perfiles de personas que utilizan la bicicleta en un municipio dan numerosas pistas sobre la calidad ciclista o ciclabilidad del mismo. En ese sentido se puede enunciar una regla de oro: **la normalización de la bicicleta en un municipio es proporcional al equilibrio entre sexos y al equilibrio en edades en el uso cotidiano de la bici.**¹⁰

Cuando la proporción de mujeres se aproxima a la mitad de las personas que emplean este medio de transporte, se puede afirmar que la bicicleta ha adquirido un estatus de normalidad y atractivo generalizado.

¹⁰ Como señala el documento *Économie du vélo*, número especial de Grand Angle publicado por Atout France en julio de 2009 (descargable en: www.voirie-pour-tous.info/sites/wir-people.com/IMG/pdf/economie_du_velo-etude_complete.pdf) la práctica deportiva del ciclismo está muy masculinizada, mientras que la recreativa y la cotidiana tienden a un mayor equilibrio conforme la bicicleta se normaliza.

Igualmente, cuando la distribución por edades de las personas que pedalean se corresponde con la que existe en el conjunto de la población, se puede afirmar que la percepción de riesgo en la bicicleta se ha reducido significativamente, de manera que los padres y madres, por ejemplo, permiten la circulación de bicicletas de los menores de modo autónomo.

La pluralidad de percepciones y necesidades personales respecto al pedaleo se traduce en una amplia gama de tipologías de bicicletas, desde las deportivas de carretera hasta las urbanas, pasando por las diseñadas para el cicloturismo o las de montaña.

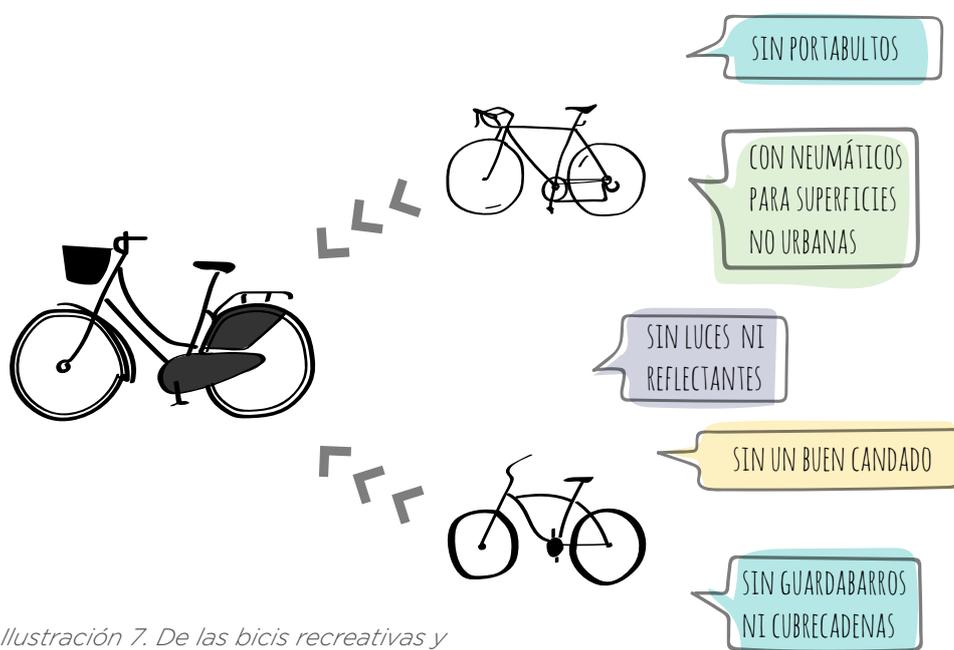


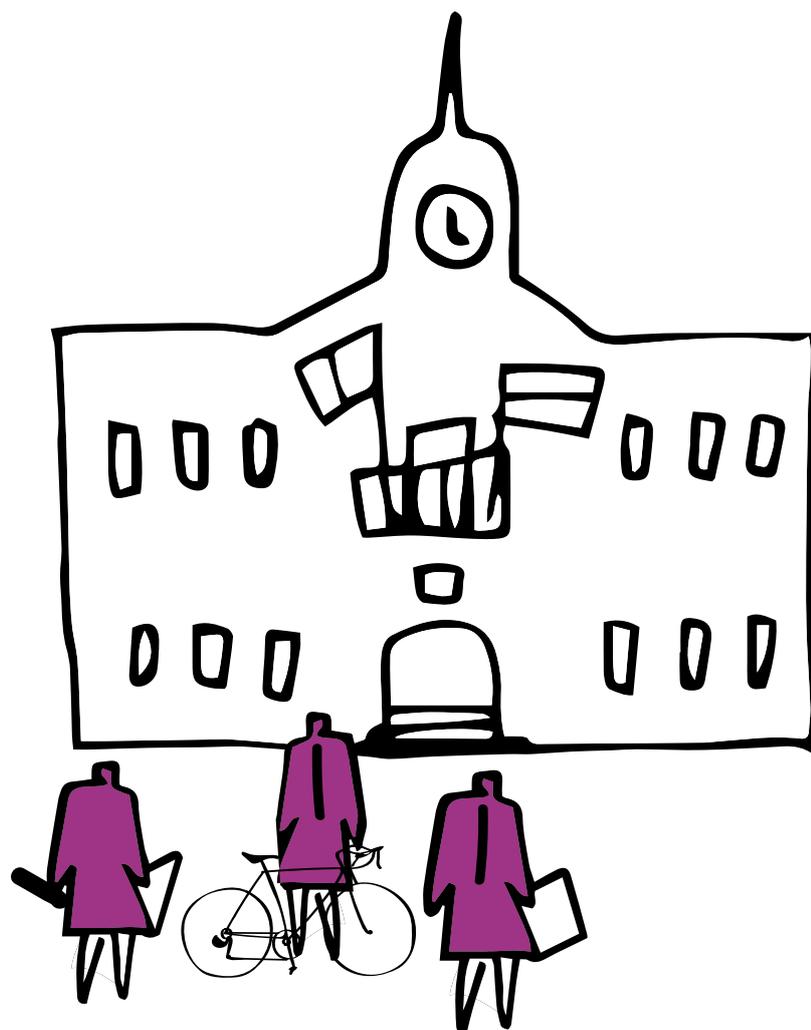
Ilustración 7. De las bicis recreativas y deportivas a la bici urbana

Son las urbanas las que resultan más adecuadas para los desplazamientos cotidianos, pues hacen cómoda y segura la conducción integrada en el tráfico motorizado. Por ello, cuando en un municipio se observa una alta proporción de bicicletas preparadas para la lluvia, la oscuridad y el transporte de cosas, se puede considerar que la movilidad ciclista está en proceso de normalización.

Las bicicletas urbanas reúnen una serie de características de las que carecen las empleadas en el ámbito del deporte o el paseo, como son los guardabarros y guardacadenas, los candados, las luces y los sistemas de transporte (portabultos y alforjas).

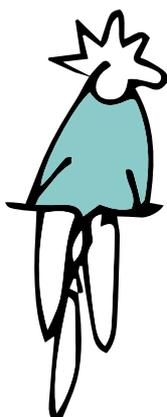
A esa bicicleta urbana por antonomasia se vienen uniendo últimamente otros modelos apropiados para distintos perfiles de personas usuarias, desde las plegables de gran utilidad para el acceso en ascensor o la intermodalidad con el transporte colectivo; hasta las de pedaleo asistido eléctrico, para zonas de gran pendiente o para personas que transportan elementos pesados, que tienen limitaciones físicas o que realizan recorridos de gran longitud; pasando por los triciclos, apropiados para determinadas personas por edad o condición física; y las bicicletas de carga para el transporte de mercancías (véase al respecto la página web: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/hiriko-ziklismoa>).





3

LO QUE PUEDEN Y LO QUE NO PUEDEN HACER LOS GOBIERNOS LOCALES



3.1 INSERCIÓN DE LA BICICLETA EN EL URBANISMO

El primer espacio político en el que hay que incorporar la bicicleta es el del urbanismo y la ordenación del territorio, pues son competencia parcial de los gobiernos locales y les permite establecer modelos urbanos que propicien o no la comodidad y la seguridad para realizar desplazamientos en bicicleta, y para estimular o no pautas de desplazamiento sostenibles.



Tanto en los Pirineos Atlánticos, como en Navarra o en Gipuzkoa, la regulación urbanística se desarrolla a través de un proceso en el que se van insertando los planes de las diferentes escalas, empezando por los que corresponden a la ordenación territorial,

competencia que asumen las administraciones supramunicipales, y finalizando en los que afectan a un municipio o una parte del mismo. Esa jerarquía de planes se fija en la legislación urbanística, la cual se sintetiza en la siguiente tabla:

LEGISLACIÓN URBANÍSTICA DE REFERENCIA PARA LA POLÍTICA DE LA BICICLETA

Francia	Navarra	Gipuzkoa
<p>* Ley SRU. Ley 2000-1208 del 13 de diciembre de 2000, relativa a la Solidarité et au Renouvellement Urbains.</p> <p>* Ley de compromiso nacional con el entorno denominado Grenelle II, del 12 de julio de 2010.¹</p>	<p>Ley Foral 35/2002, de Ordenación del Territorio y Urbanismo.</p>	<p>* Ley 4/1990, de 31 de mayo, de ordenación del territorio del País Vasco.</p> <p>* Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo de la Comunidad Autónoma del País Vasco.</p>

¹ Recientemente se ha producido una sensible modificación de legislación territorial y urbanística francesa cuyas implicaciones se sintetizan en el número 9 de noviembre de 2015 de la publicación *Les cahiers de l'Audap, Agence d'Urbanisme Atlantique & Pyrénées (AUDAP)*, cuyo expresivo encabezamiento es *Une nouvelle (r)évolution de la planification territoriale et urbaine*. El Plan de Coherencia Territorial (SCoT) fue establecido por la ley 2000-1208 del 13 de diciembre de 2000, relativa a la *Solidarité et au Renouvellement Urbains*, y conocida como ley SRU, la cual reemplaza los *Schémas Directeurs* (SD) por los mencionados SCoT; los *Plans d'occupation des sols* (POS) por los *Plans locaux d'urbanisme* (PLU); y suprime los *Plans d'aménagement de zone* (PAZ). La Ley de compromiso nacional con el entorno denominado Grenelle II, del 12 de julio de 2010, refuerza los objetivos de estos SCoT y establece objetivos en materia de desarrollo sostenible y emisión de gases de efecto invernadero. Y también las leyes ALUR y MAPTAM han reorientado fuertemente la planificación territorial y urbana.

ÁMBITOS Y JERARQUÍA DEL PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO QUE AFECTA A LA POLÍTICA DE LA BICICLETA

Escala del planeamiento	Pirineos Atlánticos	Navarra	Gipuzkoa
Regional o autonómica	--	Estrategia Territorial de Navarra. Directrices para la Ordenación del Territorio (ETN, 2005)	Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) de la Comunidad Autónoma del País Vasco (1997) ⁵
Comarcal o supramunicipal	<p>Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)²</p> <p>Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi).</p> <p>Programme Local de l'Habitat (PLH)</p> <p>Plan de Déplacements Urbains (PDU)³</p>	<p>Plan Director de Acción Territorial (PDAT)</p> <p>Planes de Ordenación Territorial (POT)⁴ que desarrollan la ETN en las cinco áreas en las que se divide el territorio de Navarra.</p> <p>Planes y Proyectos Sectoriales de Incidencia Supramunicipal (PSIS)</p>	<p>Planes Territoriales Parciales (PTP), que desarrollan las DOT en cada una de las quince Áreas Funcionales en las que se divide el territorio de la comunidad autónoma⁶.</p> <p>Planes Territoriales Sectoriales (PTS), elaborados, en el ámbito de sus competencias, por los departamentos del Gobierno Vasco o por las Diputaciones Forales⁷.</p>

2 En 2014 se aprobó el *Schéma de Cohérence Territoriale Bayonne-Sud Landes*.

3 Esta figura del *Plan de Déplacements Urbains* (PDU) se originó en Francia en los años ochenta en el campo de la ordenación del transporte, pero se reforzó primero con la legislación de calidad del aire y el ahorro energético de los años noventa y, posteriormente, en la mencionada ley SRU (*Solidarité et au Renouvellement Urbains*) del año 2000, en la que se exige que sean compatibles con los objetivos establecidos en el *Schéma de Cohérence Territoriale* (SCoT). A su vez, las medidas incluidas en los PDU deben ser tenidas en cuenta en la redacción de los planes urbanísticos, tanto municipales (PLU) como intermunicipales (PLUI).

4 El Gobierno de Navarra aprobó en 2011 (BON nº 145 de 21 de julio de 2011) los cinco Planes de Ordenación Territorial (POT) de la Comunidad Foral de Navarra, completando así el marco de planificación territorial a escala subregional.

5 El 27 de julio de 2015 el Consejo de Gobierno Vasco acordó iniciar el procedimiento de revisión de las Directrices de Ordenación Territorial (DOT). La Revisión de las DOT tiene una duración estimada de tres años, con tres momentos de tramitación administrativa (Inicio realizado en 2015, Avance presentado en 2016, Aprobación Inicial prevista para 2017 y Aprobación Definitiva a aprobar en 2018). En el Avance de dicho documento de 2016 hay una mención expresa a la consideración de la bicicleta en los siguientes escalones del planeamiento y, en particular, la incorporación de los itinerarios previstos en el Plan Director de Itinerarios Ciclabiles.

6 Cada uno de los municipios integrantes de un Área Funcional está condicionado por el contenido de su PTP correspondiente, por ejemplo en lo que atañe a la movilidad intracomarcal o intermunicipal.

7 Gipuzkoa cuenta desde 2013 con un *Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas* <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/bidegorrien-plana>, específicamente dirigido a la ordenación territorial en materia ciclista y estableciendo la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, que integra la Red Básica Foral y la Red Básica Local, pero solo resulta vinculante en lo que atañe a los tramos, ramales y elementos funcionales de la primera subred, es decir, de la Red Básica Foral. Con objeto de garantizar la conectividad de las infraestructuras ciclistas previstas, se establecen, en cada caso, los puntos de entrada y salida de los diferentes municipios por los cuales discurren las vías ciclistas intermunicipales, y se proponen también los itinerarios urbanos pertenecientes a las redes locales que conectan los puntos citados. Asimismo, en el apartado normativo del Plan se propone una regulación de usos y se establece la obligatoriedad de que los municipios adapten su planeamiento urbanístico, incluyendo estas vías ciclistas como "Sistema General de Comunicación Ciclista".

Escala del planeamiento	Pirineos Atlánticos	Navarra	Gipuzkoa
Municipal o de ámbito inferior	<p>Plan local d'urbanisme (PLU)</p> <p>Carte Communale (CC)</p>	<p>Plan General Municipal (PGM)</p> <p>Normas Subsidiarias de Planeamiento (NNSS)</p> <p>Planes de Sectorización Planes Parciales, Planes Especiales, y Estudios de Detalle</p>	<p>Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU)⁸</p> <p>Normas Subsidiarias de Planeamiento (NNSS)</p> <p>Planes Parciales, Planes Especiales y Estudios de Detalle</p>

Como se puede observar en la jerarquía de la planificación, la acción municipal por excelencia en esta materia son los planes de urbanismo locales, con sus diferentes denominaciones y características en cada uno de los tres territorios, pues en ellos es donde se concreta el modelo urbanístico a seguir por el municipio y, por tanto, el mayor o menor encaje de la bicicleta en el mismo.

Desde la perspectiva de la movilidad ciclista, se pueden destacar dos aspectos que han de ser determinados por estos planes urbanísticos locales:

- **La estrategia de la evolución urbana y de la ocupación de suelo** en el conjunto del término municipal.
- **La determinación de la red de sistemas generales** que asegure la racionalidad y coherencia del desarrollo urbanístico, garantizando la calidad y funcionalidad de los espacios de uso colectivo.

Siguiendo el primer concepto, se puede elaborar un planeamiento urbanístico orientado con mayor o menor intención a la sostenibilidad y, en particular, a propiciar la movilidad peatonal, ciclista y el transporte colectivo.

Las decisiones en cuanto a la distribución de las actividades en el territorio resultan determinantes para incrementar o disminuir la necesidad de desplazarse en modos motorizados o de manera autónoma (a pie o en bicicleta). Es lo que se ha denominado “urbanismo de proximidad”, cuyos elementos claves son la localización de los empleos, equipamientos y viviendas, así como la densidad y la diversidad de usos.

Por su parte, la determinación de la red de sistemas generales abre la posibilidad de incluir no solo la red peatonal y de vehículos en general, sino también otras opciones, como el sistema de aparcamientos (incluidos los de bicicletas en las edificaciones), la red ciclista, la red de transporte colectivo o la red de transporte vertical (ascensores, escaleras mecánicas), que pueden también contribuir a facilitar el futuro de la bici como medio de transporte en el municipio.

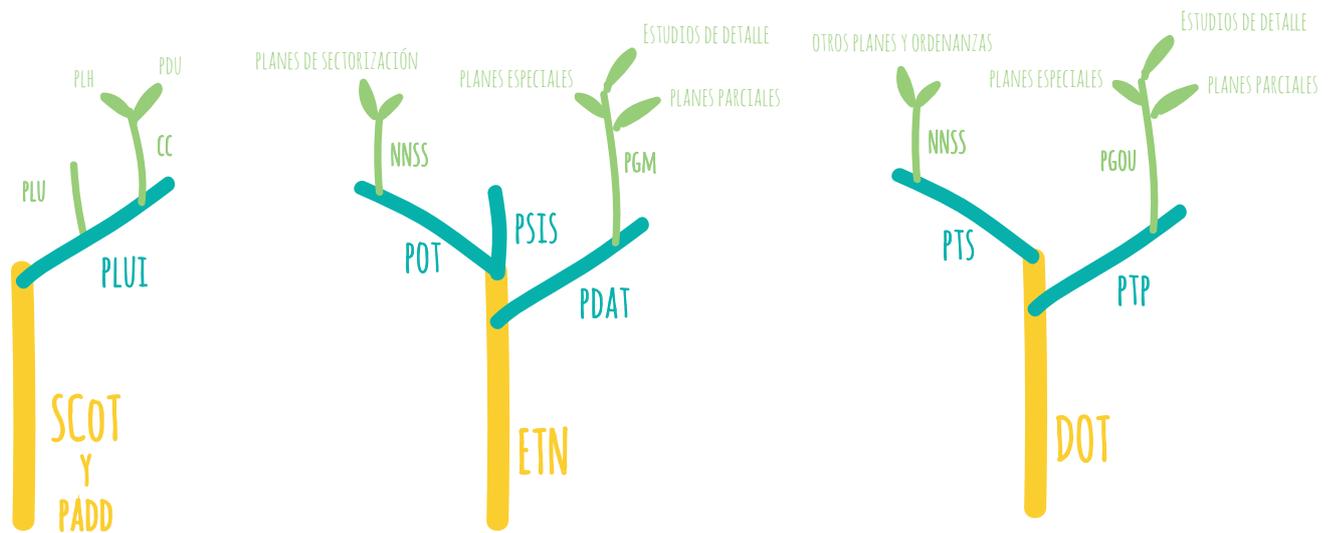
Uno de los ámbitos en los que se ha avanzado en los últimos años, a ambos lados de la frontera hispano-francesa, es el que atañe a la dotación de aparcamientos de bicicletas en las edificaciones. No solo se han generado buenas prácticas en municipios (véanse los recuadros sobre el planeamiento de Bidart y Hernani), sino que también se ha generado una regulación supramunicipal⁹.

En definitiva, se puede afirmar que el planeamiento es una herramienta potente para favorecer la movilidad ciclista a medio y largo plazo, tal y como han sabido aprovechar varios municipios de los que se da cuenta en los recuadros adjuntos.

No hay que olvidar, en cualquier caso, que también los municipios cumplen un papel fundamental en la fijación de criterios y determinaciones de los planes de escala superior, cuya elaboración es competencia de administraciones e instituciones supramunicipales.

8 La Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo de la Comunidad Autónoma del País Vasco (LSU) establece con relación a estos planes que una de las obligaciones de la promoción urbanística es la de dotar de “las infraestructuras de transporte público que se requieran para una movilidad sostenible”, “orientada a reducir el uso forzado e innecesario de los vehículos motorizados, dando prioridad a los medios de transporte respetuosos con el medio ambiente, mediante la planificación de su uso combinado” (Art. 3).

9 El modelo de Ordenanzas Municipales de Edificación, redactado por el Gobierno Vasco como respuesta a la Disposición Final Segunda de la Ley 2-2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, y que sirve de referencia para los municipios de la Comunidad Autónoma del País Vasco, establecen en el caso de las edificaciones de nueva planta una dotación mínima de aparcamientos de bicicletas en los aparcamientos colectivos, igual al 25% de la ocupación del edificio en el que se sitúe o de una plaza por cada cinco vehículos en el caso de edificios con uso principal de aparcamiento; y una dotación mínima, aneja a las vías o en espacios públicos, de una plaza de aparcamiento o amarre de bicicletas por cada cinco plazas de aparcamiento de vehículos, dispuesta en grupos con al menos 10 plazas de bicicleta. En Francia, el Reglamento de los planes urbanísticos municipales (PLU) permite en su artículo 12 el establecimiento de estándares de aparcabicis en las nuevas edificaciones. Además, el decreto n° 2011-873 de 25 de julio de 2011 establece criterios a considerar por el Code de la construction et de l'habitation (CCH) en lo que atañe a aparcamientos de bicicletas. En dicho CCH los artículos de referencia en relación a esta cuestión son: R.111-14-4, R.111-14-5 y R.136-4.



PIRINEOS ATLÁNTICOS

NAVARRA

GIPUZKOA

Ilustración 8. El árbol del planeamiento territorial y urbanístico

LA BICICLETA EN LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE HERNANI (2011)

El Sistema General de Comunicaciones de este planeamiento incorpora una red ciclista y un sistema de ascensores urbanos. En el planeamiento de desarrollo se regula el aparcamiento de bicicletas de la siguiente manera:

En las parcelas residenciales (Art. 58) establece que:

- En nuevos desarrollos, renovación urbana, sustitución o rehabilitación integral, se ha de prever en el interior de las instalaciones, o de las parcelas residenciales, espacios para el aparcamiento de bicicletas, con dotación no inferior a 1 plaza / 100 m²(t), y deben ubicarse en planta baja, o en plantas bajo rasante, o en su caso en el exterior siempre que cuenten con terreno libre vinculado en propiedad.

En parcelas de actividades económicas y equipamiento comunitario (Art. 63) establece que:

- En nuevos desarrollos, renovación urbana, sustitución o rehabilitación integral, se ha de

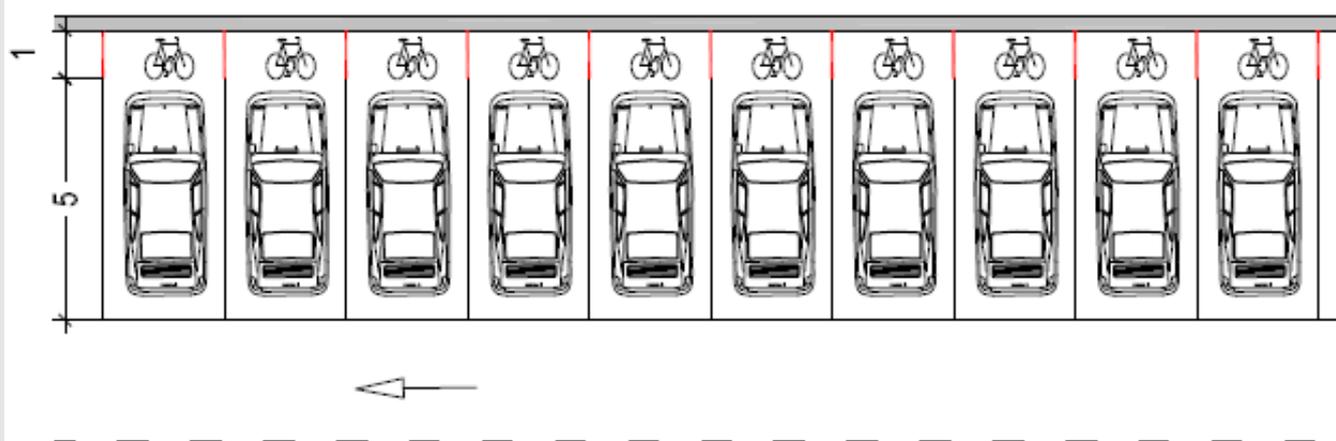
prever en el interior de las edificaciones, o de las parcelas, espacios para aparcamiento de bicicletas, con dotación no inferior a 2 plazas / 100 m²(t), y podrán ubicarse en planta baja, o en plantas bajo rasante de las edificaciones, o en su caso en el exterior, siempre que cuenten con terreno libre vinculado en propiedad.

Como desarrollo de las Normas Subsidiarias, en 2013 se aprobó la Ordenanza de Edificación (BOG nº 116), en la que se establecen las condiciones de los aparcamientos de bicicletas (Arts. 1.2 - 2.8).

Los cuartos de APARCAMIENTO DE BICICLETAS se definen como ESPACIOS Y ELEMENTOS COMUNES de servicio de edificaciones residenciales, a la par que los cuartos de instalaciones o los cuartos de depósito de residuos urbanos definidos en el Código Técnico de la Edificación.

CONDICIONES DE LOS LOCALES DESTINADOS A APARCAMIENTO EN LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE HERNANI (ART. 1.2-7.2)

Los locales y espacios destinados al aparcamiento de bicicletas deberán contar con las condiciones de acceso, dimensionamiento, etc., necesarias para alcanzar el objetivo pretendido y dar respuesta a las particularidades funcionales específicas del medio de transporte al que va dirigido el servicio.



PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) DE BIDART

Este Plan fue aprobado en 2011 y será sustituido por el PLUi de la aglomeración Côte Basque - Adour cuando sea aprobado en 2018-2019, tal y como se ha reseñado en otro recuadro. Entre sus objetivos se encuentra el de privilegiar los desplazamientos en modos activos, estableciendo nuevos itinerarios ciclistas segregados y nuevos caminos peatonales. Además, establece requisitos de creación de aparcabici para las nuevas edificaciones, en general con las magnitudes siguientes para cada tipo de inmueble:

- Colectivos destinados a vivienda: 1 plaza de bicicleta por cada 50 m, con un mínimo

de 1,5 plazas por vivienda.

- Servicios: 1 plaza de bicicleta por cada 30 m de superficie.
- Comercios: 1 plaza de bicicleta por cada 20m de superficie de venta.
- Industria, talleres, artesanía: 1 plaza de bicicleta por cada 100 m de superficie.
- Hoteles: 1 plaza de bicicleta por habitación.
- Restaurantes: 1 plaza de bicicleta por cada 10 m de sala.
- Espectáculos: 2 plazas de bicicleta por cada 10 espectadores.

El número de bicicletas se redondea a la unidad superior.

LA BICICLETA EN EL PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PLUi) DE LA EX-AGGLOMÉRATION CÔTE BASQUE - ADOUR

Este plan de urbanismo intercomunal reemplazará a los planes locales de urbanismo de cinco municipios: Anglet, Bayonne, Biarritz, Bidart et Boucau. Tras la redacción de un diagnóstico territorial, en 2016 se aprobó el documento político previsto en el Código de Urbanismo (artículo L151-5) y que se denomina *Projet d'aménagement et de développement durables (PADD)*, previo a la formalización normativa que se realizará en 2017 y a su aprobación en 2018-19.

El PLUi tiene en cuenta otros documentos previos como el *Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)* de l'agglomération de Bayonne et du sud des Landes y el *Plan de Déplacements Urbains (PDU)* du Syndicat des Transports de l'agglomération Côte Basque - Adour y el *Plan Vélo* de l'Agglomération Côte Basque - Adour y el *Plan Climat Energie Territorial (PCET)*.

Una de las líneas estratégicas fundamentales de este PLUi es el desarrollo de los modos activos de desplazamientos para los que tiene los siguientes objetivos:

- Creación de itinerarios ciclistas continuos y seguros, que permitan recorrer la aglomeración y alcanzar todos los generadores principales de desplazamiento por motivo laboral, de estudio, compras, etc.
- Creación de una red de caminos y senderos ciclistas y peatonales recreativos que permitan conectar los núcleos urbanos con los espacios rurales y naturales.
- Creación de áreas de tráfico calmado y mejora del espacio público.

LA BICICLETA EN EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ARRASATE (2014)

Entre los objetivos estratégicos del Plan se establece la ampliación de la red de bidegorris; además, fija un modelo de ordenación de la Red Ciclista que recoge los tres ejes principales existentes en su momento y nuevos ejes interiores. Esta ordenación viene formulada como “Viario de Circulación No Motorizada” del Sistema General de Comunicaciones.

Además, el PGOU ha distribuido todo el suelo calificado como urbano y urbanizable en diferentes ámbitos territoriales cuya ordenación pormenorizada se remite a un Plan Especial de ordenación urbana. No obstante, el PGOU señala a través de las correspondientes fichas urbanísticas del ámbito -de un modo vinculante- los usos y los aprovechamientos máximos, como puede ser el desarrollo de un bidegorri o itinerario ciclista, por formar parte del Sistema General de Comunicaciones.

Castellano: <http://www.arrasate.eus/es/ayuntamiento/plan-general-urbanistico/texto-refundido-del-plan>

Euskera: <http://www.arrasate.eus/eu/udala/udal-egitamu-orokorra/testubateratua-general>

EL PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS CICLISTAS DE ZARAUTZ (2015)

La incorporación de la bicicleta en el viario de la ciudad se ha venido desarrollando en la última década a partir de diferentes documentos de planificación urbanística y de la movilidad. El último eslabón de ese proceso es la aprobación del Plan Especial de Vías e Infraestructuras Ciclistas de Zarautz que, como su nombre indica, forma parte de la normativa urbanística y, por tanto, es de obligado cumplimiento.

La conexión con otros recorridos y destinos establecidos para cada itinerario requiere un procedimiento de modificación del Plan Especial.

Finalmente, el Plan Especial recoge una valoración económica del conjunto de las actuaciones contempladas, así como una propuesta de programación.

Castellano: http://www.zarautz.org/FTP/PLANES_URB/bizikleta.zip

Euskera: <http://zuzarautz.info/wp-content/uploads/2014/12/Zarauzko-Bizikleta-bide-eta-Azpiegituren-Plan-Berezia.pdf>

3.2 PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

Pensar la movilidad más allá del tráfico de los vehículos motorizados requiere muchas veces contar con documentos específicos en los diferentes ámbitos y administraciones con competencias en la materia. Desde ese punto de vista no es de extrañar que, al margen de la planificación municipal que luego se mencionará, haya numerosos ejercicios de planificación de la movilidad ciclista supramunicipal. En particular, en el territorio Ederbidea se han realizado varios planes de la bicicleta con mayor o menor encaje legal en el planeamiento territorial.

PLANES DE LA BICICLETA SUPRAMUNICIPALES

	DENOMINACIÓN	OBSERVACIONES
PIRINEOS ATLÁNTICOS	Schéma départemental cyclable du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques (2008)	Además del desarrollo de dos grandes itinerarios ciclistas, establece algunas políticas de promoción y regulatorias, pero sin un encaje en el esquema del planeamiento territorial, por lo que no tiene valor normativo. A pesar de ello, se ha incorporado a este plan una herramienta de programación financiera plurianual, la cual facilita su ejecución progresiva y coherente
	Schéma directeur vélo littoral aquitain du Groupement d'intérêt public littoral aquitain (2009) Schéma Régional 2014-2024 des Véloroutes et Voies Vertes d'Aquitaine (2014)	Busca hacer coherentes y dar continuidad a los itinerarios de las distintas entidades locales, pero sin un encaje normativo específico.
NAVARRA	Plan Director de la Bicicleta de Navarra (2006)	No estaba inserto en el esquema normativo del planeamiento territorial y no fue aprobado formalmente.
GIPUZKOA	Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2013)	Desde su aprobación forma parte de las normas establecidas en la legislación de ordenación territorial.

Cambiando de escala, en las últimas décadas, las políticas municipales han tenido que gestionar nuevas demandas y retos sociales para las que los instrumentos tradicionales, como puede ser el planeamiento urbanístico, no tenían respuesta adecuada o, al menos, una respuesta suficientemente ágil y rápida. De ese modo, se ha ido configurando un ramillete de planes, estrategias y programas dirigidos a orientar las intervenciones municipales en aspectos como la sostenibilidad (Agenda Local 21 y sus correspondientes Planes de Acción), la accesibilidad y supresión de barreras (Planes de Accesibilidad), la igualdad de género (Planes de Igualdad), la transición energética (Planes de Acción de Energía Sostenible), la lucha contra el cambio climático y la modificación del modelo de movilidad (Planes de Movilidad Urbana Sostenible o Planes de Desplazamientos Urbanos como se denominan en Francia, Planes de la Bicicleta y Planes de Movilidad Activa o No Motorizada).

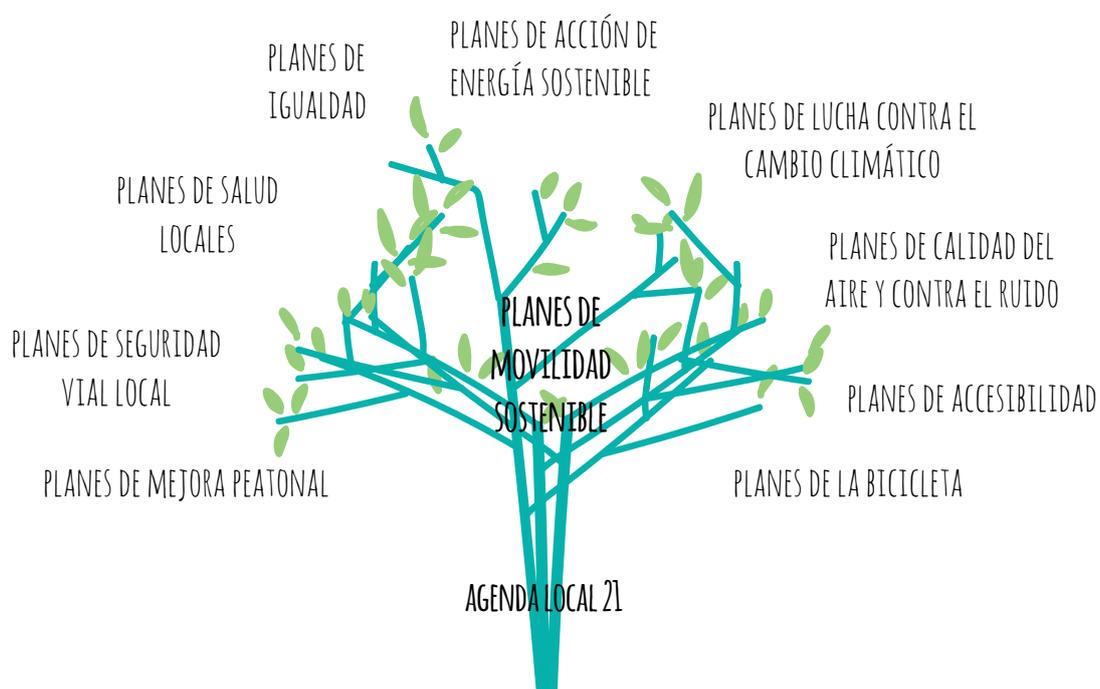


Ilustración 9. Ramillete de planes municipales que, al margen del planeamiento urbanístico pueden contribuir a la política de la bicicleta

En muchas ocasiones la planificación sectorial ambiental determina precisamente la necesidad de contar con una estrategia específica en materia de movilidad sostenible. Así, los Planes de Acción de las Agendas 21 Locales o los Planes de Acción de Energía Sostenible tienen como pieza fundamental medidas de movilidad sostenible entre las que es frecuente la propia redacción de una planificación específica, bien general para todos los modos, bien particular para la bicicleta

y el peatón. Es en este contexto donde se han conformado multitud de iniciativas locales a favor del uso de la bicicleta, ya sea como líneas de acción específica, o entroncadas en planes de movilidad.

OÑATI. TODAS LAS HERRAMIENTAS CONVERGEN EN LA BICICLETA

- Normas Subsidiarias de Planeamiento
- Agenda Local 21
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible
- Plan de la Bicicleta
- Plan de Accesibilidad
- Plan de Movilidad Laboral
- Plan de Acción de Energía Sostenible

A lo largo de los últimos diez años, este municipio guipuzcoano ha desarrollado un amplio abanico de instrumentos de planificación y gestión que se interrelacionan entre sí y tienen objetivos comunes como el de la sostenibilidad. La bicicleta es uno de los elementos que se incorporan a todos

estos documentos y sus necesidades de infraestructura. De ese modo, el Plan de la Bicicleta no es un documento “decorativo” de la política municipal sino una pieza perfectamente integrada en la estrategia de la administración local.

Castellano: <http://www.xn--oati-gqa.eus/es/servicios-municipales/urbanismo-y-ordenacion-del-territorio/plan-de-movilidad-sostenible-de-onati>

Euskera: http://www.xn--oati-gqa.eus/eu/udal-zerbitzuak/hirigintza-eta-lurralde-antolamendua/onatiko-hiri-mugikortasun-iraunkor-rako-plana?set_language=eu

LA AGENDA LOCAL 21 DE LEGAZPI Y SUS CONSECUENCIAS PARA LA MOVILIDAD

El Ayuntamiento de Legazpi es uno de los primeros municipios guipuzcoanos que, tras su adhesión en 1998 a la Carta de Aalborg, inició una reflexión estratégica sobre el futuro del municipio en claves de sostenibilidad. Los procesos de reflexión que permitieron diagnosticar la situación del municipio involucraron desde sus inicios a diferentes departamentos municipales, entidades supramunicipales y actores económicos y sociales, configurando así un foro de participación ciudadana que ha

permitido incidir de manera transversal en las iniciativas que se han ido implementando en el municipio a favor de la bicicleta.

Con el III Plan de Acción actualmente vigente están comprometidos diez departamentos municipales y cinco entidades supramunicipales. El Plan recoge las acciones o programas del resto de planes municipales, como el de movilidad, euskera o igualdad.

Como se ha observado en el apartado anterior, en el caso francés la cadena de la planificación urbanística vincula los Planes Locales de Urbanismo (PLU) con la redacción de los Planes de Desplazamientos Urbano (PDU), mientras que en el caso español, aunque cada plan urbanístico requiere un estudio de movilidad, su formulación no tiene por qué tener el alcance de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) o Planes de Déplacements Urbains (PDU) en el caso francés¹⁰, son instrumentos de acción local en los que se parte del análisis del estado de la movilidad del municipio, se identifican los conflictos existentes, se establecen objetivos de transformación y se definen las acciones que permitan alcanzar dichos objetivos. Los planes suelen contener también una programación de las inversiones y los tiempos y costes de ejecución de sus acciones. Y tienen entre sus requisitos la mejora de las condiciones de la bicicleta y el peatón¹¹.

¹⁰ En Francia, además de los *Planes de Desplazamientos Urbanos* (PDU) obligatorios para aglomeraciones urbanas de más de 100.000 habitantes, se pueden redactar de manera voluntaria *Planes Locales de Desplazamiento* (PLD), como el Plan Local de *Deplacements de la Communauté de Communes du Sud Pays-Basque*, redactado en 2007. Como en el caso de los PDU, los PLD tienen como objetivo establecer políticas coherentes de movilidad en el marco de una reflexión multimodal, lo que incluye obviamente a la bicicleta.

¹¹ Véase al respecto la publicación *Promouvoir les modes actifs dans les plans de déplacements urbains* (PDU). CEREMA - Direction Territoires et Ville. 2016.

La Agenda 21 Local ha sido una herramienta que ha posibilitado realizar un diagnóstico de los diversos problemas asociados a la movilidad del municipio e incidir en ámbitos claves como son el modelo urbano o la cultura dominante de utilización del vehículo motorizado privado.

El Plan de Acción tiene perfilada una línea estratégica en relación al cambio climático, estableciendo su eje vertebrador entorno a programas y acciones que inciden en una movilidad más sostenible y favorecen el uso racional de la energía. En este marco, se contemplan ac-

tuaciones e inversiones concretas a favor de la bicicleta, tales como el diseño y ejecución programada de una red ciclista y su interconexión con la red foral, aparcabicicletas, campañas de sensibilización específica; o medidas más integrales de pacificación del tráfico, habilitación de zonas 30 o instalación de ascensores.

Castellano: <http://www.legazpi.eus/es/bizi-2/desarrollo-sostenible/que-es-la-agenda-21>

Euskera: <http://www.legazpi.eus/bizi/garapen-iraunkorra-agenda-21/zer-da-agenda-21>

PLAN DE DESPLAZAMIENTOS URBANOS (PDU) DE COSTA VASCA-ADOUR

El Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la aglomeración Côte Basque-Adour, es un documento al que obliga la legislación francesa para desarrollar la política de movilidad en un ámbito denominado Périmètre des Transports Urbains (PTU) del que forman parte los municipios de Bayonne, Anglet, Biarritz, Bidart, Boucau, Saint-Pierre d'Irube y Tarnos.

Fue aprobado por el Syndicat des Transports de la aglomeración en 2015 y contiene entre sus documentos un completo Plan Vélo (Plan de la Bicicleta), con el que se pretende hacer coherentes las políticas de la bicicleta de los siete municipios citados. Tras un diagnóstico de la situación y oportunidades de la bicicleta en la zona de análisis, desarrolla una serie de medidas para facilitar, asegurar y estimular los desplazamientos en bicicleta.

La mayoría de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible y de los Planes de Déplacements Urbains (PDU) se han redactado en municipios o aglomeraciones urbanas de tamaño grande o medio. De hecho, son obligatorios en Francia para ciudades o aglomeraciones urbanas de más de 100.000 habitantes y también son exigidos en España para municipios de más de 50.000 habitantes si quieren recibir subvenciones para el transporte urbano colectivo¹².

En ocasiones, los gobiernos locales han considerado que el enfoque, las fechas de elaboración o el nivel de detalle de las propuestas del planeamiento urbanístico o, incluso, de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, no se correspondían con las necesidades de afrontar los problemas de la movilidad ciclista o, más en general, de la movilidad no motorizada, en sus respectivos municipios. Por ese motivo, han elaborado planes específicos para la bicicleta y/o el peatón, bajo diferentes denominaciones: Plan Director de la Bicicleta, Plan de Potenciación de la Bicicleta, Plan de Bidegorris, Plan de Modos no Motorizados, etc.

Se trata de atajos en la lógica de la planificación que pueden ser útiles si realmente hay una voluntad política detrás para desarrollar las medidas que proponen y que, de una u otra manera, afectan a la política general de movilidad del municipio. Se trata, por tanto, de establecer de una manera más o menos explícita una política de movilidad en la que encajen las propuestas ciclistas o peatonales.

Pudiera pensarse, que planificar la movilidad es una cuestión de ciudades relativamente grandes y que en los municipios pequeños, que conforman la mayor parte del territorio Ederbidea, no es importante o posible planificar la movilidad, puesto que ni los problemas son tan relevantes para

¹² Según el artículo 102 de Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE IRUN

Tiene su origen en las propuestas de la Agenda 21 y en otros planes y documentos anteriores. Ha sido eje vertebrador en la elaboración del Plan General de Ordenación Urbana y su posterior desarrollo.

Las actuaciones previstas en el PMUS tienen como objetivo incidir en las tendencias de movilidad de la población irundarra, buscando un nuevo equilibrio entre los modos de transporte a favor de aquellos con menor gasto energético, una estructura de ciudad más compacta y un sistema de transporte público que permita un acceso desde las nuevas zonas residenciales o de trabajo hasta el centro de la ciudad, los centros de barrio o los puntos de intercambio de transporte.

El Plan establece tres grandes líneas de trabajo:

- Las infraestructuras peatonales, ciclistas, viarias o las actuaciones sobre los estacionamientos.
- La planificación y gestión de los sistemas de transporte y que incluyen actuaciones destinadas a potenciar y mejorar el transporte público o se dirigen a colectivos específicos de usuarios del transporte (colegios, mundo laboral, personas con movilidad reducida, etc.).
- Los nuevos desarrollos de la ciudad.

En el Plan cobra especial importancia la potenciación de los modos no motorizados (peatones y ciclistas). Respecto a la movilidad ciclista, se establecen siete programas específicos centrados en actuaciones concretas en los itinerarios urbanos existentes que permitan a su vez configurar una red de itinerarios ciclistas urbanos mediante otras actuaciones y tramos necesarios, así como su enlace e integración en la Red Foral de vías ciclistas. Estas previsiones se complementan con una red de aparcamientos de bicicletas y la mejora de la intermodalidad. Además, el Plan recoge programas de formación y educación específicos en el aprendizaje del uso de la bicicleta, o la potenciación de la autonomía y seguridad vial en la comunidad escolar, etc.; así como medidas dirigidas a incidir en la movilidad a los centros de trabajo o comerciales.

Castellano:

<http://movilidad.irun.org/index.php?lang=es>

Euskera:

<http://movilidad.irun.org/index.php?lang=sk>

PLAN DE CICLABILIDAD DE LA CIUDAD DE PAMPLONA (2006)

Con anterioridad a la redacción de este Plan la ciudad contaba con dos documentos en los que la bicicleta era una referencia esencial: el Pacto por la Movilidad y el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU). El Pacto por la Movilidad fue aprobado en 2005 y se enmarcó en el desarrollo de la Agenda 21 Local de Pamplona. Constituye el marco político y social de actuación en materia de movilidad en la ciudad, teniendo entre sus principios y objetivos el de favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo.

Por su parte, el Plan General de Ordenación Urbana de 2002 establece una red ciclista de ámbito municipal, por lo que sirvió de punto de partida para el trabajo de mayor detalle del Plan de Ciclabilidad. Así, la red propuesta por el Plan de Ciclabilidad tiene una extensión de 116 kilómetros, frente a los 87 de la red del Plan General de Ordenación Urbana.

justificar ese esfuerzo, ni los recursos técnicos de los gobiernos locales alcanzan para hacerlo.

Es cierto que el tamaño del municipio es determinante de la complejidad del diagnóstico y de las propuestas. Y que las guías metodológicas para la elaboración de estos planes de movilidad están casi siempre orientadas a municipios medios o grandes¹³, pero también es cierto que el malestar con respecto a la movilidad y el espacio público aflora hasta en el núcleo de población más minúsculo.

Es por ese motivo por el que se pueden adaptar y simplificar las herramientas de la planificación a la realidad local de algunos municipios. Frente a los relativamente complejos Planes de Movilidad, las entidades locales pequeñas pueden optar por desarrollar **Programas de Acción en Movilidad Sostenible o Programas de intervención en materia de Espacio Público, Mejora Peatonal, Accesibilidad y Ciclista**, es decir, documentos que establecen y ordenan temporalmente las actuaciones a llevar a cabo por el municipio en todos esos ámbitos o en algunos de ellos.

¹³ En 2004 el IHOBE publicó la "Guía práctica para la elaboración de planes municipales de movilidad sostenible": <http://www.ihobe.eus/Publicaciones/ficha.aspx?IdMenu=750e07f4-11a4-40da-840c-0590b91bc032&Cod=-01d13f76-800f-4f4c-ba70-3bec8d392ead&Idioma=es-ES&Tipo=>), que puede ser útil de cara a la reflexión local sobre el alcance de dichos planes y su adaptación a los rasgos de cada municipio.

PLAN DE MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA DE ERRETERIA (2015)

Objetivos:

- Identificar las necesidades peatonales y ciclistas
- Generar alianzas entre estos dos modos de transporte.
- Ofrecer seguridad y calidad en los desplazamientos peatonales.
- Garantizar una red ciclista segura, eficaz y atractiva a coste mínimo.
- Lograr un objetivo de captación de un 5% de los viajes en bicicleta, sin perder la cuota de los desplazamientos peatonales o en transporte público.
- Mejorar el espacio público, el medio ambiente y la calidad de vida.
- Aumentar el grado de sensibilización y participación en la gestión de la movilidad.

Propuestas:

- Red peatonal preferente y de directrices orientadas a solventar las problemáticas detectadas en la citada red.
- Encaje urbano de la red ciclista que se propone, así como de las diferentes tipologías de vía propuestas en cada caso. Los itinerarios estructurantes de la red configuran la Red Principal y aquéllos itinerarios más periféricos y relacionados con el ocio y el esparcimiento conforman la Red Secundaria.
- Amplio abanico de acciones complementarias para el fomento y uso de la bicicleta, incidiendo en ámbitos como los aparcamientos o guarda bicicletas, la sustracción de este tipo de vehículos, u otros relacionados con la normativa circulatoria, la educación y formación.

Castellano: <http://ingurumena.erreteria.eus/index.php/es/tematica-ambiental/movilidad/160-plan-de-movilidad-ciclista-y-peatonal-de-erreteria>

Euskera: <http://ingurumena.erreteria.eus/index.php/eu/ingurumen-gaiak/mugikortasuna/162-erreterriako-oinezko-eta-bizikleta-bidezko-mugikortasun-plana>

3.3 REGULACIÓN Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Las normativas que afectan a la bicicleta proceden no solo del ámbito del urbanismo y la movilidad, sino de otros diversos tal y como se refleja en la tabla siguiente:

PRINCIPALES NORMATIVAS RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD CICLISTA

CAMPO NORMATIVO	NORMATIVA DE REFERENCIA	RELACIÓN CON LA MOVILIDAD CICLISTA
URBANISMO Y EDIFICACIÓN	Legislación del suelo, urbanismo y ordenación del territorio Code de la construction et de l'habitation	Definición del modelo de movilidad y de la red ciclista en su caso Normativa de aparcamientos en edificaciones de nueva construcción.
ACCESIBILIDAD	Legislación de accesibilidad y supresión de barreras Ordenanzas municipales de Accesibilidad	Define la relación entre el espacio peatonal accesible y las vías ciclistas
SEGURIDAD VIAL Y GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN	Reglamento General de Circulación Code de la Rue Ordenanzas de Movilidad	Leyes estatales y reglamentos sobre el comportamiento de ciclistas, peatones y conductores de vehículos motorizados en el espacio público viario. Y aplicación local de las mismas en las ordenanzas de movilidad (anteriormente de tráfico y circulación)
INFRAESTRUCTURAS	Legislación de carreteras Code de la voirie routière Normativa de vías ciclistas	Articulan las competencias y establecen el marco del diseño y la gestión de las diferentes vías, incluidas las vías ciclistas
INTERMODALIDAD	Regulaciones de los diferentes operadores del sistema de transporte público	Normas que establecen las oportunidades del transporte de las bicicletas en los vehículos colectivos

En el capítulo correspondiente al planeamiento urbanístico se ha descrito la jerarquía de planes que se derivan de la legislación vigente, los cuales se traducen finalmente en normas de edificación y de urbanización, que determinan elementos como los aparcamientos de bicicleta, así como criterios para la conformación de las redes ciclistas.

LA LEGISLACIÓN DE ACCESIBILIDAD DE REFERENCIA PARA LA BICICLETA

PIRINEOS ATLÁNTICOS	NAVARRA	GIPUZKOA
<p>La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.</p> <p>Décrets n° 2006-1657 et 2006-1658, arrêté du 15 janvier 2007 relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées</p>	<p>Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados (BOE 11/03/10).</p> <p>Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de los derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social (BOE 3/12/2013)</p>	
	<p>Ley Foral 22/2003, de 25 de marzo, de modificación de la Ley Foral 4/88, de 11 de julio, sobre barreras físicas y sensoriales.</p>	<p>Decreto 68/2000 de 11 de abril del departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda Medio Ambiente, por el que se aprueban normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación.</p>

Este ámbito de la iniciativa municipal se entrelaza con las normativas estatales relativas al modo en que deben construirse las edificaciones. Así, en el caso francés, fue la legislación ambiental la que desembocó en la aplicación de estándares de superficies mínimas y dispositivos necesarios para dotar de aparcamientos de bicicletas a las nuevas edificaciones de viviendas o usos terciarios en el Código de la Construcción y el Hábitat¹⁴.

Por su parte, la **legislación de accesibilidad y supresión de barreras** es clave para la configuración del espacio público a través de su concepto de itinerario peatonal o de su variante francesa Cheminements (recorrido), que ha de tenerse en cuenta a la hora de la creación de las infraestructuras ciclistas, por ejemplo en lo que atañe al ancho mínimo que debe tener la sección peatonal (1,80 en España y 1,40 m en Francia).¹⁵

¹⁴ Artículo 57 de la ley denominada "Grenelle 2 - Engagement National pour l'Environnement" n° 2010-788 de 12 de julio de 2010. Y la orden de 20 de febrero de 2012, relativa a la aplicación de los artículos R 111-14-2 a R 111-14-5 del Code de la construction et de l'habitation.

¹⁵ Aunque la anchura recomendada en Francia es también de 1,80 m y puede reducirse a 1,20 m en caso de que no haya muros ni obstáculos laterales.

En España la legislación de accesibilidad tiene una regulación de ámbito estatal, pero se desarrolla a través de normas autonómicas y puede finalmente particularizarse también en ordenanzas locales. En Francia, la legislación estatal se acompaña de una reglamentación técnica y se concreta, por ejemplo, en la implantación local de Planes de Accesibilidad en el Viario (Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Aménagements des Espaces Publics -PAVE-)¹⁶.

En el campo de la **legislación de seguridad vial** también hay una jerarquía normativa, en la que la legislación estatal establece el marco general, y diferencias sustanciales a uno y otro lado de la frontera hispano-francesa. La legislación gala, que en conjunto constituye el denominado Code de la Route, ha cambiado sustancialmente en la última década en la que se ha iniciado la aplicación de un nuevo enfoque que podría sintetizarse con el lema “viarío para todos” (voirie pour tous) es decir, pensar el viario no solo desde la perspectiva de los vehículos motorizados, sino desde la multiplicidad de miradas que existen en las vías, entre las que se encuentra la mirada ciclista.

Así, en el año 2008 se introdujo en la reglamentación francesa el principio de prudencia del más fuerte en su encuentro con los vulnerables¹⁷ y el doble sentido ciclista en Zonas 30 y zonas de coexistencia (zones de rencontre). Esta última medida se extendió en 2015 a cualquier calle de velocidad inferior o igual a 30 km/h salvo que la autoridad competente establezca lo contrario¹⁸, lo cual es un indicador de la nueva atención prestada a la movilidad ciclista.

En España la evolución de la legislación de seguridad vial con respecto a la bicicleta ha sido más lenta y contradictoria, esperándose que el nuevo Reglamento General de Circulación de 2003, que está en debate desde hace algunos años, pueda abrir nuevas opciones de mejora de la comodidad y la seguridad ciclista que están siendo demandadas tanto por parte de los municipios como de las organizaciones de defensa de la bicicleta.

De hecho, numerosos municipios españoles han empezado a introducir señalización y dispositivos de gestión del tráfico que de algún modo reinterpretan o abren las posibilidades de la normativa vigente, adelantándose a los cambios que se espera sean recogidos en la nueva legislación de seguridad vial y el futuro Reglamento General de Circulación, y que responden a una tendencia internacional de adaptación a las necesidades de la movilidad peatonal y ciclista.

¹⁶ Según la Loi pour l'accès au logement et à un urbanisme rénové (ALUR) de marzo de 2014, los PAVE son parte integrante de los Planes Locales de Urbanismo.

¹⁷ Artículo R412-6 modificado por el Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 - art. 15.

¹⁸ Artículo R412-28-1 creado por el Décret n°2015-808 du 2 juillet 2015 - art. 5

En ese sentido, en algunos municipios se han aprobado o empezado a redactar Ordenanzas de Movilidad en sustitución de las antiguas Ordenanzas de Tráfico o Circulación que transponen en el ámbito local la legislación de seguridad vial. Estas nuevas Ordenanzas de Movilidad cambian la mirada del parabrisas por una consideración más amplia de las necesidades de las personas en sus desplazamientos y su estancia en el espacio público.

En coherencia con el nuevo concepto de movilidad, estas ordenanzas pueden ser consideradas también como elementos de una estrategia promocional, en la medida en que, al incidir en los comportamientos en el espacio público, establecen las jerarquías y las relaciones de prioridad entre los diferentes actores de las calles.

Por último, cabe mencionar que las normativas vinculadas a las propias **infraestructuras viarias o los servicios de transporte colectivo (intermodalidad)**, que no siempre competen a la administración municipal, pueden condicionar también la política ciclista local.

3.4. COORDINACIÓN ENTRE DEPARTAMENTOS Y ENTRE ADMINISTRACIONES

Como se ha indicado más arriba, la bicicleta genera una multiplicidad de beneficios individuales y colectivos que desborda el campo de la movilidad y se extienden a un numeroso grupo de políticas públicas. Por ese motivo, la política de la bicicleta no debe ni puede realizarse en exclusiva desde un único departamento de la administración, sino desde todos los ámbitos con capacidad de incidir en el uso de este medio de transporte. Así se entendió en la administración central francesa con la creación en 2006 de la figura de la Coordinación Interministerial para el Desarrollo del Uso de la Bicicleta (Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo) entre cuyos objetivos está reforzar las actividades de los municipios.

En el caso de los ayuntamientos, esa coordinación entre departamentos tiene el reto de superar la cultura tradicional de muchas administraciones, basada en un reparto estricto y jerárquico de las competencias. En el campo de la movilidad, son muchas veces los departamentos o concejalías de mayor peso presupuestario, como los de urbanismo o los de obras, o con una capacidad de gestión más directa, como la guardia urbana, los que toman las decisiones más trascendentales.

Sin embargo, como ya se ha señalado, la movilidad requiere ser mirada desde múltiples perspectivas, avanzando a través de las aportaciones de muchas, por no decir todas, las áreas y concejalías. Esto supone crear nuevas dinámicas de funcionamiento interno, de trabajo conjunto que no suelen ser habituales en muchas administraciones: reuniones de coordinación, documentos compartidos, decisiones colegiadas.

Es preciso que el esfuerzo municipal en este ámbito parta de un diagnóstico previo de cuál es la situación de la movilidad ciclista en el municipio, sus condicionantes, las oportunidades existentes, etc; que permita posteriormente la definición de unos objetivos que orienten la actuación, de los que se derive un plan de actuación para un determinado horizonte temporal.

Aún tratándose de un área de trabajo transversal, el éxito de una política ciclista local requiere de la existencia de un liderazgo político y técnico en el seno del municipio, con una visión general de todo lo que afecta a la movilidad ciclista, y responsabilizado, al menos, de difundir la importancia de la bicicleta y desempeñar la función de enlace para todo lo relacionado con este ámbito.

Por otra parte, este proceso interdepartamental se va a encontrar en muchas ocasiones con ciertos rechazos y resistencias. Para salvar estas situaciones resulta imprescindible un apoyo político claro, crear una base interna y externa de aliados, así como sensibilizar a todo el equipo de gobierno y a los técnicos implicados respecto a los beneficios ligados al nuevo modelo de movilidad propugnado.

3.5. LIDERAZGO Y COMPROMISO

Para que las administraciones locales puedan adquirir mayor legitimidad para impulsar y coordinar una política ciclista, es importante que ofrezcan muestras de compromiso en la modificación de sus propias pautas de abordar la movilidad.

Las necesidades de movilidad de los propios servicios (paquetería, correo interno, suministros, etc.), de las personas que tienen la responsabilidad política, de la plantilla y de las personas que acuden a sus instalaciones, es una primera oportunidad para mostrar el cambio de rumbo hacia pautas más ciclables y sostenibles de movilidad.

Para ello, lo ideal sería elaborar y ejecutar un Plan o programa interno de Movilidad Alternativa que contemplara todo el espectro de factores relacionados, al tiempo que articulara una batería integral de acciones a implementar.

En caso de que esto no sea posible, cabe efectuar un planteamiento más modesto a través del despliegue de medidas tales como:

- Estimular los medios activos y sostenibles de desplazamiento y disuadir el uso de los motorizados privados en el acceso a los centros municipales de actividad.
- Realizar campañas de fomento del uso de la bicicleta entre el personal y representantes políticos.
- Instalar aparcabicis protegidos y cómodos en los equipamientos municipales, tanto para el público en general, como para el personal.
- Crear un parque de bicicletas de servicio adecuado a las necesidades de cada centro de trabajo y tipo de actividad.
- Ofrecer incentivos periódicos al personal municipal que acude al centro de trabajo en bicicleta, tales como material ciclista (prendas adaptadas al ciclismo y cotidiano, complementos...), juego básico de herramientas, hinchadores, mantenimiento anual de la bicicleta en un taller local, etc.
- Efectuar los servicios de mensajería y paquetería, a través de bicicletas y ciclos.
- Crear patrullas ciclistas en el seno de la Guardia Municipal.

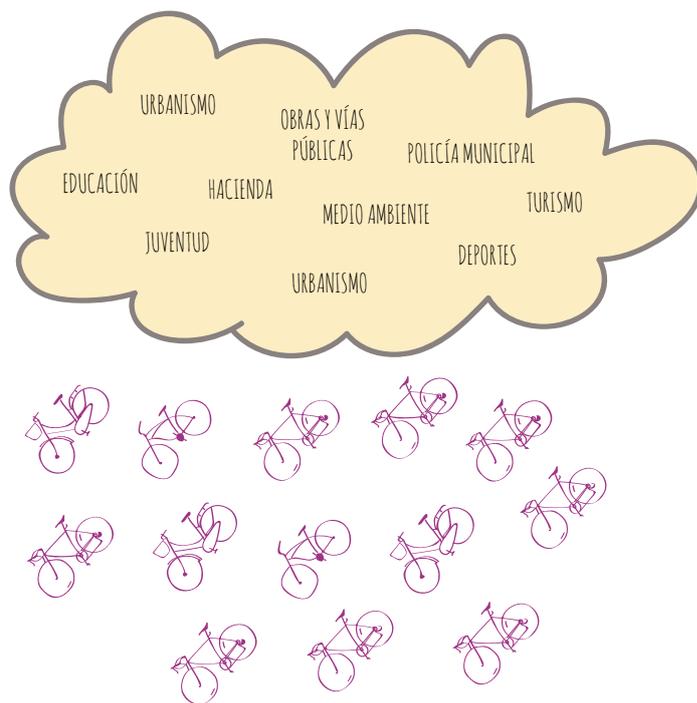


Ilustración 10. La combinación de ideas de los distintos departamentos facilita la "lluvia o sirimiri de bicicletas"

Esta labor ejemplarizante debe tener su correlato económico; como se ha planteado en algunos municipios, un orden de magnitud adecuado para desarrollar una política ciclista local es el que corresponde a unos 10-12 euros por habitante. Se estima que por debajo de esa cifra es poco probable conseguir aumentos significativos en el uso de la bicicleta.

Pero las competencias en movilidad no se acaban en el marco de los ayuntamientos. Otras administraciones e instituciones públicas tienen también responsabilidades reguladas en este campo y, por lo tanto, pueden remar en el mismo rumbo y de manera acompasada, o remar cada uno en un rumbo diferente y descoordinado del resto.

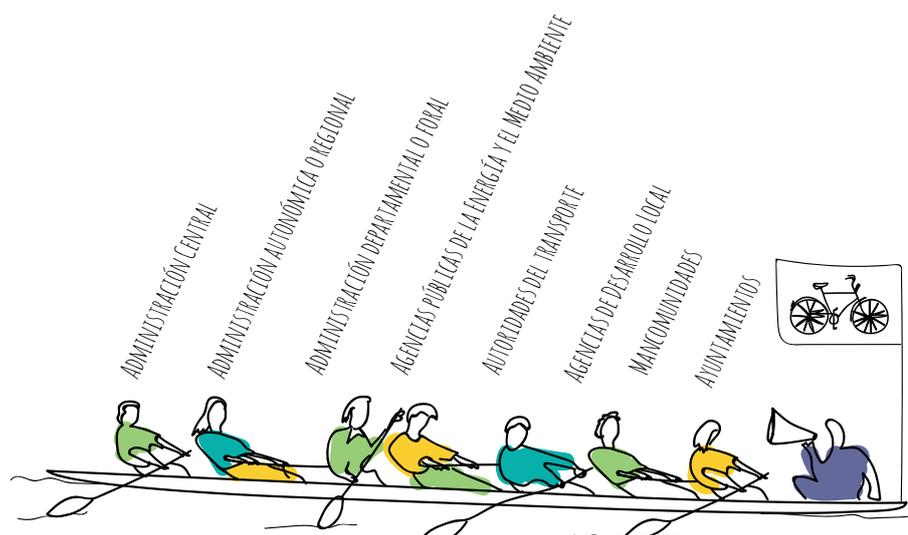


Ilustración 11. Todas las administraciones remando con el mismo rumbo

Por ello se requiere, también en este caso, una renovada cultura interadministrativa, que establezca protocolos y herramientas de comunicación comunes, capaces de vencer las potentes barreras y, a veces, desconfianzas, que existen entre todas ellas.

Todos estos esfuerzos compartidos entre departamentos de una misma administración y entre administraciones diferentes requieren, evidentemente, recursos y equipos de personas dedicando tiempo a la tarea, algo que a corto plazo puede parecer que da magros resultados pero que, a la larga, es mucho más eficaz que la acción aislada de cada una de ellas.

3.6. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN. OBSERVATORIOS DE LA BICICLETA

Una de las tareas más ignoradas pero efectivas de las políticas públicas es la del seguimiento y la evaluación de las actuaciones realizadas, a la luz de los objetivos y programas previstos. Sobre todo en tiempos de escasez de recursos, las administraciones presupuestan de modo ajustado las intervenciones, pero raramente planifican su seguimiento y evaluación. Se pierde así un conocimiento colectivo que permitiría avanzar tanto a

la propia administración como a otras que pudieran tener medidas o procesos semejantes.

Es de gran valor que la evaluación y el seguimiento puedan ser también procesos comunicados y participados, en los que la mirada de la ciudadanía acompañe y contraste las miradas técnicas y políticas.

La evaluación y el seguimiento son importantes en todo tipo de intervenciones municipales, desde los proyectos de obra (infraestructuras ciclistas, aparcabicis) hasta las campañas de promoción, pasando por los propios planes de movilidad o de la bicicleta. Registrar el antes y después de las actuaciones en la vía pública, no es frecuente, a pesar de que no requiere un esfuerzo excesivo sino, sobre todo, una actitud de anticipación y de valorización de la acción pública.

Una manera, de sistematizar el seguimiento de la movilidad ciclista es la de constituir un Observatorio de la Bicicleta, del Peatón y la Bicicleta, o de la Movilidad Sostenible, es decir un nodo de comunicación, reflexión y proposición relacionada con esos medios de desplazamiento.

Estos Observatorios, por sus exigencias de recursos, no suelen ser una opción realista para muchos municipios pequeños, pero pueden ser sustituidos por la consideración especial de la bicicleta, el peatón y la movilidad sostenible en los indicadores de las Agendas Locales 21.

Además, aunque no se haga a través de dispositivos sofisticados, caben realizar ciertas labores de seguimiento de la realidad de la movilidad ciclista y de sus servicios e infraestructuras, como puedan ser: los conteos de ciclistas; exámenes periódicos de las condiciones de ciclabilidad existentes; evolución y estado de la red ciclista; evolución, estado de conservación y niveles de ocupación del parque de aparcabicis, accidentalidad, sustracciones, etc. Para ello se puede contar con la colaboración de las personas usuarias, establecimientos especializados y organizaciones ciclistas, que en muchas ocasiones disponen de un excelente conocimiento de la realidad local.

OBSERVATORIO DE LA BICICLETA DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN

Es un instrumento coordinado entre el Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián, Fundación Cristina Enea Fundazioa y la Asociación de Ciclistas Urbanos/Kalapie. Su gestión corre a cargo de la Fundación Cristina Enea, y su objetivo es facilitar, fomentar y mejorar las condiciones del uso de la bicicleta en la ciudad. Igualmente, realiza una labor de seguimiento y análisis de la movilidad ciclista, y además da voz a la ciudadanía y canaliza sus preguntas, quejas y sugerencias. Además, en sus instalaciones alberga un fon-

do documental a disposición de la ciudadanía, relativa al uso y disfrute de la bicicleta.

El Observatorio publica anualmente una memoria en la que se detallan los avances de la movilidad ciclista y analiza las opiniones, quejas y sugerencias recibidas de la ciudadanía cada año.

<http://www.observatoriodelabicicleta.org>

<http://www.donostiamovilidad.com>

<http://www.cristinaenea.org>

<http://www.kalapie.org>

OBSERVATORIO DE LA BICICLETA DE GIPUZKOA

La Diputación Foral dispone desde 2007 del Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa, servicio técnico propio que realiza un seguimiento y evaluación del uso de la red foral de vías ciclistas y de la movilidad ciclista.

Estas labores nutren y orientan las actuaciones de construcción, conservación y promoción de vías ciclistas emprendidas por la Diputación.

Sus principales tareas son:

- Evaluación anual del uso ciclista y peatonal.
- Análisis de los tipos de usuarios.
- Entrevistas anuales de satisfacción a las personas usuarias.
- Mantenimiento y calibrado del sistema de contadores automático. Conteos manuales de contraste.

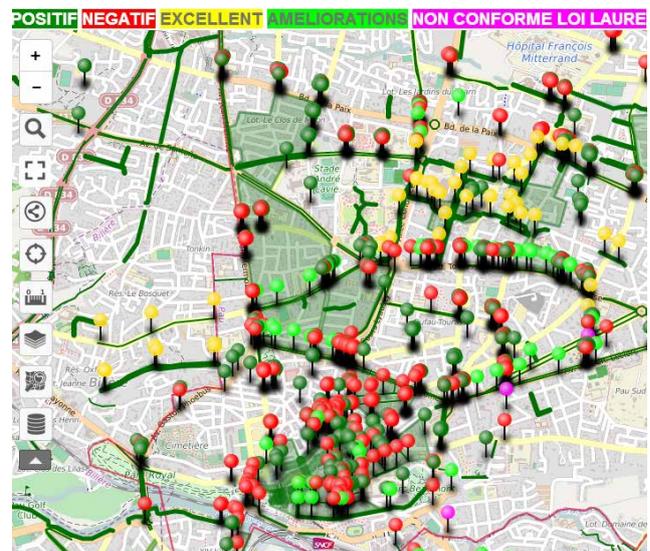
Castellano: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/behatokia>

Euskera: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/eu/behatokia>

OBSERVATORIO DE LA CALIDAD CICLISTA DE PAU

Un interesante ejercicio de observación crítica realizado desde la sociedad civil. Emplea una atractiva herramienta de mapeo colectivo en Internet con la que se van indicando y calificando los puntos conflictivos de la movilidad ciclista del municipio.

<http://www.pauavelo.fr/>



Un Observatorio de la Bicicleta algo diferente es el que tiene la Diputación Foral de Gipuzkoa para evaluar y seguir el desarrollo de la Red Foral de Vías Ciclistas. Su utilidad para los municipios es doble. Por un lado permite comprender mejor la evolución general del uso de la bicicleta y sus infraestructuras en términos generales, pero también puede

OBSERVATORIOS DE LA BICICLETA EN FRANCIA

Los municipios pueden contar también con la información suministrada en otros ámbitos, como ocurre en Francia en donde existen varios Observatorios que atienden la movilidad ciclista:

- Observatorio de la Indemnización Kilométrica (Observatoire de l'indemnité kilométrique vélo).es una iniciativa del Club de Ciudades y Territorios Ciclables (Club des villes et territoires cyclables) y de la Agencia del Medioambiente y el Ahorro de Energía (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, ADEME) para el seguimiento de esa experiencia de pago por ir en bicicleta al trabajo.
- Observatorio Nacional de Ciclorrutas y Vías Verdes (Observatoire national des véloroutes et voies vertes, ON3V), que fue creado y se financia conjuntamente por el Ministerio de la Ecología, la Energía y el Desarrollo Sostenible y de la Mar (Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer - Meeddm) y la asociación de Departamentos y Regiones Ciclables (Association Départements & Régions cyclables - DRC).
- Observatorio de las Movilidades Activas (Observatoire des mobilités actives) gestionado por la Red o Club de las Ciudades y Territorios Ciclables (Club des villes et territoires cyclables) publica los resultados de las encuestas que envía a los gobiernos locales sobre las políticas a favor de peatones y ciclistas.
- Observatorio de la Bicicleta (Observatoire du Cycle) es una iniciativa de la industria del sector (Union Nationale de l'industrie du vélo, UNIVÉLO). Elabora un anuario sobre el mercado de la bicicleta.
- Observatorio Nacional de la Ordenación Viaria (Observatoire National des Aménagements). Creado en el seno del organismo técnico CEREMA incorpora a su vez los siguientes observatorios que tienen que ver con el uso de la bicicleta de un modo directo o indirecto: Observatoire National des Zones de Rencontre (l'ONZoR), Observatoire National des Cédés le Passage Cycliste au Feu (ONCPC), Observatoire National de l'Apaisement des Vitesses en ville (ONAV), Observatoire national de l'usage des priorités à droite (ONPAD), Observatoire national des chaussées à voie centrale banalisée (ON#CVCB).

servir para analizar situaciones y contextos particulares, tramos de vías peatonales y ciclistas concretos, que faciliten la reflexión sobre las iniciativas propias y las maneras de abordar conflictos y dificultades locales.

3.7 PARTICIPACIÓN SOCIAL

Hay ya un elevado consenso internacional sobre la conveniencia de considerar el cambio del modelo urbano de desplazamientos como un proceso en el que se ha de alumbrar una nueva cultura de la movilidad. No se trata únicamente de modificar las infraestructuras para hacerlas, en este caso, más amistosas para la bicicleta, sino de extender nuevos comportamientos y hábitos en el modo en el que nos desplazamos.

Así lo consideró en 2007 la propia Comisión Europea, cuando aprobó un Libro Verde con el expresivo título “Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana”¹⁹.

Al tratarse de cambios de raíz cultural, parece evidente que han de acompasarse al sentir ciudadano; no se pueden imponer desde arriba, sino incorporarlos a través del debate y la participación social. Eso explica también el motivo por el cual las experiencias de más éxito en la transformación del modelo de movilidad han sido fruto de esfuerzos realizados desde tres vectores: los responsables políticos, los técnicos y la ciudadanía.

Es lo que se puede denominar como el “taburete” del éxito en las políticas de movilidad sostenibles, en las que se incluyen la de la bicicleta. Hacen falta responsables políticos con visión de largo plazo, receptivos a las demandas ciudadanas y con valentía para acometer cambios; cuerpos técnicos con sensibilidad para aplicar nuevos criterios de tratamiento del espacio público o de gestión de los recursos municipales; y ciudadanía organizada, capaz de expresar y reclamar nuevas ideas.

Sin el concurso de cualquiera de las tres “patas” del taburete, lo más probable es que las medidas se diluyan, aunque es cierto que pueden existir otros apoyos, como los que pueden ofrecer los agentes económicos o los medios de comunicación. En consecuencia, una de las facetas clave de las políticas municipales de la bicicleta es establecer dinámicas participativas, lo más amplias y estables posibles.

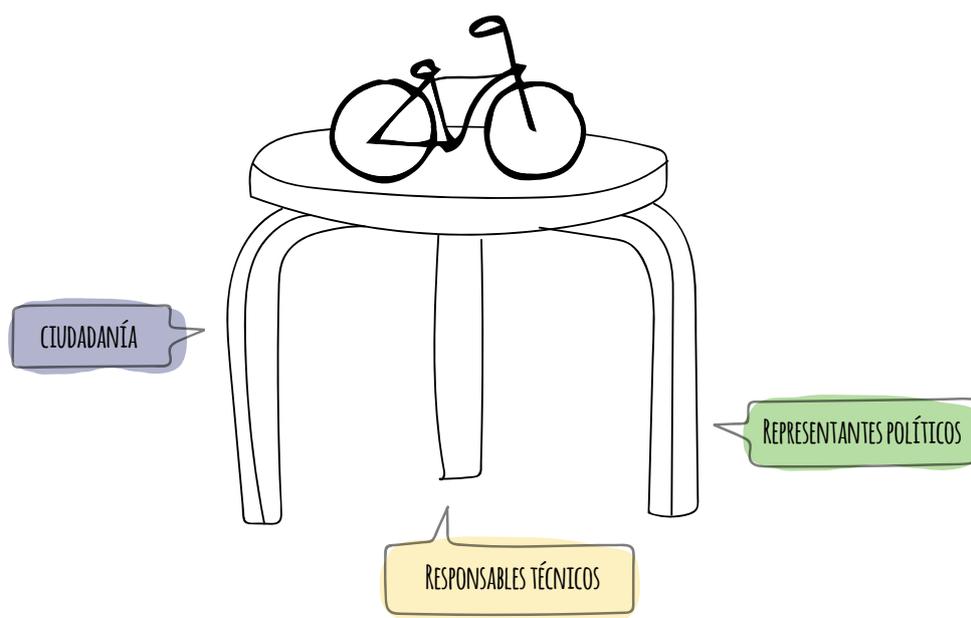


Ilustración 12. El taburete del éxito en las políticas de la bicicleta

19 Comisión de las Comunidades Europeas. COM(2007) 551 final.

Una de las herramientas o hitos de esas dinámicas participativas pueden ser los denominados Pactos de Movilidad Sostenible, documentos que sirven para consensuar entre diferentes sectores sociales una hoja de ruta común en esa materia. El primer pacto de este tipo se firmó en Barcelona en 1998 y posteriormente se ha replicado en un buen número de ciudades de todo el mundo. A pesar de lo conflictiva que pueda parecer la política de movilidad en determinados momentos y lugares, la experiencia al respecto indica que los Pactos de Movilidad Sostenible no solo son posibles, sino que resultan de gran utilidad para facilitar que el debate social se realice en condiciones adecuadas.

En cualquier caso, para que tengan una trascendencia más allá del proceso de redacción y firma, es fundamental que además de los principios y

objetivos inspiradores, los pactos de movilidad establezcan también mecanismos de seguimiento y evaluación posterior, con el fin de que las políticas de movilidad municipales sean coherentes con los horizontes marcados por consenso.

La aparente complejidad de los procesos participativos no debe asustar, sino servir de acicate para hacer los deberes y garantizar los resultados.

Así lo han entendido numerosos municipios que tienen de manera estable foros, consejos consultivos o asesores, y mesas de participación que tratan los asuntos relacionados con la movilidad; en algunos casos dentro de esquemas más amplios como los foros de participación de las Agendas Locales 21, pero en otros específicamente vinculados a la toma de decisiones en esta materia. Este es el caso del

PACTO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE PAMPLONA/IRUÑA Y OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA COMARCA DE PAMPLONA

En algunas ciudades el Pacto de Movilidad Sostenible está firmado únicamente por agentes sociales como las asociaciones y organizaciones de vecinos, de personas con discapacidad, de comerciantes, de trabajadores del transporte, de ciclistas, de taxistas, de mujeres, etc., pero en otros lugares también lo hacen los grupos políticos municipales, facilitando así que la iniciativa sobreviva más allá de una legislatura.

En Pamplona, en 2005, se firmó un Pacto por la Movilidad Sostenible (<http://www.mcp.es/content/la-movilidad-sostenible>) guiado por los siguientes principios: sostenibilidad, accesibilidad, seguridad y eficiencia, garantía de la calidad de vida y del dinamismo económico e integración de todos los colectivos e individuos.

Como continuación de ese proceso, en 2006 y en el ámbito de la Comarca de Pamplona, se constituyó una Mesa de la Movilidad y del Transporte, que junto a la realización del Plan de Movilidad Sostenible para la Comarca de Pamplona, creó un Observatorio de la Movilidad y el Transporte para evaluar las políticas correspondientes. La mesa se constituyó con entidades y agentes sociales de los municipios de la comarca.

Esa necesidad de debate y consenso sigue presente en la actualidad a través, por ejemplo, del Observatorio de la Bicicleta de Pamplona impulsado por el Ayuntamiento de Pamplona/Iruña con el objetivo de avanzar en las políticas de la bicicleta.

Consejo Asesor de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián y, en el ámbito foral, del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa.

Cabe impulsar otros planteamientos de participación ciudadana más acordes con determinadas realidades municipales, como puedan ser:

- Identificar a los agentes locales y ciudadanos interesados por la movilidad ciclista.
- Realizar una reunión pública anual para presentar los proyectos municipales en este ámbito y recoger las sugerencias y opiniones de la ciudadanía.
- En caso de que existan grupos locales relacionados con la movilidad ciclista, celebrar encuentros periódicos con ellos a fin de dialogar y conocer sus reivindicaciones y puntos de vista.
- Subvencionar las actividades de fomento del ciclismo cotidiano, promovidas por entidades locales sin fin de lucro.

Como colofón de lo dicho hasta ahora, no está de más recordar que las entidades ciudadanas que trabajan a favor de la bicicleta son un aliado imprescindible del cambio, mereciendo el respeto y el apoyo municipal.

CONSEJO ASESOR DE MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIÁN

Este órgano permanente de participación refuerza las relaciones entre las instituciones municipales y las entidades ciudadanas, permitiendo intervenir en la planificación, el seguimiento y las propuestas sobre movilidad. Fue creado en el año 2000 y en el mismo participan diversas organizaciones vinculadas directa o indirectamente con la movilidad, entre las

que se incluye la Asociación de Ciclistas Urbanos/as, Kalapie.

Ha sido un espacio de encuentro imprescindible para el debate y la aplicación de las políticas de movilidad que han cambiado la ciudad y que hoy tienen el reconocimiento interno e internacional.

CONSEJO DE LA BICICLETA DE GIPUZKOA

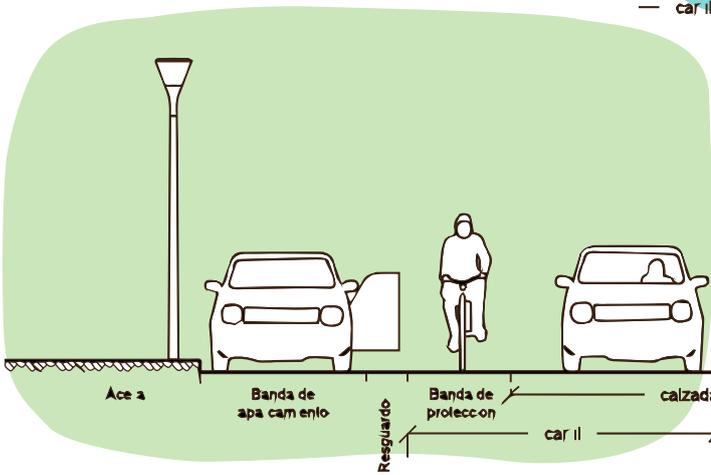
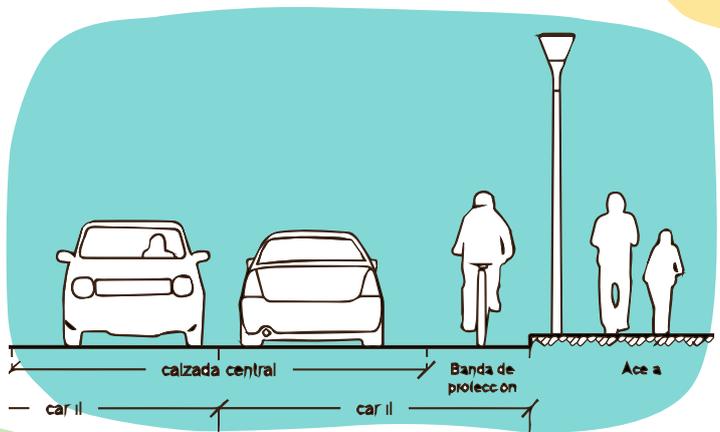
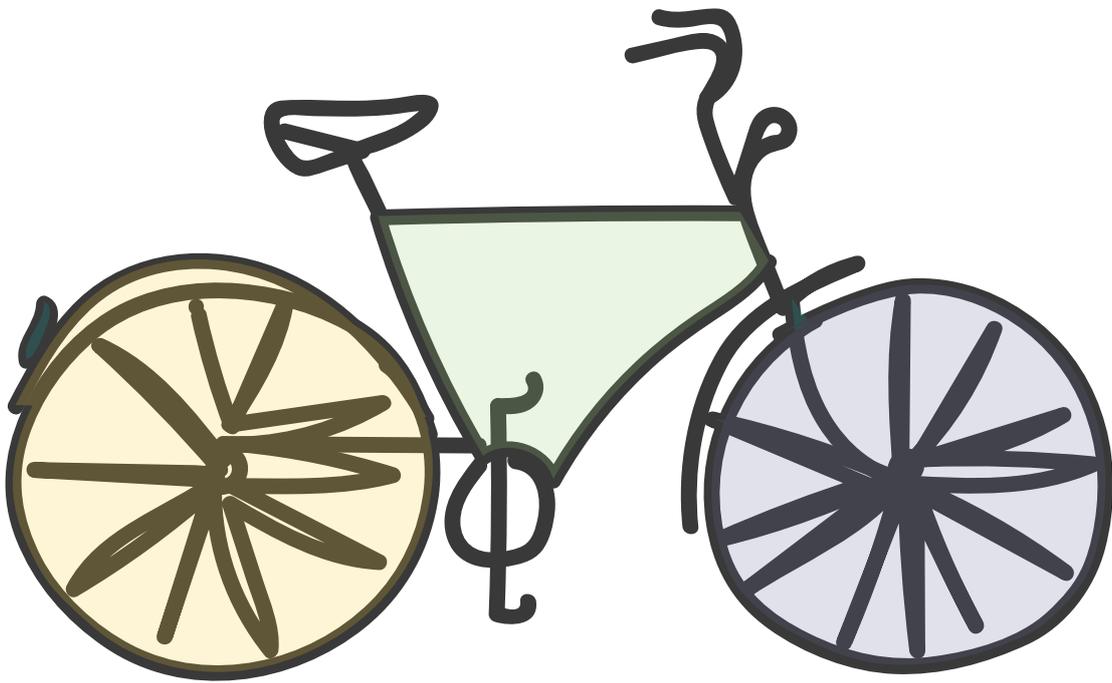
Constituido en 2008 está en la actualidad adscrito al Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral. Es el órgano consultivo y asesor en materia de política de la bicicleta en Gipuzkoa, abierto a la integración de todas las sensibilidades existentes en el seno de la sociedad guipuzcoana.

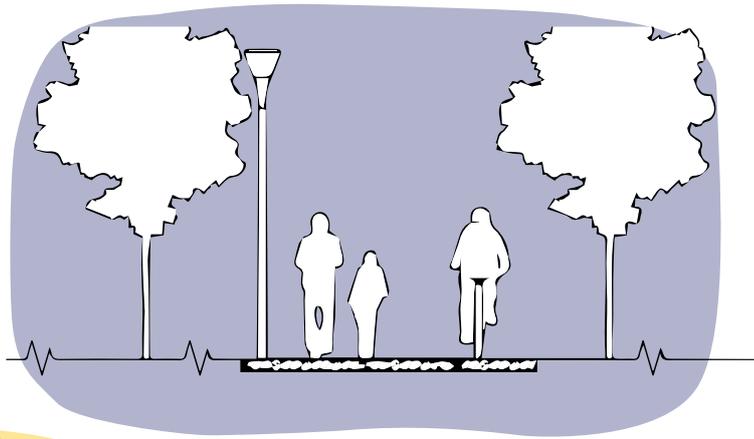
Entre sus funciones están:

- Asesorar la elaboración y desarrollo de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa.
- Efectuar y elaborar propuestas sobre anteproyectos normativos, planes y proyectos relacionados con la movilidad ciclista.
- Asesorar y proponer medidas en temas de educación que tengan como finalidad orientar y sensibilizar a la sociedad guipuzcoana en el uso de la bicicleta.
- Promover la participación ciudadana en materia de movilidad ciclista.

Castellano: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/bizikletaren-kontseilua>

Euskera: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/eu/bizikletaren-kontseilua>



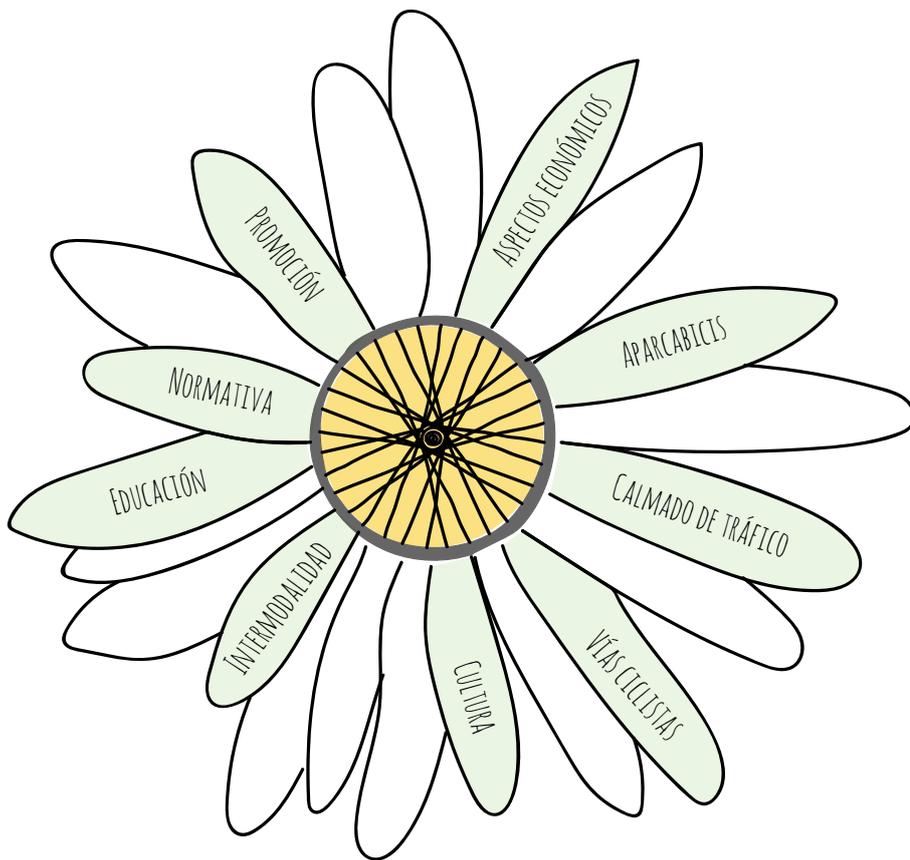


4

LO QUE PUEDEN Y LO QUE NO PUEDEN HACER LOS GOBIERNOS LOCALES

4.1 NO SOLO DE INFRAESTRUCTURAS VIVE LA POLÍTICA CICLISTA

La política de la bicicleta no es una política de infraestructuras, aunque suele parecerlo en algunas ocasiones, sino una política que también incluye acciones sobre las infraestructuras. Una política ciclista debe ser **INTEGRAL**, incluyendo toda la gama de medidas que permiten paliar los condicionantes y barreras que, en la actualidad, encuentra la movilidad ciclista (y peatonal en su caso).



MÁS ALLÁ DE LOS BIDEGORRIS

Potenciar el uso de la bicicleta requiere no solo infraestructuras, vías ciclistas y aparcabicis, sino un abanico amplio de medidas de promoción y estímulo, en el contexto de otras medidas de movilidad sostenible.

Ilustración 13. La margarita de la política de la bicicleta.

4.2 PARA QUÉ Y PARA QUIÉN: DIVERSIDAD DE MOTIVOS, PERSONAS Y BICICLETAS

Ya se ha comentado más arriba que la política de la bicicleta ha de atender una pluralidad de necesidades, lo que supone conocer los motivos por los cuales las personas diversas imaginan un desplazamiento en bicicleta. En ese sentido, las infraestructuras ciclistas deben pensarse y diseñarse desde las necesidades de las personas y bicicletas que las van a utilizar. No es lo mismo una vía ciclista orientada a hacer atractivo el uso de la bicicleta de alguien que no está acostumbrado a manejarse en el tráfico motorizado, que el acondicionamiento de la calzada para que convivan con mayor seguridad ciclistas y vehículos motorizados. En la tabla siguiente se ofrece una aproximación a las principales exigencias que tienen los diferentes tipos de ciclistas respecto a las vías.

Esa diferenciación de requisitos se extiende también a otros aspectos de la infraestructura ciclista, como son los modelos de aparcamiento de bicicletas, en los que hay que tener en cuenta el motivo de desplazamiento (corta o larga estancia) y el tipo de bicicletas a las que se destinan.

ALGUNAS EXIGENCIAS DE LA INFRAESTRUCTURA SEGÚN TIPO DE CICLISTA

	Urbano cotidiano		Recreativo	Cicloturista	Deportivo carretera	Deportivo montaña
	Niños y personas mayores	Adulto				
Segregación del tráfico motorizado	•••	•	••	•	○	•••
Pendientes	•••	••	••	•	○	○
Superficie / Rodadura	••	••	•	••	•••	○
Señalización informativa	○	○	•	••	○	•
Calidad ambiental	•	•	•••	•••	○	••

○ poca relevancia | • ocasionalmente | •• deseable | ••• importante

4.3 SEGREGACIÓN VS INTEGRACIÓN. LOS MODELOS DE REDES CICLISTAS

Un conjunto de vías ciclistas o calzadas acondicionadas para el uso ciclista, con sus correspondientes intersecciones define un **itinerario para bicicletas** entre un origen y un destino determinado. Y la suma de los diferentes itinerarios configura la red ciclista o **red de vías ciclistas**. La selección de las modalidades de vías ciclistas determina distintos modelos de redes, con sus ventajas e inconvenientes en cada caso.

Los modelos de redes ciclistas describen un amplio arco de opciones que van desde la segregación completa de la bicicleta en vías e incluso intersecciones (resueltas mediante pasos a desnivel), como es el caso de algunas actuaciones desarrolladas en la mitad del siglo pasado en varias ciudades europeas, como Stevenage en el Reino Unido; hasta la integración completa de la circulación ciclista en el viario general, aplicando exclusivamente medidas de calmado del tráfico, como ocurre en los centros de varias poblaciones italianas, como Ferrara.

En la mayoría de las ciudades, sin embargo, se ha optado históricamente por opciones mixtas, es decir, opciones que segregan a las bicicletas en determinadas vías y que las integran en el resto, allí donde es posible la convivencia con los vehículos motorizados debido a la moderación de su número y velocidad.

Aunque existe una amplia gama de opciones de segregación, de integración y de aplicación de medidas de calmado del tráfico, se puede realizar una primera aproximación a las ventajas e inconvenientes de las dos soluciones, con el fin de establecer una estrategia adecuada en cada municipio.

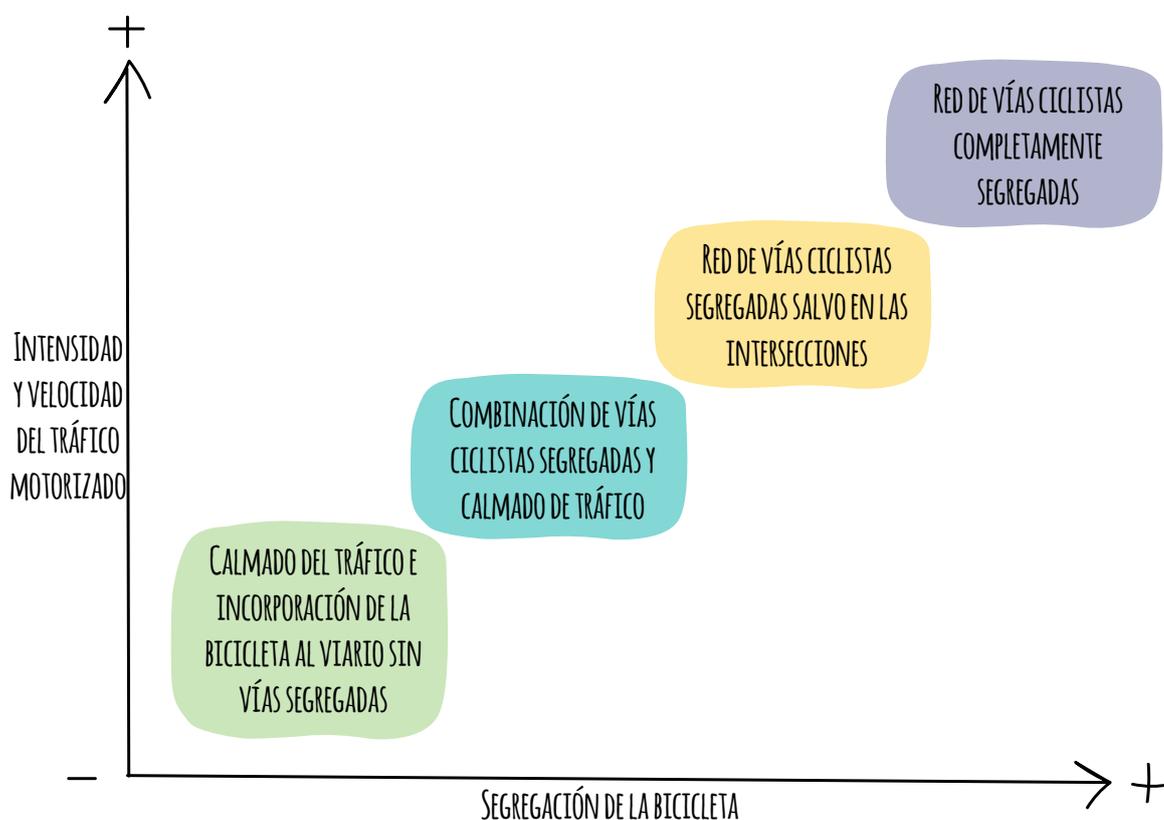


Ilustración 14. La relación entre el tráfico motorizado y la segregación de la bicicleta

El éxito de la red ciclista de Donostia-San Sebastián ha tenido una considerable influencia en la aplicación de su modelo en otros municipios del territorio Ederbidea, aunque no siempre resultara apropiado para alcanzar los fines previstos. Partiendo de unos niveles iniciales de uso de la bicicleta muy bajos, dicho modelo se apoyó hasta hace relativamente pocos años, en la construcción de vías ciclistas segregadas

	Ventajas	Inconvenientes
Vías ciclistas segregadas salvo en las intersecciones	<ul style="list-style-type: none"> • Percepción de seguridad elevada. • Comodidad de circulación ciclista elevada. 	<ul style="list-style-type: none"> • Diseño complicado de las intersecciones, sobre todo para los cruces peatonales. • Encaje difícil de las paradas del transporte colectivo. • Coste elevado. • No pueden cubrir todas las calles de una ciudad.
Integración de la bicicleta en el viario con medidas de calmado del tráfico	<ul style="list-style-type: none"> • Flexibilidad en el uso ciclista de las vías. • Facilidad elevada para el diseño y la ejecución, sobre todo en las intersecciones. • Coste reducido. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ofrecen una imagen menos segura, sobre todo para las personas vulnerables y las no acostumbradas a circular entre vehículos motorizados.

del tráfico motorizado salvo en las intersecciones, y poco separadas en general del peatonal. Además, se optó por desarrollar la infraestructura ciclista segregada combinando los dos sentidos de circulación en una sola vía bidireccional.

En Zarautz, la recuperación de la bicicleta ha seguido un modelo diferente, en primer lugar por que es uno de los pocos municipios vascos que siempre ha mantenido un nivel no desdeñable de uso urbano de la bicicleta. Se puede afirmar que la expansión del uso de la bicicleta fue mucho más allá del primer bidegorri, en un proceso en el que se incorporaron todos los grupos de edad y, en particular, el de los menores, los cuales empezaron a acudir a sus centros educativos empleando no solo dicha infraestructura segregada, sino el resto de las calles del municipio. El desarrollo posterior de la red ciclista está reforzando el carácter pro-bici del municipio guipuzcoano en el que la bicicleta juega un mayor papel en la movilidad. Hay que resaltar también que el modelo

de segregación inicial de la red ciclista está dando paso a intervenciones de mayor integración de las bicicletas en el tráfico, a través de acondicionamientos específicos del viario y calmado del tráfico.

Sea cual sea el modelo de red ciclista elegida, es preciso que su diseño incorpore trazados directos, cómodos, seguros, coherentes e intuitivos, para maximizar su uso y evitar accidentes.

4.4 PEATÓN-BICICLETA: UNA RELACIÓN QUE PUEDE SER CONFLICTIVA



Díptico del Ayuntamiento de Oñati para mejorar la convivencia peatón-ciclista

Los conflictos surgidos en los últimos años entre las bicicletas y los peatones, en todos los lugares en los que se ha recuperado el uso ciclista, son consecuencia natural de la aparición de un nuevo actor del espacio público, pero también de una serie de desajustes y enfoques que deben ser revisados en aras de establecer la jerarquía de la movilidad señalada en el primer capítulo de esta obra.

Esos desajustes y enfoques se han traducido en el uso de los espacios peatonales por parte de los ciclistas, afectando a la comodidad y la seguridad del uso peatonal y poniendo en jaque un aspecto todavía más importante, pero menos apreciado, de dichos espacios: el carácter no circulatorio, la función social compleja y diversa de **las aceras y otros espacios públicos**. Hay que resaltar que, por ejemplo, **las aceras no deben ser concebidas como el espacio de la circulación, ni siquiera de la “circulación” peatonal**, sino el espacio de las relaciones de ciudadanía y de convivencia, en el que deben caber el caminar, el estar, el conversar o el jugar. La introducción de vehículos en dichos espacios se salda con su transformación en espacios circulatorios a expensas de las demás funciones urbanas que lo caracterizan.

Entre los factores que han alimentado la aparición del conflicto están los siguientes:

- La falta de cumplimiento de la normativa de seguridad vial, que establece claramente que en las aceras no pueden circular vehículos.
- La confusión generada por algunas ordenanzas municipales que han establecido que las bicicletas pueden circular en aceras con una anchura determinada.
- El desequilibrio en el empoderamiento, creado a través de los discursos políticos y sociales, de las personas que van en bicicleta frente a las que caminan.
- La mayor fuerza organizativa de las asociaciones ciclistas frente a las peatonales.
- Los errores en la concepción y diseño de las infraestructuras ciclistas y peatonales, asociados casi siempre a la falta de consideración de las necesidades peatonales que, lejos de mejorar simultáneamente, muchas veces empeoran; y a la falta de voluntad institucional para reducir el espacio dedicado a los vehículos motorizados, prefiriendo optar por diseñar el viario ciclista sobre el espacio peatonal.

LOS ERRORES FRECUENTES EN LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA QUE NUTREN LOS CONFLICTOS ENTRE PEATONES Y CICLISTAS

1. Ocupación del espacio peatonal por las nuevas vías ciclistas
2. Desequilibrio en el reparto del espacio entre los vehículos y las aceras.
3. Falta de consideración del peatón en las intersecciones conjuntas con los ciclistas.
4. Posición equivocada de la vía ciclista respecto al espacio peatonal y la calzada.
5. Excesiva propensión a implantar esquemas circulatorios con calles de sentido único, que incrementan los recorridos de las bicicletas y estimulan que éstas atajen aprovechando las aceras.

En definitiva, la bicicleta puede morir de éxito si no sabe ganarse para su mismo proyecto a su más sólido aliado potencial: el peatón.

4.5 LAS VÍAS Y SUS MODALIDADES

Existe una variada gama de opciones para diseñar vías ciclistas, en correspondencia con la diversidad de situaciones en las que es necesario conformar un espacio para las bicicletas en el viario. No es una cuestión baladí. Cada modalidad presenta ventajas e inconvenientes para las personas que las utilizan o para los otros vehículos y peatones; además, su coste y su relación con el espacio público en el que se inscriben también resultan ser muy diversos. La propia experiencia en la ejecución de vías ciclistas ha ido ampliando y depurando las opciones para su diseño y, consiguientemente, ha ido enriqueciendo

y precisando el vocabulario utilizado, llegando finalmente a formar parte de las normativas. En España, hasta principios de este siglo y, sobre todo, con la aprobación en 2001 de una modificación de Ley de Tráfico y Seguridad Vial (véase el recuadro), no se dispuso de un abanico de definiciones normativas. Desde entonces, el vocabulario ha evolucionado ligeramente en el ámbito foral y en algunas regulaciones municipales. En Francia, la evolución también ha sido significativa en estos últimos años, al calor del creciente interés por la bicicleta como medio de transporte.

TIPOS DE VÍAS CICLISTAS SEGÚN LAS LEGISLACIONES ESTATALES DE SEGURIDAD VIAL

España ¹	Francia ²
<p>Carril-bici: vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.</p> <p>Carril-bici protegido: carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.</p>	<p>Bande cyclable: carril exclusivamente reservado a ciclos de 2 ó 3 ruedas, ubicado en una calzada de varios carriles.</p>
<p>Pista-bici: vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.</p> <p>Acera-bici: vía ciclista señalizada sobre la acera.</p>	<p>Piste cyclable: exclusivamente reservada a ciclos de 2 ó 3 ruedas.</p>
<p>Senda ciclable: vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.</p>	<p>Voie verte: vía exclusivamente reservada a la circulación de vehículos no motorizados, peatones y jinetes.</p>

1 Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo. Define Vía ciclista como la vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos

2 Code de la route, art R110-2.

“El concepto de vía verde ha cristalizado en España de una manera singular, indicando aquellos itinerarios que discurren por antiguos trazados ferroviarios”

Como se puede observar, la evolución a uno y otro lado de la frontera ha conducido a unas tipologías con algunas diferencias reseñables que, además, como luego se indicará se intensifican en la práctica del diseño viario mediante elementos como la separación de la vía o la señalización.

En primer lugar, hay que señalar que la *piste cyclable* francesa, como calzada exclusivamente reservada a las bicicletas, tiene dos grandes variantes en función de si está alejada o es contigua a la calzada general del tráfico. Dentro del grupo de las pistas contiguas a la calzada también hay diversas opciones, según la altura respecto a la acera y según la disposición respecto al aparcamiento³.

De hecho, aunque en la reglamentación francesa no existen las aceras bici, se admiten *pistes cyclables* a la cota de la acera siempre que la diferenciación entre el espacio peatonal y el ciclista sea reconocible y detectable por las personas de visión reducida, lo que puede verificarse mediante cambios en el pavimento (textura, color) y bandas táctiles.

Por otra parte, el concepto de *vía verde* ha cristalizado en España de una manera singular, indicando aquellos itinerarios que discurren por antiguos trazados ferroviarios⁴, por lo que no es tampoco estrictamente equivalente al francés *Voie verte*, el cual es equivalente a senda ciclable.

La Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2007) adaptó el vocabulario de la legislación estatal española a las necesidades de su red y algunas regulaciones municipales también han procedido de la misma manera, como es el caso de Zarautz, que aprobó en 2015 un Plan Especial de Vías e Infraestructuras Ciclistas, en el que se depura el vocabulario relativo a las vías ciclistas en aras de adaptarlo a las necesidades técnicas de la ejecución de su red.

³ Véase al respecto la Fiche Vélo n° 7 “Pistes cyclables” publicada por el CERTU en 2013.

⁴ “VÍA VERDE” es una marca registrada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) en la Oficina Española de Patentes y Marcas en 1994, cuyo uso está legalmente restringido a los itinerarios que discurren sobre antiguas infraestructuras ferroviarias.

Como se puede observar en las definiciones, el rasgo que sirve sobre todo para diferenciar unas modalidades de otras es la manera en que se inserta el espacio ciclista con respecto al peatonal y a la calzada general de los vehículos. Las principales modalidades de vía ciclista son las que se ilustran en las siguientes figuras.

TIPOS DE VÍAS CICLISTAS SEGÚN LA NORMATIVA FORAL DE GIPUZKOA

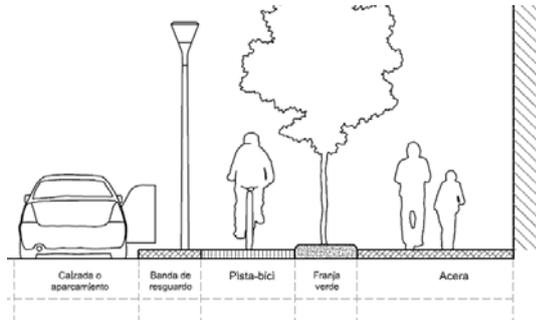
NORMA FORAL 1/2007 de 24 de enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa.

Artículo 3. Atendiendo a la conformación de su plataforma con relación a los modos motorizado y peatonal, así como a su grado de diferenciación o separación con respecto a éstos, las vías ciclistas se clasifican conforme a la siguiente tipología de infraestructuras:

- a. Senda-bici: Vía para peatones y bicicletas, que discurre independientemente de las calles y carreteras, sobre plataformas de ferrocarril abandonadas, caminos existentes o explanaciones de nueva creación.
- b. Acera-bici: Vía ciclista dispuesta sobre el espacio de la acera peatonal. El tránsito ciclista puede disponerse en coexistencia con el tránsito peatonal, con señalización de indicación de ambos modos, o estar claramente diferenciado de éste mediante señalización, marcas en el pavimento o cualquier otro elemento de diferenciación o segregación física. Puede ser unidireccional o bidireccional.
- c. Pista-bici: Vía ciclista que discurre en paralelo a la calzada o carretera y a la acera, pero con trazado y plataforma independiente y segregada del tráfico motorizado. Puede ser unidireccional o bidireccional.
- d. Carril-bici protegido: Vía ciclista que ocupa parte de la calzada y que está segregada físicamente de la misma y del tráfico motorizado mediante marcas viales, bollardos u otros elementos de separación o protección. Puede ser unidireccional o bidireccional.
- e. Carril-bici: Vía ciclista que ocupa parte de la calzada y que está diferenciada, pero no segregada físicamente, de la misma y del tráfico motorizado, y que discurre en el mismo sentido de la circulación.
- f. Arcén-bici: Vía ciclista que ocupa el arcén de la carretera, que discurre en el mismo sentido de la circulación y que no está segregada físicamente pero sí diferenciada mediante marcas viales, cambios de color y textura, ligeros cambios de rasante u otros métodos.

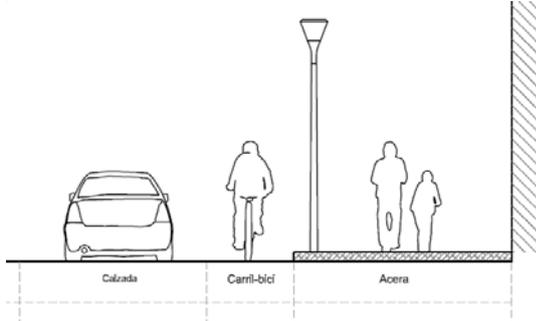
Pista-bici

Piste cyclable



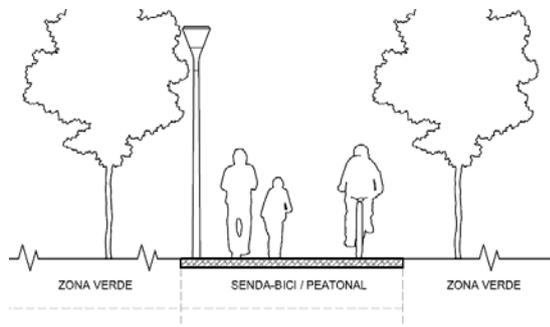
Carril-bici

Bande cyclable



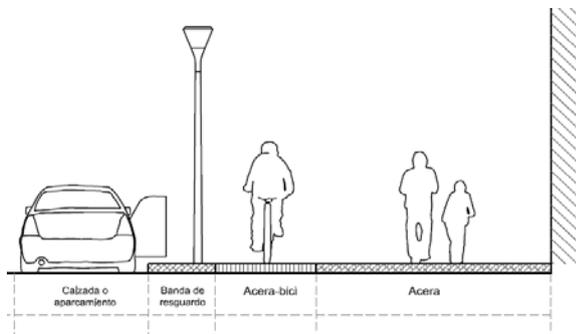
Senda-bici

Voie verte



Acera-bici

Pistes cyclables au niveau du trottoir



Tres configuraciones de pista-bici en Pamplona

Ilustración 15. Vías ciclistas (modalidades simplificadas)

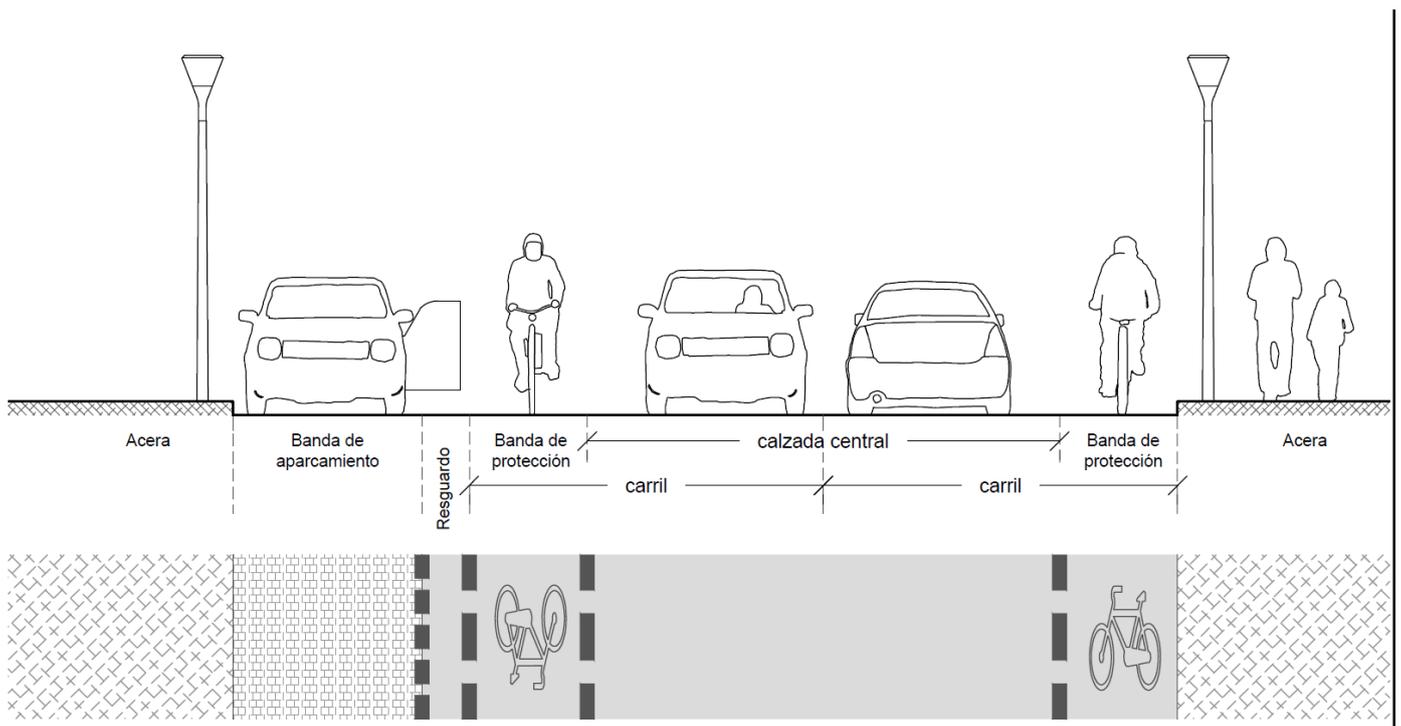


Ilustración 16. Banda de protección

En otras publicaciones, mencionadas en el anejo correspondiente, se pueden encontrar los detalles técnicos, las dimensiones y las exigencias de cada una de esas modalidades de vías ciclistas.

Como complemento a esa gama de modalidades de vías ciclistas se están desarrollando en algunas ciudades las denominadas **bandas de protección** (*advisory cycle lane*, en inglés), es decir, franjas de la calzada delimitadas en España y otros países europeos por línea discontinua, que sin ser exclusivas para la circulación ciclista se destinan preferentemente a ese fin. Se diferencian de los carriles bici en que los vehículos motorizados y las bicicletas pueden traspasar la línea discontinua si la situación del tráfico así lo requiere, por ejemplo, cuando haya un cruce de vehículos grandes y no se genere incomodidad o inseguridad vial.

El problema de esta opción en Francia es que su delimitación coincide con la del carril bici (*bande cyclable*), por lo que no ha encontrado acomodo todavía en el país. Sin embargo, sí se han desarro-

llado allí una opción muy semejante: las denominadas **Chaucidou** (*Chaussée à circulation douce* o calzada de circulación blanda), cuyo término técnico podría traducirse al castellano como “calzada con vía central compartida” (*chaussée à voie centrale banalisée*)⁵. Se trata de una calzada sin marca vial en el eje y con las líneas de delimitación lateral retranqueadas hacia el interior. Los vehículos motorizados circulan sobre la vía central en ambos sentidos y los ciclistas y peatones sobre los bordes de la calzada. En caso de necesidad, como ocurre en las bandas de protección, los vehículos a motor pueden emplear la franja peatonal-ciclista, cosa que ocurre por ejemplo cuando se cruzan dos vehículos grandes, pues la anchura de la vía central es insuficiente para permitir su cruce, debiendo gestionar la maniobra para no poner en riesgo a los modos activos.

5 Esta modalidad de vía se puede implantar tanto en viario urbano como en interurbano desde la aprobación del decreto n°2015-808, de 2 de julio de 2015. Véase al respecto la información que ofrece el Observatorio francés especializado en esta medida: *Observatoire National des Chaussées à Voie Centrale Banalisée* (<http://voiriepour tous.cerema.fr/on-cvcb-r216.html>). El CEREMA ha publicado unas recomendaciones técnicas para su aplicación: Fiche n° 37. *Chaussée à voie centrale banalisée. Éléments de recommandation*. 2017.



Algunos municipios como Irun (en la imagen) han establecido los 30 km/h como velocidad de referencia en todas las vías de su titularidad

4.6 LOS ACONDICIONAMIENTOS CICLISTAS DEL VIARIO

Pero las oportunidades de mejora de las condiciones de la circulación de bicicletas no acaban en la creación de vías exclusivas o preferentes para ellas. Existe un amplio abanico de posibilidades de mejora de la seguridad y de la comodidad ciclista a través de técnicas de calmado del tráfico y señalizaciones específicas.

En cuanto a las técnicas de calmado del tráfico⁶, el punto de partida a considerar son las opciones de modulación de velocidad admitidas o reguladas por la legislación de seguridad vial tanto española como francesa:

- **Limitación de velocidad específica**, por ejemplo, 10, 20 ó 30 km/h en determinadas calles.
- **Limitación de velocidad general** en todo un área o municipio
- Delimitación de una **zona 30**
- Establecimiento de una zona de coexistencia (zone de rencontre en terminología francesa o “**calles residenciales**” en la normativa española)

Es importante subrayar las diferencias a uno y otro lado de los Pirineos en cuanto al concepto de zona 30 y de zona o calle de coexistencia. En España, la Zona 30 está definida por el Reglamento General de Circulación como un espacio de PRIORIDAD PEATONAL, mientras que en Francia no hay prioridad peatonal generalizada y se admite la circulación ciclista en doble sentido.

Esa prioridad peatonal implica que el peatón puede cruzar en cualquier punto de la calle, sin requerir la formalización de cruces peatonales específicos, lo que supone una intensa transformación del régimen de uso del espacio público. Por ese motivo, en algunos municipios se ha empezado a aplicar el término de “**Área 30**”, no recogido en la legislación española, a aquellos conjuntos de calles en las que se aplica esa limitación de velocidad pero sin prioridad peatonal generalizada.

Otra alternativa que está desarrollándose en varios municipios es la reducción de la velocidad de referencia urbana. Frente a los 50 km/h que establece la legislación de seguridad vial para núcleos urbanos, se está implantando la de 30 km/h, tal y como precizan por ejemplo algunas entidades municipalistas y los movimientos sociales de defensa de la bicicleta y el peatón.

Tampoco son completamente equivalentes las “calles residenciales” señalizadas en España con la señal S-28 y las **zones de rencontre** francesas (con la señal B52). Aunque en ambos casos sí existe prioridad peatonal sobre toda sección viaria, en Francia los ciclistas pueden circular en ambos sentidos de la marcha. La señal francesa incluye además la referencia a la velocidad máxima de circulación permitida, lo que clarifica los comportamientos de los vehículos.

⁶ Véase al respecto el capítulo correspondiente a la bicicleta en el manual “Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana”. A. Sanz. Ministerio de Fomento. Madrid, 2008; y la publicación “Du calme en ville: aménager en faveur du bien-être”. CEREMA - Direction Territoires et ville. 2017.

SEÑALIZACIÓN PARA LA MODULACIÓN DE LA VELOCIDAD EN ESPAÑA Y FRANCIA

<p>S-30. Zona a 30. Indica la zona de circulación especialmente acondicionada que está destinada en primer lugar a los peatones. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora. Los peatones tienen prioridad.</p>			<p>Tramo o conjunto de tramos de vías que constituyen una zona dedicada a la circulación de todos los usuarios. En esta zona la velocidad de los vehículos está limitada a 30 km/h. Todas las calzadas son bidireccionales para los ciclistas, a menos que la autoridad policial competente disponga lo contrario. Las entradas y salidas a esta zona se anuncian a través de señalización, y la totalidad de la zona está adaptada coherentemente al límite de velocidad establecido. Art. R. 110-2.</p>
<p>S-28. Calle residencial. Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones; los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas; los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación; los juegos y los deportes están autorizados en ella; los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos.</p>			<p>Tramo o conjunto de tramos de vías en áreas urbanizadas que constituyen una zona dedicada a la circulación de todos los usuarios. En esta zona, los peatones están autorizados a andar por la calzada sin permanecer parados y tienen prioridad sobre los vehículos. La velocidad de los vehículos está limitada a 20 km/h. Todas las calzadas son bidireccionales para los ciclistas, a menos que la autoridad policial competente disponga lo contrario. Las entradas y salidas a esta zona se anuncian a través de señalización y la totalidad de la zona está adaptada coherentemente al límite de velocidad establecido (Art R. 110-2).</p>



Ciclo-carril en Donostia/San Sebastián

Al margen de esas opciones de calmado del tráfico que revierten en condiciones más seguras para las bicicletas, existen otras modalidades de acondicionamiento del viario para la bicicleta englobadas en las siguientes categorías:

- Ciclo-carriles
- Circulación a contramano
- Circulación combinada bicicleta+transporte público
- Ventajas para la bicicleta en intersecciones
- Autorizaciones de paso de bicicletas en zonas peatonales

Los **ciclo-carriles** consisten en la señalización de la calzada mediante marcas viales con el pictograma de la bicicleta, indicando la presencia de ciclistas. Suelen acompañarse de la limitación de velocidad a 30 km/h también con la marca vial correspondiente. Su función principal es la de visibilizar a la bicicleta y empoderar su circulación, con las ventajas e inconvenientes que ello puede suponer tanto en el espacio señalado como en aquellos lugares en los que no se marcan ciclo-carriles. Es una opción útil sobre todo para las personas con una cierta experiencia y habilidades en

el manejo de la bicicleta en el tráfico y, en ese sentido, pueden convertirse en una pieza de una estrategia más amplia en la que complementen a las infraestructuras pensadas para usuarios vulnerables.

La **circulación ciclista a contramano**, que ofrece significativas ventajas en términos de reducción de las distancias y tiempos de los recorridos ciclistas, se ha introducido con fuerza en Francia a partir de 2008 con las modificaciones legales que la han facilitado⁷. Aunque en una primera impresión puede parecer que esta opción es poco segura para la bicicleta, se ha comprobado todo lo contrario⁸, pues permite una visibilidad mutua entre ciclista y automovilista. Ya se ha comentado la incorporación de esa opción de un modo generalizado a las zonas 30 y a las zonas de “*rencontre*” o de coexistencia, pero además, a partir de 2016 se aplica por defecto a cualquier calle con velocidades iguales o inferiores a 30 km/h salvo que la administración competente establezca lo contrario. La señalización para dicho acondicionamiento se ofrece en la ilustración adjunta. En Bayona se implantaron las primeras calles de doble sentido ciclista en los barrios de Saint-Esprit y Saint-Léon en 2011.

7 El Decreto 2008-754, de 30 julio de 2008 impuso la implantación en dos años del doble sentido ciclista en las calles de sentido único del tráfico general en zonas 30.

8 Decreto nº 2015-808, de 2 de julio de 2015 (relativo al Plan de Acción para las Movilidades Activas y el estacionamiento. Art. R. 412-28-1. - Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police.

SEÑALIZACIÓN DEL DOBLE SENTIDO CICLISTA Y CIRCULACIÓN PERMITIDA DE BICIS EN VÍAS RESERVADAS AL TRANSPORTE COLECTIVO EN FRANCIA

	<p>Condiciones particulares de circulación sobre la calzada: ciclos a contramano.</p>
	<p>Entrada prohibida a todos los vehículos, excepto los ciclos.</p>
	<p>Vía reservada a vehículos de servicios regulares de transporte público y ciclos</p>

También en Francia se han aplicado con mucha frecuencia **combinaciones de secciones bici+transporte colectivo**, que recorren una amplia gama de opciones. Desde los carriles bus-bici compartidos, sin ningún tipo de separación, hasta los carriles paralelos de bicicletas y bus. En cada lugar se requiere una reflexión específica para valorar la mejor opción posible en función del contexto y de parámetros tales como: anchura disponible, número de buses por hora, intensidad del flujo de ciclistas previsible, intensidad y velocidad del tráfico número y tipo de paradas de autobús, pendientes, etc.⁹

En los acondicionamientos ciclistas del viario uno de los elementos de mayor importancia para la comodidad y seguridad de la bicicleta son las

⁹ El documento del Certu titulado Vélos et transports publics. Partage de la voirie (Fiche n°09, 2011), ofrece una breve panorámica de las diferentes opciones de compartir el espacio viario entre la bicicleta y el transporte colectivo.



Avanza-bici en Donostia/San Sebastián



Señalización de ceda el paso ciclista con semáforo en rojo (Cédez-le-passage cycliste au feu)

intersecciones. En el caso de cruces semaforizados hay dos dispositivos que dan ventaja a las personas que pedalean respecto al resto de los vehículos.

El primero consiste en marcar en el pavimento, delante de la línea de detención de los vehículos, un espacio reservado a las bicicletas, de manera que puedan salir en la fase verde por delante de los vehículos motorizados. Este dispositivo, que en algunos lugares se está denominando **avanza-bicis** o plataformas avanzadas de espera ciclista¹⁰, puede estar vinculado a un carril bici o banda de protección ciclista, pero también puede formar parte de una vía sin infraestructura ciclista propia.

Un segundo tipo de acondicionamiento de un cruce semaforizado para ciclistas consiste en permitir, con la regla de ceda el paso, tanto el giro a la derecha como el avance recto con el semáforo en fase rojo para los vehículos. Esta opción se puede autorizar en Francia desde 2012 en ciertas intersecciones y requiere señalización especial.

La medida es controvertida, no tanto en cuanto a su capacidad de mejorar la comodidad y la seguridad de la persona que pedalea, sino en cuanto a la pérdida de garantías y seguridad para los peatones que cruzan transversalmente en el mismo semáforo que puede ser rebasado por las bicicletas.

¹⁰ En Francia se denomina “sas cyclable” o “sas vélo”. Tras ser experimentado durante años en algunas ciudades, este dispositivo fue integrado oficialmente en la legislación de seguridad vial (Code de la route) en 1998 (artículos R415-2 y R415-15) y precisado en la Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR).



Señalización del casco histórico de Zarautz

También puede ser controvertida la **autorización de paso de las bicicletas en zonas peatonales**, sobre todo en la medida en que generen un agravio hacia los viandantes y una pérdida del dominio sobre el espacio público de las personas que caminan. Esta opción solo debería ser válida en determinadas condiciones, horarios y circunstancias relacionadas con la intensidad tanto de ciclistas como de peatones, tal y como ocurre también con la autorización de paso de vehículos en zonas peatonales para acceso a garajes o para operaciones de carga y descarga, aunque la reglamentación francesa la ha abierto a todas las zonas peatonales salvo indicación contraria de la administración competente¹¹.

¹¹ Según el artículo R. 431-9 del *Code de la route* francés, las bicicletas pueden circular en zonas peatonales salvo que la administración competente diga lo contrario, a condición de mantener una velocidad adecuada y no generar molestias a los peatones.

TIPOS DE ACONDICIONAMIENTOS CICLISTAS SEGÚN EL PLAN ESPECIAL DE VÍAS E INFRAESTRUCTURAS CICLISTAS DE ZARAUTZ

Calle pacificada: calle del calmado de tráfico donde la intensidad y la velocidad del tráfico motorizado es suficientemente baja como para que el uso compartido de la calzada por parte de los ciclistas sea seguro, cómodo y atractivo. Calzada señalizada: calzada de uso compartido con indicación de la circulación del ciclista por el centro del carril.

Banda de protección: banda en la calzada reservada preferentemente a la circulación de bicicletas, delimitada mediante una línea discontinua. Los vehículos motorizados y las bicicletas pueden cruzar la línea si la situación del tráfico así lo requiere, siempre y cuando no se generen incomodidad o inseguridad vial. Es unidireccional y de uso preferente.

Calzada con circulación ciclista a contracorriente: calle de sentido único para el tráfico

general en donde se autoriza la circulación ciclista en los dos sentidos.

Acera con circulación ciclista autorizada: acera donde se autoriza la circulación de bicicletas, manteniendo el peatón la prioridad. La persona que utiliza la bicicleta debe adaptar su velocidad. No se diferencian los espacios ni se marca un lugar de circulación preferente para la bicicleta. La textura y/o color de la acera puede ser diferente a una de uso exclusivo peatonal. El uso ciclista autorizado en la acera se identificará mediante señalización vertical al inicio y al final.

Calle o zona peatonal con circulación ciclista autorizada: Calle o zona peatonal donde se autoriza la circulación de bicicletas, manteniendo el peatón la prioridad, sin ningún tipo de diferenciación de los espacios.

4.7 LA SEÑALIZACIÓN COMO VALOR AÑADIDO

La señalización forma parte indisoluble de la infraestructura ciclista y se divide en dos categorías diferentes: la señalización de seguridad vial que regula y orienta los comportamientos en la circulación, y la señalización informativa que se dirige a guiar e informar a las personas que pedalean sobre las rutas y sobre los destinos de sus desplazamientos.

En el primer caso, la señalización forma parte de la normativa estatal de seguridad vial y se rige por sus criterios, lo que diferencia la situación a ambos lados de la frontera hispano-francesa. Así, numerosos ayuntamientos en España han optado por generar su propio catálogo de señales para la bicicleta, completando las reglamentarias con opciones propias, bordeando siempre el choque de competencias y la jerarquía de las normas, pero dando respuesta más o menos acertada a las necesidades de explicar las infraestructuras a los diferentes actores de las vías.

En Francia, algunas de las necesidades de configuración de las infraestructuras ciclistas han encontrado respaldo en los últimos años. Una de ellas es la implantación de una señal cuadrangular para pista o carril bici, que indica la presencia de la vía pero sin que sea obligatorio su uso por parte de la persona que pedalea, tal y como ocurre con la señal redonda tradicional.

SEÑALIZACIÓN QUE INDICA LA PRESENCIA DE UNA VÍA CICLISTA

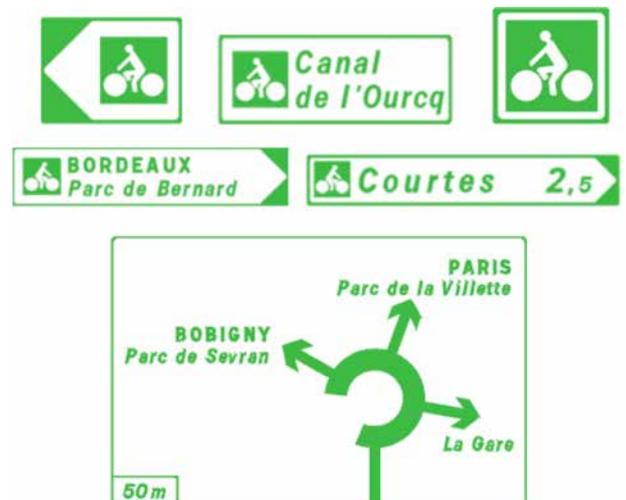
	<p>Pista o carril-bici recomendado para ciclistas</p> <p>C113 en Francia e inexistente en España</p>
	<p>Pista o carril-bici obligatorio para ciclistas</p> <p>Señal B22a en Francia y R-407 en España</p>
	<p>Señal S-33 de Senda ciclable en España</p>
	<p>Vía verde en Francia</p> <p>Señal C115</p>

Otra diferencia entre la señalización española y la francesa es la relativa a las marcas viales que indican la presencia de carriles bici. Las *bandes cyclables* francesas están delimitadas en la calzada por una línea blanca discontinua (T3 5u) o excepcionalmente por una línea continua (3u), mientras que los equivalentes carriles bici del lado hispano de la frontera se señalizan mediante una línea continua.



Carril bici (bande cyclable) en Francia. Fuente: CEREMA

Con respecto a la segunda categoría de señales, la señalización informativa de itinerarios, también hay una diferencia entre los dos países, pues mientras que en España no existe una referencia estatal, en Francia si se ha conformado a través de la la Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR), la cual estableció en 2002 una amplia gama de señales y formatos de paneles informativos de color verde con fondo blanco y logo de la bicicleta, tal y como se ilustra en la siguiente figura.



Algunas señales informativas reglamentarias de los itinerarios ciclistas en Francia

Desde 2011, el Plan Nacional francés de Itinerarios Ciclistas y Vías Verdes (Schéma National des VVV) tiene numeradas las diferentes rutas, reservándose las cifras entre la 1 y la 30 para los itinerarios de ámbito europeo, mientras que entre el 31 y el 99 se reservan a los de la red nacional. En el ámbito regional y local se han de seguir los criterios estatales, con la única posibilidad de elegir un elemento identificación del itinerario, aunque no siempre se respetan estrictamente¹².

La carencia de una normalización estatal en España ha propiciado una heterogénea gama de señales implantadas por las diferentes administraciones o departamentos de éstas, a la que se suman las señales de diversos organismos que intervienen sobre las vías verdes o sobre rutas ciclistas de montaña o rutas locales de tipo recreativo o turístico.



Señalización informativa local en Bayona

¹² La signalisation pour les modes actifs. Fiche N° 08. France: Cyclistes. Certu. 2013.

SEÑALIZACIÓN DE LAS VÍAS CICLISTAS FORALES DE GIPUZKOA

En correspondencia con el desarrollo de su red de vías ciclistas, es destacable la señalización de la Diputación Foral de Gipuzkoa, para la que se dispone de un manual técnico de referencia.



ZIRKULAZIOKO GOMENDIOEN SEINALEAK SEÑALES DE RECOMENDACIÓN DE CIRCULACIÓN



BRU-1

ERABLERA BATERATUNO BIDEGORRIA
Gaitzada zenbat bide-ferro dituen, eta oinezkoek nahiz bizikletak zer noranzokotan ibili behar duten.

BIDEGORRI DE COEXISTENCIA
Indica el número de carriles de la calzada, así como su sentido de circulación para peatones y ciclistas.



BRU-2a

BIDEGORRI BANANDUA
Gaitzada zenbat bide-ferro dituen, eta oinezkoek nahiz bizikletak zer noranzokotan ibili behar duten.

BIDEGORRI SEGRIGADO
Indica el número de carriles de la calzada, así como su sentido de circulación para peatones y ciclistas.



BRU-2b

BIDEGORRI BANANDUA
Gaitzada zenbat bide-ferro dituen, eta oinezkoek nahiz bizikletak zer noranzokotan ibili behar duten.

BIDEGORRI SEGRIGADO
Indica el número de carriles de la calzada, así como su sentido de circulación para peatones y ciclistas.



BRU-3

EZ EGIN TRABARIN
Ziklistek eta oinezkoek debekatuta dute bidegorriaren zabalera osoa hartzea eta besteei pasatzeko esultzea.

NO TAPONAR
Indica la prohibición tanto para ciclistas como para peatones de ocupar el ancho del bidegorri impidiendo el paso.

<http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Gipuzkoako+herri+arteko+bizikleta+bideen+seinaleztapenerako+gomen-dioak>

4.8 LOS APARCABICIS COMO ESLABÓN IMPRESCINDIBLE DE LA MOVILIDAD

El aparcamiento de bicicletas es una condición imprescindible para la movilidad ciclista; cada desplazamiento se inicia y finaliza en un estacionamiento. Al igual que le ocurre al automóvil, las bicicletas pasan el 97% de su vida útil paradas, lo que indica la importancia de disponer de lugares adecuados y seguros para esa situación.



Aparcabicis convencional y aparcabicis tipo consigna en Bayona

Por ese motivo, la política de aparcamientos de bicicletas resulta ser clave para el desarrollo de la movilidad ciclista. Una política que puede facilitar el aparcamiento en determinados centros y espacios públicos pero que, además, se ha de extender a generar estímulos para que también las edificaciones, empresas y equipamientos privados desarrollen sus propias opciones de aparcamiento seguro de las bicicletas.

Existen ya varios manuales técnicos específicos¹³ para este tipo de infraestructura ciclista. Sin embargo, con independencia de los diversos aspectos técnicos, es conveniente fijar algunos criterios generales de la política de aparcabicis.

En lo que atañe a los aparcabicis en destino, es decir, fuera del domicilio de las personas que utilizan la bicicleta, la política municipal debe reflexionar sobre al menos tres aspectos:

- Las **dimensiones** que debe tener la red de aparcabicis, es decir, el número de estacionamientos y el número de plazas en cada uno de ellos.
- El **uso** que van a tener cada uno de esos aparcamientos, diferenciando al menos los de corta duración, para hacer gestiones o compras, de los de larga duración, para estudio o trabajo.
- El tipo de **localización**, considerando factores como la vigilancia social o las necesidades de protección climática en relación con los diferentes generadores de desplazamientos en bicicleta.

¹³ Stationnement des vélos dans les espaces privés: dimensions et caractéristiques. Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement. Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo. 2013. Manual de aparcamientos de bicicletas. IDAE, 2009. http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_Manual_de_aparcamientos_de_bicicletas_edf1ed0e.pdf.

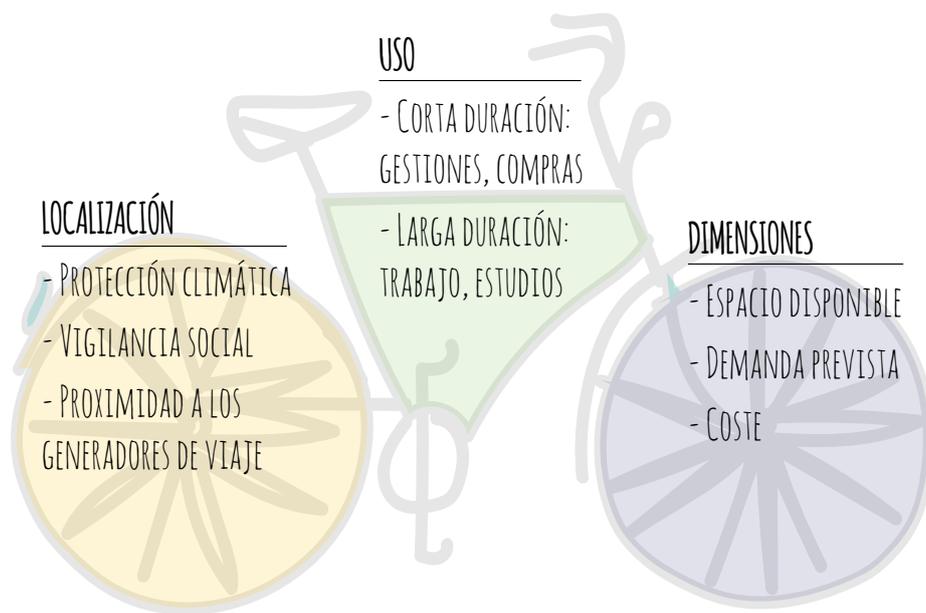


Ilustración 17. Criterios de la elección del modelo y localización de los aparcabicis

APARCAMIENTO PARA BICICLETAS EN LA PROXIMIDAD DE UN CENTRO EDUCATIVO EN HERNANI



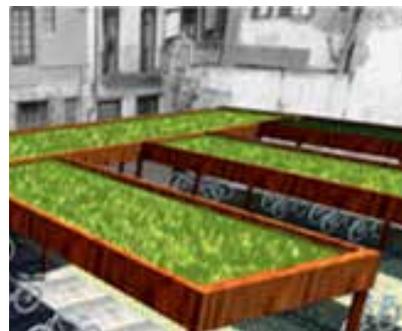
La importancia de la vigilancia social y la autorregulación quedó demostrada en este ejemplo de implantación de un aparcabicis techado en la proximidad del Instituto. Esta infraestructura formaba parte, junto con los bidegorris de conexión, de la política de la bicicleta municipal y,

en particular, de la promoción de este medio de transportes entre la juventud. El aparcabicis se inauguró en 2013, pero tras el robo de tres bicicletas dejó de utilizarse. Ante estas circunstancias el ayuntamiento procedió al cerramiento del mismo, volviendo a servir a su función original.

Por lo que respecta a los aparcamientos en origen, en las viviendas o en su proximidad, la política local debe tener en cuenta la fase de la política de la bicicleta en la que se encuentre el municipio. Si se trata del inicio de la recuperación de la bici, puede ser de gran utilidad ofrecer aparcamientos en el espacio público para satisfacer las dificultades que tienen muchos hogares para disponer de un espacio en planta baja para guardar las bicicletas. A medio plazo es más conveniente impulsar la propia intervención de las comunidades de propietarios, facilitando desde el ayuntamiento las gestiones y la información necesaria para dedicar espacios comunes a este menester o para la creación de lonjas o locales específicos, gestionados por los asociados. Esta opción se ha desarrollado, por ejemplo, en el casco histórico de Vitoria-Gasteiz.

En cualquier caso, la disposición de espacios para guardar las bicicletas, los carritos de la compra y los vehículos infantiles han de ser un estándar en los nuevos desarrollos urbanísticos, tal y como se ha mencionado en el capítulo dedicado a la relación entre planeamiento urbanístico y bicicleta.

APARCAMIENTO PARA BICICLETAS EN EL INTERIOR DE UNA MANZANA DEL CASCO HISTÓRICO DE TOLOSA



La instalación tiene como objetivo recuperar un espacio público para el vecindario que había permanecido cerrado durante mucho tiempo. El aparcabicis, de 136 plazas, se localiza en un barrio donde las viviendas no tienen ascensor ni cuarto comunitario para ese fin. Para poder tener una plaza

es necesario estar empadronado en la Parte Vieja y estar al día en las obligaciones con el Ayuntamiento. La empresa pública Erretengibel dedicada a la rehabilitación urbana se encarga de su gestión. El recinto tendrá un horario de 7.00 a 23.00 horas, aunque hay una cierta flexibilidad, ya

que la llave electrónica permite excepciones. Se inauguró en 2016 y se puede utilizar como máximo durante un periodo continuado de cinco años. Llegados a ese periodo, se volverá a abrir un proceso de adjudicación. Tiene una cuota mensual de 5 euros.

APARCAMIENTO PARA BICICLETAS EN LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE DONOSTIA

Se trata de una iniciativa del Ayuntamiento de Donostia/San Sebastián destinada a facilitar el uso de la bicicleta a personas que emplean el transporte colectivo. Su concepción es seme-

jante a las denominadas como Biciestaciones (Vélostations) en otros países (ver más abajo), aunque no dispone de servicios complementarios.

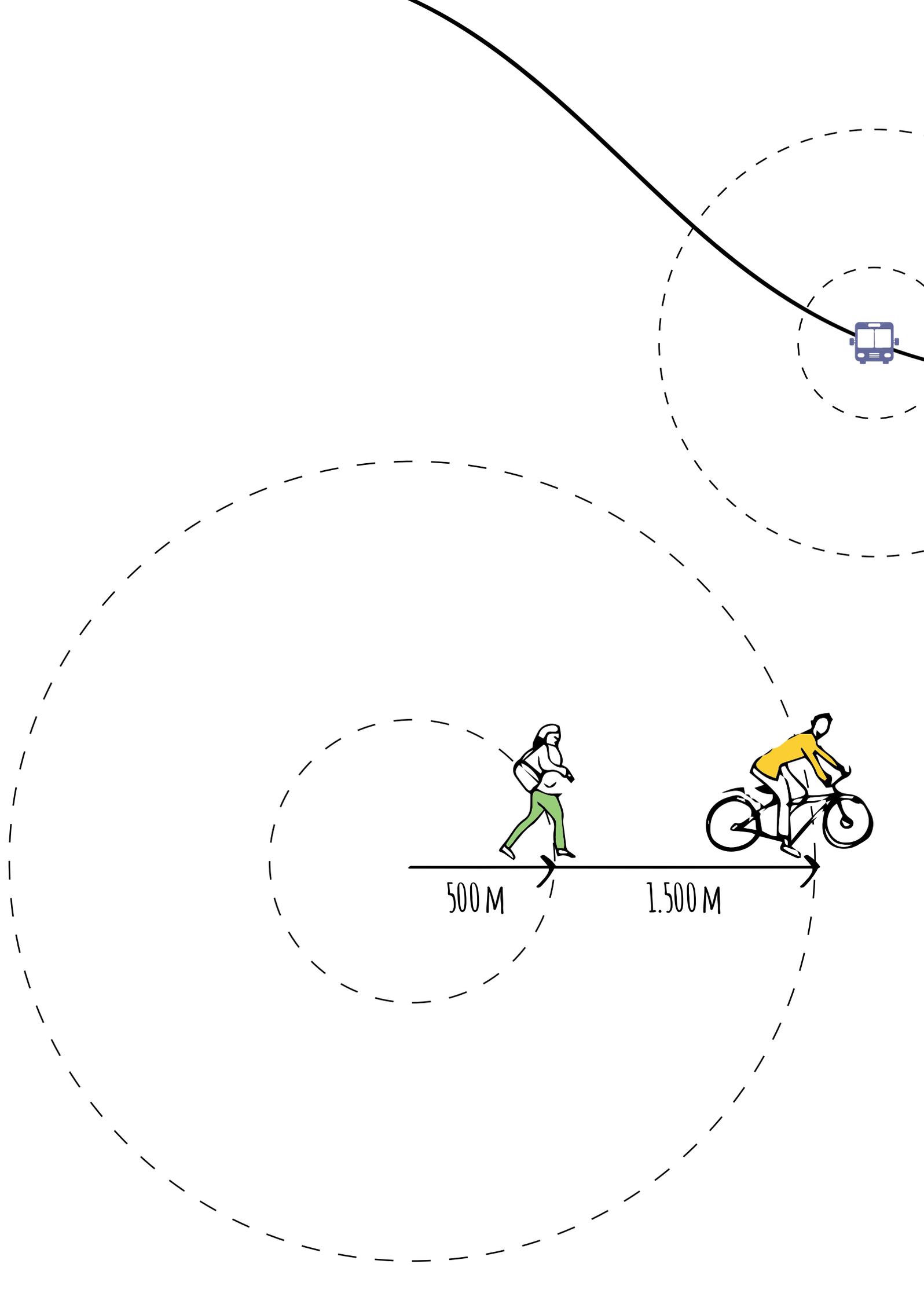


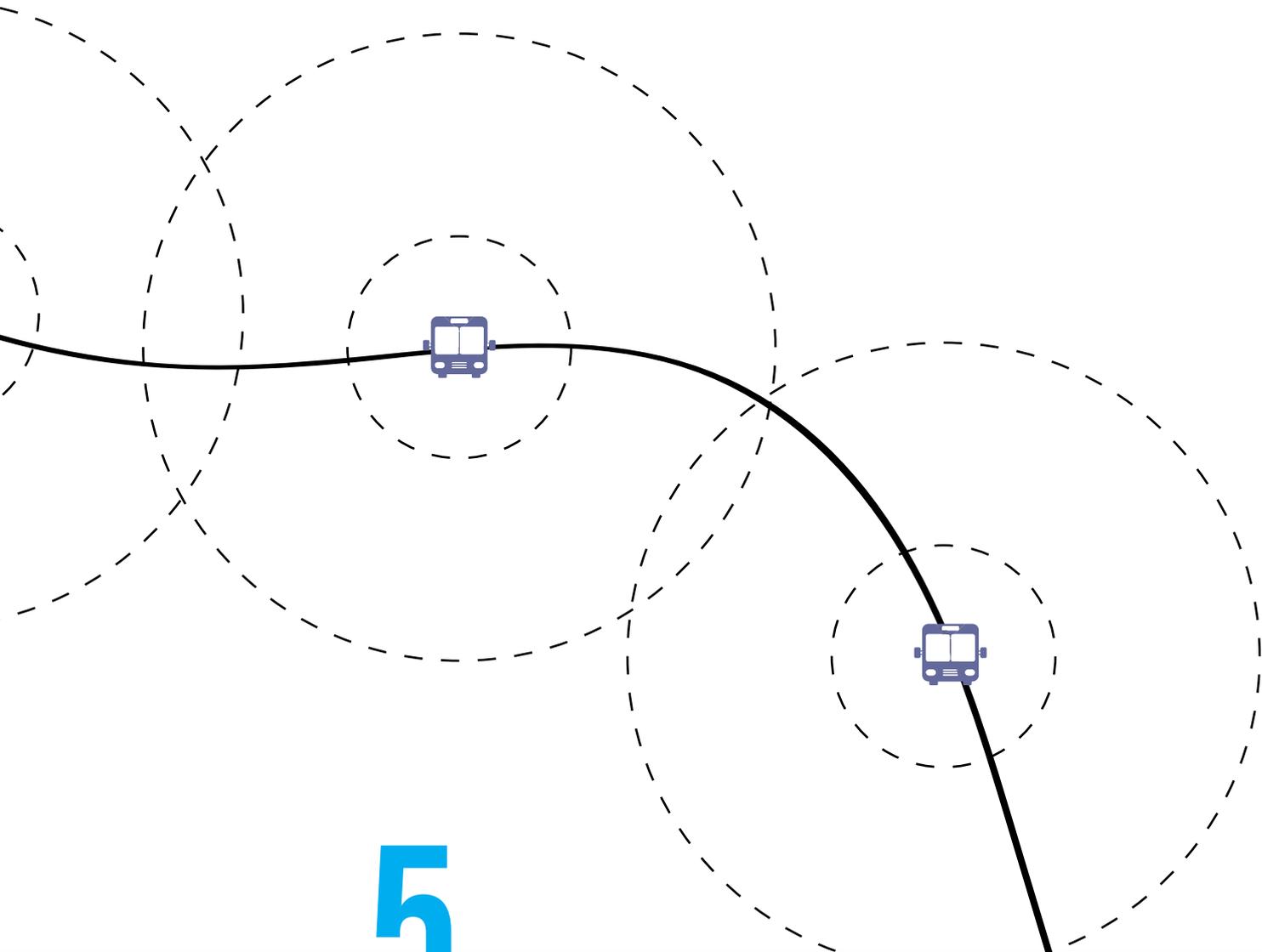
CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO

Horario del aparcamiento y del servicio de atención al usuario del control de accesos: **de 6:00 h a 23:30h durante todo el año.**

Tarifas:

Tipo de Abono	Características	Coste
Max 6	Permite aparcar la bicicleta tantas veces como se quiera durante un mes natural con un periodo consecutivo máximo de 6 días sin retirarla del aparcamiento.	6 euros/mes
Max 3	Permite aparcar la bicicleta tantas veces como se quiera durante un mes natural con un periodo consecutivo máximo de 3 días sin retirarla del aparcamiento.	3 euros/mes
Max 1	Permite aparcar la bicicleta durante 24 horas. El exceso de días sin retirarla se penalizará con 1 euro/día.	1 euro / día





5

QUÉ SERVICIOS SE PUEDEN OFRECER A LA BICICLETA

5.1 INTERMODALIDAD

La intermodalidad es el mecanismo mediante el cual los diferentes medios de transporte se conectan entre sí en estaciones y paradas del transporte colectivo. La intermodalidad pretende estimular el uso del transporte colectivo y generar cadenas de desplazamiento idóneas para la diversidad de necesidades de la ciudadanía. En el caso de la bicicleta, la intermodalidad se expresa a través de tres pilares complementarios:



- El acceso cómodo y seguro a las estaciones y paradas del transporte colectivo.
- El aparcamiento de las bicicletas en esos nodos del transporte colectivo.
- El embarque de las bicicletas en los vehículos del transporte colectivo.

El objetivo de la combinación entre la bicicleta y el transporte colectivo es reforzarse mutuamente, de manera que ambos puedan cubrir mejor las demandas de desplazamiento de la población. Para la bicicleta, la conexión con el transporte colectivo le permite cubrir distancias fuera de su radio de acción, mientras que para el transporte colectivo, la bicicleta es un instrumento de gran potencia para extender su radio de cobertura, sin requerir mucho espacio de aparcamiento ni perturbar el tejido urbano existente alrededor de sus nodos.

Hay que recordar a ese respecto que, a efectos de calcular la población servida, la cobertura de una estación ferroviaria suele situarse en un radio de 500 m, distancia que se recorre a pie, en siete minutos, mientras que en ese tiempo la bicicleta puede desplazarse 1.500 m, multiplicando por 9 veces la superficie cubierta andando.

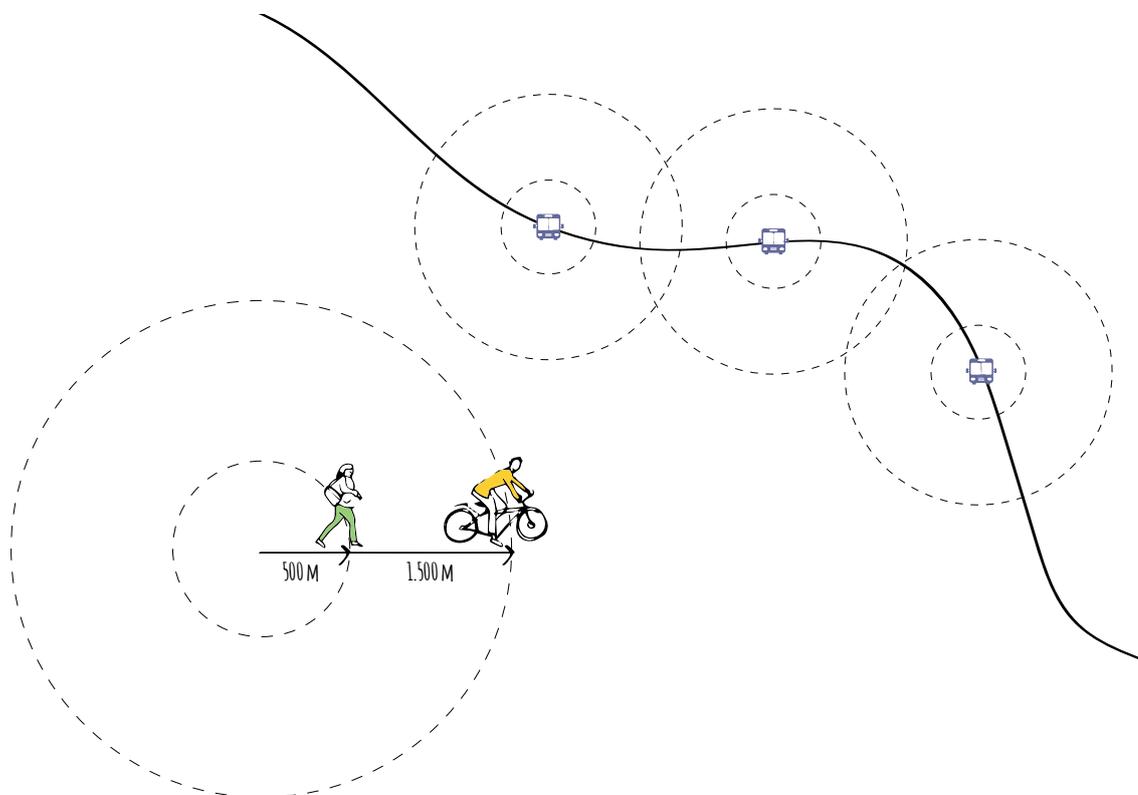


Ilustración 18. La multiplicación de la cobertura de los servicios de transporte colectivo gracias a la bicicleta

Aunque los municipios no tienen competencias directas en relación al transporte colectivo interurbano, sí que tienen muchas opciones de mejorar la intermodalidad en colaboración con las operadoras y autoridades del transporte. Además, son responsables de la gestión del viario urbano que conforma el mencionado primer pilar de la intermodalidad.

TRANSPORTE PÚBLICO VERTICAL Y CONEXIONES NO MOTORIZADAS PARA MEJORAR LA INTERMODALIDAD EN HERNANI



El transporte público vertical es el conjunto de sistemas (ascensores, escaleras y rampas mecánicas) que facilitan el desplazamiento peatonal o ciclista en zonas con pendientes elevadas. Los ascensores tienen un menor coste que las otras opciones y ofrecen una menor capacidad pero una mayor accesibilidad a toda la población. El ascensor de la imagen facilita la intermodalidad al permitir la conexión del casco con la estación del ferrocarril en Hernani, a través también de un bidegorri

5.2 BICICLETAS PÚBLICAS

Los servicios de bicicleta pública son aquellos que ponen a disposición de la ciudadanía bicicletas para su utilización en un área determinada, y cuya explotación, a través de un operador público o privado, cuenta con una autorización legal. Las bicis son compartidas por un conjunto de abonados o de personas que se inscriben en el servicio bajo diversas fórmulas tarifarias. Los sistemas de recogida y devolución de las bicicletas pueden apoyarse en estaciones o ser de libre flujo. En la primera modalidad, que es la que se ha implantado en la mayoría de las ciudades, la persona usuaria recoge la bicicleta en una de las bases en las que están ancladas y puede depositarla en otra o en la misma al cabo de un tiempo determinado.

Por el contrario, en las modalidades de flujo libre, la persona usuaria coge la bicicleta localizándola mediante un sistema de telecomunicaciones georreferenciado y la libera de su candado mediante una aplicación a través del teléfono móvil. Su devolución puede realizarse en cualquier punto del área delimitada, volviendo a bloquearla mediante el móvil. Se trata en definitiva de sistemas que podrían ser considerados como alquileres dispersos de bicicletas.

El objetivo común de estos servicios es ofrecer una opción adicional de desplazamiento, en teoría para reducir el número de los viajes en automóvil; visibilizar y multiplicar la presencia de ciclistas en las calles; y, también, divulgar las ventajas de la bicicleta como medio de transporte.

En España proliferaron en la primera década de este siglo, merced a las subvenciones que en su día otorgó el IDAE (Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía) a los ayuntamientos para ello. Una vez acabadas estas subvenciones el éxito ha acompañado a algunos de los sistemas de bicicleta pública, verificándose con mayor o menor intensi-

dad esas metas, mientras que en algunas ciudades no se han cumplido las expectativas, lo que ha abocado al cierre del servicio (véase al respecto el sitio web: www.observatoriobicicletapublica.org).

Tras su proliferación en China, están desembarcando también en las ciudades europeas los nuevos sistemas de alquiler de bicicletas de libre flujo, lo que supone desafíos inéditos, no solo para los servicios ya instalados apoyados en estaciones, sino para las empresas tradicionales de alquiler y, también, para los ayuntamientos, que han de regular y gestionar el espacio público en el que se quedan aparcadas las bicicletas, evitando su proliferación, ocupación abusiva de la oferta de estacionamiento ciclista y abandono en determinadas áreas de la ciudad¹.

A efectos de la política municipal, una de las primeras conclusiones a retener es que los servicios de bicicleta pública no son idóneos para cualquier municipio debido al balance entre su coste y las posibilidades de utilización. Cuando un ayuntamiento se plantea establecer o permitir un servicio de bicicleta pública debe tener en cuenta la diversidad de opciones existentes y, también, los elementos clave locales que facilitarán o dificultarán el éxito del sistema, los cuales se sintetizan en el recuadro adjunto:

¹ Véase al respecto la posición común adoptada por la Unión Internacional del Transporte Público (UITP), la Federación Europea de Ciclistas (ECF) y su plataforma dedicada a las bicicletas públicas (Platform for European Bike Sharing and Systems, PEBSS), cuyo título es "Unlicensed Dockless Bike Sharing", publicada en 2017 ante los controvertidos procesos de irrupción de los nuevos sistemas de bicicletas públicas de flujo libre o sin estaciones.

OPCIONES A CONSIDERAR EN LOS SISTEMAS DE BICICLETA PÚBLICA

<p>Modelo de entrega de la bicicleta</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sistemas manuales, en los que una persona entrega la llave o facilita el acceso a las bicicletas (en Europa prácticamente han desaparecido). • Sistemas automáticos en estaciones. • Sistemas automáticos sin estaciones.
<p>Tecnología</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Existen numerosos modelos tecnológicos en los tres elementos clave de los servicios: las bicicletas, las estaciones y el sistema de gestión de ambas. Cada sistema tiene sus ventajas e inconvenientes con respecto a la facilidad de acceso, de deterioro y de adaptación a los cambios en la demanda.
<p>Tipo de bicicleta</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Convencional. • De pedaleo asistido. • Bicicletas de carga. • Bicicletas infantiles. • Distintas opciones a la vez en las mismas estaciones.
<p>Modelo de gestión</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Concesión municipal. • Servicio municipal.
<p>Modelo de financiación</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Canon pagado por el municipio a la empresa explotadora. • A través de otros contratos que incorporen este servicio (por ejemplo de explotación publicitaria). • Abonados y uso. • Mixto.
<p>Modelo de redistribución de las bicicletas en las estaciones</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Uno de los aspectos críticos de estos servicios es el mecanismo utilizado para la redistribución de las bicicletas con el fin de mantener la oferta de bicis y anclajes libres en todas las estaciones. Las furgonetas y remolques desplazando bicicletas entre estaciones pueden suponer un coste económico elevado, además de suponer un despilfarro energético y ambiental, contradictorio con la apuesta por la sostenibilidad perseguida.

CLAVES LOCALES PARA UN ANÁLISIS PRELIMINAR DE LA IDONEIDAD DE UN SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA GESTIONADO O LICITADO POR UN GOBIERNO LOCAL

Distancias y topografía del municipio	En municipios de escala peatonal no suele haber masa crítica suficiente para estos servicios. Si el municipio cuenta con mucha población en ladera o en núcleos dispersos, la reflexión habrá de considerar las opciones de bicicleta de pedaleo asistido.
Entornos urbanos y viarios adaptados a la movilidad ciclista	La implantación de estos servicios exige la existencia previa de un espacio urbano y red viaria adaptada a la movilidad ciclista, ya que, de lo contrario, suele proliferar el uso de estas bicicletas sobre las aceras.
Mezcla de usos del suelo en el municipio y localización de los generadores de desplazamiento principales. Simetría de los usos	Este criterio complementa al anterior en la medida que si no existe una cierta mezcla de usos no será fácil la rotación de las bicicletas entre estaciones y se requerirán más esfuerzos de redistribución entre estaciones.
Utilización por parte de personas no residentes	Estos servicios pueden ser atractivos para personas que acceden con una cierta regularidad al municipio en medios motorizados y pueden realizar la última etapa del viaje en bici. Y también pueden ser atractivos para turistas, con la cautela de que no supongan una competencia desleal con los servicios de alquiler de bicicletas existentes.
Encaje en una política de la bicicleta más amplia	Que haga coherente la inversión y no sea desproporcionada respecto al resto de actuaciones que se realizan a favor de la bicicleta, en particular a las dirigidas a dar respuesta a las necesidades de aparcamiento seguro de las bicicletas particulares. Además, debe facilitar el uso de las bicicletas del servicio público a las personas no habituadas al pedaleo, lo que significa, por ejemplo, la conveniencia de preparar las calles para la comodidad y seguridad de dichas personas.
Inversión prevista en movilidad sostenible y movilidad ciclista	Los servicios de bicicleta pública no son baratos y, por tanto, tienen que ser implantados con rigor dentro de una política de movilidad equilibrada, en donde los recursos escasos se pongan al servicio de una estrategia bien orquestada, con los pasos oportunos en cada momento del proceso. Téngase en cuenta que los costes reales de los servicios de bicicleta pública se sitúan en un rango entre los 1.000 y los 3.000 euros por bicicleta y año.

BICICLETAS PÚBLICAS DE PAU



La nueva red de autobuses de la aglomeración de Pau se completa con un sistema de bicicletas públicas convencional y una oferta de alquiler de larga duración, gestionados por la misma empresa del transporte colectivo. El sistema de bicicletas públicas se compone de 220 unidades repartidas en 20 estaciones, con media hora de uso gratuito para los abonados. La oferta de alquiler de larga duración (tres meses o un año) alcanza las 300 bicicletas, algunas de las cuales son de pedaleo asistido eléctrico.

Fuente: <http://www.idecycle.com/>

5.3 CENTROS O CASAS DE LA BICICLETA Y BICIESTACIONES

Los Centros o Casas de la Bicicleta son espacios en los que se ofrecen todos los servicios imaginables para este medio de transporte, desde el aparcamiento, hasta el alquiler, pasando por las reparaciones y la venta de accesorios y que, incluso en ocasiones, ofrece espacio para el encuentro de las personas que utilizan la bicicleta o para las reuniones y los centros de documentación de las organizaciones sociales ciclistas.

Estas iniciativas pueden tener su origen en organizaciones ciudadanas o ser impulsada por los gobiernos locales directamente o a través de convenios u otros mecanismos de responsabilidad público-privada.

TALLER DE LA BICICLETA TXIRRIND'OLA (BAYONA)



Está gestionado por una asociación fundada en 2011 que promueve la bicicleta y la ecomovilidad en general. La asociación organiza talleres colaborativos para que los socios aprendan a mantener y reparar las bicicletas. Además, recupera y recicla bicicletas y piezas de segunda mano, desarrolla programas de bici-escuela y participa en los debates ciudadanos sobre movilidad. Algunos de sus proyectos los realiza en colaboración con la Agglomération Côte Basque Adour (ACBA)

CASA DE LA BICICLETA (LA MAISON DU VÉLO DE TOULOUSE)



Reúne una gama muy amplia de servicios y actividades alrededor de la bicicleta, desde el alquiler hasta la reparación y auto-reparación, pasando por bici-escuela, centro de documentación, restaurante, organización de viajes de cicloturismo, etc. Se localiza en la proximidad de una estación ferroviaria. Está apoyada por las principales administraciones y por agencias estatales, así como por las organizaciones de ciclistas locales.

En algunos países como Suiza, se aplica el término Biciestación (Vélostation) a las instalaciones de aparcamiento de bicicletas que ofrecen protección frente al robo y las condiciones meteorológicas y que suelen suministrar además servicios complementarios como la reparación, el alquiler o la venta de repuestos². Muchas de ellas se encuentran localizadas en estaciones de ferrocarril ofreciéndose como una opción que contribuye a la intermodalidad. Sirven también como escaparate para difundir la bicicleta. En la estación de autobuses de Donostia/San Sebastián, contigua a la de la estación ferroviaria de ADIF-RENFE, se ha instalado una biciestación sin servicios complementarios (véase apartado dedicado a los aparcabicis).

5.4 REGISTRO DE BICICLETAS Y OTRAS MEDIDAS CONTRA EL ROBO

La sustracción y el deterioro intencional de bicicletas es un fenómeno que acompaña frecuentemente al incremento del uso de este medio de transporte. Hay que tener en cuenta que todos los vehículos tienen una dinámica de robos, pero la bicicleta, por sus características, es un elemento vulnerable al hurto, sea de parte de sus piezas (rueda, sillín, luces, etc.) o en su conjunto.

Esa vulnerabilidad de la bicicleta al robo y la vandalización desincentiva su uso cotidiano. Además, estimula el empleo de bicicletas de baja calidad o mal mantenidas, lo que redundaría en un menor rendimiento del vehículo, falta de seguridad y comodidad que, a la larga, realimenta el fenómeno de disuasión.

Para impedir o dificultar la sustracción de bicicletas en los entornos urbanos se viene aplicando una combinación de medidas que incluye: la creación de aparcabicis seguros (véase lo indicado en el capítulo de infraestructuras), implantación de sistemas de registro de bicicletas, la promoción de medidas de autoprotección y la mejora de la efectividad en

la persecución de este delito por parte de las fuerzas policiales.

Los **registros de bicicletas** son sistemas que vinculan los datos de cada vehículo con la persona propietaria. El número de bastidor del cuadro de la bicicleta y el DNI de la persona son el nexo de unión básico que se requiere. También suele acompañarse una fotografía o alguna descripción del vehículo.

No existe un registro único y público, sino varios sistemas que aplican protocolos y tecnologías diferentes para asegurar la identificación de las bicicletas. Cada sistema se ha extendido en territorios diferentes sin que pueda afirmarse que ninguno haya tenido éxito hasta el momento, lo que induce a realizar acciones por parte de las redes de municipios para alcanzar algún tipo de acuerdo al respecto.

Desde el punto de vista individual, existen muchos y variados dispositivos antirrobo con los que asegurar la bicicleta en el lugar donde se vaya a estacionar. En este caso, la buena calidad y el correcto uso de cada elemento son la base para fortalecer su función.

² Vélostations: recommandations pour leur planification et mise en service. Documentation sur la mobilité douce n° 127. Editada por PRO VELO Suisse y la Office fédéral des routes (OFROU) con el apoyo de los ferrocarriles suizos CFF en 2013.

SISTEMAS DE REGISTRO DE BICICLETAS

Bicycode, es el sistema de registro seleccionado por la Federación Francesa de Usuarios de la Bicicleta (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) que identifica el cuadro de la bici con números únicos y estandarizados en el nivel nacional. El servicio consiste en: una base de datos segura, accesible desde www.bicycode.org, en las que se registran las bicicletas; una red de más de 130 operadores del marcaje oficiales; un acuerdo con las fuerzas policiales que tienen un acceso directo a la base de datos. En 2017 estaban registradas por este sistema más de 200.000 bicicletas francesas.

Biciregistro.es, es propiedad de la Red de Ciudades por la Bicicleta y cuenta con la participación de la Dirección General de Tráfico y de los Ayuntamientos adheridos entre los que no hay ninguno de Gipuzkoa.



Bicitronic, es propiedad de la empresa privada del mismo nombre y se emplea en media docena de ciudades, incluyendo las de Zaratuz y San Sebastián. El registro en el ayuntamiento es gratis y se facilita una pegatina especial. Si se incluye un tornillo especial que sirve como referencia cuesta 20 €.

LA BICICLETA EN LA WEB MUNICIPAL DE OBJETOS PERDIDOS. SAN SEBASTIÁN

La web municipal de objetos perdidos ofrece la posibilidad de buscar las bicicletas tras ser robadas o extraviadas, o las retiradas por los propios agentes de la Guardia Municipal por abandono o mal aparcamiento.

Castellano y Euskera: <http://www.donostia.eus/app/info/seguridad/ObjetosPerdidos.nsf/frmWeb?ReadForm&id=A336670&sf=21&idioma=cas&tipo=13>

CAMPAÑA DE KALAPIE PARA REDUCIR EL ROBO DE BICICLETAS

Realizada en colaboración con el Ayuntamiento de San Sebastián, se extiende a la ciudadanía, sobre todo a la que ya emplea la bicicleta, a través de unos trípticos que se enganchan en el manillar de la bici.



Cómo atar la bici con un sólo candado



<http://www.kalapie.org/descargar.php?-dokumentua=documentos/Triptico%20definitivo.%20Euske-ra%20castellano.pdf>

5.5 INFORMACIÓN Y NUEVAS TECNOLOGÍAS

Desde los ayuntamientos también es posible apoyar iniciativas propias y ciudadanas para el intercambio de información entre las personas que utilizan o quieren utilizar la bicicleta. Las webs y redes sociales municipales pueden aportar un soporte para la difusión.

IBILBIDEAK

ibilbideak
mugitzeko aukerak
ideas para moverse



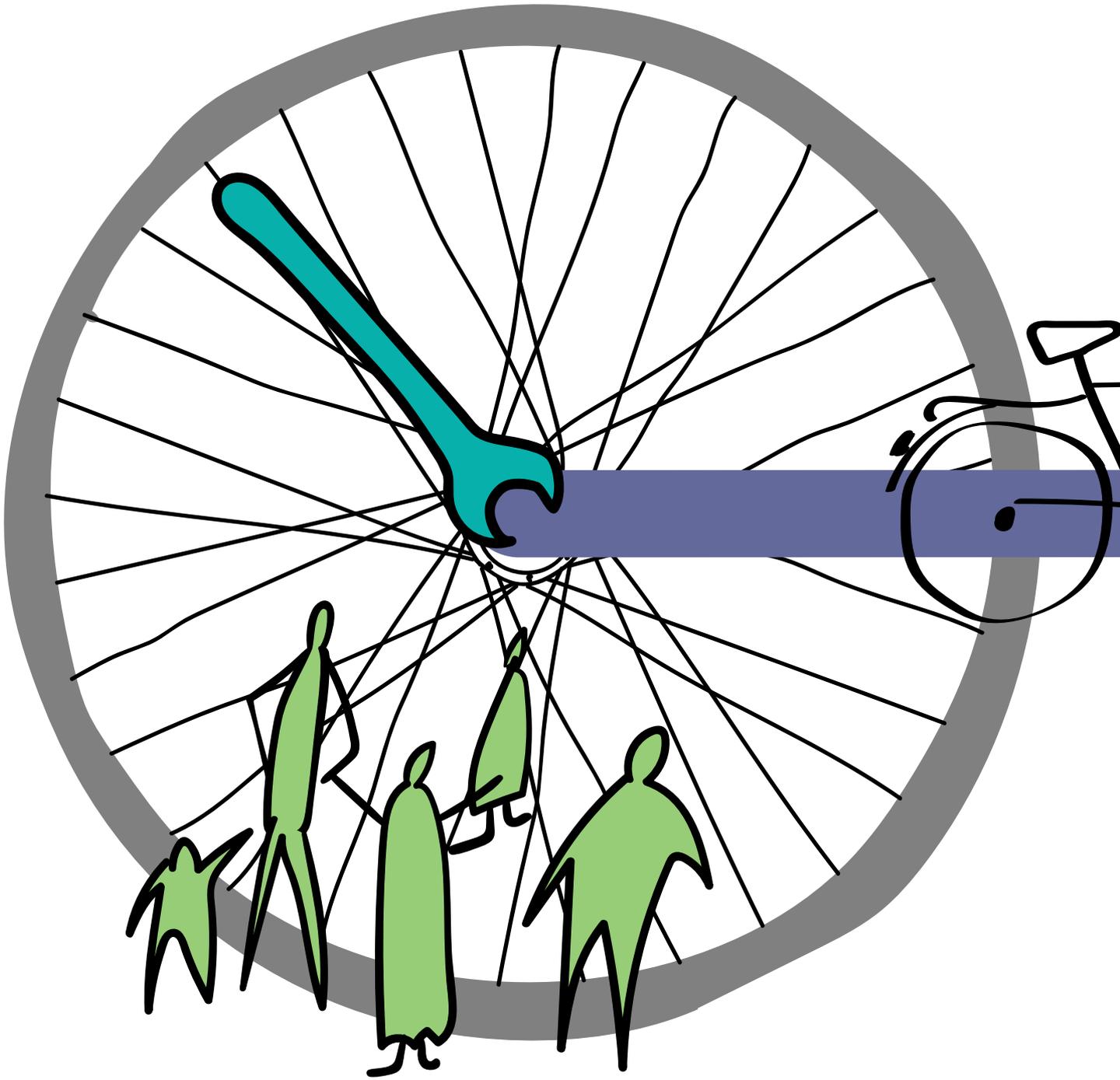
Proyecto para el incremento y mejora de la actividad física, incidiendo en los deportes itinerantes no motorizados.

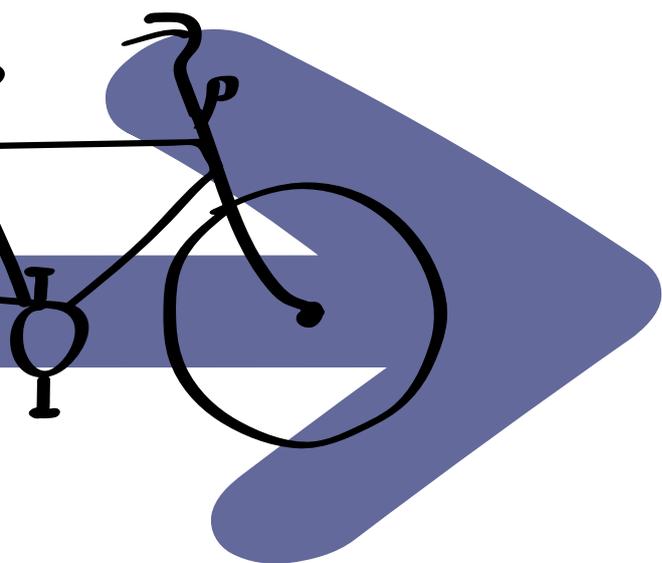
Se fundamenta en una comunidad formada por personas y colectivos registrados en un sitio web (<http://ibilbideak.euskadi.eus>), en el que comparten sus experiencias.

TRANSFERMUGA



Portal de información sobre desplazamientos en Navarra, Aquitania y Comunidad Autónoma Vasca lanzado en 2015. Dispone de un calculador de itinerarios transfronterizo complementa y, por primera vez, permite a los ciudadanos organizar sus trayectos en todos los medios de transporte disponibles incluido la bicicleta. En relación a la movilidad ciclista el portal ofrece información sobre servicios de alquiler de bicicletas, transporte de bicicletas en trenes y autobuses y redes ciclables. <http://www.transfermuga.eu/>





6

CÓMO PROMOCIONAR LA BICICLETA EN TODOS LOS RINCONES DEL MUNICIPIO

6.1 CRITERIOS GENERALES PARA LA PROMOCIÓN

La experiencia nacional e internacional indica que las infraestructuras y los servicios para la bicicleta son una condición útil y, a veces necesaria o imprescindible, pero no suficiente, para desarrollar una política completa de impulso de este medio de locomoción.



La razón de esa insuficiencia es que varios de los motivos que disuaden el uso de la bicicleta tienen que ver más con percepciones, hábitos y aspectos culturales de la movilidad que no tienen que ver con la existencia o no de la infraestructura ciclista. Los comportamientos de la ciudadanía dependen de la percepción de una serie de barreras relacionadas con la bicicleta que deben ser suavizadas o desmontadas a través, por ejemplo, de los mecanismos de comunicación y promoción, que se relacionan al menos con los siguientes ámbitos y medidas.

ÁMBITO	MEDIDAS
Educación	<ul style="list-style-type: none"> • Formación vial general y con respecto al vehículo bicicleta. • Ambiental, con respecto a las consecuencias globales y locales de nuestros comportamientos en la movilidad. • Ciudadana, con respecto a los valores en el uso del espacio público.
Información	<ul style="list-style-type: none"> • Sobre el uso y oportunidades de la bicicleta. • Sobre las ventajas de la bicicleta.
Comunicación	<ul style="list-style-type: none"> • Prestigiar socialmente el uso de la bicicleta de forma periódica. • Normalizar la movilidad ciclista entre los distintos segmentos sociales y generacionales. • Comunicar los compromisos institucionales adquiridos, las acciones emprendidas y los avances realizados. • Asignar un espacio dedicado a la movilidad ciclista en los medios de comunicación dependientes del municipio.
Estímulo	<ul style="list-style-type: none"> • Incentivos para el uso en determinados días. • Incentivos económicos a la compra de bicicletas convencionales, eléctricas, plegables, de carga o adaptadas. • Desgravaciones fiscales por acceder al puesto de trabajo en bicicleta. • Desgravaciones fiscales a las empresas que realizan acciones de fomento del uso de la bicicleta entre su personal. • Donación de aparcabicis a empresas y entidades. • Incentivos a la sociedad civil que impulsa la bicicleta.

Para que un proceso promocional de la bicicleta sea efectivo en relación a la transformación de los comportamientos, debe tener las siguientes características:

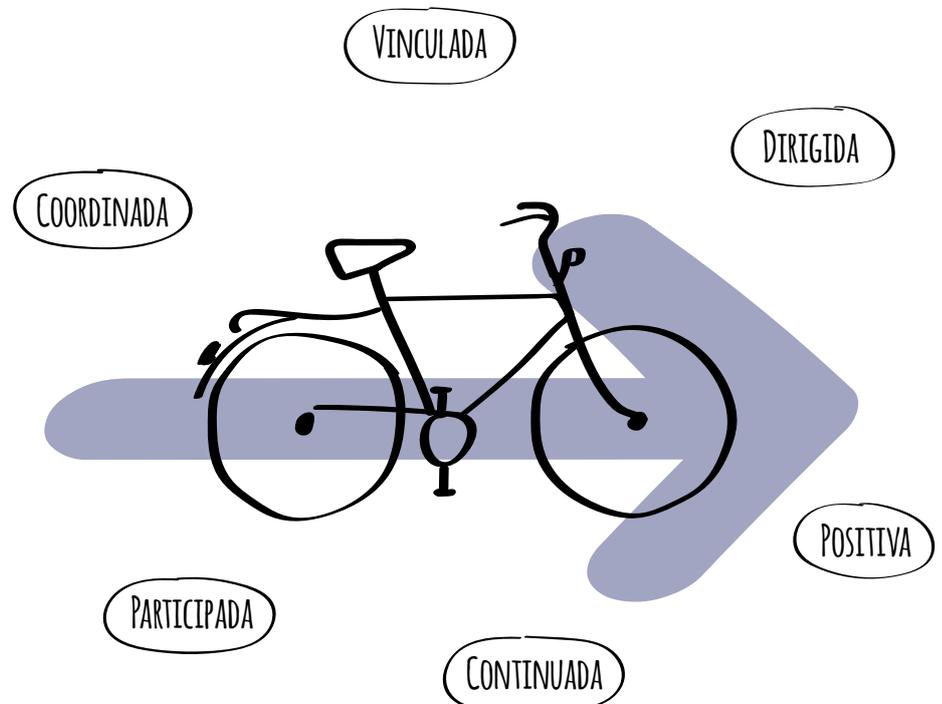


Ilustración 19. Rasgos de una promoción efectiva de la bicicleta

Promoción vinculada significa que no se sustenta en promesas municipales de intervención en favor de la bicicleta, sino en proyectos visibles de modificación de las condiciones del espacio público. La promoción puede estar vinculada, por ejemplo a la creación de nuevas infraestructuras o normas. Las inauguraciones de vías ciclistas o de acondicionamientos del viario para la bicicleta son momentos oportunos para lanzar campañas que estimulen el uso de la bicicleta.

Promoción coordinada quiere decir que se realiza en colaboración con iniciativas públicas y privadas en el mismo sentido, capaces de ofrecer sinergias y reforzar los efectos de cada una. Por ejemplo las campañas de promoción de la bicicleta pueden coordinarse con las correspondientes a la salud, la energía o el cambio climático.

Promoción dirigida significa que cada colectivo o grupo social debe recibir los mensajes oportunos, estableciéndose prioridades y diferencias de concepción en función del destinatario de los mensajes: peatones, automovilistas o ciclistas; menores, jóvenes y adultos; residentes o visitantes, etc.

Promoción positiva quiere decir que resalta los aspectos positivos de la movilidad ciclista, sus fortalezas como medio de transporte saludable, rápido, barato, placentero y medioambientalmente responsable, antes que confrontar a la bicicleta con el automóvil.

Promoción participada significa que involucra a las organizaciones más cercanas a los colectivos a los que se dirige cada campaña. De ese modo se garantiza una mayor permeabilidad de las personas a los mensajes y propuestas de la administración.

Promoción continuada quiere decir que se prolonga a lo largo del tiempo, buscando en cada momento el elemento de mayor oportunidad con respecto al proceso de implantación, por ejemplo, de un plan de movilidad ciclista.

Esos rasgos de la promoción se concretan en una amplia gama de perfiles de personas receptoras de los estímulos y, también, una amplia gama de herramientas de aplicación, los cuales se ilustran con algunos ejemplos locales.

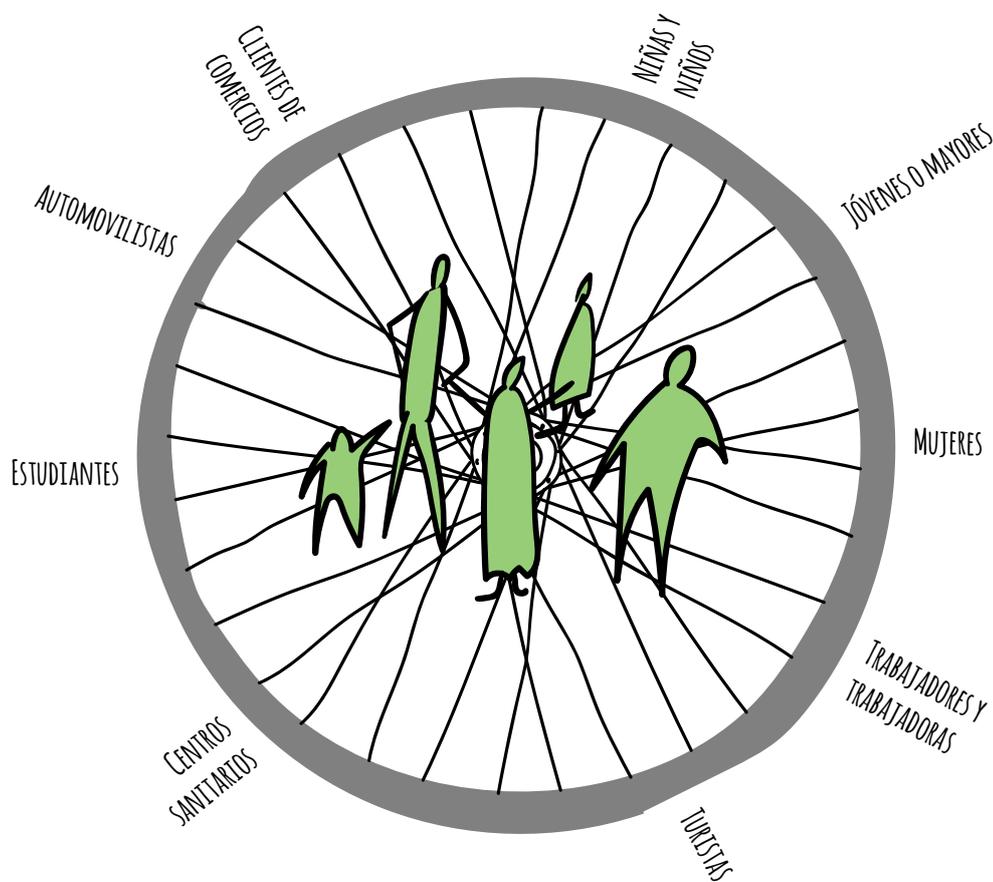


Ilustración 20. La diversidad de perfiles de personas destinatarias

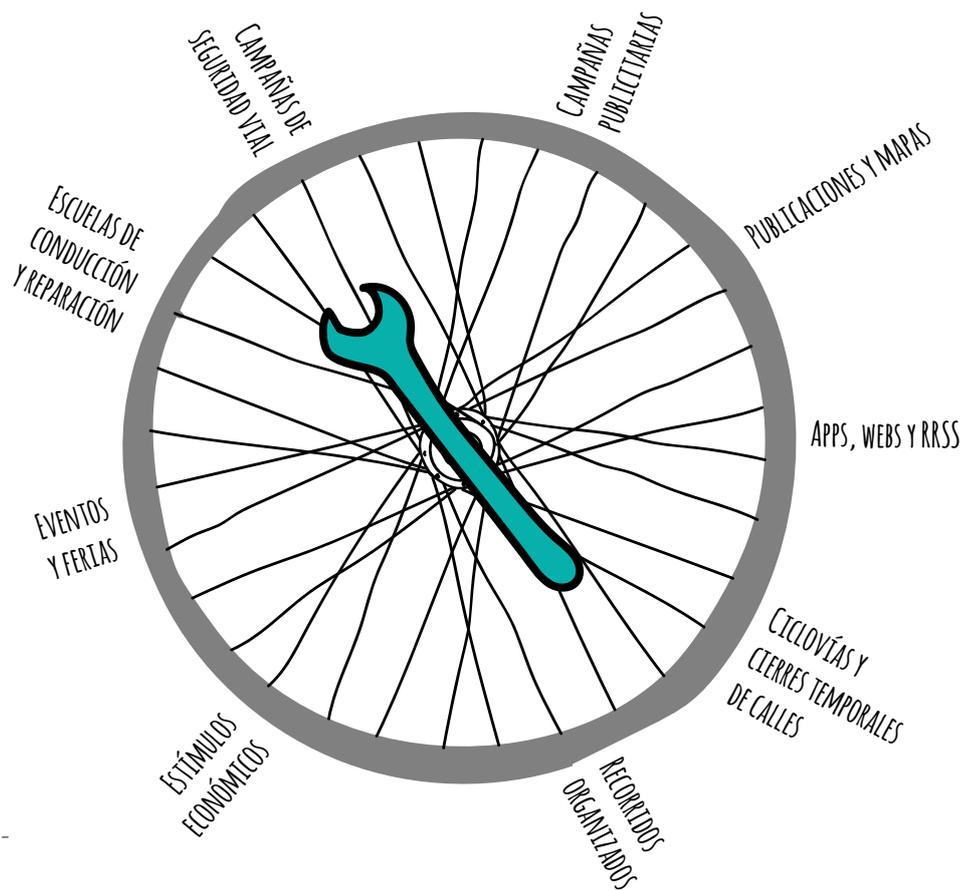


Ilustración 21. La diversidad de herramientas de promoción

ESCUELAS Y TALLERES DE FORMACIÓN EN HABILIDADES CICLISTAS



Entidades sociales como Txirind'Ola (Bayona) o Kalapie (Donostia), empresas como Oraintxe y agencias de la administración como el Ente Vasco de la Energía (EVE) organizan cursos

dirigidos a enseñar a personas adultas, tanto a andar en bicicleta, como a adquirir soltura y seguridad para pedalear por todo tipo de vías urbanas.

<http://txirindola.org>

<http://www.kalapie.org/nodo.php?lang=1&ID=89>

www.mundoraintxe.com

<http://eve.eus/>

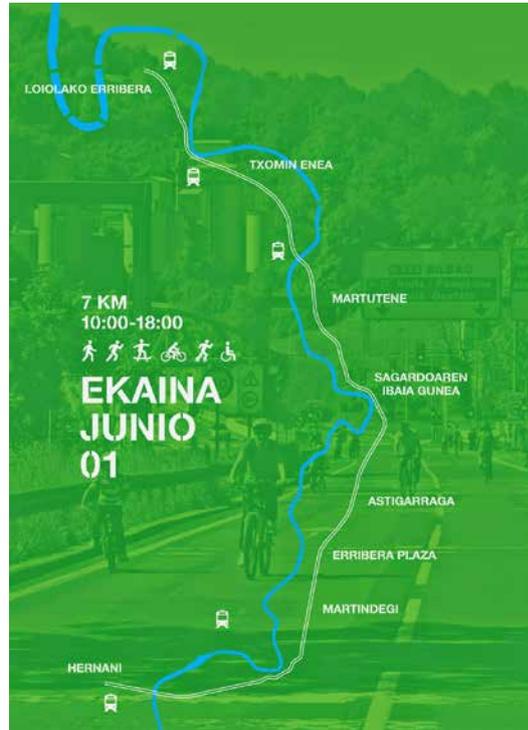
CIERRES TEMPORALES DE CALLES Y CARRETERAS. CICLOVÍAS

La actividad recreativa conocida como Ciclovía empezó a realizarse por primera vez en Seattle (EEUU) en 1965, para posteriormente extenderse a otras ciudades americanas, siendo la más conocida la que se viene celebrando en Bogotá (Colombia) desde 1974. En las ciclovías se cierran temporalmente un conjunto de calles al tráfico motorizado para permitir su utilización por parte de la ciudadanía a pie, a pedal o en patín. Las cifras de Bogotá hablan por sí solas del éxito de la iniciativa: 1,4 millones de personas de promedio disfrutaban cada domingo de la ciclovía.

En la cornisa vasco francesa, entre Hendaya y Ciboure (Socoa), se celebró entre 2005 y 2015 un evento muy semejante a las ciclovías americanas, pero apoyado sobre todo en tramos de las carreteras del litoral. Estas Fête de la Corni-



che fueron, como su nombre indica, auténticas fiestas de recuperación del espacio viario en las que se realizaban numerosas actividades para el disfrute de peatones, ciclistas y caballistas.



En San Sebastián se celebraron también eventos de este tipo vinculados a la preparación de la capitalidad cultural 2016, aunque desafortunadamente no han tenido continuidad posterior.

CAMPAÑA DE PROMOCIÓN E INFORMACIÓN SOBRE LA BICICLETA EN TOLOSA



Apoyada en la difusión de un mapa de localización de las infraestructuras ciclistas

CAMPAÑA DIRIGIDA A MODIFICAR EL COMPORTAMIENTO EN EL ESPACIO PÚBLICO

La normalización de la bicicleta puede generar fricciones en el uso del espacio público que hay que paliar con todo tipo de medidas, incluidas las que buscan un cambio de comportamientos. En el caso de San Sebastián, las fricciones estaban afectando en especial a la relación peatón-ciclista, aunque la campaña de sensibilización, realizada en 2007, se dirigió también a otros colectivos.



6.2 CENTROS DE EMPLEO

El acceso a los centros de trabajo se ha convertido en un aspecto clave de la movilidad, en la medida en que es el motivo de desplazamiento que genera mayores perturbaciones, el que resulta más propenso al uso del automóvil y el que suele recibir las mayores atenciones debido al estatus social de las personas que se desplazan.

La bicicleta ofrece nuevas oportunidades para cambiar las pautas de desplazamiento a los puestos de trabajo, en una labor conjunta entre todas las partes indicadas: administración, empresa y trabajadores. En el ámbito de las administraciones, los gobiernos locales tienen mucho que aportar a esos posibles acuerdos para hacer que los polígonos de actividad económica o empresas particulares puedan realizar procesos de transformación hacia los modos más sostenibles. Tienen, por ejemplo, capacidad de interlocución con los diferentes agentes; y también poseen la capacidad de intervenir en el viario para facilitar el acceso peatonal y ciclista.

Varias administraciones supramunicipales están desarrollando iniciativas para promocionar la movilidad peatonal y ciclista a los puestos de trabajo. Así ocurre en el caso de la Diputación Foral de Gipuzkoa (véase recuadro); en el Gobierno Vasco, a través del Ente Vasco de la Energía (EVE), que ofrece una línea de subvenciones vinculada a la bicicleta; y en la administración central que, a través del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), dedica una partida presupuestaria a la elaboración y ejecución de Planes de Transporte Sostenible a los Centros de Trabajo (PTT) o Planes de Desplazamiento a la Empresa (PDE) como se denominan en Francia, a los que se pueden acoger empresas no solo a las medidas vinculadas a la bicicleta, sino en general para proyectos de movilidad sostenible en el acceso de sus trabajadores.

ESTRATEGIA DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA Y PEATONAL EN EL ACCESO A LOS PUESTOS DE TRABAJO



La iniciativa *Lanera bizikletan* fue una campaña de comunicación y sensibilización acerca de los problemas de movilidad urbana generados alrededor de los centros de trabajo, y sobre la necesidad de practicar una movilidad más sostenible en los desplazamientos al trabajo. Se desarrolló en 2014 en la comarca de Debagoiena, organizada por la Diputación Foral de Gipuzkoa y los ayuntamientos de Aretxabaleta, Arrasate, Eskoriatza y Oñati.

Castellano: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/lanera-bizikletan>

Euskera: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/eu/lanera-bizikletan>

6.3 ESPACIOS COMERCIALES Y TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

La marcha a pie, la bicicleta y los transportes públicos permiten un acceso fácil y directo al centro urbano, moverse rápidamente de un punto a otro, y transportar cómodamente pequeños bultos.

Más concretamente, la bicicleta tiene una capacidad de carga considerable. En trayectos cortos una carga de 8 kg de peso puede ser transportada con facilidad en una bicicleta.

Por otra parte, optar por favorecer al peatón, al ciclista y al usuario del transporte público también contribuye a revitalizar el comercio de proximidad.

Fruto de esta constatación son cada vez más frecuentes las iniciativas promovidas por comerciantes y municipios que tienen por objetivo incentivar el uso de la bicicleta para acceder a los comercios locales.

En nuestro territorio cabe mencionar el concurso “Donostia, ciudad para las bicicletas”, organizado por SShops Donostia, para premiar al mejor escaparate temático sobre la bicicleta.



Concurso de escaparates de SShops Donostia

Por su parte, la Asociación de Ciclistas Urbanos/as Kalapie, llevó a cabo una acción en Irun, consistente en acompañar a hacer las compras en bicicleta a personas que tenían temor a pedalear por el centro urbano, mostrando sus ventajas respecto al automóvil para estos cometidos.

FERIA DE LA BICICLETA

Evento organizado desde 2014 por el Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián, en colaboración con la capitalidad cultural 2016 y la implicación activa del comercio del sector. En la Feria participan las tiendas de bicicletas de la ciudad, además de Txita, Dbizi, el Observatorio de la Bicicleta de San Sebastián y Kalapie. Se crea así un punto de encuentro para la promoción del uso de la bicicleta, dando la posibilidad al visitante de comprar los productos ofrecidos por los comercios expositores. Durante la feria se realizan diferentes actividades como emisión de películas y documentales, talleres de mecánica, presentación de viajes en bicicleta, charlas coloquio, sorteos o pase de modelos con bicicleta.



La distribución urbana de mercancías y las operaciones e infraestructuras logísticas asociadas, constituye una parte de la cadena de abastecimiento de las ciudades. Esta distribución se realiza fundamentalmente en medios motorizados, a pesar de que, en su gran mayoría, se trata de cargas pequeñas pero repartidas de modo frecuente, con origen o destino en establecimientos comerciales (entre los cuales sobresale el sector de hostelería y gastronomía, que requiere un aprovisionamiento diario).

La implicación de las administraciones locales en la distribución urbana de mercancías está siendo impulsada precisamente como consecuencia de la toma de consciencia respecto a los impactos asociados a la ocupación del espacio público, la calidad del aire, el ruido y vibraciones que generan esos desplazamientos motorizados.

El proceso de optimización completa de la logística y de las actividades de transporte de mercancía en zonas urbanas, en claves de sostenibilidad, se viene realizando en espacios compartidos público-privados, con el fin de racionalizar el conjunto de operaciones. Es en este contexto donde viene surgiendo diversas iniciativas que utilizan vehículos de tracción humana para el reparto de mercancías, de los que existe una reseñable tradición en los municipios guipuzcoanos.

En Europa, la Federación Europea de Ciclogística (<http://cyclelogistics.eu>) estima que la mitad de los desplazamientos, en cuanto a transporte de cargas se refiere, se podrían realizar en bicicleta, en sustitución de otros vehículos, considerando que para que una carga sea "ciclable" la distancia no ha de superar los 7-8 kilómetros, ni la carga sobrepasar los 200 kilogramos.



Repartidores de chocolate Elgorriaga en 1928 en San Sebastián (Fotografía de Pascual Marín. Fototeka Kutxa)

En cualquier caso, la viabilidad de estos proyectos depende de muchos y variados factores y un elemento determinante a considerar es la escala urbana de que se trate, así como las características y demanda de los servicios potenciales a cubrir, teniendo en cuenta siempre el número y características específicas de la población a abastecer, y la tipología y volumen de actividad económica del área a la que prestar servicio.

La creciente demanda para el cumplimiento de los límites de calidad del aire y de ruido, así como el apoyo a los vehículos de menores emisiones, abre una

ventana de oportunidades para establecer ventajas comparativas para los vehículos de tracción humana en el acceso a los centros urbanos o para determinados servicios que admiten una discriminación positiva hacia dichos vehículos como es la distribución en lo que se viene denominando de “última milla”.

Hay ya en Francia y en España una amplia experiencia de empresas que realizan diferentes servicios de reparto de mercancías apoyados en vehículos de tracción humana o asistida; una buena parte de ellas se han asociado en la Federación Europea de Ciclogística (<http://eclf.bike/>).

REPARTO CON BICICLETAS Y TRICICLOS



Txita

Iniciativa empresarial para el transporte de paquetería y pequeñas mercancías. Txita es una empresa asentada en San Sebastián que diseña y pone a disposición de otras empresas vehículos totalmente adaptados para la distribución de mercancías en el núcleo urbano de la ciudad. Los triciclos de carga se han adaptado también para el transporte de personas, ofreciendo en épocas estivales el servicio de Bici-Taxi. Efectúa también otros servicios complementarios como son los cursos de formación para la conducción ciclista segura, consultoría especializada o la distribución de “Cargotxita”, un triciclo de carga con pedaleo asistido para el reparto urbano.



Hemengo Erlea

Empresa que atendió en 2014 la oferta del Ayuntamiento de Bayona para establecer, con una subvención de 100.000 euros durante cuatro años, un sistema de transporte de mercancías con vehículos de bajo impacto (triciclos eléctricos o vehículos híbridos). Los transportistas descargan la mercancía en una plataforma de transferencia situada fuera del casco peatonal de la ciudad y Hemengo Erlea la lleva hasta el destino final sin coste añadido y en cualquier momento del día.

REPARTO CON BICICLETAS Y TRICICLOS

Oraintxe

Radicada en Pamplona, es una de las empresas de bicimensajería pioneras en España. En la actualidad sus actividades se extienden a: venta de bicicletas y accesorios, taller de reparación, alquiler, asesoría en promoción de la bicicleta, cursos de mecánica de la bici, paseos guiados, charlas sobre movilidad, educación vial, viajes en bicicleta, etc.



6.4 CENTROS EDUCATIVOS

Otros “puntos calientes” de la movilidad cotidiana suelen ser los centros escolares, generadores importantes de desplazamientos en momentos muy concentrados del día. La movilidad escolar gira en muchos municipios alrededor de un círculo vicioso en el que se producen más desplazamientos motorizados, debido a la peligrosidad que generan los realizados por los propios padres y madres que llevan a sus hijos en automóvil al colegio, incrementando así la peligrosidad del entorno escolar.

En cualquier caso, la movilidad infantil no es exclusivamente un asunto relacionado con la seguridad, sino también con la autonomía que se ofrece a la infancia. De hecho, se pueden encontrar ejemplos en Gipuzkoa de iniciativas exclusivamente vinculadas a la seguridad vial de los escolares y, también, proyectos integrales de Camino Escolar, en los que se trabaja también los aspectos relativos a la autonomía y la relación de padres y madres con sus hijos. Las Agendas 21 escolares son también otro instrumento desde el que incidir en el cambio de hábitos en los modos de trasladarse a los centros por parte del conjunto de la comunidad escolar.

La promoción de formas activas (peatonal y ciclista) de desplazamiento a los centros educativos tiene rasgos distintos en los ciclos educativos de la etapa adolescente, en los que se produce un balance diferente entre libertad de movimiento y riesgo.

CAMINO ESCOLAR. SEGURIDAD Y AUTONOMÍA INFANTIL

Los proyectos de Camino Escolar son procesos de reflexión y actuación sobre el modo en que la infancia y la adolescencia se desplazan a y desde sus centros educativos. En estos proyectos se incorporan dos aspectos clave en la relación de los menores con la ciudad: la seguridad y la autonomía. El objetivo es que los escolares acudan en medios activos (andando o en bici) y lo hagan a partir de una determinada edad solos o en compañía de sus vecinos y amigos. Para ello se requiere la participación de la comunidad escolar al completo (padres y madres, docentes y alumnado), pero también del ayuntamiento y del tejido comercial o de actividades del entorno escolar. La guía de referencia para la realización de estos proyectos es **Camino Escolar. Pasos hacia la autonomía in-**



fantil. M. Román e I. Salís. Ministerio de Medio Ambiente y Ministerio de Fomento (2010).

Plan de Déplacements Etablissement Scolaire

*Se déplacer autrement,
on est tous gagnants !*



En Francia, la promoción de la movilidad activa entre los escolares se realiza a través de los denominados “Planes de desplazamientos de establecimientos escolares” (Plan de déplacements des établissements scolaires, PDES), para los que también existen guías metodológicas elaboradas por la administración central: *Réaliser un plan de déplacements établissements scolaires. Guide à destination du chef de projet.* ADEME, 2009.

El Consejo Departamental de los Pirineos Atlánticos desarrolla también tareas de formación y sensibilización a los jóvenes a través de sus proyectos de “vélos-écoles” y de la convocatoria de proyectos “A vélo, c’est la classe”.

AGENDA 21 ESCOLAR Y MOVILIDAD SOSTENIBLE, SEGURA Y SALUDABLE (MSSS)

En el programa de Agenda 21 Escolar en Donostia participan 35 centros escolares y más de 17.000 estudiantes. Desde 2014, se desarrolla la iniciativa “Movilidad Sostenible, Segura y Saludable”, que pretende favorecer la autonomía infantil y hábitos saludables de desplazamiento a los centros escolares. Es destacable el esfuerzo de coordinación que supone este proyecto, en el que participan, por parte del Gobierno Vasco, los departamentos de Tráfico, Salud, Educación y Medio Ambiente; la Guardia Municipal, el proyecto municipal de Camino Escolar y los departamentos de Movilidad, Medio Ambiente y Educación del Ayuntamiento de Donostia; así como la Diputación Foral de Gipuzkoa y Fundación Cristina Enea.



6.5 CENTROS DE SALUD, POLIDEPORTIVOS, CENTROS CULTURALES Y BIBLIOTECAS

La comunidad médica coincide en que caminar o pedalear de forma cotidiana mejora la salud de las personas, reduce el riesgo de enfermedades coronarias y puede ayudar en la prevención de diferentes patologías, como las asociadas a la obesidad. E incide también de forma positiva en el estado emocional de quienes la utilizan. Además, el mayor uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos, como alternativa a los motorizados, tiene también asociadas ventajas para la salud de la colectividad, evitando emisiones contaminantes y disminuyendo el ruido y la peligrosidad de las calles.

Desde esa perspectiva, la política municipal de la bicicleta puede ser considerada una política de salud y, como tal, reclama una estrecha colaboración con los centros de salud y hospitalarios presentes en su ámbito.

Lo mismo ocurre con los equipamientos centrados en las actividades deportivas, en los que coherentemente se deben establecer vínculos con la movilidad activa.

6.6 SECTOR ECONÓMICO VINCULADO A LA BICICLETA

Al margen de la fabricación y ensamblado de bicicletas, de sus accesorios y componentes, la movilidad ciclista genera a su alrededor un tejido económico no desdeñable, que va en aumento en los últimos años en los siguientes ámbitos:

- Comercio y reparación de bicicletas, venta de accesorios y componentes.
- Alquiler de bicicletas.
- Bicitaxis.
- Actividades turísticas y recreativas en bicicleta.

La política municipal debe converger con ese tejido empresarial a través de acciones coordinadas que permitan establecer una alianza para impulsar el uso cotidiano de la bicicleta. Las tiendas aportan la cercanía a las necesidades de las personas que

utilizan la bici y abren potencialmente un canal de comunicación bidireccional entre la ciudadanía y la administración.

Los gobiernos locales, por su parte, pueden ofrecer apoyo a iniciativas como la organización de ferias y eventos de todo tipo relacionados con el uso de la bicicleta. Igualmente, los servicios de información general y turística municipales pueden conectar a la ciudadanía con los comercios y otras empresas relacionadas con la bicicleta. También es importante esa conexión público-privada en iniciativas de recuperación y puesta en valor de bicicletas abandonadas o robadas, o en la creación de sistemas de bicicletas públicas.

Todas ellas requieren una reflexión previa que evite la ocupación por parte de la administración pública de espacios que no le corresponden, es decir, de actividades económicas que se solapan innecesariamente con la iniciativa privada o social.

BIZITRUK



Iniciativa conjunta entre el Ayuntamiento de San Sebastián y Kalapie que promueve el uso de la bicicleta a través de la creación de un mercado de segunda mano.



El Departamento de Medio Ambiente del ayuntamiento, junto con la Asociación de ciclistas urbanos, Kalapie, organiza anualmente un mercado especial dedicado exclusivamente a la venta de bicicletas de segunda mano.

<http://kalapie.org/nodo.php?lang=1&ID=87>

6.7 ESPACIOS NATURALES Y TURÍSTICOS

Uno de los campos emergentes más importante en relación a la actividad económica vinculada a la bicicleta es el **turismo**. Se están abriendo nuevas oportunidades de negocio conforme se desarrollan las redes ciclistas y se incrementa el volumen de personas que las utilizan más allá de los límites municipales. Además, están cristalizando redes en los ámbitos autonómico, nacional y europeo, con iniciativas como la red EuroVelo de rutas cicloturísticas a través de toda la Unión Europea. En particular, en el territorio Ederbidea se está desarrollando el itinerario nº 1 o ruta atlántica.

RUTA EUROVELO DEL ATLÁNTICO. VÉLODYSSÉE



<https://www.lavelodysee.com>
Itinerario de más de 1.200 km de vías señalizadas y preparadas para el cicloturismo en las el 70% se realiza sin tráfico motorizado



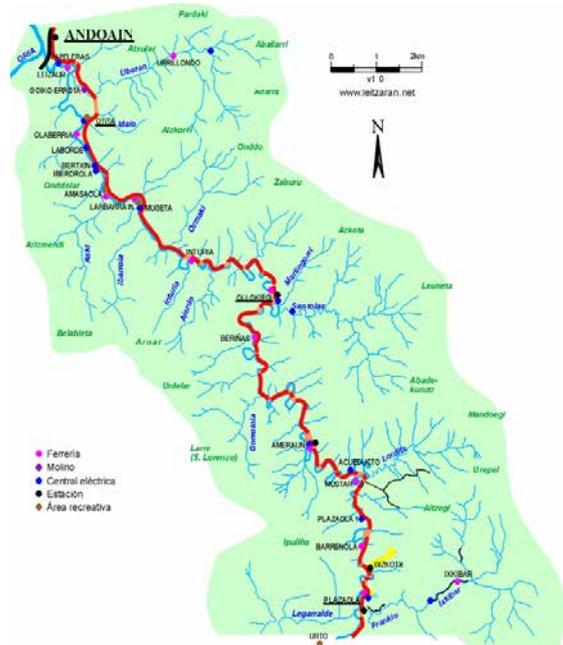
En este ámbito desde los ayuntamientos cabe desplegar distintas iniciativas que enlazan la bicicleta y el turismo, como puedan ser:

- Señalización de itinerarios ciclistas recomendados.
- Edición de mapas que recojan los itinerarios ciclistas existentes (o inserción de los mismos en mapas turísticos convencionales).
- Dar a conocer oferta de productos turísticos dirigidos a los ciclistas (visitas guiadas, paquetes turísticos, etc.)

ACTIVIDADES TURÍSTICAS Y RECREATIVAS EN EL LEITZARAN

El Ayuntamiento de Andoain, en coordinación con otras instituciones, viene impulsando diferentes iniciativas para la conservación y puesta en valor del entorno del río Leitzaran por cuya cuenca transcurría el antiguo ferrocarril del Plazaola, actualmente habilitado para el tránsito de personas y bicicletas.

Las acciones desarrolladas buscan dar a conocer el entorno natural y socio-cultural de los pueblos de la cuenca. La recuperación del curso natural del Leitzaran, o de ruinas y ferrerías de la antigua actividad minera, permiten el fomento de un turismo natural y sostenible.



PROYECTO TRANSFRONTERIZO: LAS ACTIVIDADES TURÍSTICAS Y RECREATIVAS EN EL BIDASOA



EUROZIKLO

Desarrolla y pone en valor un eje de desplazamientos no motorizados entre Guéthary y Bertiz, situados sobre el itinerario nº 1 de la red EuroVelo, que une el Cabo Norte, en Noruega, con Sagres, en el sur de Portugal.

En la iniciativa participan como socios, además del Ayuntamiento de Irun, el Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, los ayuntamientos de Guéthary, San Juan de Luz, Hendaia, Hondarribia, Bidasoa Activa y el Consorcio de Bertiz.

Además de información sobre la red EuroVelo y el recorrido Guéthary - Bertiz, en el Centro de Interpretación del Bidasoa habilitado por el ayuntamiento de Irun se ofrece información complementaria del río Bidasoa, la Bahía de Txingudi, sus marismas de Plaiaundi, u otras rutas como el Camino de Santiago.

www.euroziklo.com





7

REFERENCIAS DE INTERÉS

7.1 PUBLICACIONES TÉCNICAS

Las administraciones centrales de Francia y España tienen una trayectoria muy diferente a la hora de ofrecer recomendaciones o instrucciones técnicas para el desarrollo de políticas de la bicicleta. En el caso de Francia, es el CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement,¹ la mobilité et l'aménagement) , un centro de apoyo científico

¹ El Cerema fue creado en 2014 reuniendo las competencias de las siguientes instituciones existentes anteriormente: Centre d'études techniques de l'équipement (Cete), Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu), Centre d'études techniques, maritimes et fluviales (Cetmef) y Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (Setra). Se trata de un organismo público de carácter administrativo (Établissement public à caractère administratif o EPA), tutelado conjuntamente por dos ministerios cuyas denominaciones actuales son: Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer y del Ministère du Logement et de l'Habitat Durable.

y técnico a las políticas de gestión y desarrollo sostenible, el que viene desarrollando ese trabajo con respecto a la movilidad sostenible.

El Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (Plan de Acción de Acción para las Movilidades Activas), mencionado anteriormente, impulsó a través del CEREMA un paquete de recomendaciones técnicas formado por publicaciones que atienden a los siguientes asuntos:

- Los contramanos ciclables en las vías de limitación a 30 km/h.
- Limitaciones de acceso a las vías ciclistas por parte de ciclomotores.
- Mejora de la seguridad de ciclistas y peatones a través de su posición en la vía.
- Ceda el paso ciclista en semáforos.
- Bandas de protección ciclista en calzadas de un carril y doble sentido general.
- Adelantamiento de ciclistas en tramos con línea continua.
- El aparcamiento de vehículos en la proximidad de los pasos peatonales.

Le double-sens cyclable en 50 km/h

Cité	Expérience
Orléans	100%

Les bandes cyclables

Quand et où aménager des bandes cyclables ?

Se trata de breves aproximaciones técnicas de detalle sobre infraestructuras y regulaciones ciclistas novedosas que están siendo experimentadas en Francia en los últimos años y que, por tanto, requieren una aplicación y evaluación cuidadosas. Ese esfuerzo técnico da continuidad al que venían haciendo los organismos predecesores del CEREMA anteriormente.

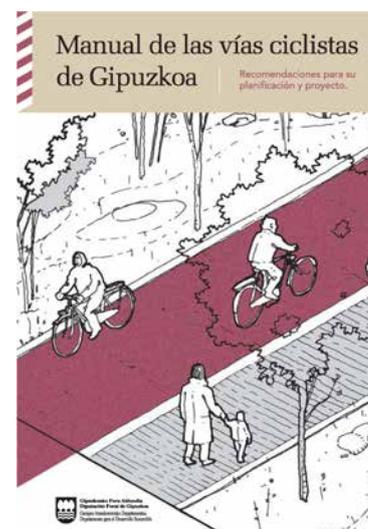


En el caso de España, no existe un organismo de la administración central que de un modo continuado ofrezca instrucciones o recomendaciones técnicas en materia de movilidad ciclista. Sin embargo, en los años noventa el Ministerio de Fomento publicó “La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte”² (segunda reimpression en 1999), que ha servido de referencia en muchas iniciativas y proyectos técnicos relacionados con la bicicleta.

De ese modo, las recomendaciones técnicas elaboradas en el país a lo largo de este siglo han partido de las Comunidades Autónomas y algunas administraciones locales. En los territorios Ederbidea hay que destacar la publicación del “Manual de las vías ciclistas de Gipuzkoa: recomendaciones para su planificación y proyecto” (2006) por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa. Esta publicación, con versiones en castellano y euskera, venía a rellenar la laguna en el conocimiento técnico en un momento crucial de lanzamiento de la red de vías ciclistas del territorio histórico guipuzcoano. Como complemento a ese manual, la propia Diputación Foral de Gipuzkoa publicó en 2014 un manual de “Recomendaciones para la señalización de vías ciclistas interurbanas en Gipuzkoa” que, como su nombre indica, proporciona criterios básicos para la señalización de la infraestructura ciclista foral, estando especialmente dirigido al personal técnico municipal y foral que trabaja en el ámbito del viario para bicicletas. Ambas publicaciones se pueden descargar en:

<http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/gure-argitalpenak>

2 Autores: A. Sanz, R. Pérez y T. Fernández. Fue publicado inicialmente en 1996 y tuvo una segunda reimpression en 1999. Una versión escaneada de este manual se puede descargar en la web: www.gea21.com/publicaciones/la_bicicleta_en_la_ciudad

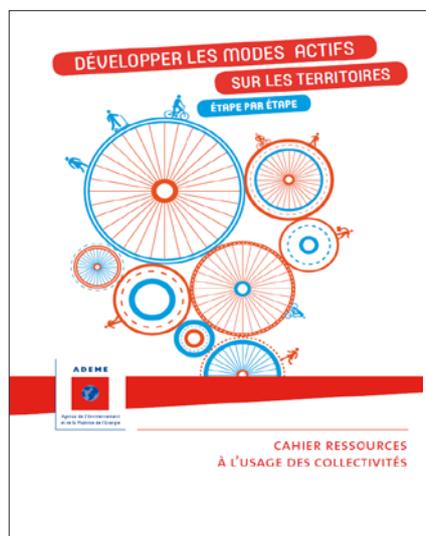


Diez años después, desde la misma Diputación Foral, se pretendió cubrir otro ámbito de acción referida a la movilidad ciclista con la publicación de la “Guía Municipal de la Bicicleta. Cómo desarrollar políticas locales de movilidad ciclista”³ (2016) la cual, como su nombre indica, sistematiza las actividades que pueden conformar la política de los ayuntamientos y entidades locales para promocionar la bicicleta, más allá de las infraestructuras para su circulación.

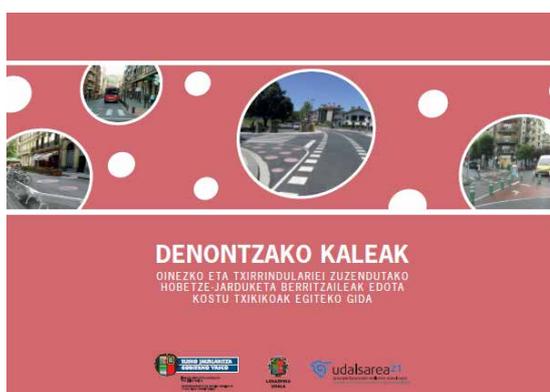


Con un propósito semejante de ayudar a los diferentes territorios y ámbitos de la administración a desarrollar una política de estímulo de los modos activos (peatonal y ciclista) de desplazamiento, la agencia ADEME (Agencia francesa de Medio Ambiente y Ahorro Energético) publicó en 2016 una guía técnica y metodológica (*Développer les modes actifs sur les territoires étape par étape*). Aunque está pensada desde una región concreta de Francia (País del Loira), sus recomendaciones sirven en cualquier otro territorio del país.

³ Autores: A. Sanz y M. González. Fundación Cristina Enea y Diputación Foral de Gipuzkoa. Versión bilingüe castellano-euskera.



Una última aportación a las soluciones técnicas en el ámbito de la Comunidad Autónoma Vasca, se publicó también en 2016 Denontzako kaleak. Guía para actuaciones de mejora peatonal y ciclista novedosas y/o de coste reducido ⁴, cuyo propósito es ayudar a pensar soluciones imaginativas y/o poco costosas para mejorar la infraestructura peatonal y ciclista. Su formato de presentación, a través de medio centenar de experiencias y una introducción conceptual, permite aproximarse a nuevas maneras de afrontar el cambio del espacio público para integrar a peatones y bicicletas.



⁴ Autores: gea21 SL. Editada por el Ayuntamiento de Legazpi, IHOBE y Udalsarea 21. Versiones en castellano y euskera.

7.2 PLANES Y ESTRATEGIAS

En el ámbito estatal no hay en España ningún documento que desarrolle una política de la bicicleta, sin embargo, a iniciativa de la sociedad civil y de las administraciones locales⁵, se ha planteado la redacción de un Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta, el cual ha sido incluido recientemente por la Dirección General de Tráfico (DGT) en sus compromisos para esta legislatura⁶. De hecho, desde agosto de 2016 la DGT había estado coordinando su desarrollo, con la creación de un Comité Técnico y diferentes subgrupos de trabajo.

El panorama es diferente en Francia, en donde el Ministerio de Transportes presentó ya en enero de 2012 el Plan National Vélo, resultado de medio año de reuniones e intercambios entre los representantes estatales y los colectivos, profesionales, federaciones y asociaciones ciclistas.

Este plan presentaba acciones en seis ámbitos: la bicicleta en las calles y en las carreteras; la bicicleta y la ciudad; la bicicleta en el turismo, el ocio y el deporte; valorización de los beneficios sociales, económicos y ambientales de la bicicleta; la bicicleta como herramienta de cambios; y el papel del Estado en la política ciclista. Su objetivo era conseguir que la bicicleta pasara a cubrir el 10% de los desplazamientos en 2020, frente al 3% que cubría en 2012.

Dos años después, en marzo de 2014, el ministro delegado de Transporte, Mar y Pesca anunció el lanzamiento del Plan de Acción de las Movilidades Activas (Plan d'action mobilités actives-PAMA) cuyo objetivo declarado es estimular el uso de la bicicleta y del caminar sobre todo en los desplazamientos domicilio-trabajo. El Plan se articula alrededor de 6 ejes:

- Desarrollar la intermodalidad entre el transporte colectivo y los modos activos.
- Compartir el espacio público y asegurar los des-

plazamientos de los usuarios vulnerables.

- Crear un marco fiscal y financiero favorable a los modos activos en los desplazamientos domicilio-trabajo.
- Tener en cuenta las políticas de movilidad activa en el urbanismo y la edificación.
- Desarrollar itinerarios de ocio y de turismo en bicicleta.
- Mostrar los beneficios de la marcha a pie y la bicicleta.

Al inicio de 2017 más del 80% de las medidas incluidas en este PAMA estaban realizadas, destacando las siguientes actuaciones:

- Modificación de la legislación de seguridad vial (Code de la Route):
 - el artículo 47 de la Ley sobre la Transición Energética, que introduce la posibilidad de generalizar en ciudad las zonas de circulación calmada (zonas 30 y zonas de encuentro).
 - el Decreto de 2 de julio de 2015 dirigido a mejorar la convivencia en las vías (“partage de la voirie”) que incluye: el agravamiento de las sanciones a los vehículos aparcados en espacios peatonales y ciclistas; la autorización de la circulación ciclista suficientemente lejos de las zonas de apertura de las puertas de los vehículos aparcados; la autorización para traspasar la línea continua en los adelantamientos de ciclistas; la generalización de los dobles sentidos ciclistas o la circulación ciclista a contramano en las vías donde la velocidad está limitada a 30 km/h o menos.
 - la Orden interministerial sobre señalización vial de 23 de septiembre de 2015, que permite que las diferentes administraciones territoriales introduzcan las nuevas reglas de señalización como el ceda el paso con semáforo en rojo para ciclistas, o las marcas viales de zonas de tráfico calmado.

⁵ La propuesta inicial parte de las principales organizaciones ciclistas españolas como ConBici, la Red de Ciudades por la Bicicleta, la Real Federación Española de Ciclismo, la Asociación de Marcas y Bicicletas de España o la Red de Ciclojuristas.

⁶ Así lo confirmó el Ministro de Interior, Juan Ignacio Zoido, en su comparecencia ante la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados, celebrada el 31 de enero de 2017.

- Indemnización kilométrica por el uso de la bicicleta:
 - Medida adoptada en la Ley de Transición Energética para el Crecimiento Verde (Loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte, de 17 de agosto de 2015, LTECV), mediante la cual las empresas privadas pueden ofrecer un incentivo económico a los asalariados que acudan al trabajo en bicicleta (decreto nº 2016-144, de 11 de febrero de 2016). El decreto fijó el incentivo en 25 céntimos de euro por km y establece un máximo de exenciones fiscales de la empresa y sobre la renta del trabajador de 200 euros (aunque puede pagar más si así se establece, y en ese caso se convierte en salario).
 - El decreto nº 2016-1184, de 31 de agosto de 2016, establece a título experimental por dos años un sistema semejante para determinados empleados públicos.



- Flotas de bicicletas de empresa.
 - El artículo 39 de la LTECV establece la posibilidad de que las empresas se beneficien de reducciones de impuestos por la puesta a disposición de sus empleados de una flota de bicicletas para sus desplazamientos domicilio-trabajo.
 - Mejoras de la combinación bici-tren:
 - Reserva de una plaza de bicicleta en los trenes, a la compra de ciertos billetes con reserva obli-

- gatoria (a partir de 2014 en la red SNCF).
- Obligación de elaborar un plan de estacionamientos seguros de bicicletas en las estaciones ferroviarias.
- Aparcabicis en edificaciones:
 - El artículo 41 de la LTECV establece la obligación de crear estacionamientos seguros de bicicletas cuando se construyen edificaciones industriales, equipamientos públicos, centros comerciales y complejos cinematográficos.

El Plan de Acción de las Movilidades Activas (Plan d'action mobilités actives-PAMA) está previsto que sea reemplazado por otro también de ámbito nacional denominado Plan d'action pour en faveur du développement de la marche et de l'usage du vélo (PAMUV).

Los gobiernos regionales o autonómicos también tienen oportunidades para el desarrollo de planes y estrategias de promoción de la bicicleta en sus ámbitos competenciales, bien integrados en la planificación de la movilidad, bien específicos. Sin embargo, en el caso de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de Navarra no se han llegado a aprobar planes de la bicicleta integrados en la planificación de la movilidad, ni tampoco planes de la bicicleta específicos, pero sí se han realizado trabajos y documentos preparatorios.

En el caso de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV), el gobierno vasco contrató en 2013 la elaboración del Plan Director de Itinerarios Ciclables de la CAPV. Según el Avance de la Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV dicho Plan define una red de trece itinerarios ciclables, con una longitud aproximada de 1.057 km y conecta entre sí los municipios donde reside más del 90% de la población de la CAPV, así como los principales generadores de desplazamiento, completando en el ámbito de la Comunidad Autónoma los planteamientos avanzados y/o aprobados en los Territorios Históricos de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa.

PLAN DIRECTOR DE ITINERARIOS CICLABLES DE LA CAPV (NO APROBADO OFICIALMENTE)



Fuente: Avance de la Revisión de las Directrices de Ordenación Territorial de la CAPV

Tampoco se llegó a aprobar formalmente el Plan Director de la Bicicleta de Navarra⁷, presentado en 2007, el cual para garantizar la participación de todos los departamentos del Gobierno navarro establecía una Comisión de Seguimiento del Plan formada por representantes de las direcciones generales de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda, Obras Públicas, Transportes; Administración Local, Turismo y Cultura, Salud y Deporte y Juventud. En esta Comisión estaban representados también los municipios, a través de la Federación Navarra de Municipios y Concejos.

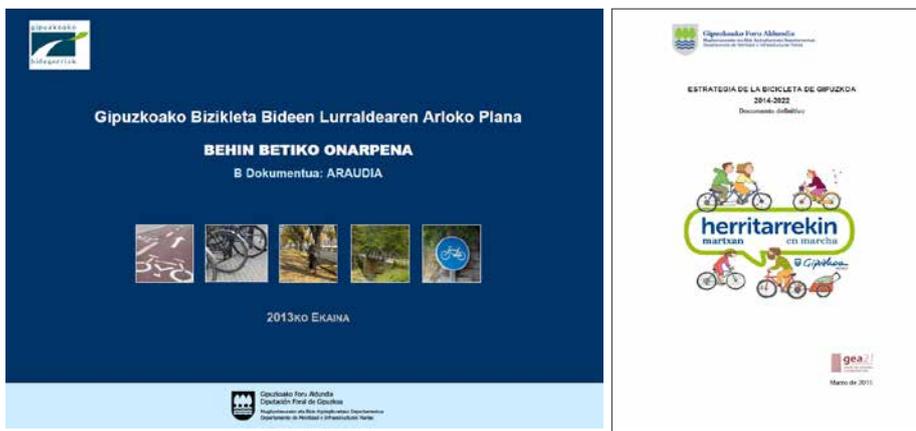
En el caso de Gipuzkoa, la planificación favorable a la bicicleta se inicia a principios de este siglo y desemboca en dos documentos fundamentales: el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2013)⁸ y la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa (2014-2022)⁹. En el primer caso se trata de un plan aprobado dentro de la legislación urbanística y de ordenación territorial, lo que le confiere un valor nor-

7 La Dirección General de Ordenación del Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra asumió el encargo parlamentario de poner en marcha la elaboración de un Plan Director de la Bicicleta, y la Fundación de Recursos Ambientales de Navarra (CRA-NA) recibió la encomienda de realizar estos trabajos, contratando a gea21 SL para dicha labor.

8 Aprobado definitivamente y por unanimidad por las Juntas Generales de Gipuzkoa en 2013, y elaborado por el Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias de la Diputación de Gipuzkoa, con la asistencia técnica de Mirua 21 y Ekolur.

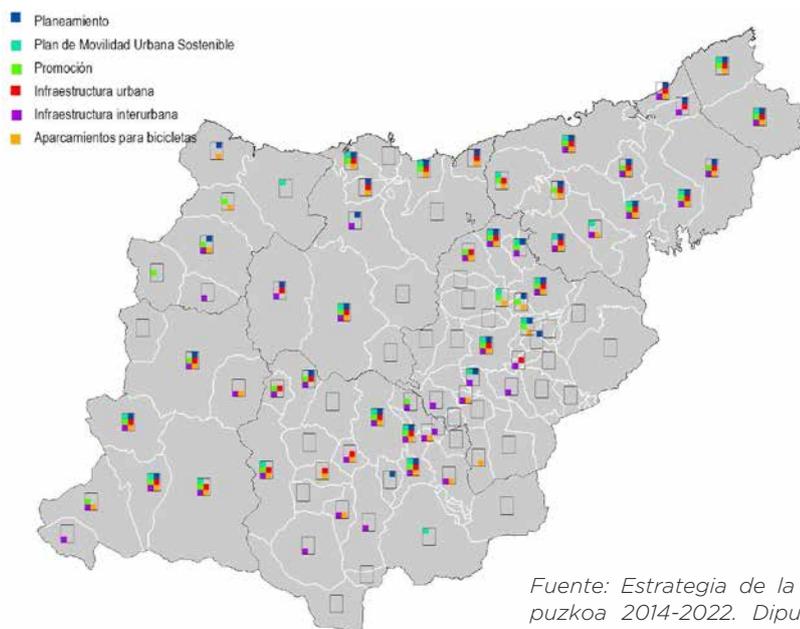
9 Aprobada en 2015 por el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, un órgano participativo creado como desarrollo de la Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa.

mativo y jurídico de gran peso. En segundo documento complementa y da continuidad al anterior en la medida en que desarrolla las políticas de la bicicleta más allá de las infraestructuras ciclistas, atendiendo facetas como la promoción, la formación y la regulación de los distintos ámbitos del uso de la bicicleta.



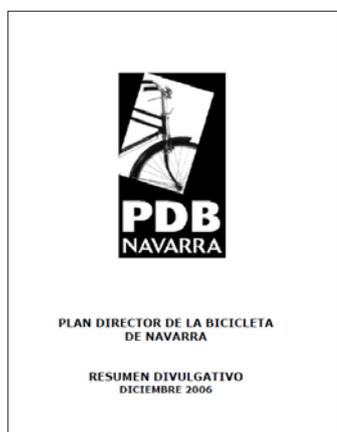
En la escala local o municipal, también se ha producido una bifurcación en los caminos de la planificación de la movilidad ciclista. Por un lado se encuentran los gobiernos locales que han incluido a la bicicleta en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible o Planes de Desplazamientos Urbanos para el caso francés y, por otro, hay ejemplos de municipios que han optado por una planificación de la bicicleta específica. Esta segunda opción suele conducir a planes mucho más detallados en cuanto a las medidas que conforman la política de la bicicleta y suele ser motivada por un desfase temporal entre la planificación de la movilidad general y las necesidades de la política de la bicicleta.

MAPA MUNICIPAL DE LAS ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA BICICLETA



Fuente: Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa 2014-2022. Diputación Foral de Gipuzkoa

En el Departamento de Pirineos Atlánticos se cuenta con Planes de Desplazamiento Urbano en las aglomeraciones urbanas Côte basque-ADOUR y Pau. Desde el punto de vista de la bicicleta lo más relevante es el Plan Vélo de l'Agglomération Côte basque-ADOUR, que forma parte del Plan de Movilidad Urbana (PDU. Plan de déplacements urbains) de dicha aglomeración ¹⁰.



En Navarra se cuenta con iniciativas de planificación ciclista local en la capital, a través del Plan de Ciclabilidad de Pamplona ¹¹ elaborado en 2005 y que desarrolló nuevos criterios para la definición de la red ciclista respecto a los planteados por el Plan

General de Ordenación Urbana de la ciudad, redactado en 2002. Cuentan con Planes de Movilidad Urbana Sostenible la propia comarca de Pamplona y los municipios de Egües, Burlada y Barañain.

Por último, en Gipuzkoa han sido varios los municipios que han desarrollado planes de movilidad ciclista o planes de movilidad urbana sostenible con incorporación de la bicicleta. En el mapa adjunto se sintetizan los resultados de un cuestionario enviado durante la redacción de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa en 2014, según el cual una mayoría de los gobiernos locales son activos en la promoción de la bicicleta destacándose las siguientes conclusiones:

- Casi una tercera parte de los municipios (31%) de Gipuzkoa cuenta con algún tipo de plan con el objetivo de promover el uso de la bicicleta (Plan de Movilidad Urbana Sostenible, Plan de la Bicicleta o similar)
- En dos tercios de los municipios existe algún tipo de infraestructura (vías o aparcamientos) para el uso de la bicicleta (en 60 de los 88 municipios)
- Un 40% de los municipios incluye en su planeamiento urbanístico alguna infraestructura ciclista urbana.

¹⁰ Documento elaborado en 2015 con la participación del Syndicat des transports de l'Agglomération Côte basque - Adour y realizado por la Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées.

¹¹ Ayuntamiento de Pamplona. Consultrans.

7.3 REDES DE ITINERARIOS CICLISTAS

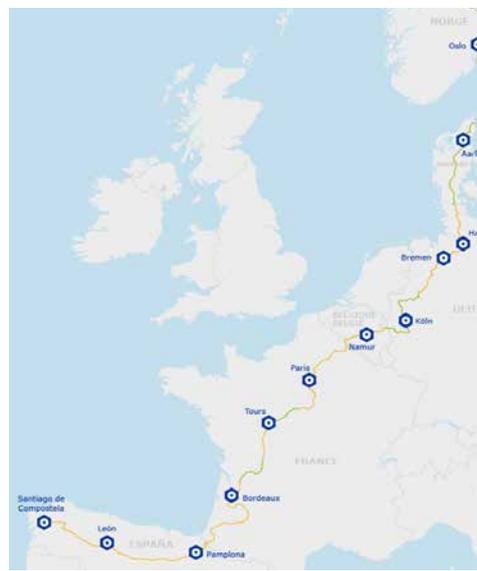
Sobre los territorios del proyecto Ederbidea se solapan redes de itinerarios para bicicletas de cinco escalas: la red europea EuroVelo, las redes nacionales (solo en Francia), las redes regionales, las redes provinciales o departamentales y las redes locales.

EUROVELO

Se trata de una red europea conformada por 15 grandes itinerarios a lo largo de todo el continente, con una longitud total de 70.000 km, de los cuales 45.000 han sido ya desarrollados. La idea fue lanzada en 1995 y está apoyada por la Comisión Europea y gestionada por la Federación Europea de Ciclistas (ECF), una organización paneuropea de defensa de la bicicleta. Su desarrollo se realiza a través de las

inversiones y la gestión de actores locales, coordinados a partir de los respectivos centros de coordinación nacional. En el caso de Francia es la organización Départements & Régions Cyclables la que está a cargo de esa tarea, estando previsto finalizar los más de 8.000 km de la red en su territorio en 2020. Como referencia, se puede indicar que en 2014 se había ya ejecutado más del 70% de esa red ¹². En España, el 20 de abril de 2017 se constituyó el centro de coordinación de EuroVelo para el Estado español que, bajo el secretariado de ConBici, servirá de interconexión entre las diferentes administraciones y agentes involucrados en su despliegue, y en el que participa la Diputación Foral de Gipuzkoa. Los dos itinerarios de la red EuroVelo que recorren el territorio Ederbidea son la ruta nº 1 de la Costa Atlántica y la ruta nº 3 de los Peregrinos, que finaliza en Santiago de Compostela.

ESQUEMA DE LAS RUTAS Nº 1 Y Nº 3 DE EUROVELO EN EL TERRITORIO EDERBIDEA. EN VERDE LOS TRAMOS EJECUTADOS O EN PROCESO DE EJECUCIÓN Y EN AMARILLO LOS NO EJECUTADOS



¹² Dossier: *Les Territoires à vélo. Itinéraires et composantes incontournables d'une politique vélo*. Départements & Régions cyclables. 2016

Como se puede observar en los esquemas adjuntos, en la parte francesa del territorio Ederbidea está ejecutada una parte de la ruta nº 1, siendo algunos tramos objeto precisamente de este proyecto Ederbidea, pero no así la ruta nº 3.

En la parte española de la ruta nº 1, en lo que afecta a Gipuzkoa, están en servicio 7 km de vía ciclista que va desde el paso fronterizo de Behobia (Irun) hasta el límite con Navarra (Endarlatsa). A esto hay que añadir las actuaciones de acondicionamiento de la antigua plataforma ferroviaria, que se han realizado a partir de ese punto hacia Doneztebe.

REDES NACIONALES

No existe en España un esquema de red nacional que conecte las diferentes comunidades autónomas y ordene los esfuerzos de la administración central, los cuales están centrados en la actualidad en el desarrollo de una serie de itinerarios sin formalización como red denominados Caminos Naturales, a través del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (<http://www.mapama.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/>).

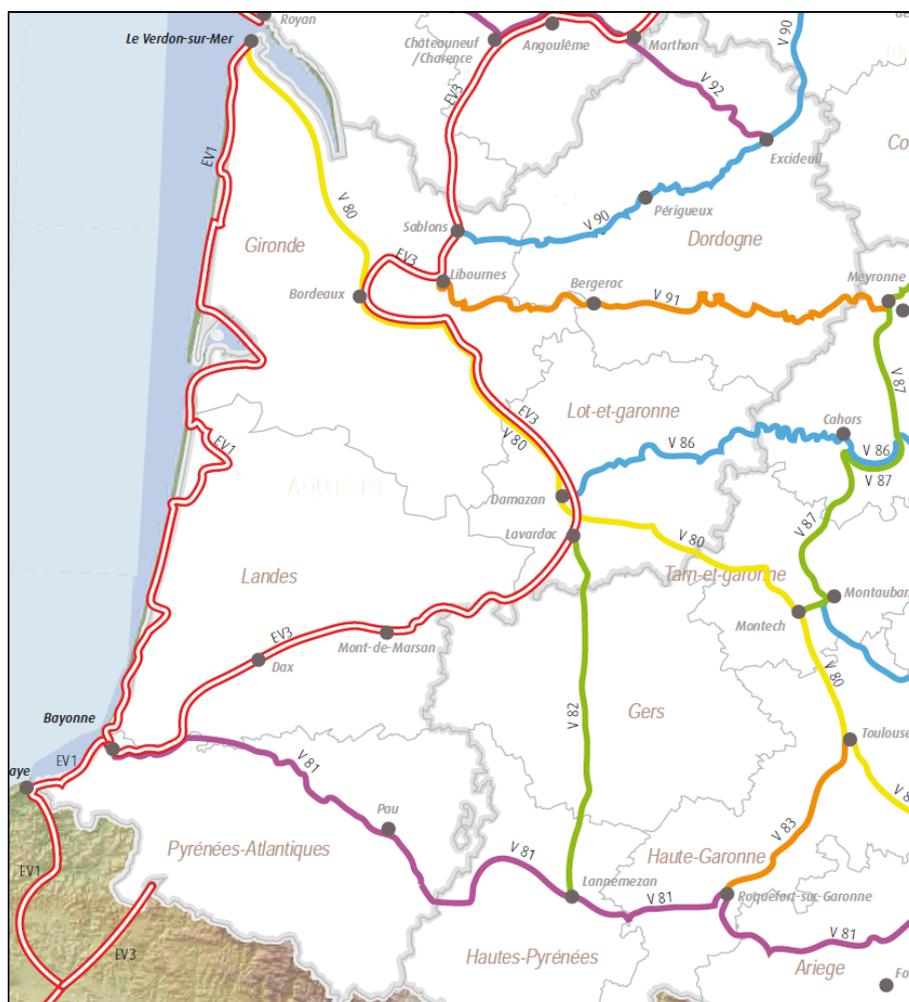
Este **Programa de Caminos Naturales**, que en la actualidad cuenta con 126 itinerarios y una extensión de 9.461 km, se inició en 1993 y acabó incorporando 1.290 km de las denominadas Vías Verdes, es decir, vías soportadas sobre antiguas plataformas de ferrocarril en desuso. Incluyen también caminos de servicio de canales, caminos de sirga, vías pecuarias, sendas y otros caminos públicos. Una parte significativa de estos itinerarios son ciclables. La inversión por parte del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente hasta finales del año 2016, asciende a 222 millones de euros. En Navarra y Gipuzkoa se han desarrollado media docena de tramos.

El enfoque en Francia es diametralmente opuesto. En 1998 la Comisión Interministerial de Ordenación y Desarrollo del Territorio (Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire, CIADT) lanzó el primer Plan Nacional de Ciclorutas y Vías Verdes (Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes, SN3V), constituido por los itinerarios ciclistas interregionales, nacionales y europeos que permiten asegurar la continuidad y la seguridad de los trayectos ciclistas de largo recorrido.

Según la terminología francesa una vía verde es un tipo de acondicionamiento ciclable de una vía que supone una regulación de la circulación sobre la misma. En la legislación de seguridad vial (Code de la Route) se define como "vía exclusivamente reservada a la circulación de vehículos no motorizados, peatones y caballos" (artículo R. 110-2).

El SN3V se actualizó en 2010 y representa más de 21.000 km de itinerarios de interés nacional. En 2014 el 58% de esa red nacional francesa estaban ya ejecutados, gracias a una inversión anual superior a 1,5 millones de euros en los veinte años anteriores, realizada a través de contratos Estado-Regiones. El siguiente mapa representa el Plan Nacional, incluyendo las rutas EuroVelo, en la región de Aquitania.

PLAN NACIONAL DE CICLORRUTAS Y VÍAS VERDES EN LA REGIÓN DE AQUITANIA



Fuente: Schéma régional Aquitain des Véloroutes et Voies Vertes 2014-2024

REDES REGIONALES Y SUPRAMUNICIPALES

Casi la totalidad de las regiones francesas están dotadas hoy de sus propios planes regionales de ciclorrutas y vías verdes (SR3V), considerando como mínimo los itinerarios incluidos en la red nacional y añadiendo en muchos casos otras rutas regionales estructurantes, que añaden otros 9.000 km a los 21.000 de la red nacional.

Siguiendo la ley de reorganización territorial, promulgada el 7 de agosto de 2015 (Nouvelle Organisation Territoriale de la République - NOTRe), que reconfiguró el mapa regional francés, la mayor parte de los planes regionales de ciclorrutas y vías verdes van a evolucionar para adaptarse a esos cambios y para integrarse en los nuevos modelos de planificación (Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires - SRADDET y Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation - SREII).

PLAN REGIONAL DE CICLORRUTAS Y VÍAS VERDES DE AQUITANIA



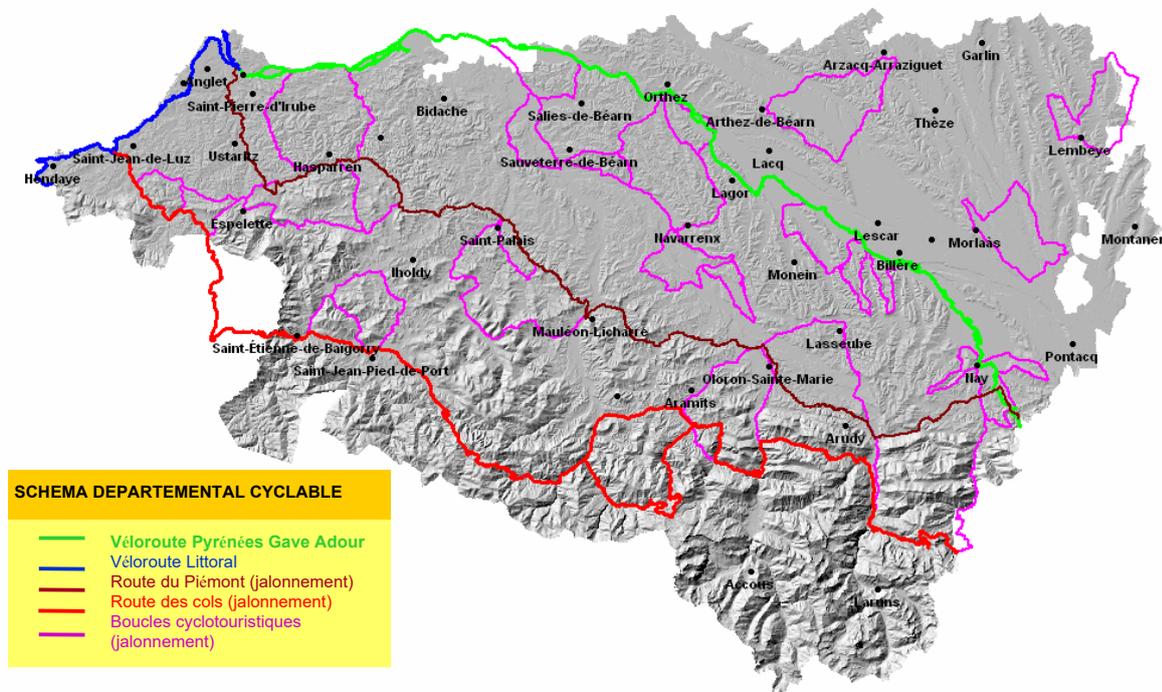
Fuente: Schéma régional Aquitain des Véloroutes et Voies Vertes 2014-2024

En 2015, la organización Départements & Régions Cyclables publicó el mapa actualizado del Plan Nacional de Ciclorrutas y Vías Verdes. En la región de Aquitania la red, que se refleja en la siguiente ilustración, se aprobó en 2003.

En el ámbito de los Pirineos Atlánticos también se cuenta con una red de referencia, cuyo plan fue adoptado en diciembre de 2007, por la Asamblea Departamental por unanimidad. Este plan estaba dotado de un presupuesto de 26 millones de euros para seis años¹³.

13 Información mencionada en el número 14 de julio de 2008 de Vélo & Territoires, la revista de la asociación de los Departamentos

RED DEPARTAMENTAL DE CICLORRUTAS Y VÍAS VERDES DE PIRINEOS ATLÁNTICOS



Fuente: Schema Départemental Cyclable. Conseil Général des Pyrénées Atlantiques. Budget Primitif 2008

En el caso de España, las redes de carácter supra-municipal, autonómicas o forales se desarrollan a la par que los planes de la bicicleta de esos ámbitos, de manera que su mayor o menor cristalización depende del grado de maduración que dichos planes tengan en cada territorio. Por ese motivo, la falta de aprobación del Plan Director de la Bicicleta de Navarra se traduce en la falta de respaldo institucio-

nal a la red que dicho plan contemplaba, mientras que la red guipuzcoana, asociada a un instrumento de planeamiento de la legislación de ordenación del territorio, sigue consolidándose y ejecutándose con mayor o menor velocidad. En el inicio de 2017, la Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa ya ejecutada asciende a 213 km, es decir, el 49% de los 439 km previstos.

MAPA DEL ESTADO DE EJECUCIÓN DE LA RED BÁSICA DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA EN 2017



ZEHAZPIDEA / LEYENDA

- Burututako oinarrizko bizikleta bide sarea
Red básica de vías ciclistas existente
- Planifikatutako oinarrizko bizikleta bide sarea
Red básica de vías ciclistas planificada

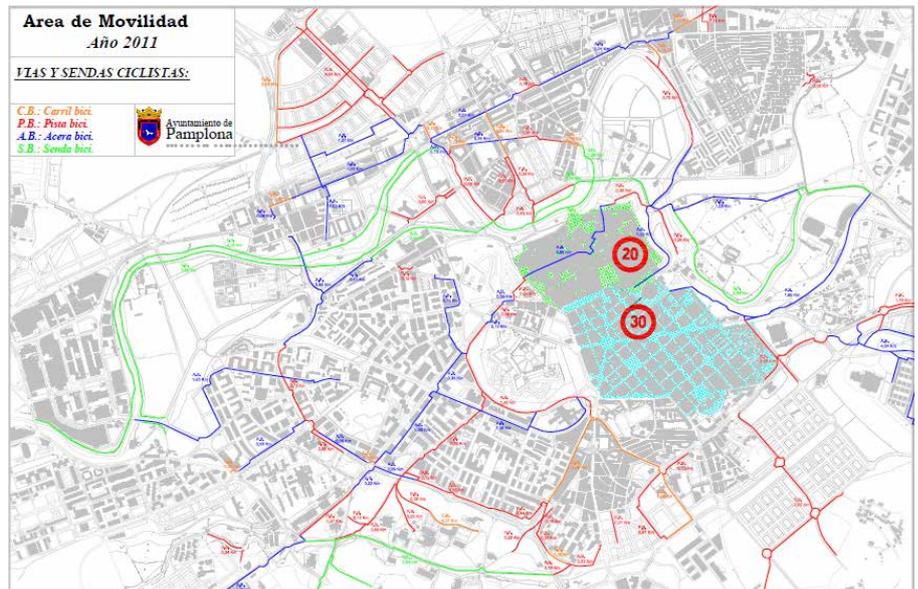


REDES MUNICIPALES

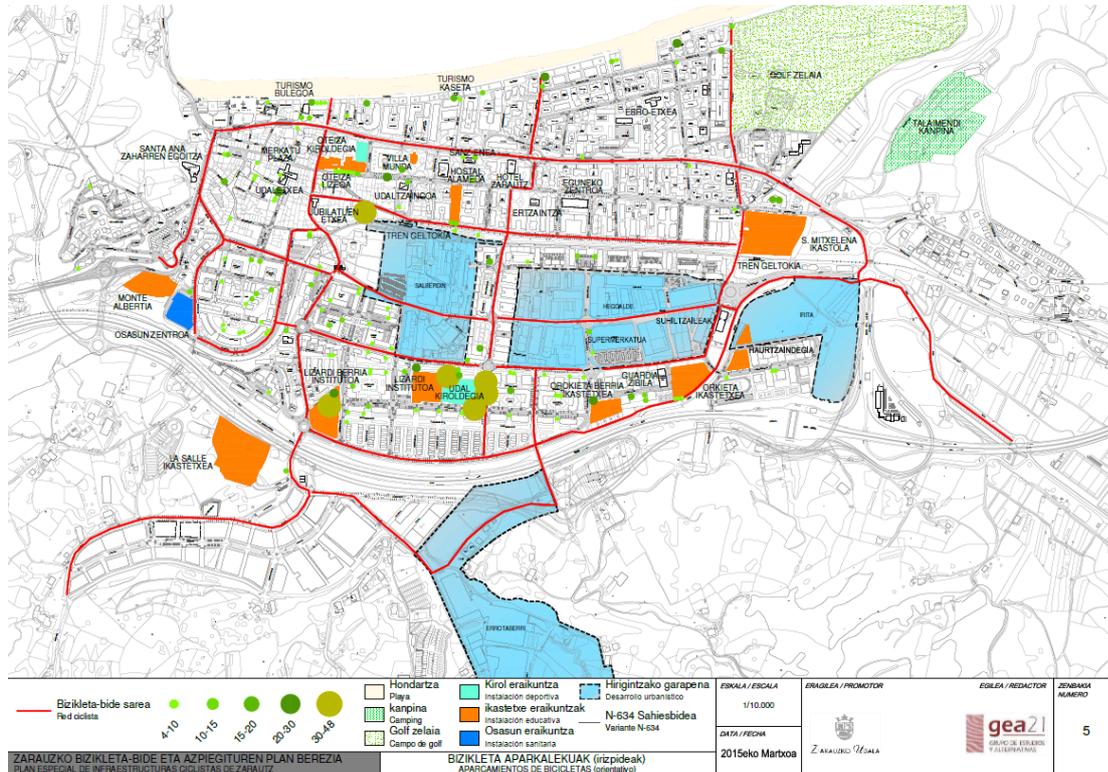
Queda por último referirse a las redes municipales, desarrolladas sobre todo en las ciudades de mayor tamaño del territorio Ederbidea como son Donostia/San Sebastián, Pamplona, Bayona y Pau. De ellas, la más completa y coherente es la de Donostia/San Sebastián, con más de 60 km de extensión. En municipios de menor tamaño destaca la red de

Zarautz, la cual se ha consolidado con la aprobación del Plan Especial de Vías e Infraestructuras Ciclistas de la ciudad (2015), que tiene la fuerza de ser un instrumento normativo de la legislación urbanística y, por tanto, de obligado cumplimiento. Y, también, el caso de Errenteria, cuya red se desarrolla conforme indica su Plan de Movilidad Peatonal y Ciclista (2015).

MAPAS DE LAS VÍAS CICLISTAS DE LA AGLOMERACIÓN DE BAYONA Y DE PAMPLONA



MAPA DE LA RED PREVISTA EN EL PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS CICLISTAS DE ZARAUTZ

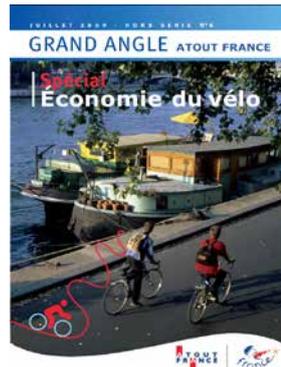


7.4 ESTUDIOS Y ENCUESTAS

El antiguo Consejo General de Pirineos Atlánticos (Conseil général des Pyrénées-Atlantiques)¹⁴ solicitó en 2012 a la Agencia de Urbanismo (Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées) un estudio que le ayudara definir su posición respecto a la bicicleta como medio de transporte en la región. El resultado es el documento titulado “Le vélo utilitaire”, en el que se reflexiona sobre la bicicleta como parte de la movilidad sostenible y se analiza el papel que tiene y el que puede tener en el Departamento de los Pirineos Atlánticos.

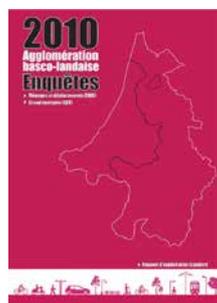
¹⁴ Este Consejo actualmente se denomina “Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques”.

Otros dos estudios franceses analizan la importancia económica de la bicicleta. El primero, de 2009, es un número monográfico de la revista Grand Angle dedicado a la bicicleta ¹⁵, que investiga el uso actual en sus diversas modalidades (urbanas cotidianas, deportivas, turísticas) y cuenta con una síntesis traducida al español. El segundo, realizado en 2016, es un breve análisis de las consecuencias socioeconómicas de la intermodalidad tren-bici ¹⁶.



En el campo de las encuestas e investigaciones sociológicas se pueden mencionar algunas encuestas de movilidad general que incorporan los desplazamientos ciclistas, así como encuestas en profundidad sobre el uso de la bicicleta. Las más recientes encuestas de movilidad en el territorio Ederbidea son las siguientes:

- Enquêtes 2010 Ménages et déplacements (EMD) et Grand territoire (EGT), AUDAP, 2011.
- Encuesta de Movilidades Estivales (Enquête Mobilités Estivales, 2015) realizada por AUDAP.
- Estudio de la Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca 2011. Gobierno Vasco. 2012.



¹⁵ *Économie du vélo*, número especial de Grand Angle publicado por Atout France en julio de 2009. Se puede descargar el documento final completo en: www.voirie-pour-tous.info/sites/wir-people.com/IMG/pdf/economie_du_velo-etude_complete.pdf

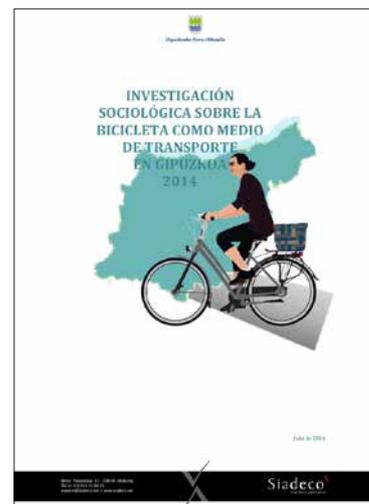
¹⁶ *L'intermodalité vélo-train: une évaluation socio-économique des bénéfices*. Editado por el Commissariat Général au Développement Durable del Ministerio del Medio Ambiente, la Energía y el Mar (Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer).

Por su parte, la Diputación Foral de Gipuzkoa encargó en 2014 una investigación sociológica apoyada en entrevistas y grupos de discusión sobre el uso de la bicicleta,¹⁷ que permite conocer el perfil de la demanda ciclista y, también, los argumentos y rasgos sociológicos de las personas que no emplean este medio de transporte.

En Francia, es reseñable una publicación que ofrece cifras del turismo en bicicleta. Se trata de un barómetro elaborado por la Direction Générale des Entreprises (DGE) del Ministerio de Economía y Hacienda, adscripción que en sí misma también es indicativa de la importancia económica del fenómeno, más allá de sus ventajas ambientales y sociales.

Otras publicaciones con evidentes referencias numéricas son las que se derivan de la actividad de varios observatorios relacionados con la bicicleta: Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa (<http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/behatokia>), Observatorio de la Bicicleta de Donostia/San Sebastián (<http://www.cristinaenea.eus/es/mnu/raiz-observatorio-de-la-bicicleta>) y, en Francia, el Observatorio de las Movilidades Activas, el Observatorio de la Indemnización Kilométrica (Observatoire de l'indemnité kilométrique vélo) y el Observatorio Nacional de Ciclorrutas y Vías Verdes (Observatoire national des véloroutes et voies vertes - ON3V).

Los dos primeros, en Gipuzkoa y Donostia/San Sebastián, reflejan los datos de la evolución del uso de la bicicleta y de las infraestructuras ciclistas en sus respectivos ámbitos de competencia.

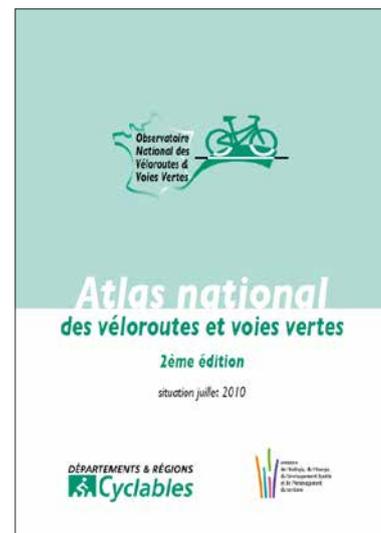


17 Siadeco: "Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa 2014". Diputación Foral de Gipuzkoa, 2014. Se puede descargar a través de este enlace: http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Investigaci%C3%B3n+Sociol%C3%B3gica+Bicicleta+en+Gipuzkoa_2014_ES.pdf

Formando parte del proyecto europeo ADDED VALUE, se elaboró un “Informe de monitorización sobre el uso de la bicicleta en Navarra (2007-2009)”¹⁸. Por su parte, el Observatorio de la Indemnización Kilométrica (Observatoire de l’indemnité kilométrique vélo) es una iniciativa del Club de Ciudades y Territorios Ciclables (Club des villes et territoires cyclables) y de la Agencia del Medioambiente y el Ahorro de Energía (Agence de l’environnement et de la maîtrise de l’énergie, ADEME) para el seguimiento de esa experiencia de pago por ir en bicicleta al trabajo. El Observatorio Nacional de Ciclorrutas y Vías Verdes (ON3V) francés, que fue creado y se financia conjuntamente por el Ministerio de la Ecología, la Energía y el Desarrollo Sostenible y de la Mar (Ministère de l’écologie, de l’énergie, du développement durable et de la mer - Meeddm) y la asociación de Departamentos y Regiones Ciclables (Association Départements & Régions cyclables - DRC), publica un completo Atlas des véloroutes et voies vertes, cuya segunda edición data de 2010.

Por último, el Observatorio de las Movilidades Activas gestionado por la Red o Club de las Ciudades y Territorios Ciclables (Club des villes et territoires cyclables) publica los resultados de las encuestas que envía a los gobiernos locales sobre las políticas a favor de peatones y ciclistas.

Están adheridas en 2017 a esa Red de Ciudades y Territorios Ciclables (Club des villes et territoires cyclables; <http://www.villes-cyclables.org>) dos ciudades del Departamento de Pirineos Atlánticos: Bayona y Pau. Se trata de una red de entidades territoriales cuyo objetivo es la movilidad sostenible y el desarrollo del uso de la bicicleta en la movilidad cotidiana. Fue creada en 1989 por 10 ciudades pioneras y en la actualidad reúne a más 1.500 entidades territoriales (municipios, mancomunidades, departamentos y regiones) que representan más de 40 millones de habitantes.



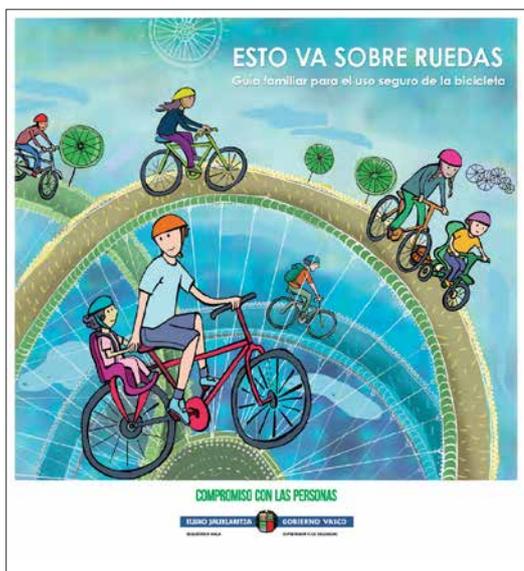
18 Fundación CRANA. Universidad de Navarra. J. J. Pons (dir.), M. Serrano (Coord.), 2010.

7.5 OTRAS PUBLICACIONES Y MATERIALES

Las asociaciones de defensa de la bicicleta también producen documentos de referencia interesantes para desarrollar las políticas de movilidad ciclista, En el territorio Ederbidea destacan algunas publicaciones de la Asociación de Ciclistas Urbanos Kalapie, de Donostia/San Sebastián, como la que celebró el 25 aniversario de su fundación (<http://kalapie.org/25urte>) revisando la transformación de la ciudad y el papel que había jugado la bicicleta en ese periodo. La publicación se complementa con un video

Por su parte, la Federación Francesa de Usuarios de la Bicicleta (Fédération française des Usagers de la Bicyclette - FUB) también ofrece publicaciones de interés no solo para activistas, sino también para técnicos y políticos interesados en la movilidad ciclista. Así, por ejemplo, en 2016 publicó una guía metodológica para gestionar una escuela de la bicicleta.

En la labor de difusión de la política ciclista todas las administraciones ofrecen también publicaciones y materiales de diverso tipo y de diversa calidad y enfoque. Por ejemplo, en el Gobierno Vasco son varios los departamentos que a lo largo de los años han publicado materiales vinculados con el uso de la bicicleta.



El Departamento de Pirineos Atlánticos está adherido a la red Départements & Régions Cyclables que reúne a las administraciones activas en movilidad ciclista francesas, es decir, a regiones, departamentos y mancomunidades (intercommunalités) ¹⁹. El centro de su atención es el desarrollo de los itinerarios ciclistas y vías verdes (Véloroutes y Voies Vertes o 3V), así como el turismo en bicicleta. Realiza también una intensa actividad de formación y publicación técnica.

El campo de la formación y la educación relacionada con la movilidad ciclista y la movilidad sostenible tiene un desarrollo extenso de publicaciones de la Diputación Foral de Gipuzkoa, empezando en 2005 por una unidad didáctica para el trabajo del profesorado con respecto a la movilidad sostenible ²⁰. En esa línea editorial se publicaron posteriormente dos manuales para el aprendizaje de mecánica básica y conducción de la bicicleta ²¹ y una guía práctica para el trabajo con adolescentes vinculado a la movilidad sostenible ²².

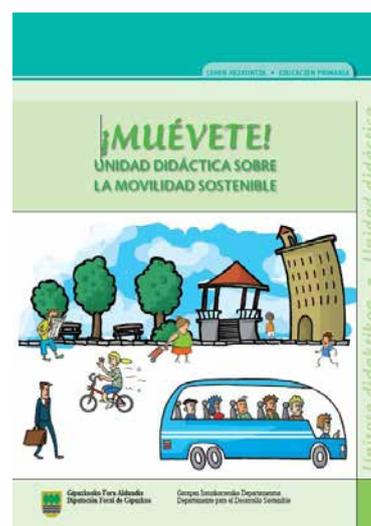
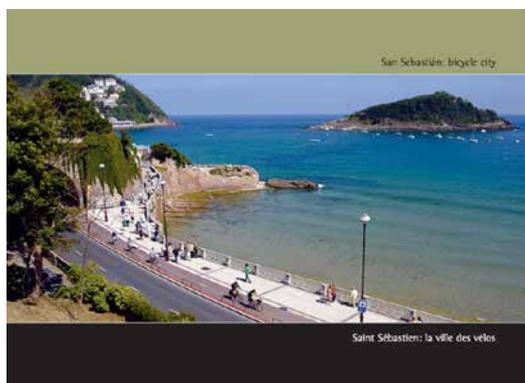
En el ámbito municipal también son numerosas las publicaciones que han ido editando los gobiernos locales más activos en movilidad ciclista, como es el caso de Donostia/San Sebastián.



DOSSIER:
Les Territoires à vélo

Itinéraires et composantes incontournables d'une politique vélo

DÉPARTEMENTS & RÉGIONS
CYCLABLES



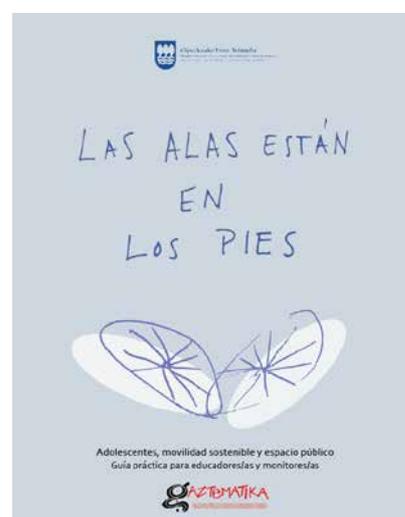
El panorama se completa con la presencia de algunas publicaciones periódicas que completan con artículos y noticias la información sobre movilidad ciclista, así como las publicaciones específicas de rutas e información para la práctica del turismo en bicicleta.

¹⁹ La *intercommunalité* designa en Francia al conjunto de actores y organismos de cooperación que asocian municipios para el ejercicio de ciertas de sus competencias.

²⁰ ¡Muévete! Unidad didáctica sobre la movilidad sostenible. Isabel Prieto y José Francisco Cid. Diputación Foral de Gipuzkoa, 2005.

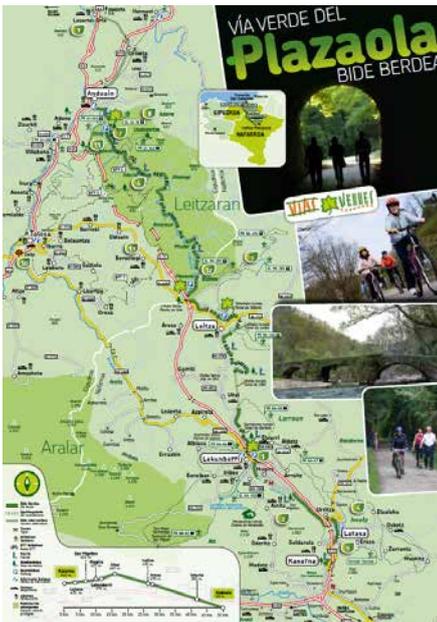
²¹ *Eskoletan bizikleta txangoak antolatzeko gidaliburu praktikoa y Gipuzkoako hezkuntza-zentroetan bizikleta gidatzeko ikastaroak emateko eskuliburu*. Biciplot.

²² Las alas están en los pies. Adolescentes, movilidad sostenible y espacio público. Guía práctica para educadores/as y monitores/as. Marta Román. Diputación Foral de Gipuzkoa, 2015.





Revistas de información sobre la bicicleta de la Diputación Foral de Gipuzkoa y de la asociación francesa de Departamentos Cyclables.



Folletos informativos sobre rutas en bicicleta

7.6 SITIOS WEB

ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie)

<http://www.ademe.fr/>

AF3V - Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes.

www.af3v.org/

Bizikletaz. sitio web de movilidad ciclista de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

www.gipuzkoabizikletaz.eus

Blog Camino Escolar

caminoescolar.blogspot.com.es/

CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)

<http://voiriepour tous.cerema.fr/>

CicloJuristas

ciclojuristas.wordpress.com

Club des villes et territoires cyclables

<http://www.villes-cyclables.org/>

Comisión Europea

https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling_es

DRC (Départements et Régions cyclables)

<http://www.departements-regions-cyclables.org/>

IDAE (Instituto para la Diversificación y el Ahorro de Energía)

<http://www.idae.es/tecnologias/eficiencia-energetica/transporte/medidas-de-fomento-del-cambio-modal>

Observatorio de la Bicicleta de San Sebastián

<http://www.cristinaenea.eus/eu/mnu/raiz-observatorio-de-la-bicicleta>

Observatorio de la Bicicleta Pública en España

<http://bicicletapublica.es/>

Red de Ciudades por la Bicicleta

<http://www.ciudadesporlabicicleta.org>

Zikloteka. Centro de Documentación de la Bicicleta de Gipuzkoa,

que se puede consultar tanto de manera presencial como en línea:

<http://www.cristinaenea.eus/zikloteka/es/hasiera>.

7.7 GLOSARIO TRILINGÜE

Acera-bici	Piste cyclable à hauteur du trottoir	Bizikleta espaloi
Aparcabicis	Parking vélo	Bizikleta aparkaleku
Avanzabicis (plataforma / zona avanzada de espera para bicis)	Sas à vélos	Bizikleta-aurreragune (bizikletentzako itxarote plataforma / zona aurreratua)
Bicicleta de carretera	Vélo de route	Errepideko bizikleta
Bicicleta de montaña	Vélo de montagne	Mendiko bizikleta
Bicicleta de servicio de empresa	Vélo de service	Enpresako zerbitzuko bizikleta
Bicicleta eléctrica/bicicleta de pedaleo asistido	Vélo électrique / Vélo à assistance électrique (VAE)	Bizikleta elektrikoa/pedalkada lagunduko bizikleta
Bicicleta híbrida	Vélo tout chemin (VTC)	Bizikleta hibrido
Bicicleta plegable	Vélo pliable	Bizikleta tolesgarria
Bicicleta urbana	Vélo urbain	Hiriko bizikleta
Biciestación	Parking vélo	Bizikleta geltoki
Bicirregistro (registro público de bicicletas)	Enregistrement des vélos	Bizikleta erregistro (bizikleta erregistro publiko)
Calmando de tráfico	Apaisement de la circulation	Trafikoa moteltzea
Calle ciclista / Ciclocalle	Vélorue	Bizikleta kale
Calle de coexistencia o Calle residencial (Prioridad peatonal, señal S-28)	Zone de rencontre	Erdiko bide partekatuko galtzada
Camino escolar	Plan de Déplacements Etablissement Scolaire (PDES)	Eskola bide
Carril bici	Bande cyclable	Bizikleta errei
Carril compartido bus-bici	Couloir mixte bus - vélos	Partekatutako bus-bizikleta errei
Centro de la Bicicleta	Vélostation	Bizikleta zentro
Ciclo-carril	Bande cyclable suggérée	Ziklo errei
Ciclogística	Cyclo-logistique	Ziklologistika
Ciclomensajería	Cyclo-messagerie	Ziklomezularitza
Cicloturismo	Cyclotourisme	Zikloturismo
Ciclovia	Ciclovia (fermer temporairement et partiellement un ensemble de routes ou d'axes pour créer un réseau de voiries réservé aux modes actifs).	Ziklobia

Contramano ciclista	Double-sens cyclable	Bizikletak kontrako aldera
Calzada con vía central compartida	Chaussée à voie centrale banalisée (chaussidou)	Erdiko erreia partekatutako galtzada
Estación de aforo o conteo	Poste de comptage	Kopurua neurtzeko estazio
Intermodalidad	Intermodalité	Intermodalitate
Itinerario ciclista	Itinéraire cyclable	Bizikleta ibilbide
Movilidad activa	Mobilité active	Mugikortasun aktibo
Movilidad blanda	Mobilité douce	Mugikortasun bigun
Movilidad ciclista	Mobilité cycliste	Bizikleta bidezko mugikortasun
Movilidad sostenible	Mobilité durable	Mugikortasun jasangarri
Pista bici	Piste cyclable	Bizikleta pista
Plan de la bicicleta o de movilidad ciclista	Plan Vélo	Bizikletaren edo bizikleta bidezko mugikortasun plan
Plan de movilidad	Plan de Mobilité	Mugikortasun plan
Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)	Plan de Mobilité Urbaine Durable	Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Plan (HMIP)
Portabicicletas (en autobuses)	Rack à vélo sur les bus	Bizikleta-euskarri (autobusetan)
Rampa para bicicletas	Goulotte	Bizikletentzako arrapala
Red de vías ciclistas rápidas / de alta calidad	Réseau cyclable à haut niveau de service	Bizikleta bide bizkorren / kalitate altukoaren sare
Reparto modal	Partage modal	Moduen arteko banaketa
Senda bici	Voie verte	Bizikleta bidezidor
Señalética	Signalétique	Seinaleak
Servicio de bicicletas públicas	Système de vélos en libre-service (VLS)	Bizikleta publiko zerbitzu
Superciclistas, ciclistas, rutas ciclistas rápidas o express	Pistes cyclistes à grande vitesse (Autoroutes cyclables / Autoroutes vélo)	Superziklopistak, ziklopistak, bizikleta ibilbide bizkorak edo espresak
Triciclo	Tricycle	Triziklo
Vía ciclista	Voie cyclable; aménagement cyclable	Bizikleta bide / bidegorri (*)
Vía verde	Voie verte	Bide berde
Viario	Voirie	Bideak
Zona de calmado del tráfico	Zone à circulation apaisée	Mantsotutako trafiko gunea
Zona 30 (prioridad peatonal, señal S-30)	Zone 30	30 gunea

(*) Las vías ciclistas son conocidas popularmente en la Comunidad Autónoma del País Vasco como bidegorris (camino rojo), tanto en castellano como en euskera, por el color del pavimento que se utiliza con frecuencia en ellas. En castellano las vías ciclistas son conocidas popularmente como carriles bici.

7.8 ASOCIACIONES

Asociación Medios de Transporte Saludables

(comarca de Pamplona)

<http://www.asociacionmts.org/>

Asociación Mujeres en bici-Bizikume

(comarca de Pamplona)

<http://www.mujeresenbici.es/>

Asociación Recicleta Ribera (Navarra)

<http://www.recicletaribera.com/>

Balazta

(Bidasoako Bizikletaren Aldeko Elkartea)

<http://www.balazta.com/>

Biciclistas de Corella (Navarra)

www.biciclistas.es

Bizi ! Asociación del movimiento altermundista, localizada en Bayona y otros municipios como Biarritz y Larrun, entre cuyos grupos de trabajo se encuentra uno dedicado a la movilidad alternativa: "Alternatives au tout voiture".

<https://bizimugi.eu/>

ConBici, Coordinadora en Defensa de la Bici

www.conbici.org

ECF, Federación de Ciclistas Europeos

www.ecf.com/

European Cycle Logistics Federation (ECLF).

Federación Europea de Ciclología

(<http://eclf.bike/>).

FUB

(Fédération des usagers de la bicyclette)

<http://www.fub.fr/>

Gurpilartea, asociación de ciclistas y patinadores de Oarsoaldea

www.facebook.com/Gurpilartea

Kalapie. Asociación de Ciclistas Urbanos/as de Donostia/San Sebastián

www.kalapie.org

Pau à vélo

<http://fubicy.org/pau/>

Txirrind'Ola l'atelier vélo participativ (Bayona)

<http://txirrindola.org/>

Txirrinka, Oñatiko Bizikleta Zaleak

(Oñati, Gipuzkoa)

www.facebook.com/txirrinka.onatikobizikletazaleak

