

Dokumentu honek joan den azaroaren 6an egindako jardunaldietako gai-multzo guztien laburpena eskaintzen du.

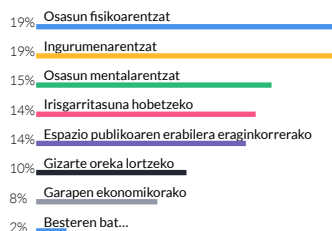
MASTER CLASSA, ROBIN KLEINE (MOBYCON): "BIZIKLETA PLANGINTZA: HERBEHERETAKO PROPOSAMENA"

Robinek Master Class bat eskaini zuen Bizkaiko lurraldean zehar landa-bisitak egin eta Lurraldeko teknikarien erronkak bertatik bertara ezagutu ondoren. Horrela eta ezagutza transferigarriagoa izan zedin, Robinek Herbehereetako ezagutza Bizkaian aplikatzeko aukera izan zuen. Funtsezko gaiak jorratu ziren, hala nola bideen hierarkia, zeinak abiadura zehazten baitu bideen erabilerean arabera; txirrindularientzako gurutze seguruen diseinua; trenbidearen erakarpeneremua handitzea, bizikletarekiko intermodalitatea sortzen duena; eta neurri "bigunen" ezinbesteko izaera, besteak beste biztanleriaren sektore espezifikoetara zuzendutako kanpainak.

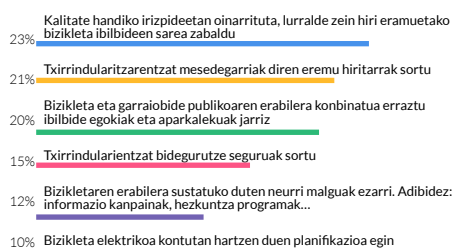
Robinek bizikleta mugikortasuna zirkuluen eta lerroen terminoetan pentsatzeko proposamena egin zuen. Zirkuluak abiadura txikiko eremuak izango lirateke, garraio publikoaren zuzkidura eta elkarreragin sozial handia dutenak; adibide moduan Bartzelonako super-etxadiak aipatu zituen. Zirkulu horiek bizikleta bidezko mugikortasuneko linea zuzenek, seguruek eta erosoek lotuko lituzkete, eta muturretan aparkaleku egokiak eta nahikoak izango lituzkete. Proposamen honetan garrantzitsua da azken erabiltzaileen aniztasuna kontuan hartzea (norentzat ari gara planifikatzen?) eta gainerakoek gaineratik autoz mugitzea lehenesteari uztea, eta horrek erabakiak hartzeko ausardia politikoa handiagoa eskatzen du.

MasterClassa bertaratu zen jendeari galdera batzuk egin da amaitu zuen: bata, Bizkaian bizikleta sustatzeko arrazoiei buruzkoa eta, bestea, ekintza-lehentasunei buruzkoa:

Bizikletaren erabilera sustatu behar dugu onuragarria delako...



Bizkaian bizikletaren erabilera hobetzeko egin beharko genuke...



1. MAHAIA: TOKIZ GAINDIKO BIZIKLETA-SAREEN PLANGINTZA

Moderatzailea: Miguel Ángel Castilla, Bizkaiko Foru Aldundiko Azpiegiturarako eta Lurralde Garapenerako Saileko Eskaria Kudeatzeko Ataleko burua.

1. Europako ikuspegia: European Cyclists Federation, EuroVelo Sarea eta erregioetako txirrindulari sareen onurak. Holger Haubold (European Cyclists Federation).

2. Berrikuntza eta hiriarteko bizikleta mugikortasuna. Paul van de Coevering (Breda University of Applied Sciences).

3. Azpiegituretatik haratago. Tokiz gaindiko bizikleta mugikortasuneko politika integrala. Alfonso Sanz (gea21).

Holger Hauboldek, ECFkoak, Europako bizikleta bidezko mugikortasunaren onuren estimazio ekonomikoa partekatu zuen, urtean 150.000 milioi euro baino gehiagokoa dena. Onurarik handienak osasunetik eta zikloturismotik datoz. Holgerrek konparazio interesgarri batzuk egin zituen, esate baterako, Europako bizikleta erabiltzeak sortzen duen CO2 aurrezpena Kroaziako emisio nazionalen parekoa dela, edo zikloturismoak gurutzaontziek sortzen dutenaren antzeko onura monetarioak sortzen dituela (baina gurutzaontziek ingurumenean eta gizartean duten eragina askoz ere kaltegarriagoa da). Holgerrek funtsezko zenbait gai nabarmentzen ditu, hala nola hezkuntzarako irisgarritasuna, lana, zaintzak eta abar, kolektibo jakin batzuk gizarteratzen laguntzen dutenak, besteak beste emakumeak, migratzaileak eta errefuxiatuak. Pionentzia horren bigarren zatian Europako finantzaketa-aukerak aztertu ziren: programa europarrak, nazioz gaindiko eta mugaz gaindiko programak eta naziozko eta eskualdeko programak. Amaitzeko, proposamen arrakastatsuek egiteko aholku batzuk eman zituen.

Paul de Coeveringek Bredako Unibertsitatean egiten ari den ikerketa akademikoaren aplikazio praktikoak izan zituen hizpide. Paulek hiru kontzepturen inguruan egiten ari diren berrikuntzaren arloko ikerketak aurkeztu zituen: 1. Kontua ez da bizikleta bakarrik, 2. Datu adimendunak eta 3. Ausart jokatu pentsatzerakoan. Lehengo puntuaren asmoa da bizikletarako plangintza egiten dugunean bizikleta bidezko mugikortasuna hobetzeaz gain, hirietako pertsonen bizi-kalitatea ere hobetzea. Bigarrenik, datuak modu adimentsuan erabiltzeak hobeto planifikatzeko eta ebaluatzeko aukera ematen digu. Puntu honetan, Paulek bizikleta-abiadurari, ibilbideei eta bestelako parametroei buruzko datuen bistaratzeak partekatu zituen, Europako proiektuetan garatutako tresnekin egindakoak. Hirugarren puntuaren, pentsatzerakoan ausarta izateko modua Bizikletara Bideratutako Plangintzaren ideia aplikatzea da (BBP, ingelesez BOP); plangintza horretan lurraldea eta garraio publikoko sareak irisgarriago bihurtzen dira bizikleta plangintzan integratzei esker.



Gea21 aholkularitza enpresako Alfonso Sanzek erregio mailako bizikleta mugikortasun planetan izandako esperientziari buruzko hausnarketa egin zuen. Bere kontuen arabera: 17 autonomia-erkidegotik 12k bizikletaren estrategiak dituzte, 5ek kutxa-planak dituzte, 3k hasierako planak dituzte eta beste bi euren planak ezartzen saiatzen ari dira. Gehienbat azpiegituren arloko planak dira. Alfonsok bizikletaren politika integral baten alde egin zuen, non azpiegiturak ez ezik, mota guztietako programak, kanpainak, araudiak, hezkuntza eta abar ere planifikatzen diren. Halaber, bizikleta mugikortasunaren buru-hausgarriaren pieza bat dela gogorarazi zigun: mugitzen dugunean beste pieza batzuk ere mugitzen dira (oinezkoak, autoak...). Alfonsok administrazio publikoen zeharkakotasunak dakarren erronkari erreparatu dio, eta arlo horretan sailek eta administrazio-mailek deskonektatuta eta, beraz, deskoordinatuta egiten dute lan. Egoera horrek oinezkoa eta bizikleta lehenetsiko dituen mugikortasun baterako trantsizioa oztopatzen du. Aldez aurretik egindako esku-hartzeei erreparatuz, Alfonsok ohartarazi du Herbeheretatik ikasteaz gain, gure lurraldeetan bizikleta sartzeko beste eredu bat eraiki behar dela, oinezkoen mugikortasunera ordeztuko ez duena, eta horren eskaria oso handia dela.

2. MAHAIA: HAINBAT TXIRRINDULARITZA MOTATARAKO BIDE-SEGURTASUNA

Moderatzailea: José Parejo, Bizkaiko Foru Aldundiko Azpiegiturarako eta Lurralde Garapenerako Saileko Plangintza Zerbitzuko burua.

1. Bizikleta-segurtasunari eta hobekuntza-estragiei buruzko datu orokorrak. Pedro Tomás (Trafikoko Zuzendaritza Nagusia).

2. Txirrindularien istripu-tasa Euskadin. María Jesús Iturralde (Trafiko Zuzendaritza – Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saila).

3. Bizikletan seguru sentitu behar dugu. Pedro Horrillo.

Bide segurtasunaren arloko mahaia DGTko Pedro Tomásen esku hartzearekin hasi zen. Berak diseinuaren araberako segurtasunaren ideia azpimarratu zuen, hau da, huts egiten dugunean ere babestuko gaituzten siste-

mak sortu behar ditugula, huts egitea humanoa delako. Ideia hori Ikuspegi Klasikotik Zero Bisioko Ikuspegiarantz aldatzearen zatia da eta pertsona guztiek errepideak eta kaleak beren bizitzarako eta osasunerako arriskurik gabe erabiltzeko duten eskubidean oinarritzen da (Tylösandeko Adierazpena, 2007). Pedrok txirrindularien hiriarteko istripu-tasari buruzko datuak eta azterlanak eman zituen, eta DGT errepideetako eta zeharbideetako bide-segurtasuna hobetzeko egiten ari den ekimena erakutsi zituen. Azpimarratu zuen sarearen hierarkiaren oinarriak gure ustez eduki behar duen funtzioak izan behar duela eta bide mota guztiak egokitu egin behar direla bertan ematen diren bizikleta erabilera desberdinak hartzeko. Segurtasun kontuetan, espazio partekatuetan masa eta abiadura desadostasun handiak saihestu behar dira. Neurriak homogeneousak eta hedagarriak direla bermatu behar da, hau da, egoera askotan aplikatzeko prestatuta daudela. Erreferentziak, ikerketak eta proiektu pilotuak beharrezkoak dira jakiteko zer jarduerak duten eraginkortasun handiena, eta, horrela, lehenetsi ahal izateko.

Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Saileko María Jesús Iturralde Bizkaiko eremura eta Euskadin zuen testuingurura pasatu zen. María Jesusek 2003tik aurrerako aldirako aurkeztu zituen datuek erakusten dute bizikleta bidezko mugikortasuna etengabe handitu dela. Aldi berean, tartean txirrindulariak dituzten gorabeheren kopuru absolutuak ere gora egin du, zertxobait gehiago hiriarteko bideetan hiri barruko bideetan baino, bai Bizkaian, bai Euskadin. Txirrindulariek pairatutako lesioen gorakada nabari da, lagin orokorrean gertatzen denaren alderantziz. Asteko egunei dagokienez istilu gehienak asteburuan, ekainean eta gertuko hilabeteetan gertatzen dira, eta goizeko erdiko orduetan, 10:00etan eta 11:00etan, eta arratsaldeko 17:00etan eta 18:00etan. Erorikoak gertaeren erdiak dira, gutxi gorabehera; gainerakoetan, berriz, aurrez aurreko eta alboko talkak eta atzetik jotzeak izaten dira ohikoenak. Azkenik azpimarratu behar da gorabehera gehienetan zauriak izaten dituen txirrindularia gizonetako izaten dela % 93an eta istiluen kausa ohikoenak distrakzioak, abiadura eta bidearen egoera direla. Euskadiko bide-segurtasuneko estrategian nabarmentzekoa da kolektibo kalteberen babesa, 5 helburu orokorretako bat baita.

Pedro Horrillo txirrindulari profesional ohiak bere esperientzia pertsonalaz hitz egin zuen. Pedro bide-indarkeriaren aurkako enpatiaren garrantziaz hitz egiten hasi zen: gidariak txirrindularien larruan jar daitezela; eta bien arteko harreman adeitsuagoa eta begirunetsuagoa posible dela gaineratu zuen, berak Herbeheretan bizi izan zen denboran nola sentitu zuen ikusita. Oinezkoek lehenetsua izan behar dute bide berdeetan, eta, aldi berean, kirol txirrindulariek nahiago izan dezakete galtzadara erabiltzea bide berdearen ordez: kirol txirrindularien eta aisialdiko txirrindularien azpiegitura lehenetsunak ezberdinak izan daitezke. Edonola ere, Pedrok gogorazazi zuen beharrezkoa dela txirrindulariak seguru sentitzea erabiltzen duten azpiegituran. Azkenik, bizikleta, katalizatzaile ekonomikoa izateaz gain, kultur eta gizarte katalizatzailea dela azpimarratu zuen Pedrok.

3. MAHAIA: HIRIARTEKO BIZIKLETA-MUGIKORTASUNAREN KUDEAKETA

Moderatzailea: Esther Anaya, Bizikleta mugikortasuneko aholkularia eta ikertzailea

1. Bizikletaren plangintza Bartzelonako Metropoliaren Aldean eta Bizikletaren Aldeko Hirien Sarean.

Silvia Casorrán (Bartzelonako Metropoliaren Aldea eta Bizikletaren Aldeko Hirien Sarea).

2. Ibilbide ertain eta luzeko bizikleta mugikortasuna: intermodalitatea eta anekak.

Mariano Reaño (Conbici).

3. Bide berdeen eta zikloturisten kudeaketa administrazio mailan: azterketa-kasuak eta gomendioak.

Macià Serra i Serra (Gironako Unibertsitatea).

Bartzelonako Metropoliaren Aldeko Silvia Casorránek (Bizikletaren Aldeko Hirien Sareko erakunde idazkaria) hainbat lan-dimentsio aurkeztu zituen hiriarteko bizikleta mugikortasunari dagokionez. Lehenik eta behin, Europako BiTiBi proiektuan mugikortasunaren hurbilketa integrala landu zen, non trenbide-operadoreak atez ateko bezeroarengan pentsatzen duen, ez bakarrik geltokitik geltokira. Hurbilketa horretan bizikleta trenbideko joan-etorrietan integratzea onartzen da, nahiz eta ekonomikoki errentagarria ez izan. Bartzelonako Metropoliaren Aldean (BMA) bizikleta bidezko mugikortasuna bultzatzen da, baina beti oinezkoa aintzat hartuta eta azpiegitura eman behar zaiola aintzat hartuta bizikleta bidezko azpiegitura okupatu beharrik izan ez dezan. BMAk bizikletentzako aparkaleku segurua (BiciBox) landu du, eta baita langileentzako barne ekimenak ere, bizikleta elektrikoan mailegua kasu. Silviak azpimarratu zuen Bizikletaren Estatuko Plan Estrategikoaren (onartzearen zain dagoena) 9 helburuetatik 4 bizikleta intermodalitatearekiko lotura dutela. Azkenik, Silviak Bizikletaren Aldeko Hirien Sareak Renferekin duen hitzarmenaz hitz egin zuen, bizikleta intermodalitatea bultzatzeko aparkaleku seguruak, geltokietan bizikletak mailegatzearen eta trenetan bizikletak garraiatzearen bidez.

Mariano Reaño (Conbici) eskualdeko bizikleta mugikortasunaren ikuspegi ludikoagoa eskaini zuen, eta kasuaren nahitazeko erabileraren inguruko problematikak



nabarmendu zituen: "Kaskoak buruak salbatzen ditu, baina askoz bihotz gehiago kondentzen ditu". Zikloetarako atoei dagokienez dagoen erregulazioak ezartzen dituen mugak aipatu zituen, eta beharrezkoa denean azpiegitura bereizirik ez dagoela. Mugikortasun motordunak oraindik oztopo asko jartzen dizkio bizikleta bidezko mugikortasunari eta, oro har, hirien irisgarritasunari eta bizigarritasunari. Segurtasunik ezak, benetakoak zein hautemandakoak, jende gehiago bizikletaz joatea eragozten du. Marianok intermodalitate mota ezberdinen baldintzak eta mugak aztertu zituen: trenarekin, autobusarekin eta hegazkinarekin. Azkenik, proposamenak honako hauek dira: kalitatezko aparkalekuak, bizikleta garraiatzeko erraztasunak, geltokietan bizikletak alokatzea, eta bizikleta azpiegitura eta zerbitzuetan egindako inbertsioa motordun mugikortasunera bideratutakoaren maila berean egotea. Marianok txirrindulariei entzutea eskatu zuen, eta etengabeko elkarrizketa egon dadila txirrindularien elkarteekin.

Macià Serra, Gironako Unibertsitatea, zikloturisten ibilbideen kudeaketa administratiboan finkatu zen. Arloan egin dituen azterlanen arabera "bakarrik egitea errazagoa eta azkarragoa da, baina epe luzera elkarrekin egiteak emaitza hobek askaintzen ditu", Maciaren hitzetan. Aurkezpenean zikloturismoaren inguruko proiektuen bi unetan premisa hori babesteko funtsezko alderdiak eta gomendioak eskaintzen dira: plangintza eta diseinua, batetik, eta kudeaketa, bestetik. Plangintza eta diseinuan Maciak aipatu zuen funts ekonomiko gehiago egongo direla horrelako proiektuak laguntzeko, lehenetsun estrategiko desberdinekin lerrokatuta dardelako. Hala ere, erronkak gehiago joango dira eskalaren arabera, tokian tokikoak eta eskualdekoak uztartzeari dagokionez eta sarea gauzatzeko prest marraztuta edukitzeari dagokionez. Planifikatzeko eta diseinatzeko beste erronka bat inplikaturako eragile guztiei ahotsa ematea da, ikuspegi integrala eraikitzea ahalbidetuko duena. Erabiltzaileen inklusioa eta aniztasuna lortzeko lan taldeek ere inklusiboak eta askotarikoak izan behar dute. Kudeaketari dagokionez unitatea lantzea gomendatzen du Maciak, proiektu osoak edukitzeko, eta ez zatitu gabeak edo osatu gabeak. Halaber, proiektu guztien espezifikotasuna nabarmentzea gomendatzen du, proiektu bakoitza bakarra izatea eta esperientzia bakarrak eskaintzea. Azpiegiturak mantentzea da kudeaketa arrakastatsu baterako beste gakoetako bat. Azkenik, ebaluazioaren eremuan, hainbat adibide gehitzen dira, kontagailuak instalatzea eta erabileraren araberako inbertsio-ratioa kalkulatzeko bezalakoak.

BESTE PEDALKADA BAT BIZKAIAN BIZIKLETA ERABILTZEAREN ALDE



El presente documento ofrece un resumen de cada uno de los bloques temáticos de las jornadas celebradas el pasado 6 de noviembre.

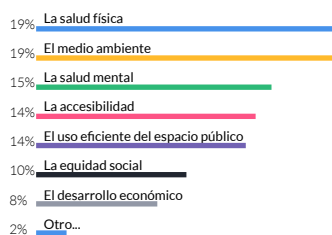
MASTER CLASS ROBIN KLEINE (MOBYCON): “PLANIFICACIÓN CICLISTA: LA PROPUESTA HOLANDESA”

Robin ofreció una Master Class tras realizar visitas de campo a Bizkaia y conocer de primera mano los retos de los técnicos del territorio. De este modo, y con el objeto de hacer que el conocimiento fuera más transferible, Robin pudo aportar el conocimiento holandés aplicado al caso de Bizkaia. Se trataron temas clave como la jerarquía vial, que determina la velocidad en función de los usos de las vías; el diseño de intersecciones seguras para ciclistas; el aumento del área de captación del ferrocarril, que genera la intermodalidad con la bicicleta; y el carácter imprescindible de las medidas “blandas” como las campañas dirigidas a sectores específicos de la población.

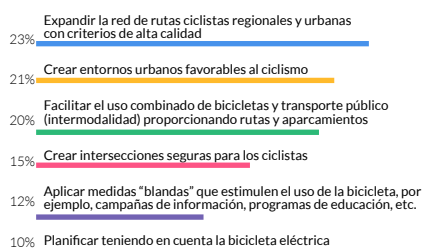
Robin hizo la propuesta de pensar la movilidad ciclista en términos de círculos y líneas. Los círculos serían áreas de velocidad reducida, con dotación de transporte público y elevada interacción social, puso el ejemplo de las supermanzanas de Barcelona. Estos círculos estarían conectados por líneas de movilidad ciclista directa, segura y confortable, bien dotada de aparcamiento en sus extremos. En esta propuesta, es importante pensar en la diversidad de usuarios finales (¿para quiénes estamos planificando?) y dejar de priorizar la movilidad en coche por encima del resto, lo cual apela a una mayor valentía política en la toma de decisiones.

La MasterClass finalizó con unas preguntas al público: una sobre las razones por las cuales impulsar la bicicleta en Bizkaia y otra sobre las prioridades de acción:

Debemos estimular el uso de la bicicleta porque beneficia...



Para mejorar el ciclismo en Bizkaia, debemos...



MESA 1: PLANIFICACIÓN DE LAS REDES CICLISTAS SUPRALOCALES

Moderador: Miguel Ángel Castilla, jefe de la sección de la Demanda-Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia

1. Visión europea: European Cyclists Federation, la red EuroVelo y los beneficios de las redes ciclistas regionales. Holger Haubold (European Cyclists Federation)

2. Innovación y movilidad ciclista interurbana. Paul van de Coevering (Breda University of Applied Sciences)

3. Más allá de las infraestructuras. Una política integral de movilidad ciclista supralocal. Alfonso Sanz (gea21)

Holger Haubold, de ECF, compartió la estimación económica de los beneficios de la movilidad ciclista en Europa, que ascienden a más de 150.000 millones de Euros al año. Los mayores beneficios proceden de la salud y del cicloturismo. Holger aportó algunas comparaciones interesantes, como la de que el ahorro de CO2 que genera el uso de la bicicleta en Europa equivale a las emisiones nacionales de Croacia, o que el cicloturismo genera una cantidad de beneficios monetarios parecida a la que generan los cruceros (el impacto ambiental y social de los cuales es mucho más dañino). Holger destaca ciertos temas clave como la accesibilidad a la educación, el trabajo, los cuidados, etc. que favorecen la inclusión social de colectivos como mujeres, migrantes y refugiados. En la segunda parte de esta ponencia se realizó un recorrido por las diferentes posibilidades de financiación europea: programas europeos, transnacionales y fronterizos, y nacionales y regionales; finalizando con unos consejos para elaborar propuestas exitosas.

Paul de Coevering se centró en las aplicaciones prácticas de la investigación académica que está realizando en la Universidad de Breda. Paul presentó estudios de innovación que está realizando alrededor de tres conceptos: 1. No se trata solamente de la bicicleta., 2. Datos inteligentes, 3. Pensar a lo grande. En el primer punto, la idea es que cuando planeamos para la bicicleta no solamente mejoramos la movilidad ciclista, sino también la calidad de vida de las personas en las ciudades. En segundo lugar, usar los datos de forma inteligente nos permite planear y evaluar mejor. En este punto, Paul comparte visualizaciones de datos de velocidad ciclista, recorridos y otros parámetros, realizadas con instrumentos desarrollados en proyectos europeos. En el tercer punto, la manera de pensar a lo grande es aplicando la idea del Planeamiento Orientado a la Bicicleta (POB, en inglés BOP), en la que el territorio y las redes de transporte público se vuelven más accesibles gracias a la integración de la bicicleta en el planeamiento.



Alfonso Sanz, de la consultora Gea21 reflexionó sobre su experiencia en los planes de movilidad ciclista regional. Según sus cuentas: de 17 Comunidades Autónomas, 12 tienen estrategias de la bicicleta, 5 tienen planes-cajón, 3 tienen planes en estado incipiente y otros dos están tratando de implementar sus planes. Son planes mayormente de infraestructuras. Alfonso abogó por una política integral de la bicicleta, en la que no solamente se planean infraestructuras, sino todo tipo de programas, campañas, normativas, educación, etc. También nos recordó que la bicicleta es una pieza del rompecabezas de la movilidad: cuando la movemos, se mueven también otras piezas (los peatones, los coches...). Alfonso ha observado el reto que supone la transversalidad en las administraciones públicas, en las que los diferentes departamentos y niveles administrativos trabajan de forma desconectada y por tanto descoordinada. Esta situación obstaculiza la transición hacia una movilidad que priorice el peatón y la bicicleta. Notando las intervenciones previas, Alfonso alerta que además de aprender de Holanda, en nuestros territorios hay que construir un modelo diferente de introducción de la bicicleta, que no desplace a la movilidad peatonal, cuya demanda es muy alta.

MESA 2: SEGURIDAD VIAL PARA DIVERSOS TIPOS DE CICLISMO

Moderador: José Parejo, jefe del Servicio de Planificación-Departamento de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia

1. Datos generales de seguridad ciclista y estrategias de mejora. Pedro Tomás (Dirección General de Tráfico)

2. Accidentalidad ciclista en Euskadi. María Jesús Iturralde (Dirección de Tráfico – Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco)

3. Necesitamos sentirnos seguros en bici. Pedro Horrillo

La mesa de seguridad vial comenzó con la intervención de Pedro Tomás, de la DGT, quien hizo hincapié en la idea de la seguridad por diseño, es decir, que generemos

sistemas que nos protejan incluso cuando erramos, porque errar es humano. Esta idea forma parte del cambio de un Enfoque Clásico hacia el Enfoque Visión Cero y se apoya en que todas las personas tienen el derecho de utilizar las carreteras y las calles sin riesgo para su vida ni para su salud (Declaración de Tylösand, 2007). Pedro aportó datos y estudios sobre la accidentalidad ciclista interurbana y mostró iniciativas que la DGT está llevando a cabo para mejorar la seguridad vial en carreteras y travesías. Remarcó que la jerarquía de la red debe basarse en la función que se desea que tenga cada vía, que cada tipo de vía debe adaptarse para acoger los diferentes usos ciclistas que se den en ella. En cuestiones de seguridad, hay que evitar las grandes discrepancias de masa y velocidad en espacios compartidos. Se debe garantizar que las medidas son homogéneas y extensibles, es decir que están preparadas para aplicarse en variedad de situaciones. Las referencias, investigaciones, proyectos piloto se hacen necesarias para saber qué actuaciones tienen máxima efectividad y así poder priorizarlas.

María Jesús Iturralde, del Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco, pasó al ámbito de Bizkaia y su contexto en Euskadi. Los datos que presentó María Jesús para el período a partir de 2003 muestran que ha habido un incremento continuado de la movilidad ciclista. A la par, se muestran también incrementos en el número absoluto de incidentes involucrando ciclistas, algo más elevados en vías interurbanas que en vías urbanas, tanto en Bizkaia como en Euskadi. Se aprecia un ascenso de la lesividad ciclista, al contrario de lo que ocurre en la muestra general. En cuanto a días de la semana, el mayor número de incidentes se dan en fin de semana, en junio y meses cercanos, y durante las horas medias de la mañana, 10h y 11h, y de la tarde 17h y 18h. Las caídas representan aproximadamente la mitad de los incidentes, del resto las colisiones frontolateral, lateral y el alcance las causas más comunes. Finalmente, hay que notar que en la gran mayoría de incidentes la persona ciclista lesionada es varón 93%; y que entre las causas más frecuentes de los incidentes están las distracciones, la velocidad y el estado de la vía. En la estrategia de seguridad vial de Euskadi destaca la protección de los colectivos vulnerables como uno de los 5 objetivos generales.



Pedro Horrillo, exciclista profesional, habló de su experiencia personal. Pedro comenzó hablando de la importancia de la empatía contra la violencia vial: que los conductores se pongan en la piel de los ciclistas; y añadió que una relación más respetuosa entre ambos es posible, como él experimentó durante su estancia en Holanda. El peatón debe tener prioridad en las vías verdes y a la vez, los ciclistas deportivos pueden preferir utilizar la calzada en vez de la vía verde: las preferencias infraestructurales de los ciclistas deportivos y de los ciclistas de ocio pueden ser diferentes. En cualquier caso, Pedro recuerda que es necesario que los ciclistas se sientan seguros en la infraestructura que utilicen. Por último, Pedro subrayó que la bicicleta, además de un catalizador económico, es un catalizador cultural y social.

MESA 3: GESTIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA INTERURBANA

Moderadora: Esther Anaya, Consultora e investigadora de movilidad ciclista

1. La planificación de la bicicleta en el Área Metropolitana de Barcelona y la Red de Ciudades por la Bicicleta. Silvia Casorrán (Área Metropolitana de Barcelona y Red de Ciudades por la Bicicleta)

2. La movilidad ciclista de medio y largo recorrido: Intermodalidad y alforjas. Mariano Reaño (Conbici)

3. La gestión de vías verdes y rutas cicloturistas a nivel administrativo: casos de estudio y recomendaciones. Macià Serra i Serra (Universitat de Girona)

Silvia Casorrán, del Área Metropolitana de Barcelona (entidad secretaria de la Red de Ciudades por la Bicicleta), presentó varias dimensiones de trabajo en cuanto a movilidad ciclista interurbana. En primer lugar, en el proyecto europeo BiTiBi se trabajó una aproximación integral de la movilidad en el que el operador ferroviario piensa en el cliente de puerta a puerta, no solamente de estación a estación. En esa aproximación se asume la integración de la bicicleta en los desplazamientos ferroviarios, aunque no sea económicamente rentable. En el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) se impulsa la movilidad ciclista bajo la premisa de que hay que contar siempre con el peatón y proveerle de infraestructura para que no tenga que recurrir a la ocupación de la infraestructura ciclista. AMB ha trabajado el aparcamiento seguro para bicicletas (BiciBox) y también iniciativas internas

para los trabajadores, como el préstamo de bicicletas eléctricas. Silvia también destacó que 4 de los 9 objetivos del Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta (pendiente de aprobación) están relacionados con la intermodalidad ciclista. Por último, Silvia habla del convenio de la Red de Ciudades por la Bicicleta con RENFE, para el impulso de la intermodalidad ciclista mediante aparcamientos seguros, préstamo de bicicletas en estaciones y transporte de bicicletas en los trenes.

Mariano Reaño, de Conbici, ofreció una visión de la movilidad ciclista regional más lúdica, sobre la que resaltó las problemáticas alrededor del uso obligatorio del casco: “el caso salva cabezas pero condena muchos más corazones”. Mencionó las limitaciones que impone la regulación existente en cuanto a remolques para ciclos y la falta de infraestructura segregada cuando es necesaria. La movilidad motorizada todavía impone muchas barreras a la movilidad ciclista y en general a la accesibilidad y habitabilidad de las ciudades. La inseguridad, tanto real como percibida, impide que más gente vaya en bicicleta. Mariano analizó las condiciones y limitaciones de los diversos tipos de intermodalidad: con tren, con autobús y con avión. Finalmente, las propuestas se centran en aparcamiento de calidad, facilidades de transporte de la bicicleta, disponer de alquiler de bicicletas en estaciones, y que la inversión en infraestructura y servicios ciclistas esté al mismo nivel que la destinada a la movilidad motorizada. Mariano apeló a que se escuche y se mantenga un diálogo constante con las entidades ciclistas.

Macià Serra, Universitat de Girona, se centró en la gestión administrativa de rutas cicloturistas. Macià constata, gracias a sus estudios académicos en este campo, que “hacerlo solos es más fácil y rápido, pero hacerlo juntos a largo plazo produce mejores resultados”. En su presentación, se ofrecen los aspectos clave y recomendaciones para apoyar esta premisa en dos momentos de los proyectos cicloturistas: planificación y diseño por un lado, y gestión por otro. En la planificación y diseño Macià apunta a que habrá más fondos económicos para apoyar este tipo de proyectos, ya que están alineados con las diversas prioridades estratégicas. Sin embargo, los retos irán más en función de la escala, en cuanto a conjugar local y regional y tener la red dibujada, preparada para la ejecución. Otro reto de planificación y diseño es el de dar voz a todos los actores implicados, que permita construir una visión integral. Para conseguir la inclusión y diversidad de usuarios, los equipos de trabajo también deben ser inclusivos y diversos. En cuanto a la gestión, Macià recomienda trabajar la unidad para tener proyectos completos, no fragmentados o incompletos. También recomienda destacar la especificidad de cada proyecto, que cada proyecto sea único y ofrezca experiencias únicas. El mantenimiento de las infraestructuras es otra de las claves para una gestión exitosa. Por último, se añaden ejemplos en el terreno de la evaluación, con la instalación de contadores y el cálculo de la ratio de inversión por uso.

UNA PEDALADA MÁS HACIA UNA BIZKAIA EN BICICLETA

