

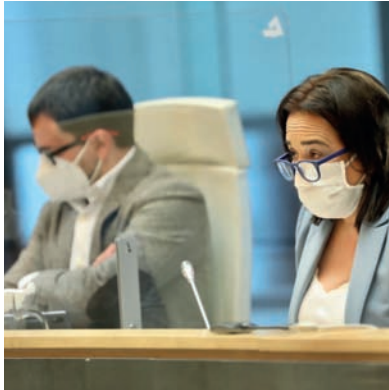


ENERO DE 2021
Publicación gratuita

Nº 31



Adrián Muelas Gil
Miembro de la Oficina de la
Bicicleta en el
Ministerio de Movilidad



Diagnóstico sobre la movilidad
de ciclistas y peatones en
tiempos de pandemia
en Gipuzkoa



Semana de la Movilidad



Nuevo bidegorri en Debabarrena para unir Eibar con Elgoibar

El pasado 30 de diciembre quedó finalizado el trazado de bidegorri que une Azitain con Maltzaga completando la conexión entre Eibar y Elgoibar y dando respuesta a una demanda histórica en la comarca de Debabarrena. La obra ha sido realizada por el departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

El nuevo trayecto de bidegorri que conecta Azitain con Maltzaga, ha sido calificado como un hito en la ingeniería al servicio de la movilidad sostenible, ya que se han tenido que construir cuatro pasarelas para superar la dificultad geográfica y hacer posible esta infraestructura vital para la movilidad ciclista y peatonal de la comarca de Debabarrena. Dos de esas cuatro pasarelas tienen una longitud mayor de 80 metros y cruzan respectivamente el río Ego y el río Deba y la carretera GI-627.

La diputada foral de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa, Rafaela Romero, valora la dificultad de la obra y también el hecho de haber cumplido a tiempo con el calendario planificado. Romero señala que **“me enorgullece que la obra haya podido culminarse cumpliendo los plazos inicialmente establecidos. Estamos ante uno de los bidegorris más complejos de Gipuzkoa por la orografía y las infraestructuras ya existentes en el recorrido y la ciudadanía ya puede disfrutar de este trayecto”**.

La obra de este nuevo bidegorri ha tenido un presupuesto de 5,1 millones de euros. El trazado tiene una longitud total de 2,1 kilómetros y una anchura de aproximadamente 3 metros durante gran parte de su recorrido. De esta forma, el bidegorri puede albergar el tránsito fluido y seguro de ciclistas y peatones y enlazar

de forma definitiva el eje Eibar-Maltzaga-Elgoibar, completando la unión ciclista y peatonal entre las dos localidades más pobladas de la zona.

Este bidegorri ha sido reconocido a nivel comunitario, ya que ha sido propuesto como ejemplo de buenas prácticas en la Unión Europea. Esto supone un reconocimiento en la aplicación de enfoques innovadores que sobrepasan el mero cumplimiento de la legislación y aportan una clara demostración de los beneficios a la ciudadanía. Esta actuación está cofinanciada por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional en el marco del Programa Operativo FEDER del País Vasco 2014-2020, que este año ha devuelto desde Europa todo el dinero invertido en la construcción del bidegorri.



Por último, cabe señalar que este es uno de los proyectos a encajar con otras iniciativas de **“Resistencia y Resiliencia”** en la Estrategia de Movilidad Sostenible Segura y Conectada 2030 del Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana.

Adrián Muelas Gil – Miembro de la Oficina de la Bicicleta en el Ministerio de Movilidad



Datos, análisis, estrategias a futuro y un mapa de la realidad del uso de la bicicleta en España es lo que nos depara esta entrevista con Adrián Muelas Gil, miembro de la Oficina de la Bicicleta del Ministerio de Movilidad.

¿En qué situación se encuentra actualmente el uso de la bicicleta en España?

Progresar adecuadamente, pero con ámbito de mejora. Según el Barómetro de la Bicicleta de finales de 2019, realizado poco antes de la pandemia del COVID-19, se observa un gran incremento del uso de la bici en todos sus niveles.

Unos 20 millones de personas utilizan la bicicleta con cierta frecuencia (más de la mitad de los españoles entre 12 y 79 años). Supone un crecimiento importante, ya que este dato de usuarios frecuentes llevaba años estancado en 18 millones.

Tras la llegada del COVID-19 hemos visto cómo la bici ha cogido un papel predominante, ha crecido a niveles inesperados solo unos meses antes. Aunque todavía es pronto para hablar de datos sólidos.

Con respecto a años anteriores, se observa un aumento de su uso ¿Con qué fin se utiliza?

Se observa el aumento principalmente en el uso en los desplazamientos cotidianos, como para ir a trabajar, al centro de estudios o para otros desplazamientos del día a día. De hecho, un millón y medio de personas utiliza la bicicleta cada día para su **“movilidad obligada”**, es decir, para ir a trabajar o estudiar, y más de 4 millones la usan semanalmente.

Una cosa que vemos con ilusión: la bicicleta ha sustituido al coche o moto privados en más del 40% de los casos evaluados.

También aumenta su uso con motivos deportivos, donde se utiliza sobre todo por hombres, pero cada vez más también por mujeres. La utilización por parte de

las españolas ha crecido hasta el 43% (hace 10 años era menor del 30%), mientras que entre los hombres alcanza el 59%.

Es de destacar también el incremento del uso de la bicicleta para otros ámbitos como el cicloturismo y la logística, principalmente para el reparto de paquetería, la denominada distribución de última milla (DUM).

Dentro de la estrategia aprobada por el Gobierno de “Movilidad segura, sostenible y conectada 2030”, ¿qué acciones se están llevando a cabo para impulsar la utilización de la bicicleta?

El pasado septiembre se presentó **“es.movilidad”**, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, el pilar de actuación del Ministerio para afrontar los retos del transporte, la logística y la movilidad en los próximos años. Un cambio de enfoque basado en una visión global y a luces largas, sin perder la perspectiva del corto plazo.

Dentro de las medidas de la Estrategia de Movilidad, se incluye la Estrategia por la Bicicleta. Nace con la ambición de impulsar lo necesario para hacer de la bicicleta un modo de transporte, ocio, deporte y turismo que aporte valor a la sociedad.

Entre las múltiples acciones a desarrollar se encuentran: la elaboración de manuales de diseño de infraestructura ciclista, el impulso para que las empresas instauren políticas o ayudas para el desplazamiento al trabajo en bicicleta, el desarrollo de herramientas informáticas que permitan al usuario conocer toda la oferta de vías ciclables en España, las campañas de concienciación y difusión sobre los beneficios del uso habitual de la bicicleta, o el fomento del cicloturismo como alternativa de ocio y como herramienta con potencial económico y de desarrollo de las regiones.

En los PGE 2021 se incluye una partida de 5M€ para la Estrategia de la Bicicleta. No son 5 millones para construir infraestructura ciclista, sino para la Oficina de la Bicicleta.

Y además de todo esto, las empresas públicas Adif y Renfe también están desarrollando ambiciosos proyectos para impulsar la intermodalidad bici-tren, como por ejemplo el programa de aparcamientos seguros o el Programa Ecomilla de Adif.

Aprovechando ventajas como la distancia interpersonal, ¿la pandemia por el COVID-19 ha situado a la bicicleta como forma de movilidad destacada?

Uno de los efectos más relevantes de la crisis del COVID-19 ha sido acelerar algunas tendencias que vienen para quedarse. Este virus ha hecho que la metamorfosis urbana se acelere a un ritmo vertiginoso y haya generado cambios ya no coyunturales, sino estructurales.

Las aceras se ensanchan, se crean carriles bici, las calzadas adelgazan y el tráfico se apacigua a base de medidas como la reciente modificación del Reglamento General de Circulación.

Vemos cómo la pirámide de la movilidad se invierte. Ahora se prioriza el uso de medios activos (caminar o bicicleta), el transporte público como columna vertebral del sistema desde un punto de vista multimodal, continuando con la movilidad compartida y ya por último el uso privado de vehículos.

Muchos países europeos han aprovechado la crisis sanitaria por la COVID-19 para impulsar el uso de la bicicleta, ¿Cómo está repercutiendo esta tendencia en España?

Aquí vemos mucha disparidad en cómo afrontar estas tendencias desde las políticas públicas municipales. **La bicicleta lleva años integrada en el ADN de ciudades como Amsterdam, Oslo o Copenhague, y estos pasados meses ciudades como Berlín, Londres, París, Bruselas... han creado decenas y decenas de kilómetros de vías ciclistas, tanto permanentes como temporales.**

En España muchas ciudades también se han sumado a esta tendencia, tanto antes de la pandemia como durante la desescalada, pero no todas con los mismos criterios.

La filosofía del Ministerio es hacer de paraguas a todas **las políticas de movilidad**, incluyendo las de la bici, manteniendo siempre el respeto a la distribución competencial que nos marca la legalidad.



¿Qué dificultades y retos se deben de superar a futuro? ¿Qué horizonte se le presenta al uso de la bicicleta?

La bicicleta va a tener cada vez más peso en las políticas de movilidad de todas las administraciones. Se ha avanzado en la construcción de infraestructuras seguras, como los carriles bici, pero debemos seguir insistiendo en que la organización de la movilidad debe integrarse en la planificación urbana habitual.

También hay que **seguir apostando con fuerza por los sistemas de bicicletas públicas**. No todo el mundo puede permitirse tener una bicicleta en propiedad.

Es necesario continuar habilitando aparcamientos públicos y protegidos para su uso por parte de bicicletas privadas. Hay que avanzar en el problema de los robos de bicicletas, con medidas ya no sólo de vigilancia de estacionamientos sino como por ejemplo el bicirregistro, que ya han implantado varios ayuntamientos y que debería ampliarse a nivel nacional.

También se debe promover la intermodalidad, de modo que para el día a día se facilite el transporte de las bicicletas en el transporte público, principalmente en el modo ferroviario.

En cuanto a medidas regulatorias adicionales, me gustaría hablar de **la futura Ley de Movilidad Sostenible**. La Estrategia de Movilidad incluye también una parte regulatoria, la Ley de Movilidad Sostenible y de Financiación del Transporte, que recogerá aquellas medidas de la Estrategia que requieran de cambios normativos para su implementación.



Diagnóstico sobre la movilidad de ciclistas y peatones en tiempos de pandemia en Gipuzkoa

La diputada de Movilidad y Ordenación del Territorio de Gipuzkoa Rafaela Romero ha ofrecido un diagnóstico en las Juntas Generales de Gipuzkoa sobre las costumbres de movilidad de ciclistas y peatones de los últimos tiempos de pandemia. Además, han presentado diferentes propuestas con medidas necesarias para la movilidad de ciclistas y peatones dentro del territorio.

Romero ha explicado que este diagnóstico, completado gracias a la colaboración entre diferentes organismos, **“nos muestra el camino de la nueva movilidad, en el que se ven bien claras las demandas de los municipios y ciudadanía del territorio para moverse de forma segura y con un transporte sostenible como alternativa de movilidad”**.

El diagnóstico, que ha sido presentado en el Consejo de la Bicicleta, se ha elaborado entre los meses de junio y octubre, entrevistando a muchos/as agentes y organismos relacionados directa o indirectamente con el ámbito de la movilidad. Completan el diagnóstico, el análisis de interesantes artículos publicados en Europa e informes del propio Departamento de Movilidad como documentación técnica o documentación especializada obtenida del portal de Zikloteka. En él, se pueden ver claramente las necesidades de municipios de entre 100 y 25000 habitantes.

Según el diagnóstico, a raíz de la COVID-19, han cambiado las prioridades. Si bien, tiempo atrás existía la necesidad de sensibilizar a la ciudadanía en el ámbito de la bicicleta de compartir espacios con los demás, actualmente, se ha puesto como prioridad la necesidad de transporte de las personas al acudir a sus centros de trabajo y estudio.

Asimismo, el diagnóstico presentado prevé diferentes propuestas que están abiertas a las contribuciones que puedan realizar en las Juntas Generales y el Consejo de la Bicicleta. Todo esto será la base para completar un Plan Integral sobre las actividades necesarias para

impulsar la movilidad de ciclistas y peatones. Después de analizar las necesidades, se desarrollará un plan extraordinario para que los ayuntamientos puedan realizar sus presupuestos.

Romero expone que **“en un momento en el que hay muchas dificultades e inseguridades, debemos realizar todo el esfuerzo posible para que Gipuzkoa pueda impulsar un plan de movilidad de ciclistas y peatones adecuándolo al contexto actual. La ciudadanía sigue teniendo la necesidad de moverse de forma segura y nuestra obligación, además de garantizar ese derecho, es tomar todas las decisiones políticas y económicas necesarias para lograr un medio ambiente más limpio. Todo esto, además de que debe de ser un elemento tractor para el dinamismo económico del territorio, debe ayudar a la cohesión social y territorial”**.

En estos tiempos de crisis sanitaria y principalmente durante la desescalada, muchos municipios han tomado medidas urgentes para adecuarse a las consecuentes nuevas necesidades de movilidad. En muchos casos, con soluciones de diseño provisionales durante la pandemia. Estas medidas pueden convertirse en permanentes, si tenemos en cuenta la opinión pública que aboga por dar pasos en esa dirección. En este sentido, destaca la necesidad de crear trayectos dentro y fuera de los municipios y en la medida de lo posible trayectos entre los municipios, con caminos permanentes para peatones y ciclistas, como nuevos bidegorris y otras infraestructuras.

Romero también ha señalado que **“ahora corresponde a los poderes públicos y autoridades competentes -practicando un mejor trabajo en equipo y repartiendo gobernabilidad-, crear nuevas medidas que permitan y aseguren esa movilidad, ya que ese es el deseo de nuestra ciudadanía como se ha visto claramente en el contexto de la pandemia”**.

ACCIONES EN LA SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD

El fomento del transporte público y del uso de la bicicleta han sido los pilares fundamentales de las acciones que ha llevado a cabo la Diputación Foral de Gipuzkoa durante la quinta edición de la Semana Europea de la Movilidad Sostenible celebrada el pasado mes de septiembre.

La principal iniciativa ha sido el desarrollo de la campaña de Lurraldebus **“A donde vayas, vamos contigo”**, con el objetivo de poner en valor el transporte público y su uso como un servicio fundamental para garantizar el derecho de movilidad de la ciudadanía, especialmente en estos tiempos de pandemia.

El departamento foral de Movilidad y Ordenación del

Territorio quiere sensibilizar en torno a esta reorientación de los hábitos de movilidad con un enfoque de sostenibilidad. En nuestro modelo de movilidad sostenible, Lurraldebus es el eje principal para hacer de Gipuzkoa un territorio bien conectado y por lo tanto, cohesionado.

El transporte público es uno de los pilares de la movilidad sostenible y el concepto de sostenibilidad va más allá de los beneficios ambientales, en tanto que busca el bienestar económico, social y de tránsito de toda la ciudadanía. El transporte público supone más igualdad, más ecología y mayor cohesión social y es necesario poner en valor esta contribución a una sociedad con mayores cotas de bienestar para todos y todas.

OTRAS ACCIONES

Además de esta campaña, el Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio, en colaboración con el Departamento de Medio Ambiente, ha organizado otras acciones en la Semana Europea de la Movilidad para fomentar el uso de la bicicleta.

“Bir-Ziklatu” es un proyecto ideado para la reparación, el reciclaje y la reutilización de bicicletas abandonadas o en desuso, en el que además del Departamento de Movilidad colaboran la asociación Gurpil Artea y Agencias de Desarrollo y municipios de Gipuzkoa. Además de la creación de talleres colaborativos sin ánimo de lucro, se ha desarrollado una red formada por entidades para reparar bicicletas implantando un Label de Calidad.

En el proyecto **“A trabajar en bicicleta”**, colaboran la Agencia de Desarrollo de Oarsoaldea, la asociación Gurpil Artea y el Instituto Don Bosco. Se trata de cooperar con las empresas de la zona para promover que sus trabajadores utilicen la bicicleta para acudir a su puesto de trabajo. Dentro de esta iniciativa se trabajará con una empresa piloto seleccionada en la que se ofrecerán diferentes cursos sobre mecánica, habilidades, acompañamiento, etc.

Otra de las iniciativas de la Diputación consiste en la **“Revisión Gratuita de Bicicletas”**. Mediante esta acción, mostrando la tarjeta MUGI en talleres colaboradores, muchos usuarios y usuarias han podido realizar una revisión gratuita y puesta a punto de sus bicicletas.

