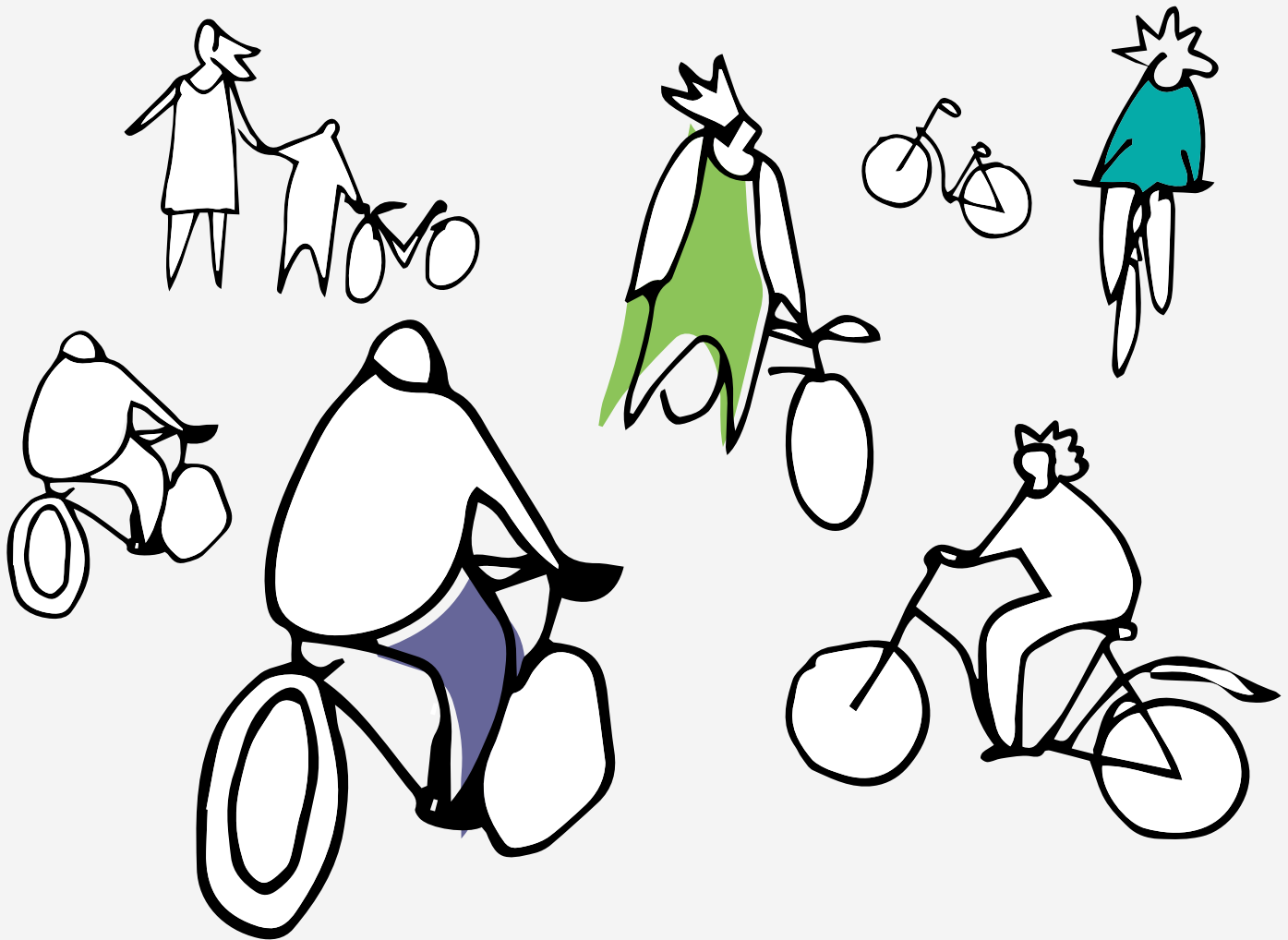


BICICLETA y GOBIERNOS LOCALES



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

Edita:
Diputación Foral de Gipuzkoa
Departamento de Movilidad y Ordenación
del Territorio

Dirección técnica:
Lorem Ipsum

Autoría:
Lorem Ipsum

Ilustraciones:
Lorem Ipsum

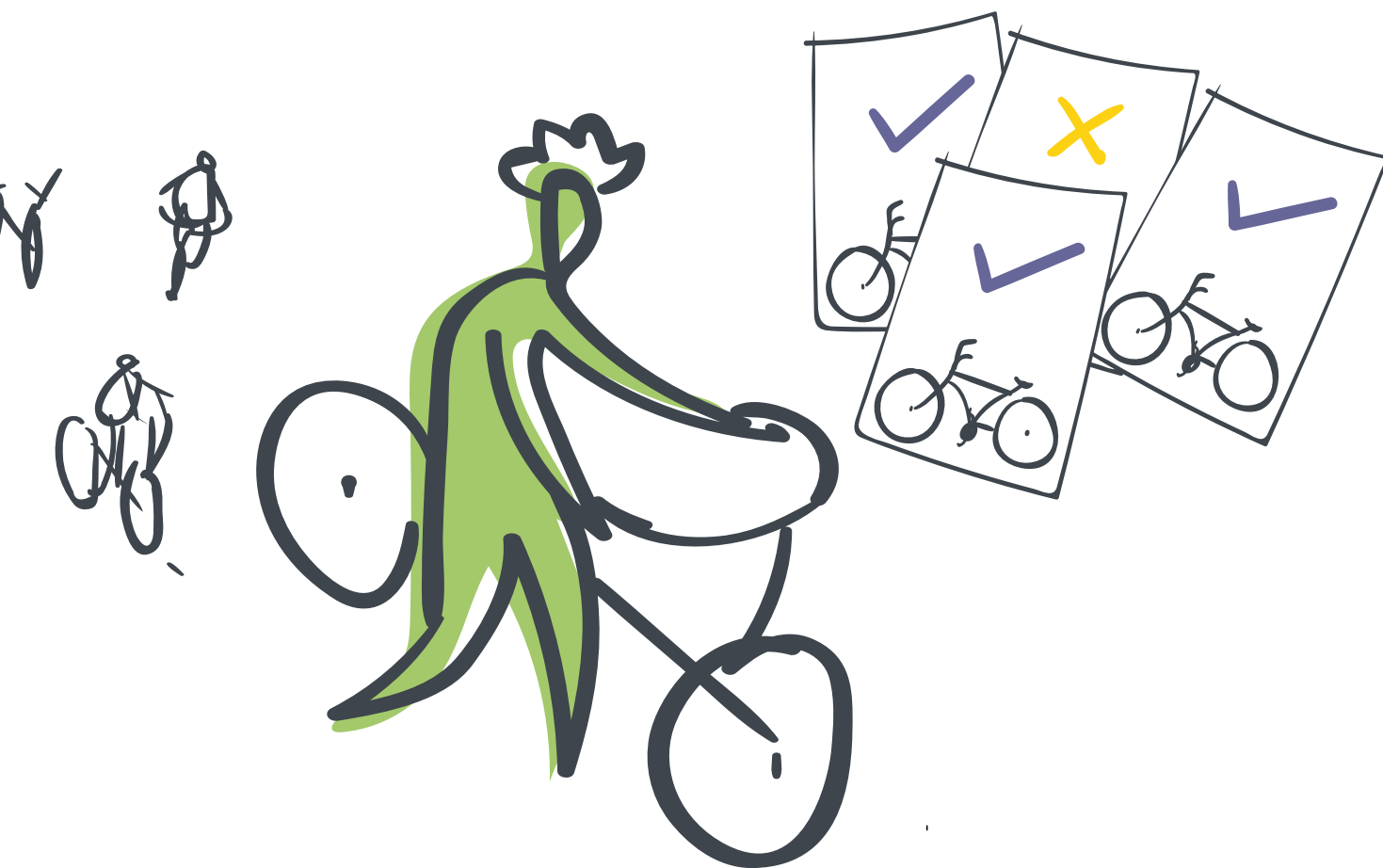
Agradecimientos:
Lorem Ipsum

Primera edición: **2017**
ISBN: **Lorem Ipsum**
Depósito Legal: **Lorem Ipsum**

ÍNDICE

1: Una receta de éxito para hacer política de la bicicleta	2
2: El discurso sobre la movilidad ciclista	4
2.1 Movilidad sostenible	4
2.2 Papel de la bicicleta en la movilidad urbana sostenible	5
2.3 Las ventajas de la bicicleta y los condicionantes que las limitan	6
2.4 Prejuicios y razones ante la movilidad ciclista	9
2.5 Coherencia con otras políticas locales	13
2.6 La política de la bicicleta como suma	13
2.7 Pluralidad de personas, pluralidad de necesidades ciclistas	13
3: Lo que pueden hacer los gobiernos locales	16
3.1 Inserción de la bicicleta en el urbanismo	16
3.2 Planificación de la movilidad	16
3.3 Regulación de la movilidad	16
3.4 Gestión de la movilidad	16
3.5 Infraestructuras de la movilidad	16
3.6 La transversalidad de la bicicleta en las demás políticas locales	16
4: Qué infraestructuras ciclistas y cuándo hay que crearlas	17
4.1 No solo de infraestructuras vive la política ciclista	17
4.2 Para qué y para quién: diversidad de motivos, personas y bicicletas	17
4.3 Segregación vs integración	18
4.4 Peatón-bicicleta: una relación que puede ser conflictiva	18
4.5 Las redes y sus escalas	18
4.6 Las vías y sus modalidades	18
4.7 Los aparcabicis como eslabón imprescindible de la movilidad	18
4.8 La señalización como valor añadido.	18
5: Qué servicios se pueden ofrecer a la bicicleta	19
6: Promocionando la bicicleta en todos los rincones del municipio	20
7: Referencias de interés	21





1. 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

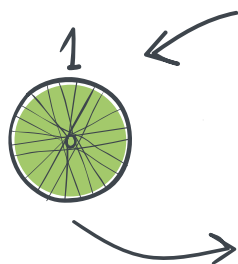


La política de la bicicleta, por su intención de transformación de hábitos e imaginarios sociales, requiere un sólido apoyo de los responsables políticos municipales. Un buen jefe de cocina, capaz de movilizar su equipo y sus recursos, es el punto de partida de una política de la bicicleta sólida.

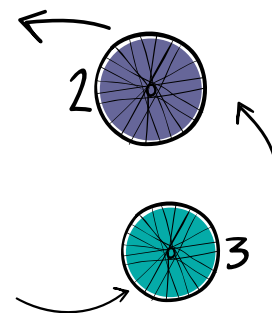


Planificación

Dirigir como si fuera una orquesta, cada acción en su momento oportuno



La improvisación permanente está reñida con la efectividad de la política de la bicicleta. 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 hacer efectiva la política de la bicicleta.



Ingredientes apropiados

Comprar en el mercado local



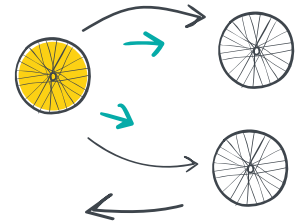
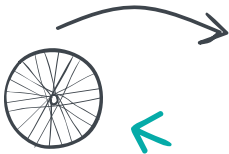
Para cada tamaño, rasgos urbanísticos y geográficos de un municipio hay que emplear diferentes ingredientes y aplicar técnicas distintas. Cada municipalidad tiene una historia y una cultura que hay que conocer para que los platos combinen con la gastronomía local. Las referencias a las acciones llevadas 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

Una coreografía para 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 diseñar una coreografía delicada pero efectiva para que todos los agentes involucrados cumplan su papel en armonía con el resto.



Participación

Los comensales tienen mucho que decir

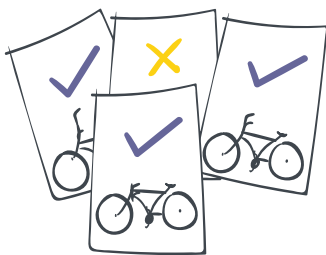
La política local en el siglo XXI es necesariamente participativa. La participación no es únicamente una exigencia democrática, sino también una garantía de que los resultados serán mejores. No solo porque el proceso permitirá el pulido de las medidas, sino porque las intervenciones serán asumidas como resultado de un debate público y no como una imposición desde arriba.



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.







2. EL DISCURSO SOBRE LA MOVILIDAD CICLISTA

2.1 Movilidad y 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.

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.

Movilidad urbana sostenible

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.

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.

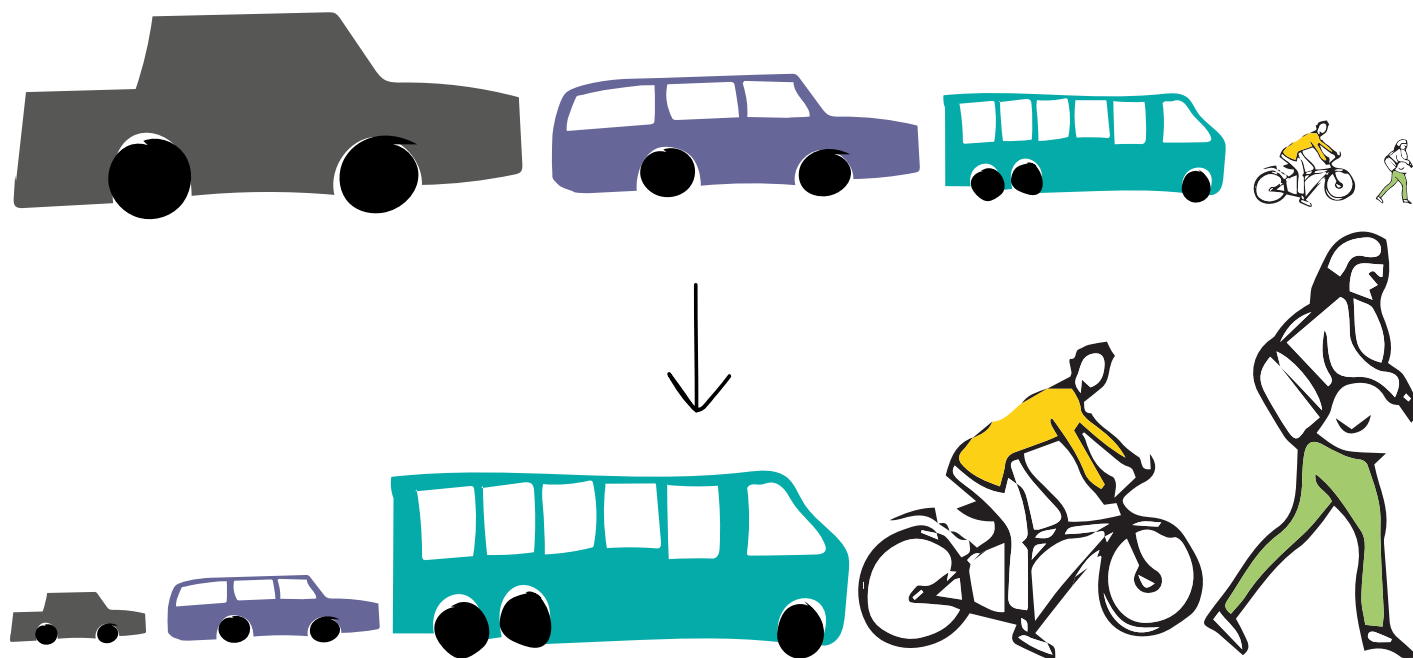


Ilustración 1. La jerarquía tradicional y la nueva jerarquía de la movilidad sostenible.

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 cotidianos, 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 de catalizador 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 colectivo. Esa modestia aparente en los objetivos de la bicicleta, en comparación con las ciudades europeas de gran tradición ciclista en las que 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.

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

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 calmadado 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.

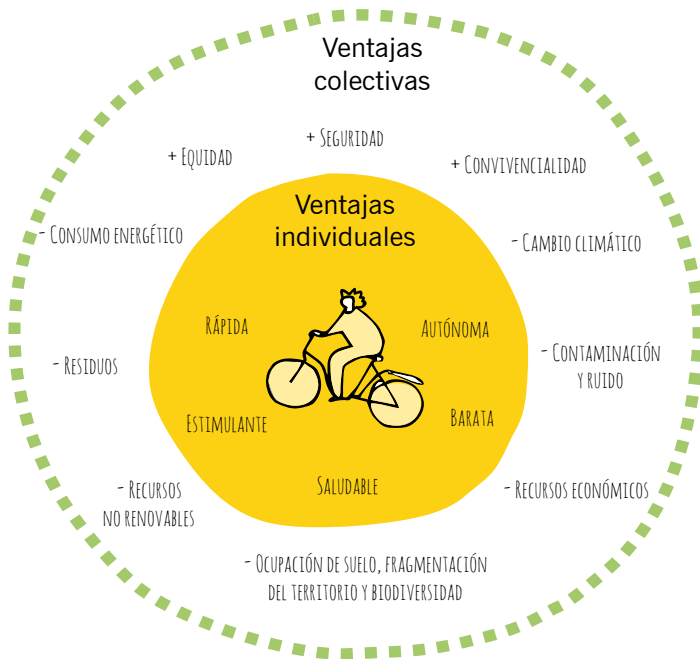


Ilustración 3. Beneficios colectivos que permiten defender una política activa de promoción de la bicicleta

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

2.3 Las ventajas de la bicicleta y su relación con otros retos locales

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 Energía 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 las emisiones de CO2 en al menos un 40 % de aquí a 2030 y adoptar un enfoque integral para abordar la atenuación del cambio climático y la adaptación a este apoyan una visión común para el año 2050.

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.

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.

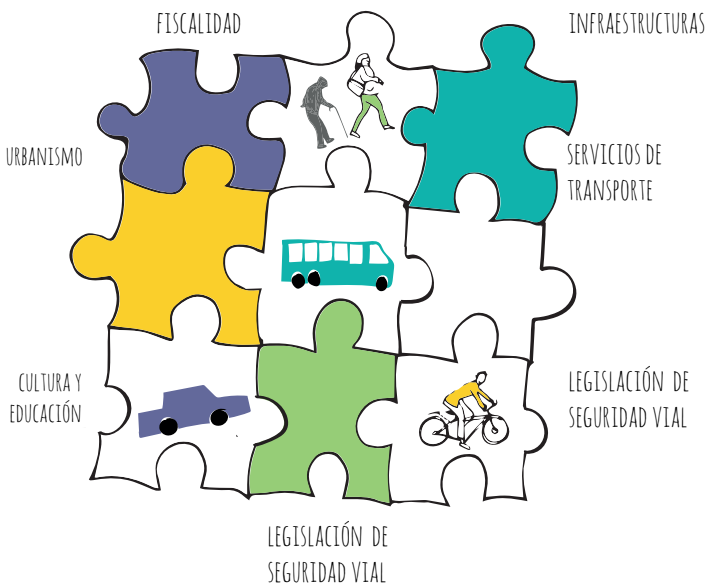


Ilustración 4. El rompecabezas de la movilidad y su entorno

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 calmando 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 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.

la movilidad imperante, la cual muchas veces se encuentra dominada por la perspectiva del parabrasis. 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 com-

prender 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.



Ilustración 5. La nube de prejuicios para usar la bicicleta

El argumento	La dimensión, los contraejemplos y los paliativos
<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 ciclables.</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>

<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>Salgo y vuelvo a casa de noche</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</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>Me mirarían mal</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 <i>Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa</i>, 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>No estoy en forma</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</p>

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. Para acotar la importancia de esas barre-

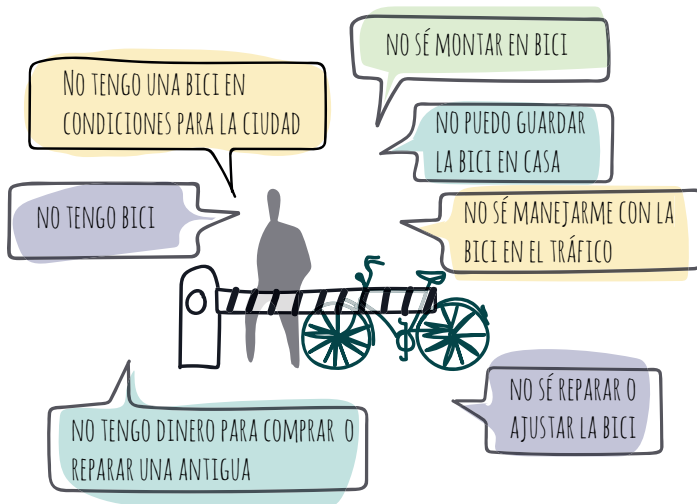


Ilustración 6. Las barreras individuales

ras individuales cabe recordar que, según la “Investigación sociológica sobre la bicicleta como medio de transporte en Gipuzkoa”, el 88% de la población guipuzcoana 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.

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:

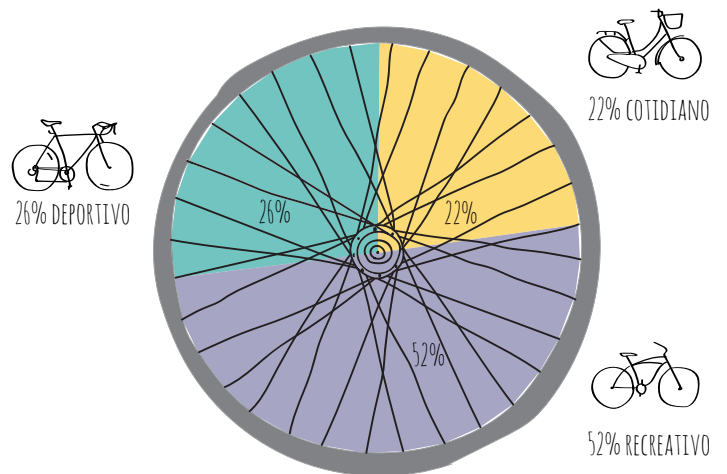


Ilustración 7. Proporción de perfiles de personas que utilizan la bicicleta habitualmente en Gipuzkoa

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:

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).

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.

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. 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.

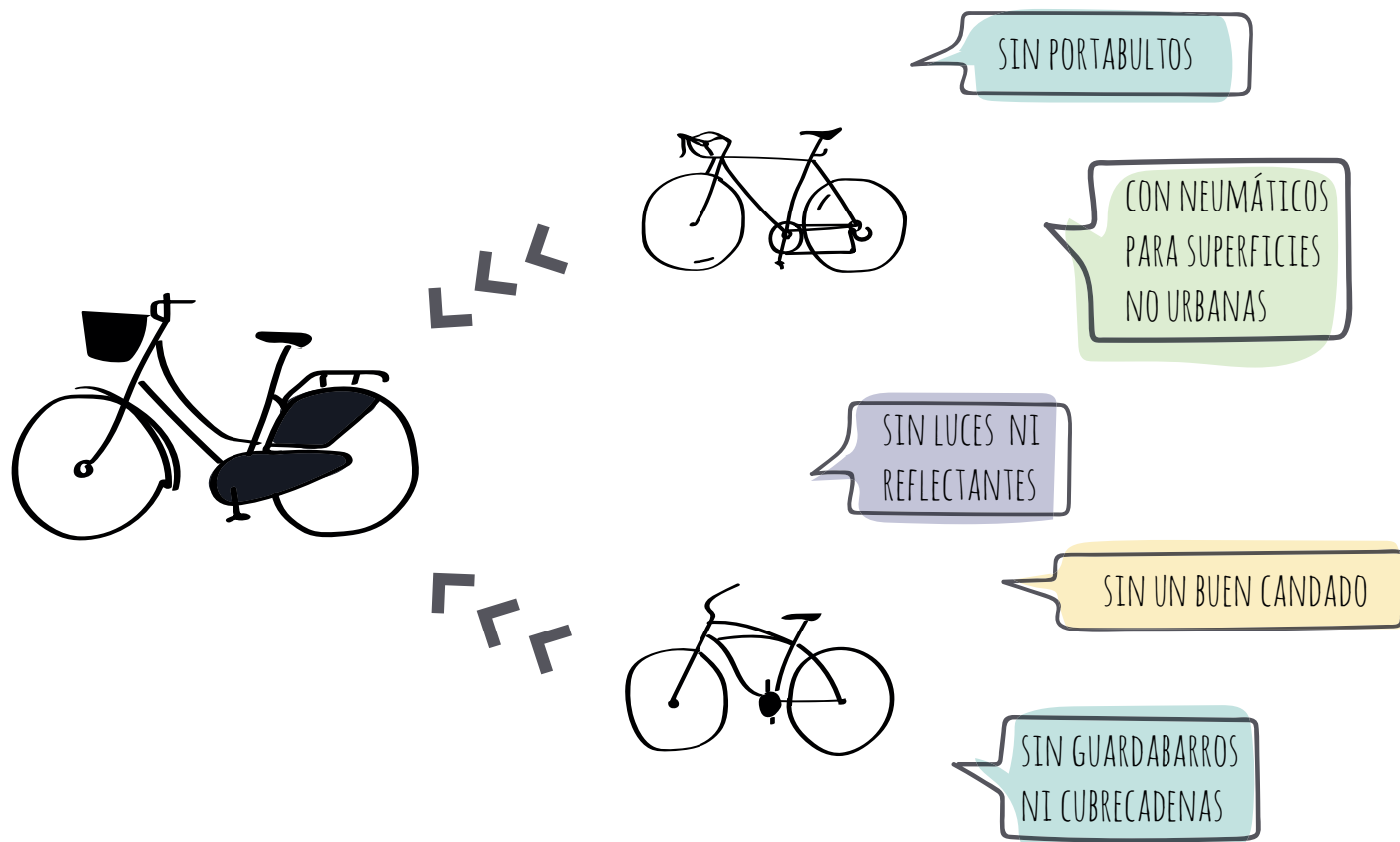


Ilustración 8. De las bicis recreativas y deportivas a la bici urbana

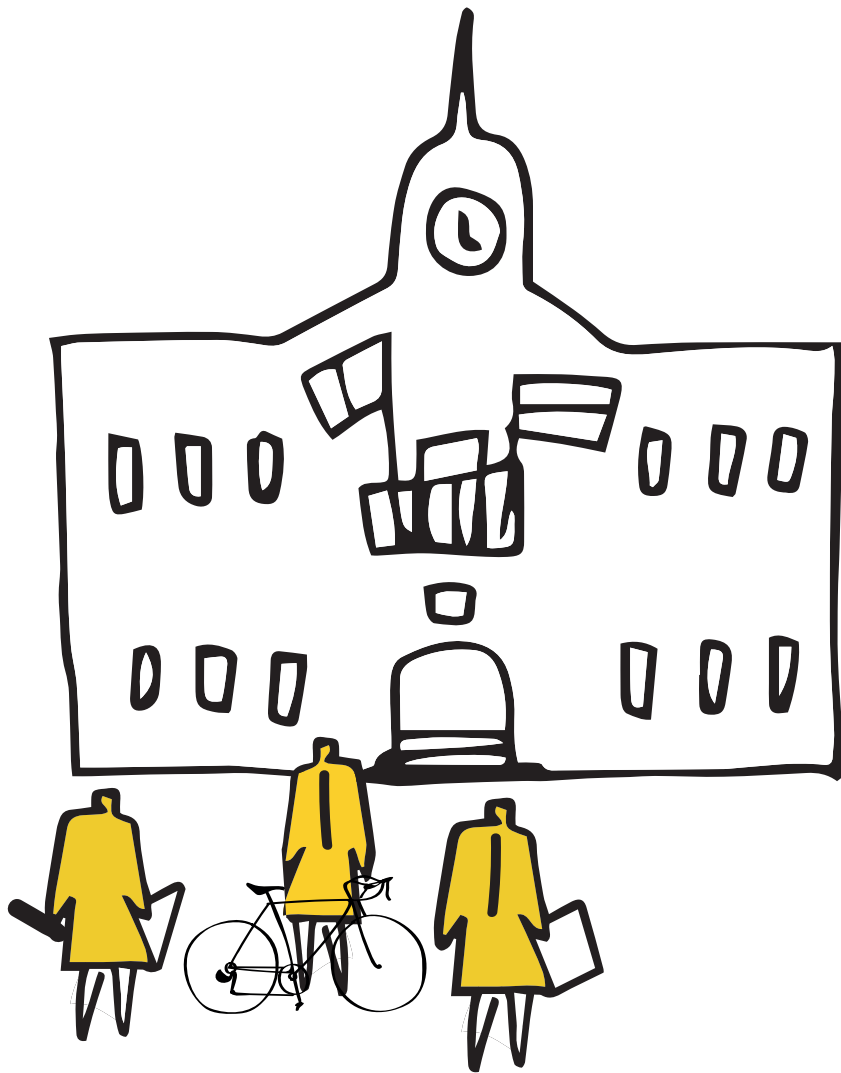
La pluralidad de percepciones y necesidades personales respecto al pedaleo se traduce en una amplia gama de tipologías de bicicletas, desde las deportivas de carretera hasta las urbanas, pasando por las diseñadas para el cicloturismo o las de montaña.

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>).

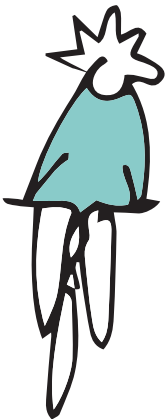




3. LO QUE PUEDEN HACER LOS GOBIERNOS LOCALES

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, existe 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. Como se puede observar en esa 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.

Regional o autonómica	Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Uno de los documentos básicos de esos Esquemas de Coherencia Territorial es el Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)	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)
Comarcal o supramunicipal	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi)	Plan Director de Acción Territorial (PDAT) Planes de Ordenación Territorial (POT) que desarrollan la ETN en las cinco áreas en las que se divide el territorio de Navarra. Planes y Proyectos Sectoriales de Incidencia Supramunicipal (PSIS)	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 autónoma Planes Territoriales Sectoriales (PTS) , elaborados, en el ámbito de sus competencias, por los departamentos del Gobierno Vasco o por las Diputaciones Forales.
Municipal	Plan local d'urbanisme (PLU) Carte Communale (CC)	Plan General Municipal (PGM) Normas Subsidiarias de Planeamiento (NNSS)	Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU) Normas Subsidiarias de Planeamiento (NNSS)
Municipio o parte del mismo	Programme Local de l'Habitat (PLH) Plan de Déplacements Urbains (PDU)	Planes de Sectorización, Planes Parciales, Planes Especiales, y Estudios de Detalle	Planes Parciales, Planes Especiales y Estudios de Detalle.

Planes de la Bicicleta supramunicipales

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 abren 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 supramunicipal. 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.

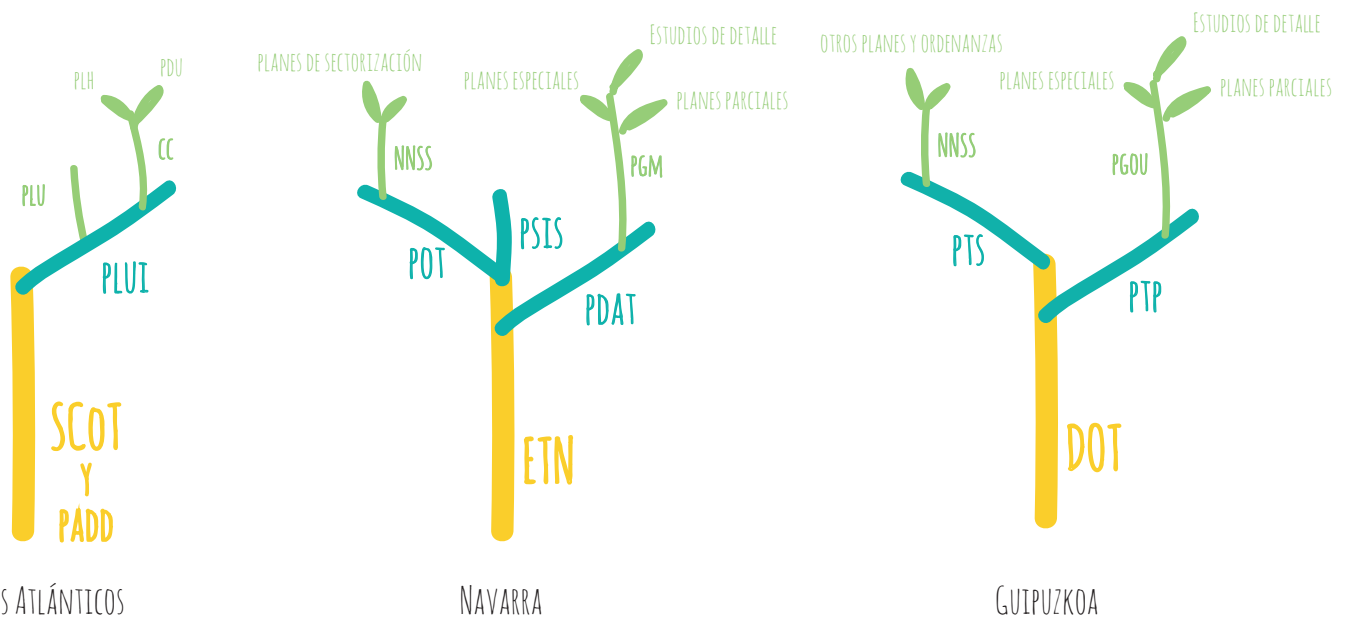


Ilustración 9. El árbol del planeamiento territorial y urbanístico

La bicicleta en el Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de l'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 y permite la implantación de otros documentos previos como Le 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 las Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbanístico de Hernani (2011)

Integran las pautas marcadas en el Plan de Movilidad Sostenible (2009).

El Sistema General de Comunicaciones incorpora una red ciclista y un sistema de ascensores urbanos. Dentro de los usos de comunicaciones se incorpora el "Uso de circulación ciclista", que consiste en los desplazamientos de las personas mediante bicicleta, y tiene el carácter de uso de servicio básico.

En los criterios de sostenibilidad ambiental en el planeamiento de desarrollo incluye:

- El fomento de la movilidad sostenible.
- El diseño del viario con criterios de calmado de tráfico.
- El diseño pormenorizado de los itinerarios peatonales y ciclistas, coordinado con espacios públicos.

En la dotación de aparcamientos se regula la 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 / 100m²(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:

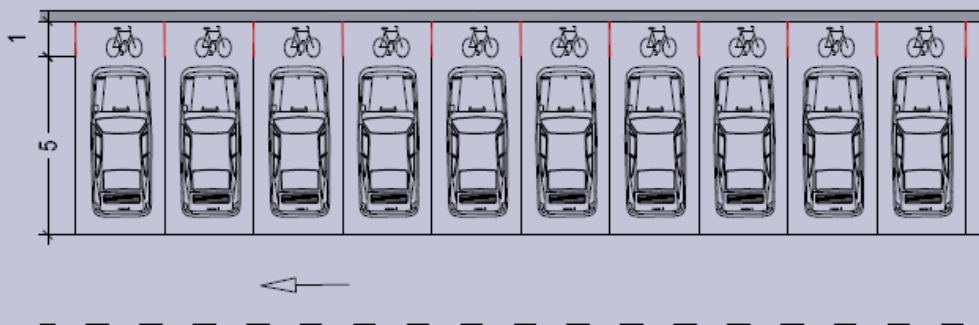
- En nuevos desarrollos, renovación urbana, sustitución o rehabilitación integral, se ha de prever en el interior de las edificaciones, o de las parcelas, espacios para aparcamiento de bicicletas, con dotación no inferior a 2 plazas / 100m²(t), y podrán ubicarse en planta baja, o en plantas bajo rasante 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 contempla que entre los elementos a diseñar y ejecutar dentro de los comunes de servicio de las edificaciones residenciales, se incluya el aparcamiento de bicicletas, estableciendo las condiciones de los mismos (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 (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.



Una de las enseñanzas principales de la aplicación de la ordenanza en los primeros desarrollos urbanos del municipio ha sido la dificultad de introducir nuevos criterios en la práctica profesional, pues no siempre las plazas de aparcamiento de bicicletas han resultado idóneas en cuanto a localización y otros rasgos

<https://drive.google.com/folderview?id=0B-OivOval-31bVntQVlY19yVlE&usp=sharing>

Plan Local d'Urbanisme (PLU) 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 aparcabicis 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 m², con un mínimo de 1,5 plazas por vivienda
- servicios: 1 plaza de bicicleta por cada 30 m² de superficie
- comercios: 1 plaza de bicicleta por cada 20 m² de superficie de venta
- industria, talleres, artesanía: 1 plaza de bicicleta por cada 100 m² de superficie
- hoteles: 1 plaza de bicicleta por habitación
- restaurantes: 1 plaza de bicicleta por cada 10 m² 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 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-](http://www.arrasate.eus/es/ayuntamiento/plan-general-urbanistico/texto-refundido-del-plan)
Euskera: <http://www.arrasate.eus/eu/udala/udal-egitamu-orokorra/testubateratuagenerala>

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/Zarautzko-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.

	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.
	Schéma directeur vélo littoral aquitain du Groupement d'intérêt public littoral aquitain (2009)	Busca hacer coherentes y dar continuidad a los itinerarios de las distintas entidades locales, pero sin un encaje normativo específico.
	Schéma Régional 2014-2024 des Véloroutes et Voies Vertes d'Aquitaine (2014)	Incorpora una red jerarquizada que incluye itinerarios europeos, nacionales y departamentales. Es una herramienta de intervención pero no forma parte del esquema jerárquico del planeamiento urbanístico.
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	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).

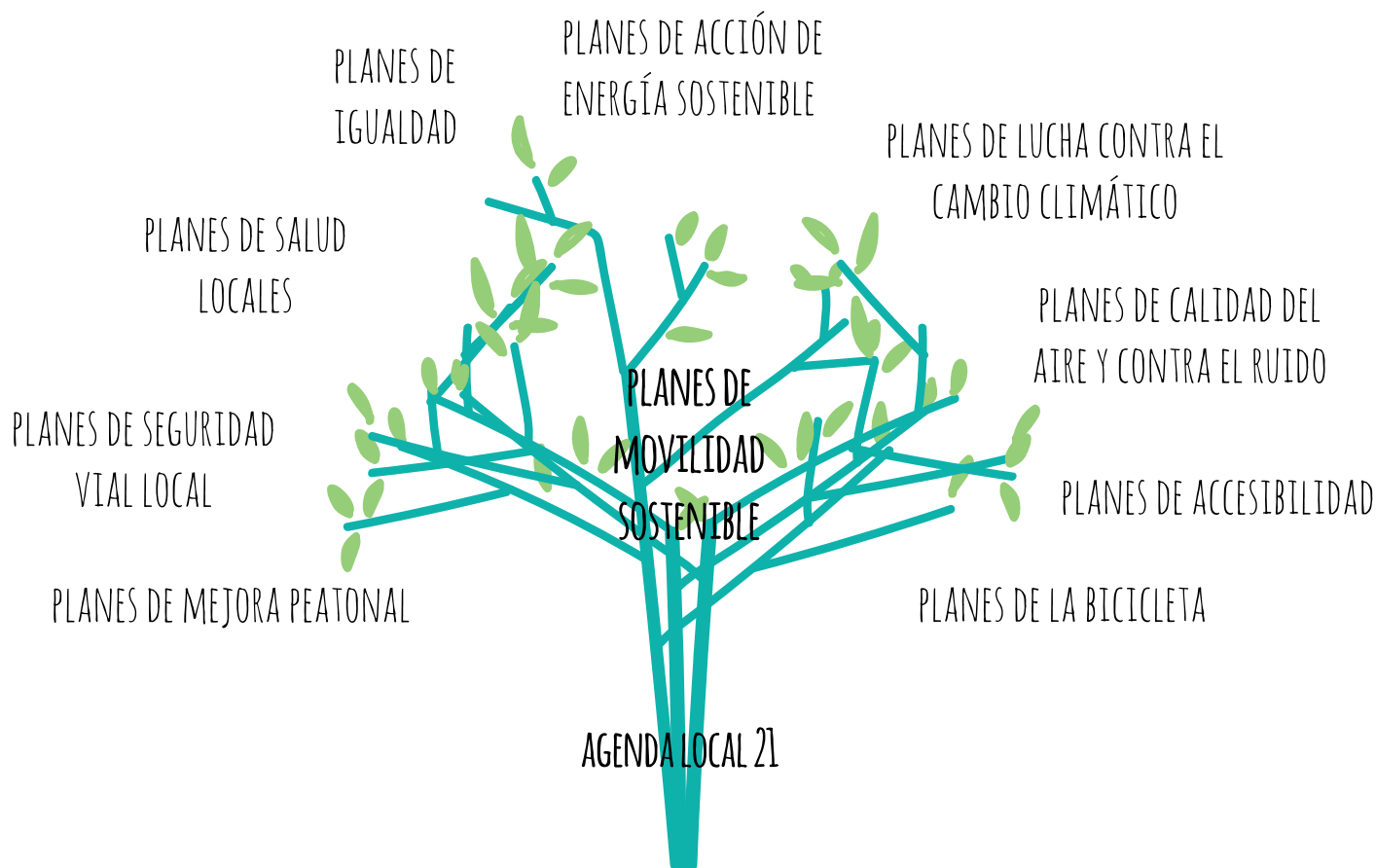


Ilustración 10. Ramillete de planes municipales que, al margen del planeamiento urbanístico pueden contribuir a la política de la bicicleta

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 (Gipuzkoa). 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, el municipio 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-iraunkorrerako-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.

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 actuaciones 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>

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 francés, 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 peatón.

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 colectivo.

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,

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.

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 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 grandes, 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.

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.

Plan de Movilidad Peatonal y Ciclista de Erretería (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.erreterria.eus/index.php/es/tematica-ambiental/movilidad/160-plan-de-movilidad-ciclista-y-peatonal-de-erreterria>

Euskera: <http://ingurumena.erreterria.eus/index.php/eu/ingurumen-gaiak/mugikortasuna/162-erreterria-ko-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.

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.

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 Hábitat.

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).

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-).

En el campo de la **legislación de seguridad vial** la 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 “viario 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 vulnerables 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 contrario, 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 serán recogidos en el nuevo Reglamento General de Circulación y que responden a una tendencia internacional de adaptación a las necesidades de la movilidad peatonal y ciclista.

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

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

La legislación de accesibilidad de referencia para la bicicleta

Pirineos Atlánticos	Navarra	Gipuzkoa
La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes Handicapées.	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). 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)	
Décrets n° 2006-1657 et 2006-1658, arrêté du 15 janvier 2007 relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées	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.	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

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.

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.

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. 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

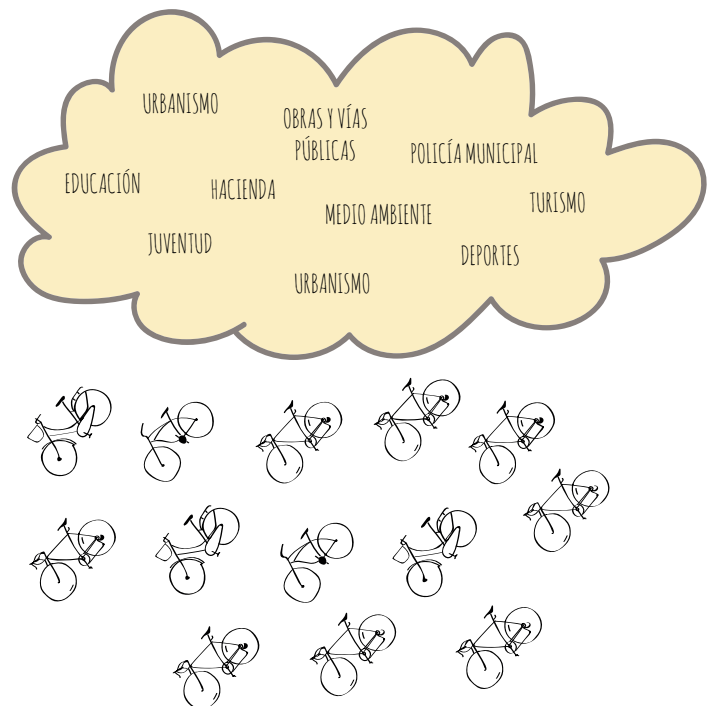


Ilustración 11. La combinación de ideas de los distintos departamentos facilita la "lluvia o sirimiri de bicicletas"

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.

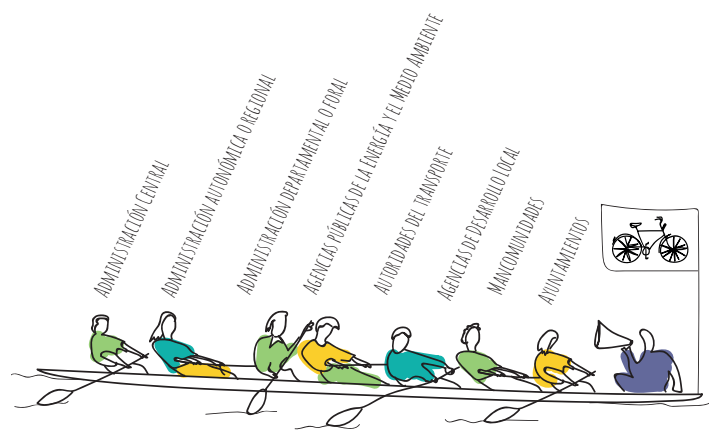


Ilustración 12. Todas las administraciones remando con el mismo rumbo

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, aparcabicy) 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 aparcabicy, 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.

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 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.

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/as, 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 fondo 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:

1. Evaluación anual del uso ciclista y peatonal.
2. Análisis de los tipos de usuarios.
3. Entrevistas anuales de satisfacción a las personas usuarias.
4. 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.

Pau a Vélo. Observatoire de la qualité des aménagements cyclables

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/>

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 Medio ambiente 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).

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”.

Al tratarse de cambios de raíz cultural, parece evidente que han de acompañarse 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.

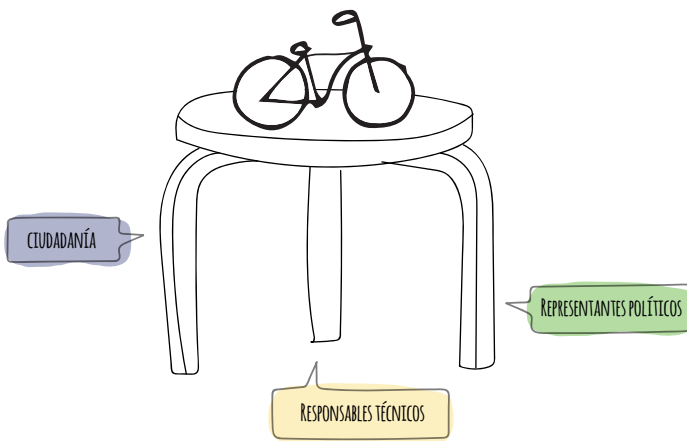


Ilustración 13. El taburete del éxito en las políticas de la bicicleta

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.

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.

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.

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 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>

