

Plan Director Ciclable Bizkaia Bizikletaz 2003-2016



Directrices para la implantación de la ciclabilidad en
los modos de desplazamiento cotidianos
del Territorio Histórico de Bizkaia

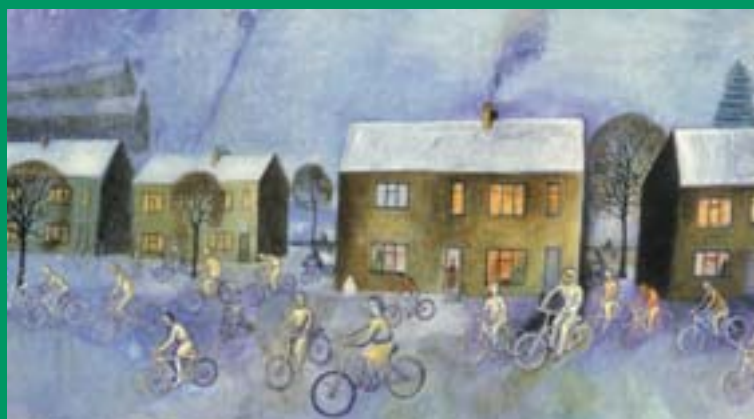


Bizkaiko Foru
Aldundia

Herri Lan eta Garraio
Saila

Diputación Foral
de Bizkaia

Departamento de Obras
Públicas y Transportes



Michael McVeigh

Los peores enemigos de la bicicleta en el medio urbano no son tanto los coches como los "prejuicios" en contra, por ejemplo, del uso de la bicicleta como medio de transporte habitual. La intención del Plan Director Ciclable es refutarlos y poner los medios para impulsar su implantación cotidiana en la realidad de nuestras ciudades de una forma eficaz y en competencia con los otros modos de transporte.

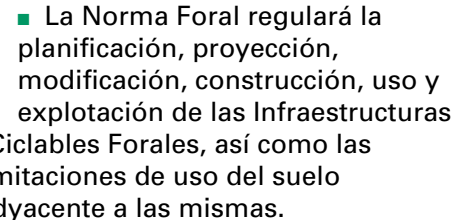
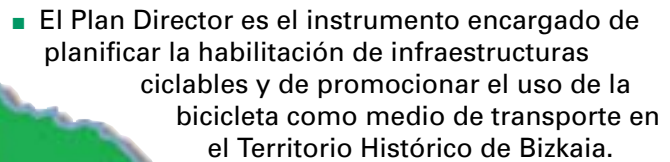
La tarea es ambiciosa, pero es vital dar las primeras pedaladas porque, aunque el uso de la bicicleta es una opción personal, tiene que abrirse un proceso mediante el cual las ciudades respaldemos las iniciativas y pautas de conducta a favor de un entorno urbano más ciclable (lo que es sinónimo de "saludable"), convencidos de que la bicicleta puede y debe jugar su papel en la socialización de la movilidad sostenible como respuesta a nuestros derechos de accesibilidad.

Para que la lectura del texto resulte más sencilla, se ha evitado utilizar conjuntamente el género femenino y el masculino en aquellos términos que admiten ambas posibilidades. Así, cuando se hable, por ejemplo, de "el usuario", "el conductor", "el ciudadano" o "el ciclista" se entiende que se refiere también a "la usuaria", "la conductora", "la ciudadana" o "la ciclista"; y aludir a "los jóvenes" no excluye a "las jóvenes".

Bizkaia cuenta con los instrumentos que permitirán desarrollar una política coherente de implantación de la bicicleta como medio de transporte en nuestro Territorio:

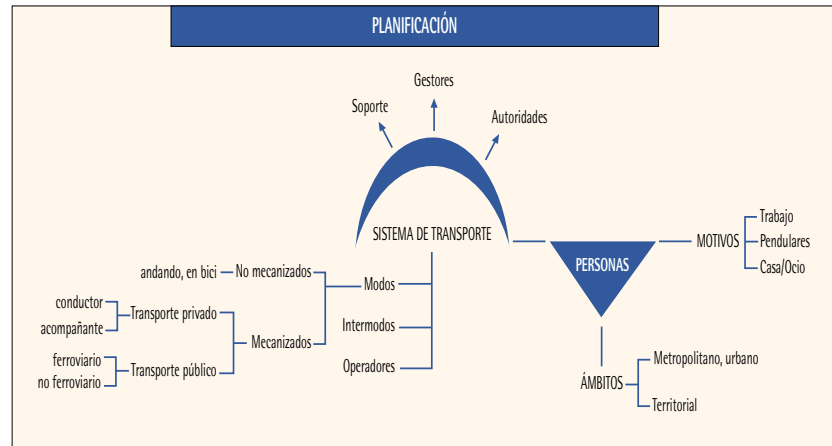


- Norma Foral de la Red de Infraestructuras Ciclables Forales
- Manual Técnico y Guía práctica para el diseño de rutas ciclables



- El Manual Técnico para la habilitación de infraestructuras adaptadas al uso de la bicicleta resolverá los aspectos técnicos para su implantación y promoción.

El Plan Director Ciclable, como instrumento de planificación, desarrolla, tras un completo análisis de la movilidad en Bizkaia y de las posibilidades de implantación de la bicicleta en nuestro Territorio, una Red Básica de Infraestructuras Ciclables de algo más de 364 km. (de los cuales se hallan habilitadas ya más de 54 km), organizados en 9 ejes que vertebran el Territorio, una clasificación de las mismas según la tipología de la accesibilidad ciclista a desarrollar en ellas y las herramientas de gestión y promoción para alcanzar los objetivos que previamente se han definido en este Plan Marco.



Porque llevar a la práctica la "movilidad responsable", tal y como queda recogido a lo largo del Plan Director, exige un doble compromiso:

- el del ciudadano, que debe interiorizar la problemática medioambiental y el derecho de las generaciones futuras a contar con un medio ambiente adecuado –lo que exige renuncias presentes como la del abuso del vehículo privado, además de reflexionar sobre sus necesidades de desplazamiento- que le lleve a saber utilizar racionalmente su automóvil y a seleccionar el medio de transporte más adecuado en cada momento, a la vez que facilita la accesibilidad ⁽¹⁾ del conjunto de la población, favoreciendo el interés general, y satisface sus necesidades de movilidad.
- el de las Instituciones, que deben saber gestionar adecuadamente la demanda, velando, asimismo, por el interés general de la población y el cumplimiento de los derechos de accesibilidad de ésta en condiciones de eficacia y calidad. Ello lleva implícito la potenciación, entre otras muchas medidas, de los medios de transporte colectivos y alternativos y, en nuestro caso concreto, de la bicicleta dentro del reparto de la movilidad diaria; convirtiéndola (mediante decisiones prácticas de planificación y ejecución) en una opción real más del ciudadano para la realización de numerosos de sus desplazamientos diarios, dentro de su esfera de vehículo útil, racional y eficaz.

⁽¹⁾ La accesibilidad se define como la distancia existente entre el domicilio y nuestro destino habitual (ocupación laboral, espacio abierto o servicio público). Una buena accesibilidad vendrá dada por la magnitud de esa distancia (300 metros en línea recta sobre plano y 500 m. callejeando, por ejemplo, para los servicios básicos; según el modelo de la Agencia Europea de Medio Ambiente sobre indicadores de sostenibilidad) y/o la existencia de unos modos de transporte sostenibles y de calidad para la realización de cada desplazamiento en un tiempo adecuado.

El Plan Director Ciclable de Bizkaia responde, así mismo, al deseo de esta Institución Foral de cumplir el compromiso de los principales países referentes en materia de ciclabilidad, de acuerdo con el manifiesto de intenciones recogido en la Declaración de Amsterdam o "Derecho a usar la bicicleta". Compromiso que adquirió la categoría de mandato con la aprobación en Juntas Generales de la Proposición No de Norma de adhesión a la citada Declaración, según acuerdo adoptado en sesión celebrada en la Casa de Juntas de Gernika el día 7 de Noviembre de 2002.

Aspectos más relevantes del Plan Director Ciclable

Cualitativos

- Contribuye a crear un Territorio más amable y sostenible, con mayor calidad de vida, facultando opciones de "movilidad responsable".
- Contribuye a vertebrar y mallar Bizkaia mediante rutas ciclables, con especial atención a la recuperación de zonas degradadas en base a criterios solidarios y sociales.
- Supera los criterios exclusivos de proyección, definiendo las herramientas técnicas, administrativas, jurídicas y económicas en aras a su viabilidad.
- Prioriza las inversiones, estratificando los objetivos en base a criterios racionales de rentabilidad y equidad, primando la accesibilidad.
- Compatibiliza las rutas ciclables, en su vertiente transporte, con las políticas de cultura, ocio y turismo, generando sinergias positivas.
- Compatibiliza igualmente el concepto de ciclabilidad con otros modos de transporte "sostenibles", como los itinerarios a pie o el transporte público, promoviendo la intermodalidad.
- Faculta la consecución de los objetivos propios de las Agendas Locales 21 de los distintos municipios del Territorio Histórico.

Cuantitativos

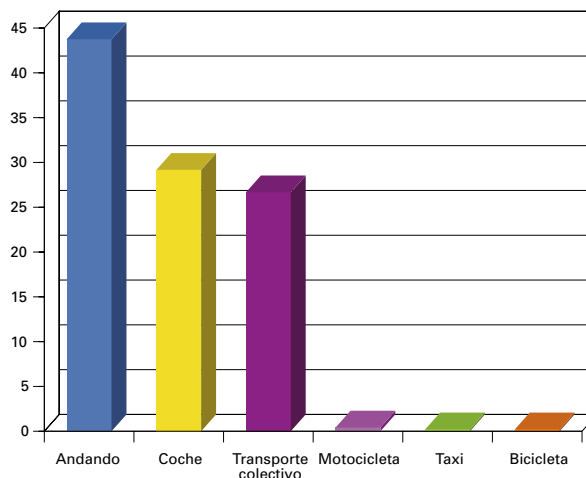
- Multiplica casi por 6 la actual extensión de viales ciclables específicos, mediante la habilitación de 309 nuevos kilómetros.
- Plantea invertir una importante suma de dinero en la construcción de infraestructuras, además de la cifra precisa para la gestión y promoción. En total, 79 millones de Euros.
- Su desarrollo supondrá un número significativo de empleos directos e indirectos; así como la aparición de nuevas oportunidades de negocio que generará, sin duda, la mayor implantación de la bicicleta.
- Resulta previsible un efecto mimético en las políticas municipales en materia de ciclabilidad, que incremente aún más el kilometraje de infraestructuras ciclables.
- La ratio comparativa establecida entre los costes de inversión y los beneficios sociales es altamente positiva.
- Contempla diversas estrategias de financiación y captación de recursos económicos que posibilitan una reducción de la presión sobre los fondos presupuestarios públicos.
- De su aplicación se desprende, asimismo, otra serie de beneficios en materia de calidad de vida y salud (individual y colectiva), además de un compromiso intergeneracional en clave de "sostenibilidad", que también deben ser ponderados.

Los hábitos de movilidad de la población de Bizkaia

La media de la distancia recorrida por habitante en Bizkaia se sitúa alrededor de los 18,8 pkm (km/cápita); entre los cuales sólo 800 metros los realiza a pie, 10 km. los recorre en coche y los 8 km. restantes en transporte colectivo.

Distribución modal del transporte en los desplazamientos totales de Bizkaia
(según porcentajes de desplazamientos y modo; DFB, 2002)

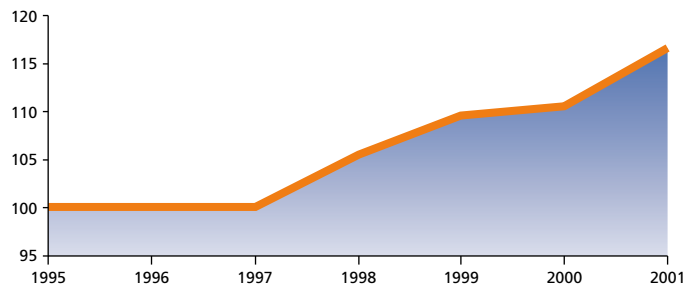
Andando	Bicicleta	Transporte Colectivo	Taxi	Coche	Motocicleta
43,65	0,09	26,60	0,17	29,07	0,43



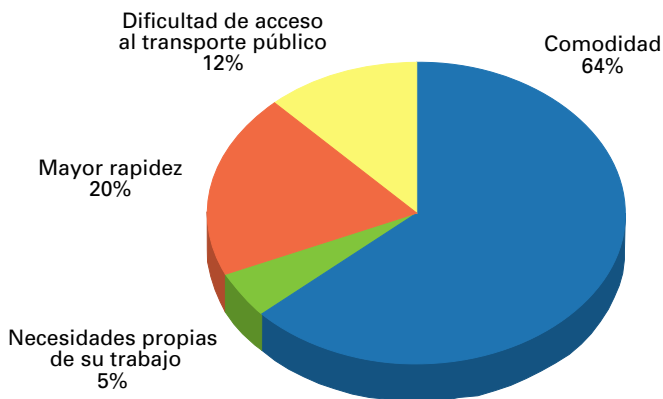
Entre los muchos datos de movilidad en Bizkaia, cabe subrayar cómo, a nivel genérico, destaca la baja ocupación de los vehículos privados en Bizkaia. De la totalidad de las personas desplazadas en este medio, un 78% lo hace en calidad de conductor y un 22% en calidad de pasajero. Siendo importante la cantidad de desplazamientos realizados en vehículo privado en Bizkaia (y preocupante su evolución), la optimización de la ocupación de los coches debiera ser uno de los puntos prioritarios en una política de movilidad sostenible.



Índice de la evolución del tráfico en Bizkaia (índice 1995 = 100)



Motivos aducidos para la utilización del automóvil como medio de transporte en Bizkaia (D.F.B., 1999)



Civilizar el coche

Los continuos incrementos de los índices de motorización, unidos al mal uso que realizamos de este vehículo y a los problemas que ello genera, nos lleva a afirmar que se hace preciso moderar su uso, apelando a la concienciación ciudadana y habilitando y desarrollando modos de desplazamiento alternativos al coche.

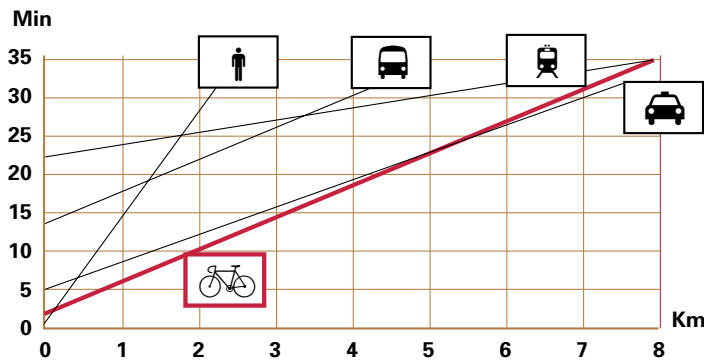
Oferta vs. Demanda de movilidad en el Bilbao Metropolitano (carriles que ponemos a disposición vs. km a satisfacer)

	1985	1995	2005**
Población	927.000	901.000	876.000
Vehículos-km/día	4.000.000	6.500.000	9.100.000
Carriles-km	1.157	1.368	1.469
Grado de utilización (vehículos-km/carriles-km)	3.457	4.751	6.194
Tramos saturados en hora punta (carriles/km)	50	69	111

** Previsión: Bizkaiko herrilanak 2010. Documento síntesis (cap.6.2, p.15). DFB, 1997

De hecho, la dificultad de circulación y aparcamiento en amplias áreas urbanas reduce la eficacia <puerta a puerta> del automóvil, siendo igualada, e incluso mejorada a este respecto y en multitud de ocasiones, por los transportes públicos y otros medios alternativos como la bicicleta.

CUADRO COMPARATIVO DE LAS VELOCIDADES DE DESPLAZAMIENTO EN EL MEDIO URBANO



Tenemos que dejar de hablar exclusivamente de oferta viaria y debemos conocer y progresar en las políticas de "Gestión de la Demanda" para intentar mejorar las condiciones de movilidad existentes no mediante un simple incremento en la capacidad de las infraestructuras, sino influyendo sobre el usuario en su decisión de realizar un viaje y en el modo de transporte elegido. El principio de una política de gestión de la demanda es, en efecto, favorecer el empleo del medio del transporte más adecuado en cada caso, de manera que el funcionamiento del conjunto del sistema sea "óptimo", es decir, compatibilizar la búsqueda entre la utilidad personal y la responsabilidad social del desplazamiento. Esto es lo que hemos denominado MOVILIDAD RESPONSABLE.



Comparación de los distintos medios de transporte desde el punto de vista ecológico con el coche individual para un desplazamiento en personas/km idéntico.

Base = 100 (coche individual sin catalizador)

						
Consumo de espacio	100	100	10	8	1	6
Consumo de energía primaria	100	100	30	0	405	34
CO ₂	100	100	29	0	420	30
Monóxidos de nitrógeno	100	15	9	0	290	4
Hidrocarburos	100	15	8	0	140	2
CO	100	15	2	0	93	1
Contaminación atmosférica total	100	15	9	0	250	3
Riesgo inducido de accidente	100	100	9	2	12	3



* **Coche con catalizador.** Hay que recordar que la técnica del catalizador sólo es eficaz cuando el motor está caliente. En distancias cortas en ciudad no se puede contar con un verdadero efecto benéfico anticontaminación.

Fuente: Informe UPI, Heidelberg, 1989, citado por el Ministerio de Transportes de Alemania.

La presentación de la bicicleta como un medio de transporte posible, con toda una red de infraestructuras que respalden su utilización y una política pública que favorezca su uso, sería un medio inmejorable de apoyar ese cambio en los hábitos de movilidad y ayudaría a que la restricción del uso del coche se convierta en algo más que un simple planteamiento utópico.

Efectivamente, se puede concluir afirmando que no hay capacidad humana para imaginar una civilización sin coches pero, de igual manera, podemos afirmar que no hay ya felicidad urbana posible sin una drástica alternativa al coche.

La bicicleta como contribución a una "movilidad responsable"

La bicicleta desea estar presente en ese nuevo escenario de cambio que se impone para ayudar a esa "civilización del coche" o, mejor aún, en la socialización de la movilidad sostenible como respuesta a nuestros derechos de accesibilidad.

Entre las **ventajas** que aporta el incremento de la utilización de la bicicleta como medio de transporte podemos destacar:

- *Ventajas de tipo individual:* disponibilidad, rapidez, previsibilidad, autonomía y economía, su práctica supone realizar un ejercicio saludable, es extensible a un mayor porcentaje de población y ofrece diversión y calidad de vida.



- *Ventajas de tipo colectivo o social:* facilita la solución a la congestión viaria, mejora en la rentabilidad urbanística, es un aliado del transporte público y del peatón, y contribuye a una mejora en la economía colectiva y en las políticas sociales y de creación de empleo.
- *Ventajas medioambientales y contribución a la sostenibilidad:* mejora la calidad ambiental, favorece un reparto más equitativo del espacio público y disminuye los niveles de peligrosidad frente a terceros en la circulación.

Pero pese a las ventajas que observamos, habremos de tener en cuenta también los **obstáculos** que disuaden de su uso y que los podremos incluir en tres grandes grupos: los relacionados con el esfuerzo físico o la incomodidad que pueden acarrear los desplazamientos (distancias y pendientes, clima, contaminación/ruido, capacidad de carga); los relativos a la disponibilidad del vehículo y los que están ligados a la seguridad (riesgo de accidente y de robo). Asimismo, y junto a dichos obstáculos, la bicicleta se topa en el medio urbano con un conjunto de **condicionantes** que no dependen tanto de los rasgos del vehículo ni de sus límites, sino que son el producto de las opciones y políticas particulares que se hayan tomado en cada ciudad o territorio a lo largo de su evolución. Así, podemos hablar de condicionantes derivados de la planificación (modelo urbano, diseño viario, gestión del tráfico, políticas de promoción de modos de transporte realizadas, etc.) y de los condicionantes culturales.



Prueba otra excusa Bilbon bizi



Es que aquí llueve mucho

En Bilbao solamente llueve un 7% del tiempo, es decir, que el 93% restante es seco. Además, ciudades como Cambridge, Amsterdam o Copenhague son lugares mucho más lluviosos y fríos que Bilbao, y allí "todo el mundo anda en bici".

Es que hay cuestras

El centro urbano de Bilbao es plenamente llano, un sitio ideal para andar en bici. Muchísimas ciudades suizas, con una orografía más montañosa, presentan niveles de utilización mucho mayores. Además, ¡qué es una cuestecilla para alguien de Bilbao!

Es que no puedo meterla en el Metro

No te confundas, puedes introducir tranquilamente la bici de modo gratuito en todos los operadores ferroviarios (MetroBilbao, Feve, EuskoTren y Renfe). Simplemente tienes que usar el sentido común, evitar las horas punta y ubicarte en los vagones específicamente preparados, normalmente el primero y el último.

Es que es lenta

La bicicleta es el medio de transporte urbano "puerta a puerta" más rápido en distancias inferiores a 7,5 km., según un estudio de la Unión Europea. Por tanto, la bici no sólo no es lenta, sino que es el medio más veloz para desplazarse en la ciudad.

Es que no hay sitios donde aparcarla

Se están instalando aparcabicis en los principales centros de destino. Además te recuerdo que se han reconvertido todos los aparcamotos y ahora podemos aparcar en todos ellos también las bicicletas.

No hay excusas, en Bilbao en bici a todas partes
NO SEAS ANTICUADA, USA LA BICICLETA

Sin excusas, muévete en bici
SÉ MODERNO, USA LA BICICLETA

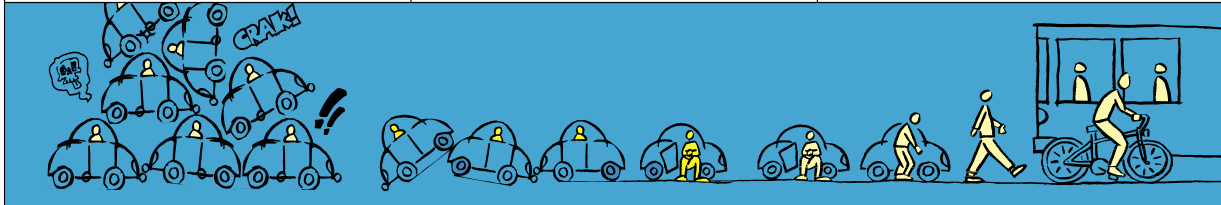
PRINCIPALES VENTAJAS E INCONVENIENTES DE LA BICICLETA

VENTAJAS		DESVENTAJAS	
CÓMODA	VENTAJAS	FALTA DE APARCAMIENTOS	DESVENTAJAS
SALUDABLE		FACILIDAD DE ROBO	
ECOLÓGICA		PELIGROSA POR EL TRAFICO	
CALIDAD DE VIDA		DIFICULTADES OROGRÁFICAS	
EFICAZ		EXPOSICIÓN A CONTAMINACIÓN Y RUIDO	
DIVERTIDA		DIFICULTADES INTERMODALIDAD	
ECONÓMICA		ADVERSIDADES METEOROLÓGICAS	
RÁPIDA			
SÍNTOMA DE PROGRESO			

Europa anda en bicicleta

Aunque en la UE sólo el 5% de los desplazamientos obligados diarios se realizan en bicicleta, la DG VII estima que se podría alcanzar un share (reparto modal) de al menos el 10%. Con todo, la bicicleta ya representa más del 30% de todos los viajes diarios en ciudades planificadas para el uso de la bicicleta y con políticas de promoción de la misma.

Tráfico ciclista en la UE-15

Cerca de 50 millones de desplazamientos diarios o el 5% de todos los viajes cotidianos en la UE se realizan en bicicleta	El uso de la bicicleta en la UE expresado en km por habitante (pkm) y día es aprox. 0,5	70 billones de kilómetros al año recorridos en bicicleta (70 bio pkm) o aprox. un 1,5% de los pkm de la UE-15
		

¿Quién imaginaría, con la imagen de marca que por lo general tenemos de este vehículo en nuestro ámbito geográfico ⁽²⁾, que una ciudad meridional como Parma (Italia), su índice de utilización sería tan elevado como en Amsterdam, a quien acostumbramos a asociar a la bicicleta junto al resto de ciudades de los Países Bajos y Dinamarca (a pesar de que solemos olvidar que son dos países azotados con frecuencia por fuertes vientos)? En Parma (176.000 habitantes) el 19% del total de desplazamientos se realiza en bicicleta, frente al 20% de Amsterdam (con algo menos de un millón de habitantes). En Ferrara (132.000 habitantes), también en Italia, el uso de la bicicleta asciende al 31% de los desplazamientos domicilio-trabajo.

Suecia es un país frío, sin embargo en Västerås (115.000 habitantes) el 33% del total de los desplazamientos se realiza en bicicleta. Suiza no es un país llano y, sin embargo, la bicicleta se utiliza en un 23% del total de desplazamientos en Basilea (230.000 habitantes), situada a ambos lados de un recodo del Rin, y en un 15% en Berna, donde numerosas calles presentan una pendiente del 7%. El Reino Unido es un país húmedo, a pesar de lo cual, en Cambridge (100.000 habitantes) un 27% de los desplazamientos se efectúan en bicicleta.



⁽²⁾ Valorada principalmente como una herramienta exclusivamente deportiva y/o como juguete para los más pequeños.



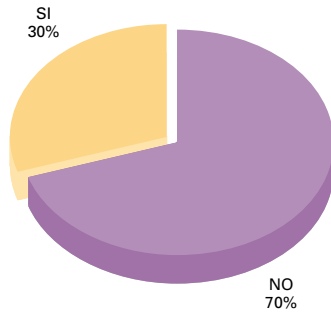
Bizkaia en la línea de salida

Diferentes estudios realizados sobre los temas de movilidad y accesibilidad en Bizkaia concluyen afirmando que "nuestra sociedad parece haber interiorizado la idea de que es necesario desarrollar un progreso económico, industrial y social respetuoso con el hábitat en el que vivimos, esto es, un progreso que permita el control de la contaminación en todas sus expresiones (humos, ruidos...), mejore la calidad de vida en las ciudades y proteja nuestro entorno medioambiental. En este sentido, la ciudadanía percibe que si bien la utilización de la bicicleta como medio de transporte alternativo es aún muy reducida en nuestro ámbito geográfico, su presencia parece ir lentamente en aumento y, sin duda, su implantación refuerza el concepto que ellos tienen de calidad de vida" ⁽³⁾.

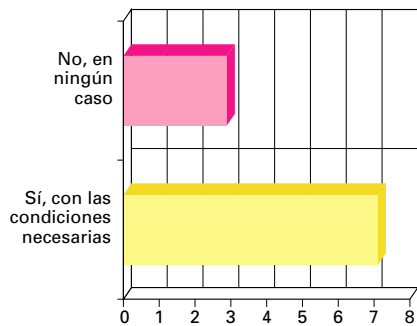


⁽³⁾ Trinidad L. Vicente Torrado. "Percepción de la población de Bizkaia ante el uso de la bicicleta como medio de transporte", ponencia presentada en el Seminario Internacional sobre "La bicicleta como medio de transporte. Un plan para Bizkaia" organizado por la Diputación Foral de Bizkaia. Bilbao, Junio 1999.

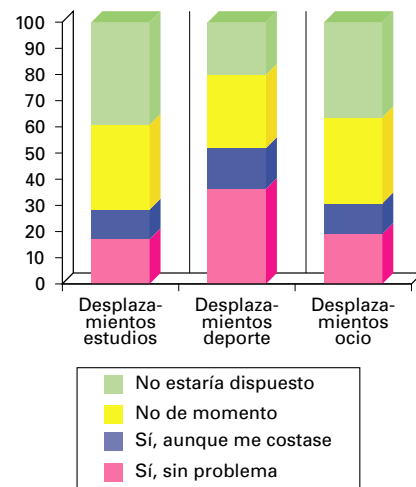
DISPOSICIÓN A CAMBIAR EL TRANSPORTE HABITUAL POR LA BICICLETA



DISPOSICIÓN A CAMBIAR EL TRANSPORTE HABITUAL POR LA BICICLETA ENTRE LOS AFICIONADOS AL CICLISMO



DISPOSICIÓN A CAMBIAR EL TRANSPORTE HABITUAL POR LA BICICLETA ENTRE LOS JÓVENES ESTUDIANTES



Pedaladas dadas (1999-2003)

Entre lo realizado, podemos destacar, por su interés y a modo de titulares, los siguientes ámbitos de trabajo desarrollados:

- Avanzar en el establecimiento de Redes Municipales Ciclables
- Definir los ejes de vertebración ciclable del Territorio
- Acondicionamiento y mejora de la red viaria actual para su uso ciclable
- Desarrollo e implantación de Caminos Naturales
- Establecimiento de instrumentos técnicos, legales y administrativos
- Apoyo a las labores de difusión y promoción de la bicicleta
- Elaboración, aprobación y puesta en marcha del Plan Director Ciclable 2003-2016



Estado actual de las vías ciclables

Una cultura generalizada del uso de la bicicleta, cualquiera que sea su finalidad (deportiva, recreativa-turística y/o como respuesta a la movilidad obligada), facilitará el desarrollo de todos y cada uno de los tipos de ciclabilidad considerados. De ahí la importancia de valorar y dar respuesta a los derechos de todos ellos en el ejercicio de su accesibilidad, conforme a la actividad que estén llevando a cabo en cada momento, pues aprovechando sus fortalezas (hoy más escoradas en Bizkaia al ocio y al deporte) podremos alcanzar una presencia significativa en el apartado de la movilidad obligada, verdadero "leit motiv" de este Plan Director.

Tramos de vías ciclables en funcionamiento

A la fecha de redacción del presente Plan Director y sobre una planificación global de 364,21 km de rutas adaptadas para su utilización en bicicleta (excluyendo las vías convencionales), Bizkaia cuenta con 54,56 km de esas rutas ya habilitadas.

Tramos de vías ciclables habilitadas: 54.560 m.

Durangaldea	Nerbioi-Ibaizabal	M. Izq. y Z. Minera	Margen Derecha	Cadagua	Urdaibai	Arratia	Txorierrri-Mungialdea	Bilbao
705	2.777	26.134	8.492	1.637	1.200	—	2.064	11.551

Además de estos km. ya habilitados, en la actualidad se hallan en un proceso avanzado de realización algo más de 37 km.

Nuevos tramos de vías ciclables en fase avanzada: 37.023 m.

(En construcción o con proyecto constructivo elaborado o en fase avanzada de elaboración)

Durangaldea	Nerbioi-Ibaizabal	M. Izq. y Z. Minera	Margen Derecha	Cadagua	Urdaibai	Arratia	Txorierrri-Mungialdea	Bilbao
—	—	22.300	6.094	—	3.616	—	3.686	1.327



Necesidad de intervención

El fomento de la bicicleta como medio de transporte diario deberá hacer especial incidencia en la protección de los ciclistas y ésta no se garantiza con un único tipo de medidas, sino poniendo en juego un conjunto de actuaciones que actúen de forma coordinada y conjunta sobre los niveles de seguridad: gestionando la circulación en nuestras calles (teniendo presentes tanto a los ciclistas como a los automovilistas y asumiendo su papel multifuncional y, por consiguiente, sujetas a un reparto equitativo y funcional entre todos los usuarios), apostando por la educación en materia de seguridad de ciclistas y automovilistas, dotándose de infraestructuras ciclables adecuadas y que garanticen la seguridad de los usuarios de la vía pública y asegurando la aplicación de las normas, mediante una correcta normativa viaria y una eficaz labor de control policial que preserve su cumplimiento.

Objetivos del Plan Director Ciclable

Dos son, básicamente, los objetivos finalistas que perseguimos con las nuevas estrategias para la promoción del uso de la bicicleta en el Territorio Histórico de Bizkaia incluidas en el Plan:

- Introducir la bicicleta como modo de transporte dentro de la movilidad obligada, en particular en el Área Metropolitana, en competencia con el vehículo de baja ocupación y como alternativa a los otros modos: garantizar la accesibilidad y movilidad ciclable en el municipio y su potenciación como medio de transporte sostenible.
- Impulsar la movilidad en bicicleta por motivo de ocio y como medio de acercamiento y conocimiento de las áreas rurales, favoreciendo su desarrollo.

Asimismo, el Plan Director considera un objetivo alcanzable y que representaría un estadio positivo de la implantación de la bicicleta como medio de transporte en nuestra sociedad en el período que nos ocupa (2003-2016):

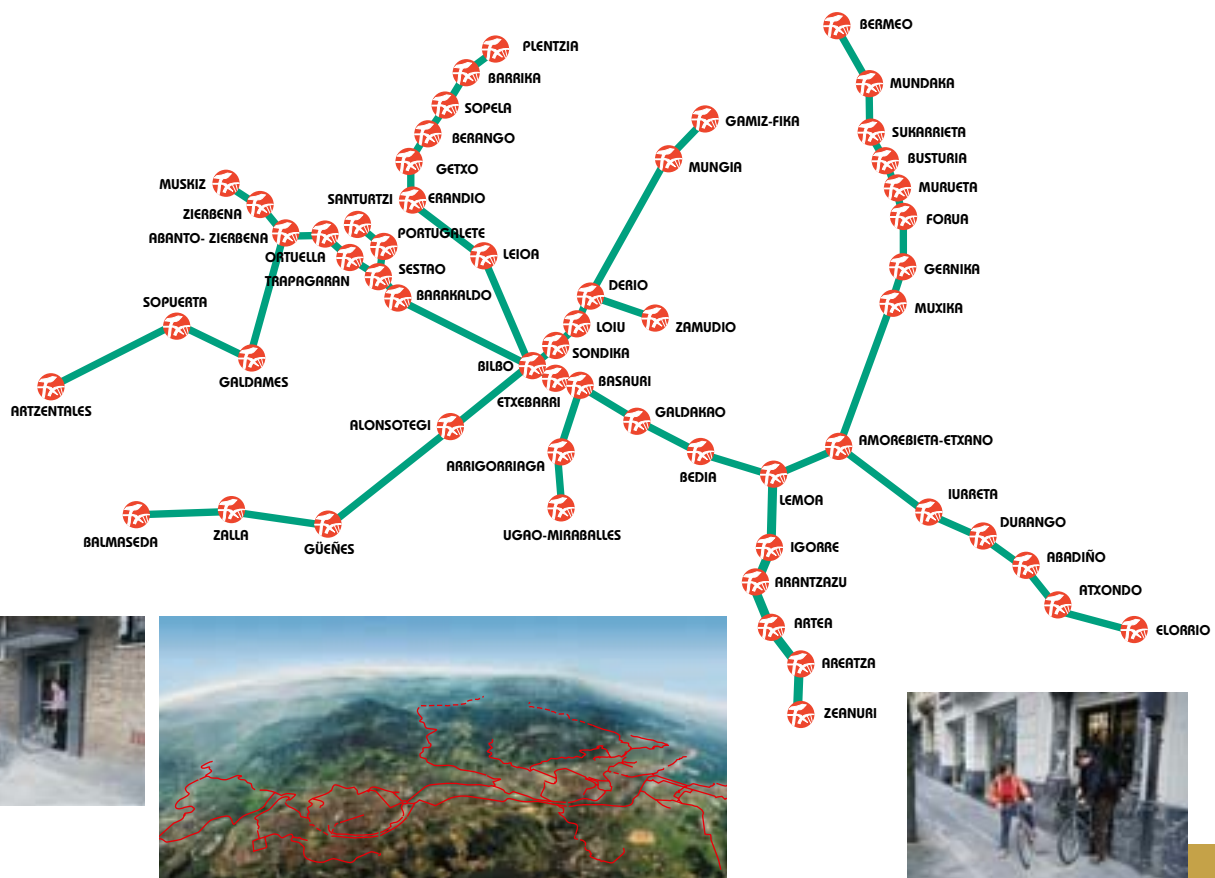
- la aprobación para el año 2005 (inicio de la fase de implantación (*)), a cargo de todos los municipios superiores a 5.000 habitantes y directamente implicados y afectados por la Red Ciclable Territorial en él definida, de los correspondientes "Planes de Actuación Municipal para la movilidad sostenible" con la presencia en ellos de las soluciones de ciclabilidad acorde a sus características y



- la consecución, entre la población de los municipios afectados por la Red y para el año 2011 (inicio de la fase de consolidación), de un porcentaje de participación de la bicicleta equivalente al 10% de los desplazamientos obligados menores de 8 km y superiores a 2 km. Porcentaje que deberá ir creciendo en, al menos, un 1% anual durante el tiempo que resta del Plan, hasta su finalización en el año 2016, toda vez que el Plan Director considera realista el objetivo de realizar en bicicleta un 15-20% de ese tipo de desplazamientos (partiendo incluso desde la casi imperceptible participación de la bicicleta en la distribución modal urbana actual) ⁽⁵⁾.

Vertebración ciclable del Territorio

Los 9 ejes ciclables que conforman la Red Básica Territorial Ciclable incluida en el Plan Director configuran una red primaria mallada de 364,21 km, con multitud de posibilidades de interconexión que deberán ser desarrolladas a nivel municipal, en colaboración con las diferentes entidades locales dentro de sus competencias urbanísticas, generando así las sinergias ciclables tan necesarias en aras a alcanzar los objetivos de implantación y desarrollo de la bicicleta como medio de transporte. Su desarrollo afecta directamente a una población de 1.029.245 hab. ⁽⁶⁾



⁽⁴⁾ El Plan Director se halla organizado en tres fases de desarrollo: Fase de arranque (2003-2004), Fase de implantación (2005-2010) y Fase de consolidación (2011-2016)

⁽⁵⁾ Porcentajes que se irán actualizando a la alza a medida que se vaya implantando el Plan Director y conforme a los resultados del sistema de evaluación y seguimiento de sus objetivos.

⁽⁶⁾ Sobre un censo de población de Bizkaia de 1.122.637 habitantes, según datos del Eustat (Año 2001)



El Bilbao Metropolitano es, de alguna manera, la espina dorsal de todo el Plan de itinerarios adaptados al uso de la bicicleta y sobre el que pivota la gran mayoría de este tipo de soluciones ciclables. No en vano, acoge a la mayor concentración de puntos origen-destino de los desplazamientos (puntos máximos de atracción ciclable), por ser donde se concentra el mayor volumen de actividad social, educativa y económica, generando por tanto mayor movilidad de personas. Así mismo, Bilbao capital supone la interconexión principal del conjunto de ejes que mallan Bizkaia.

Desarrollo de los ejes ciclables

En el desarrollo primario de la Red Básica Ciclable se ha considerado necesario que, al igual que ocurre con los coches, existan unos viales o caminos que vertebrando el Territorio, sin ser necesariamente exclusivos para bicicletas, ofrezcan a los usuarios de este vehículo la seguridad, comodidad y accesibilidad suficiente por todo él como para que pueda ser usada habitual y convenientemente.

El coste estimado de la ejecución material de las 9 rutas ciclables incluidas en el Plan Director Ciclable asciende a las siguientes cantidades:

Coste total del acondicionamiento de las plataformas ciclables de la Red (en Euros)

Eje ciclable	Longitud total (metros)	Habilitados (metros)	Pendientes (metros)	Inversión precisa (estimación en Euros)	Coste ratio (Euros/ml)
1. Durangaldea	35.874	705	35.169	5.297.941,42	150,64
2. Nerbio-Ibaizabal	51.173	2.777	48.396	9.426.200,71	194,77
3. M. Izq. – Z. Minera	90.737	26.134	64.603	10.855.884,85	168,04
4. Margen Derecha	50.773	8.492	42.281	7.334.842,61	173,48
5. Cadagua	27.121	1.637	25.484	3.997.319,64	156,86
6. Urdaibai	31.968	1.200	30.768	6.448.255,37	209,58
7. Arratia	15.880	—	15.880	1.106.719,20	66,69
8. Txorierri-Mungialdea	28.881	2.064	26.817	2.949.934,36	110,00
9. T.M. Bilbao	31.803	11.551	20.252	4.083.495,63	201,63
TOTALES	364.210	54.560	309.650	50.649.333,37	139,07

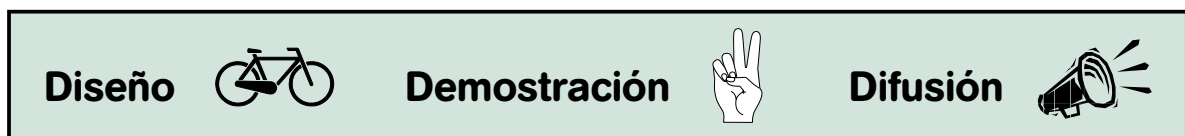


En cuanto a la habilitación de las infraestructuras que conforman la Red Básica Ciclable este Plan Director asume como objetivo mínimo:

- Disponer para la finalización de la fase de implantación (antes del 2010) de todos los recorridos "intermunicipales" que conforman dicha Red, al menos en su tramos nucleares o de conexión principal y cuyo desarrollo compete principalmente a esta Institución Foral, concluidos o bien en fase de construcción (al menos con el proyecto constructivo elaborado). Así mismo, se garantizará que se hallen viables los trazados urbanos de competencia municipal que garanticen, como mínimo, la continuidad de los anteriores recorridos.

Herramientas de gestión y promoción

Para pensar en la bicicleta "es necesario no sólo hacer el camino sino mostrarlo" en el más amplio sentido. En consecuencia, el uso de la bicicleta como medio de transporte se desarrollará no sólo habilitando viales específicos, necesarios por otra parte, sino incorporando medidas favorables a su implantación en la política de desplazamientos y, sobre todo, propiciando la movilidad "blanda", favorable al hábitat y a los comercios, a los peatones y a los transportes públicos, a una atmósfera urbana distendida en un marco urbano fácil que dé al coche y al resto de modos su justo lugar.



Ámbitos de intervención en la promoción y fomento de la bicicleta

Se destacan los siguientes ámbitos referenciales de intervención:

- Aprovechar la popularidad de la bicicleta entre la población joven escolar
- Aprovechar su aceptación en el disfrute del tiempo libre
- Implicar a los agentes económicos privados en su desarrollo
- Establecer alianzas entre la bicicleta y los comercios
- Fomentar la aceptación de la bicicleta entre los automovilistas



Medidas estructurales complementarias de planificación

Junto a la habilitación de infraestructuras y equipamientos que favorezcan la movilidad en bicicleta, el Plan Director subraya, asimismo, la importancia de desarrollar las medidas estructurales complementarias de planificación siguientes:

- Calmado del tráfico
- Planes Municipales Ciclables
- Rutas seguras
- Integración modos de transporte (intermodalidad)
- Estacionamientos - parking
- Sistemas de alquiler y préstamo de bicicletas

Herramientas legales y normativas

El Plan Director se estructura, asimismo, conforme a diferentes textos o normativas; algunas propias y elaboradas ex profeso para facilitar y hacer viable la consecución de los objetivos contenidos en el propio Plan y otras elaboradas por otros estamentos y a los que se adhiere el Plan Director, haciéndolos suyos, toda vez que persiguen esos mismos objetivos. A continuación, vamos a citar las bases legales, técnicas y normativas principales en las que se soporta este Plan Director y que inciden directamente en su desarrollo:

- Proposición No de Norma de Adhesión a la "Declaración Amsterdam" o al "Derecho a usar la bicicleta"
- Carta Europea de los Derechos del Peatón
- Norma Foral de la Red de Infraestructuras Ciclables Forales de Bizkaia
- Instrumentos de Planeamiento Urbanístico



HERRAMIENTAS NORMATIVAS BÁSICAS DEL PLAN DIRECTOR

1. INCLUSIÓN EN EL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE CARRETERAS DE 9 "EJES CICLABLES": (NORMA FORAL número 8/1999, de 15 de abril, por la que se aprueba el Plan Territorial Sectorial de Carreteras de Bizkaia).
2. INCORPORACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS CICLABLES FUTURAS DENTRO DE LOS DIFERENTES PLANES TERRITORIALES PARCIALES DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE BIZKAIA
3. LABOR DE COORDINACIÓN Y COLABORACIÓN CON LOS MUNICIPIOS: PLANES DIRECTORES CICLABLES MUNICIPALES; REVISIÓN, CONTROL Y SUPERVISIÓN DE LOS PLANES GENERALES Y NORMAS SUBSIDIARIAS MUNICIPALES
4. REDACCIÓN DE NORMATIVA ESPECÍFICA: NORMA FORAL DE INFRAESTRUCTURAS CICLABLES FORALES DE BIZKAIA

Herramientas Técnicas y de Gestión

El Plan Director se dota, así mismo, de distintas herramientas técnicas y de gestión que garanticen su correcta implantación y promoción, a la vez que se estructuran marcos de encuentro e intercambio de experiencias y de asesoramiento del propio Plan, al objeto de alcanzar los objetivos perseguidos. Con este finalidad, el Plan Director articula las siguientes herramientas básicas:

- Manual o Guía práctica para el desarrollo de infraestructuras ciclables
- Oficina de la Ciclabilidad en Bizkaia
- Libro Verde de la bicicleta (Documento-resumen anual)
- Grupo de trabajo sobre buenas prácticas ciclables "benchmarking"
- Las Cuentas de la bicicleta
- Guía sobre el Estado del Arte (diseño, arte y turismo en los carriles bici)
- Consejo Asesor de la Bicicleta
- ZikloGiroTalde (grupos colaboradores para la vigilancia y apoyo a la circulación en bicicleta)
- Aula Pedagógica para el fomento del uso de la bicicleta



Programa de Comunicación y Difusión

Dado que una política integral de promoción del uso de la bicicleta ha de conseguir, como última finalidad, un cambio en los hábitos de transporte de la ciudadanía, ha de prever la realización de campañas de carácter divulgativo y promocional que sirvan de catalizador para dicho cambio de mentalidad.

El Programa de Comunicación y Difusión responde de forma específica a cuatro objetivos básicos:

- Promover el conocimiento de las infraestructuras y equipamientos ciclables, acentuando la idea de que no son rutas aisladas, sino que constituyen un entramado de itinerarios con los que se puede recorrer en bicicleta el conjunto del Territorio.
- Incentivar su utilización, posibilitando el conocimiento de los itinerarios, promocionando su uso y facilitando la utilización de la bicicleta como medio de transporte cotidiano.
- Educar a la población en la necesidad de adoptar comportamientos que permitan compartir el uso del viario para que coexistan, sin problemas, distintos medios de transporte como la bicicleta, el coche y el peatón.
- Facilitar su inclusión en los diferentes programas locales de desarrollo que se establezcan; toda vez que los viales que componen la Red suponen un aliciente y un recurso más que facilita nuevas medidas e iniciativas de promoción y empleo local.

En referencia a la difusión de la Red y de los ejes que la conforman

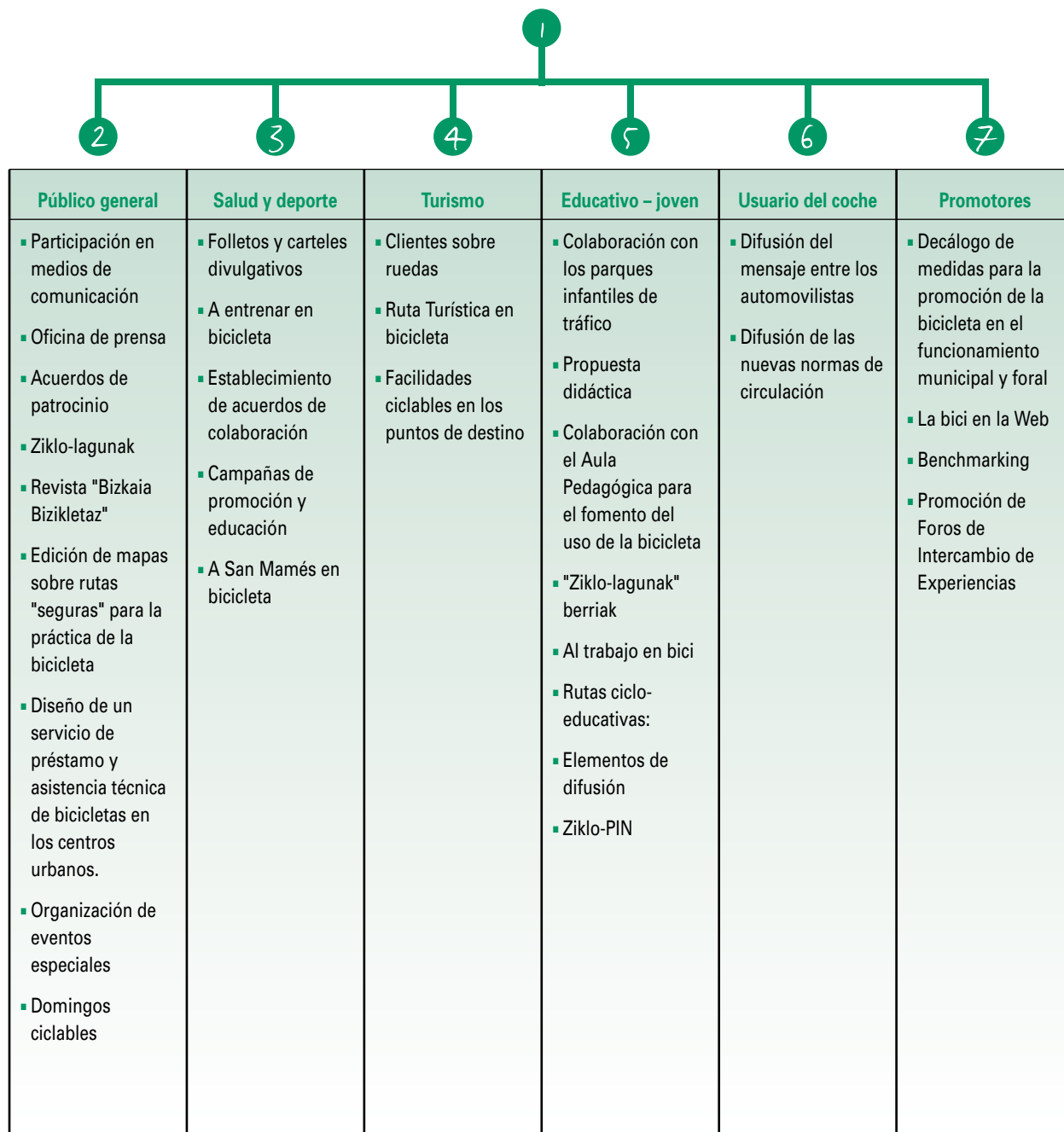
- Preparación de los recursos básicos de comunicación y presentación de la Red
- Puesta en funcionamiento de los ejes
- Promoción a nivel internacional



En referencia a la difusión y promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte en general

El Plan Director despliega, asimismo, todo un conjunto de medidas de comunicación, sensibilización y marketing, complementarias a las iniciativas descritas con anterioridad, y ordenadas en los siguientes campos o áreas de trabajo en función del tipo de público destinatario:

Idea central – Imagen general



Presupuestos globales del Plan Director Ciclable

Si bien los costes de ejecución material estimados para la puesta en servicio de los 309.650 m pendientes (del total de los 364.210 m de que consta la Red Básica), asciende a los 50.649.333 Euros, si tenemos en cuenta otros gastos generales y el beneficio industrial del contratista, el valor de contrata se elevaría a los 60.272.706 Euros.

A esta cantidad habrá que añadir los costes derivados de la elaboración de los proyectos (4%) y de la asistencia técnica o dirección de obra (4%), así como el valor del IVA (16%) y el valor del funcionamiento y desarrollo de las herramientas de gestión y promoción, que este PDC valora en torno a un coste estimado mínimo de, al menos, un 7% del valor del coste de la inversión neta anterior, lo que hace que la inversión total del Plan Director Ciclable 2003-2016 ascienda a la cantidad de **79.294.771 Euros**.

Análisis y estrategia de la financiación

Para el desarrollo del presente Plan Director se aprobarán, vía presupuesto, las correspondientes asignaciones anuales a cargo de la Institución Foral. Así mismo, se impulsarán las aportaciones y la participación de las instituciones locales implicadas en función de sus competencias, así como del conjunto de entidades que colaboren para su correcto desarrollo.

A modo de referencia, el Plan Director cree necesario alcanzar un compromiso de inversión anual que podría calcularse en orden a una magnitud global de, al menos, 2 euros por habitante y año durante la primera fase de arranque del Plan (2003-2004) para alcanzar los 4 euros durante la fase posterior de implantación (2005-2010), con los consiguientes ajustes conforme a las necesidades de la evolución de los costes del Plan y la obtención de nuevos ingresos y aportaciones que pudieran conseguirse de distintas fuentes de financiación.

Así mismo, se establece la figura de la Fundación Bizkaia Bizikletaz como instrumento jurídico que sirva tanto de gestión como de captación de recursos de capital privado (por sus incentivos fiscales) para el desarrollo de parte de las iniciativas de promoción de la bicicleta.



sistema de auditoría: seguimiento, evaluación y control

El Plan Director describe, por último, un conjunto de mecanismos de seguimiento, valoración y actualización con el fin de garantizar la consecución de los objetivos en él definidos y evaluar la funcionalidad de las herramientas puestas en juego. A tal fin, se compromete a:

- Elaborar un sistema de evaluación de objetivos para observar la calidad del Plan Director Ciclable y corregir los errores cometidos (así como definir los nuevos mecanismos y pautas a establecer)
- Presentar periódicamente un balance comparativo de objetivos iniciales y resultados obtenidos, en base a sistemas de medición preestablecidos.
- Preparar una tabla de indicadores y un test de análisis de la información con destino a su implementación en los "municipios ciclables" y dirigidos a conocer: número de usuarios, grado de satisfacción, trama urbana utilizada para la conexión, dotaciones de aparcamientos, señalizaciones, sustracciones, vandalismo, accidentes, etc.

La auditoría servirá, a su vez, de mecanismo de corrección y control de la política ciclable foral. Su elaboración recaerá directamente en la Oficina de la Ciclabilidad, sin perjuicio de su posible gestión indirecta atendiendo a las necesidades de la institución foral, y contará, asimismo, con las aportaciones y opiniones emitidas, a través de sus informes y dictámenes, por el Consejo Asesor de la Bicicleta.

