

Gasteizko Bizikleteroak con NIF G01281344 y domicilio a efectos de notificaciones en casa de asociaciones Rogelia de Álvaro en calle Panamá s/n de Vitoria-Gasteiz, Realiza las siguientes aportaciones sobre la modificación de la ordenanza municipal de movilidad urbana:

**Asunto: CONSULTA PÚBLICA PREVIA SOBRE MODIFICACIÓN DE ORDENANZA MUNICIPAL DE MOVILIDAD URBANA**

**APORTACIONES**

Lo primero que llama la atención es que en el [enlace](#) “Consulta pública previa sobre modificación de ordenanza municipal de movilidad urbana” de la web municipal no se proporciona información sobre los cambios que se pretenden realizar en la ordenanza municipal. Estos hay que buscarlos y encontrarlos no es fácil, en el dossier de prensa del apartado “Notas de prensa” ([enlace](#)).

Otro punto llamativo, por lo poco que facilita la participación, es que en la forma de presentación de las aportaciones se indique solamente que es a través del [registro electrónico](#) de la web municipal.

También referente a la participación ciudadana, recordar que para el anterior cambio de esta ordenanza, se realizaron previamente varios talleres específicos del Foro de Movilidad y sin embargo para los cambios actuales no se ha realizado ninguno específico, han sido notificados por la prensa y como se ha mencionado en los párrafos anteriores, la aportación de opiniones no es precisamente fácil.

En cuanto a la actualización de la Ordenanza Municipal Reguladora de los Usos, Tráfico, Circulación y Seguridad en las Vías Públicas de Carácter Urbano, señalar que **es la acción 54 del Nuevo Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público** que está sin aprobar y en pleno proceso participativo previo a su aprobación, como dicta **Ley 4/2019 de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética**.

**Por lo tanto, entendemos que, lo razonable, lógico y legal, será esperar a la aprobación del PMSEP antes de poner en marcha cualquiera de las actuaciones recogidas en dicho plan.**

**SOBRE LAS BICICLETAS:**

Con respecto a los cambios que se quieren introducir y en lo que se refiere a la bicicleta queremos señalar:

La ordenanza vigente desde el 1 de enero de 2014 prohíbe la circulación de las bicicletas por aceras de menos de 3 m, lo que debería haber dado lugar a una disminución, al menos paulatina, de la utilización de las aceras por parte de ciclistas.

Sin embargo, en los análisis del comportamiento realizados por bizikleteroak en 2014, 2015 y 2017, apenas se nota disminución del número de bicis circulando por las aceras (27,8%, 29,4% y 28,3% respectivamente), habiendo incluso calles en las que la circulación por aceras llega al 78% como es el caso de Reyes Católicos, calle que carece de infraestructura ciclista a pesar de tener un instituto y un centro cívico; o calles con calmado de tráfico y vía exclusiva bicis contrasentido como es la calle Gorbea donde la circulación por aceras se sitúa en el 21%. **Se demuestra así, que la mera existencia de una norma no consigue los resultados deseados.**

Una encuesta realizada en 2018 (4 años vigente la ordenanza) por Bizikleteroak a los ciclistas gasteiztarras, sobre la normativa daba estos resultados:

- Un 35% dice conocer la normativa y un 54% conocerla sólo en parte. Un 11% no la conoce.
- Un 8,5% reconoce no respetar las normas habitualmente (más hombres que mujeres y más los menores de 20 años) y tan sólo un 16% dice respetarlas siempre (más mujeres que hombres y más los mayores de 50).

Si bien es cierto que las aceras no son el espacio adecuado para las bicicletas, también es cierto que las calzadas de Vitoria-Gasteiz tampoco lo son. En las calzadas de este municipio en 2018 se han producido 4.743 accidentes (13 al día) y 176 atropellos (1 cada 2 días) con un resultado de 766 heridos y 3 fallecidos. El Plan de seguridad vial 2019-2023 expone: “Las infracciones en movimiento son las que más atentan contra la seguridad vial y que más directamente afectan a los accidentes con víctimas. Se trataría de aumentar los controles y las sanciones”. Sin embargo “los controles preventivos de alcoholemia se han reducido de 9.336 en 2013, a 7.232, en 2016. El número de controles totales (velocidad, drogas, alcoholemia, etc) se han visto reducidos de 14.293 a 9.191 en el mismo periodo años. Cuando el grado de control y vigilancia son bajos, también disminuye el respeto de los conductores por las normas y aumenta el número de accidentes”.

Pero además según los nuevos cambios en la ordenanza: “**Bicicletas: El criterio general es que los y las ciclistas deberán circular por la calzada y por las vías ciclistas en todo el ámbito de la ronda interior\***. La única excepción será para las personas menores de 14, que sí podrán circular por la zona peatonal, así como a los barrios del exterior de la ciudad. En estos entornos, en zonas en las que la velocidad de los vehículos a motor sea de 50 kilómetros por hora, se permitirá que las bicis vayan por zonas peatonales en lugares en los que la infraestructura ciclista no está suficientemente desarrollada todavía.”. **Estas excepciones evidencian que las personas redactoras de estas modificaciones consideran que las calzadas no son seguras.**

Dice el Alcalde en la nota de prensa “ El alcalde, Gorka Urtaran, también ha anunciado que la nueva normativa vendrá acompañada de una campaña informativa y de concienciación, junto a medidas de **ampliación de los bidegorris, más calmados de tráfico y, en general, mejoras de las infraestructuras**”. También ha explicado que la puesta en marcha de la futura regulación vendrá acompañada de un nuevo régimen de sanciones y campañas de multas. “Esta nueva normativa va a permitir que las bicis y los patines salgan de las aceras”, ha resumido el primer edil gasteiztarra”.

Es importante señalar que **el gasto recomendado para conseguir que las políticas para favorecer el uso de la bici sean eficaces es de entre 10 y 12€ por persona y año y la realidad de nuestro municipio es que raro es el año que se alcancen los 2 €/persona/año**. Las consecuencias son: faltan infraestructuras ciclistas segregadas en las vías de mayor intensidad de tráfico, faltan caminos laborales y escolares seguros, la red de carriles bici está inconexa carente de un adecuado mantenimiento y con zonas de escasa iluminación, hay cruces muy peligrosos (denunciados desde hace años), inadecuada señalización y carriles bici bidireccionales que solo dan servicio a un lado de la calle.

Algunas conclusiones recogidas en la encuesta de 2018 referidas a las infraestructuras ciclistas:

- La mayor parte de los encuestados responde que aumentaría los carriles bici segregados (42%) y los carriles bici laterales en sentido de circulación (41%), mientras que las zonas 30 con prioridad ciclista

en la zona central sólo convence al 15% y más a hombres que a mujeres, con una diferencia de 13 puntos.

- Con respecto al tipo de infraestructura que consideran que habría que mejorar, las dos más elegidas han sido la protección de los contrasentidos (31%) y el mantenimiento de las vías (30%).
- La protección de los contrasentidos es importante, por encima del 32%, para todas las clases de edad y mejorar el mantenimiento para el 30%
- Lo que más incomoda a los ciclistas son los carriles inconexos (algo más a mujeres que a hombres) y las intersecciones peligrosas (también algo más a ellas).
- Las diferencias más relevantes entre mujeres y hombres se dan en que ellas son más las que eligen no ir por la calzada y ellos son más los que dicen no sentirse incómodos con ningún colectivo.
- Entre quienes han tenido un accidente con peatones, se contabilizan más en los bidegorris (43%) que en las aceras (38%).
- Un 20% se siente bastante inseguro circulando en bici (algo más ellas) frente a un 34% que se siente bastante seguro (más ellos), aunque la mayoría no se siente ni seguro ni inseguro (40%).
- La mayoría utilizaría más la bici si se sintiera más seguro (el 33% absolutamente y el 28% posiblemente), más las mujeres que los hombres y sobre todo los menores de 20.

Las conclusiones de la encuesta de 2018 y las de los distintos análisis del comportamiento realizados en los años 2014, 2015 y 2017 coinciden en **que las mujeres respetan más las normas, y prefieren circular por calles donde no tengan que compartir espacio con el tráfico motorizado y no tanto por calles sin infraestructuras ciclistas.**

Según el barómetro de la bicicleta de 2019 las mujeres declaran ir más por la acera que los hombres

Por lo tanto, los cambios en la ordenanza prohibiendo la circulación de bicis por todas las aceras, a quien más va a afectar es a las mujeres.

### **URGE ADOPTAR MEDIDAS PREVIAS A LA MODIFICACIÓN**

Para una circulación segura de bicicletas por calzadas y vías ciclistas de distintas tipologías se deben tomar las siguientes medidas con carácter de URGENCIA:

- Señalizar adecuadamente las calles 30 y 20, o declarar toda la ciudad 30 y señalar las excepciones
- Informar convenientemente sobre las características y prioridades de **Zonas 30**, diferenciándolas de las **calles 30**.
- Que tal y como fue aprobado por unanimidad en el pleno del 21 de diciembre de 2018 se aumente el número de **Zonas 30** en todos los barrios de la ciudad hasta cubrir al menos un 50% de sus calles.
- Carriles bici segregados en ambos sentidos de circulación y en ambos lados, en calzadas con velocidad 50.
- Señalización vertical de todos los pasos ciclistas.
- Sustitución de las aceras bici por carriles, pistas bici o calmado de tráfico, según características de las calzadas.



- Eliminación de cruces peligrosos mediante intervenciones que prioricen la seguridad de ciclistas y peatones.
- Mejorar la iluminación de las vías ciclistas
- Mejorar el mantenimiento de las vías por donde circulen las bicicletas. (un bache en la calzada puede no afectar a turismos, pero pueden ser muy peligrosos para las bicis.

En Vitoria-Gasteiz a 15 de diciembre de 2019