



Nº 25
Marzo de 2017
Publicación gratuita



Cómo son los usuarios de la red de bidegorris de Gipuzkoa



Éxito de la 'II Jornada de trabajo sobre ordenanzas municipales de movilidad peatonal y ciclista'



Gipuzkoa entra en la red "Cities and Regions for Cyclists"



Gipuzkoako Foru Aldundia
Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio





Cómo son los usuarios de la red de bidegorris de Gipuzkoa

El Observatorio de la Bicicleta de Gipuzkoa ha realizado su octavo informe anual sobre las características de los peatones y ciclistas que usan la Red de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa. Para ello, se han llevado a cabo 550 encuestas en una muestra de 8 itinerarios ciclistas y peatonales de una red foral de 121 kilómetros en la que, de acuerdo con los datos del último conteo realizado en 2015, se producen 7,75 millones de desplazamientos anuales.

Gracias a las respuestas recabadas, el informe puede definir los distintos perfiles de las personas que utilizan que utilizan estas vías. La mayoría de ciclistas siguen siendo hombres (un 84%), un desequilibrio que en los datos de 2017 se ha acentuado ligeramente respecto al ejercicio precedente, con el porcentaje de usuarias cayendo del 19% al 16%. Entre la población peatonal la distribución es más equilibrada, con un 53% de hombres y un 47% de mujeres.

La edad media entre ciclistas se sitúa en los 47 años. El 72% del total tiene entre 25 y 65 y la presencia de población menor de 25 años (13%) y mayor de 65 (16%) es relativamente escasa. Más de la mitad, un 55% concretamen-

te, son personas que tienen un empleo. En el caso del perfil peatonal, la edad media se eleva hasta los 58 años de edad, que es prácticamente dos menos que el año anterior. El 82% tiene más de 45 años, mientras que un 50% del conjunto es pensionista.

El informe distingue tres perfiles entre quienes hacen uso de esta red foral, dos de ellos ciclistas y uno peatonal. Entre ciclistas, los perfiles se diferencian en función del motivo de uso. Se distingue así entre quienes realizan recorridos de tipo deportivo o de ocio de los que se desplazan de forma cotidiana por trabajo, estudios, gestiones, compras, etcétera.

En el primer caso, cuando el carril bici se emplea para la actividad física o con carácter recreativo (72% de los casos), el perfil es el de un hombre (88%) de 50 años que trabaja y utiliza la vía varias veces por semana con una bicicleta de montaña. Aunque usa casco, no lleva luz ni timbre, cuyo uso, en general, sigue una línea descendente en los últimos años y las bicicletas que no incorporan ninguno de estos dos elementos suponen ya el 40% de total. Estos bidegorris están consiguiendo que más personas usen la bicicleta: antes de que existiera la

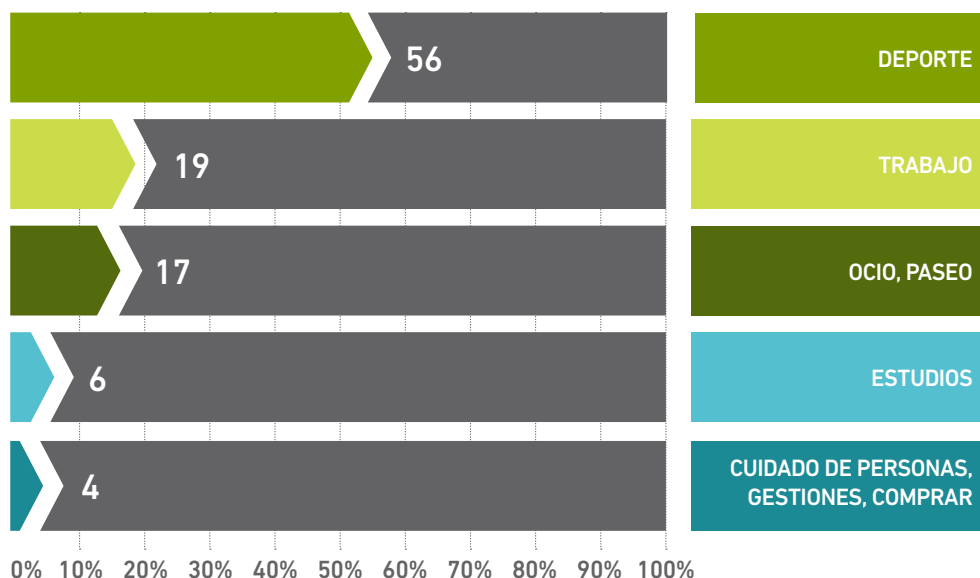


vía en la que fueron encuestadas, sólo la mitad utilizaba la bicicleta tanto como ahora.

Cuando el desplazamiento se realiza por motivo de trabajo, estudio, compras o gestiones (un 28% tras un descenso significativo de casi 10 puntos respecto a 2016), el perfil se rejuvenece hasta situarse ligeramente por debajo de los 40 años y aunque sigue siendo mayoritariamente masculino (76%), la presencia de mujeres aumenta (24%). El 95% trabaja o es estudiante (75% y 20%, respectivamente) y aunque la bicicleta de montaña es también la más común (55%), aparecen en mayor número las de ciudad. La presencia de timbres y luces es algo más notoria; sin embargo, se reduce el uso del casco. Prácticamente el 90% usa la vía entre 4 y 7 días por semana y, en este caso, la existencia de ésta incide más en optar por la bicicleta. De hecho, si no existiera la vía ciclista que usa, sólo el 39% afirma que continuaría utilizando la bicicleta por otro camino. Un 27% se desplazaría en coche, un 25% en transporte público y el 9% restante emplearía otras opciones, fundamentalmente la peatonal.

El perfil mayoritario en el caso de peatones se corresponde con el de una persona mayor (el género está cerca repartirse a partes iguales), de 45 años, jubilada o pensionista, que utiliza la vía al menos 4 veces por semana para pasear o hacer deporte y que se muestra muy satisfecha con el estado general del tramo que usa.

Ese aspecto, el relativo al estado de las rutas, es el mejor valorado por las personas encuestadas, tanto en lo que se refiere al pavimento (8 sobre 10) como por las condiciones generales de seguridad (8,2 sobre 10), tanto desde la perspectiva ciclista como desde la peatonal. Por el contrario, es la convivencia la cuestión con peores guarismos, valorada en 6,5 puntos por ciclistas y en 6,7 por peatones. Los tramos Legazpi-Urretxu y Eskoriatza-Aretxabaleta recibieron las peores calificaciones al respecto y, precisamente ese último, la peor valoración general. Entre ciclistas, Zizurkil-Asteasu es el itinerario con mejor puntuación mientras que en el caso de los peatones, comparten prácticamente la misma Azpeitia-Azkoitia, Tolosa-Alegia y Soraluze-Bergara.



Éxito de la 'II Jornada de trabajo sobre ordenanzas municipales de movilidad peatonal y ciclista'

El Departamento de Movilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa celebró a finales de febrero 'II Jornada de trabajo sobre ordenanzas municipales de movilidad peatonal y ciclista'. Durante el encuentro, que se desarrolló en San Sebastián, se presentó la guía de 'Recomendaciones técnicas para integrar la movilidad ciclista en las ordenanzas municipales', un documento pionero que tiene el valor de ser uno de los escasos materiales de referencia técnica para redactar ordenanzas municipales de movilidad que atiendan a las necesidades y derechos de peatones y ciclistas.

Esta guía se elaboró mediante un proceso largo y participativo que comenzó en 2016 cuando la Diputación Foral de Gipuzkoa encomendó a la abogada Itziar Eizagirre la redacción de un primer informe. Más de 60 representantes de ayuntamientos, entidades públicas, privadas y asociativas debatieron sobre aquel borrador en la 'I Jornada de trabajo sobre ordenanzas municipales de movilidad peatonal y ciclista'.

Aquel documento y las distintas aportaciones recabadas fueron la base desde la que trabajó la consultora e investigadora en movilidad ciclista Esther Anaya para redactar la guía. Anaya ha redactado propuestas de modificación de las ordenanzas de movilidad de Barcelona y l'Hospitalet, de la normativa estatal, y el borrador de la ordenanza de movilidad de Ibiza. Es también autora de un documento-guía para la regulación ciclista en las ordenanzas encargado por el Área Metropolitana de Barcelona. Su voz fue una de las que se pudo escuchar en las 'II Jornada de trabajo sobre ordenanzas municipales de movilidad ciclista y peatonal', a la que, en esta ocasión, acudieron más de 80 personas,



representantes técnicos y políticos de distintas administraciones públicas de Gipuzkoa, País Vasco, otras comunidades autónomas y organismos del Estado, además de asociaciones relacionadas con la bicicleta y la movilidad sostenible.

Además de Anaya, intervinieron otros dos prestigiosos juristas especializados en la regulación de la movilidad. Por un lado, Francisco José Bastida, catedrático de Derecho Constitucional de la Universidad de Oviedo y portavoz de la Red de CicloJuristas; por otro, Mariano Reaño, abogado y asesor jurídico de ConBici, que expuso el punto de vista de los ciclistas sobre la regulación local de la movilidad.

El objetivo del departamento foral de Movilidad con esta jornada y con la guía presentada durante la misma es contribuir a mejorar y equilibrar las ordenanzas existentes en Gipuzkoa y facilitar y promover la elaboración de otras nuevas, acordes a la promoción y protección de peatones y ciclistas.

“Una Ordenanza de Circulación no es la única norma municipal para una movilidad sostenible”

Francisco José Bastida, Catedrático de Derecho Constitucional de la Universidad de Oviedo, fue uno de los impulsores de la red de CicloJuristas, que nació “porque la gente que anda en bici no entraba al tema de las leyes, y la que sabe de leyes no entraba al tema ciclista. Tratamos de reunir a personas que tenían los dos intereses”. Además de ser un interlocutor a la hora de elaborar las normativas y planes estratégicos del Estado ligados a la bici, esta red ha desarrollado la plataforma ciclojuristas.wordpress.com, “un espacio de discusión e interacción”, y ciclonormativa.com, “para evitar que haya ciclistas que se pierdan entre las leyes y reglamentos”.

Hay cuestiones en las que las leyes estatales y autonómicas pueden establecer criterios generales, pero, para Bastida, “la movilidad es un asunto municipal”. Para hablar de la importancia de las Ordenanzas de Movilidad de los municipios y de las líneas que deben guiar esas normativas, Bastida participó en las II Jornadas de Trabajo sobre Ordenanzas Municipales que la Diputación Foral de Gipuzkoa organizó el pasado 21 de febrero, y a la que acudieron responsables de movilidad de los municipios guipuzcoanos. “El problema, básicamente, es siempre el mismo: coche, bici y peatón, por dónde va cada uno. Cómo damos preferencia a la movilidad peatonal, qué vías son exclusivas para viandantes; por dónde van las bicis: zonas exclusivas o compartidas, dónde unas, dónde otras...”.



Francisco José Bastida. *Catedrático de Derecho Constitucional en la Universidad de Oviedo, y portavoz de CicloJuristas.*

Bastida no tiene duda de que “la bicicleta es el instrumento más útil para una movilidad sostenible”, de ahí que cualquier ordenación del tráfico urbano que quiera ser sostenible “debe partir de la jerarquía peatón, bicicleta, transporte público, transporte de mercancías y, por último, transporte privado a motor”. Explicó en la jornada los razonamientos que sostienen esa afirmación y no eludió las dificultades que de ella derivan. También apuntó otros problemas relacionados que deben afrontarse: “cómo tratamos el transporte de los niños; qué hacemos con los remolques para bicicleta de personas o de mercancías; qué espacio corresponde a las nuevas modalidades de transporte que están surgiendo, especialmente en zonas turísticas (segways, hoverboards, monopatines y patinetes eléctricos, etcétera)”.

Son retos que las ciudades van a tener que afrontar en el diseño de sus ordenanzas de movilidad, “y lo tienen que hacer con coherencia, si de verdad quieren que esa movilidad sea sostenible”. Y aunque esa ordenanza es una herramienta clave “no es la única de la que dispone un ayuntamiento. Tiene el Plan General de Ordenación Urbana para determinar el tipo de urbanismo de la ciudad; tiene ordenanzas fiscales que pueden elevar el precio de la zona azul para desincentivar el coche, o financiar la compra de bicis eléctricas para incentivar que se extiendan entre la población. Hay muchas normas municipales desde las que construir una movilidad sostenible”.

Gipuzkoa entra en la red “Cities and Regions for Cyclists”

La Diputación Foral de Gipuzkoa recibió en San Sebastián a finales del pasado año a representantes de la ECF (European Cyclists' Federation), entidad que promueve el uso de la bicicleta para la movilidad urbana cotidiana y en la que están presentes 60 organizaciones ciclistas de distintos países del continente. Esta federación es el principal lobby europeo a favor de la bicicleta y ha impulsado, entre otros proyectos, la red transeuropea de rutas ciclistas EuroVelo, en cuyo centro de coordinación estatal participa la Diputación Foral de Gipuzkoa.

En este encuentro con representantes de la ECF, además de dar a conocer las principales líneas de trabajo de su departamento, la diputada de Movilidad, Marisol Garmendia, rubricó la incorporación del ente foral a la red de ciudades y regiones ciclistas 'Cities and Region for Cyclists', promovida por la ECF, y en la que ya se encuentran algunas de las administraciones líderes en movilidad ciclista como las de Copenhague, Múnich o Helsinki. La pertenencia a esta entidad abre a la Diputación una vía de intercambio de experiencias y conocimientos, de acceso a los recursos de la red y de presencia gratuita en las conferencias Velo-city y otras jornadas técnicas que organiza.



Zikloteka y ConBici acuerdan colaborar en el impulso de la documentación sobre movilidad ciclista



Zikloteka, el Centro de Documentación de la Bicicleta, impulsado por la Diputación Foral de Gipuzkoa y la Fundación Cristina Enea, y ConBici, coordinadora que agrupa a 61 organizaciones españolas de ciclismo urbano, van a colaborar en acciones para el fomento y la difusión de la documentación sobre movilidad ciclista. Con cada vez más estudios, informes, proyectos y trabajos en torno a la bicicleta como medio de transporte, ambas entidades coinciden en conceder gran importancia a la tarea de recopilar, gestionar y difundir todas aquellas producciones relevantes para el sector, de manera que sean accesibles para profesionales, instituciones, asociaciones y público interesado.

Gracias a este acuerdo, el boletín electrónico de Zikloteka incluirá una reseña sobre un documento seleccionado por ConBici de entre sus 3.000 registros bibliográficos. Por su parte, conbici.org, sitio de referencia obligada en la movilidad ciclista, ha incluido en su web el banner de Zikloteka para dar a conocer el proyecto entre un público aún más amplio.