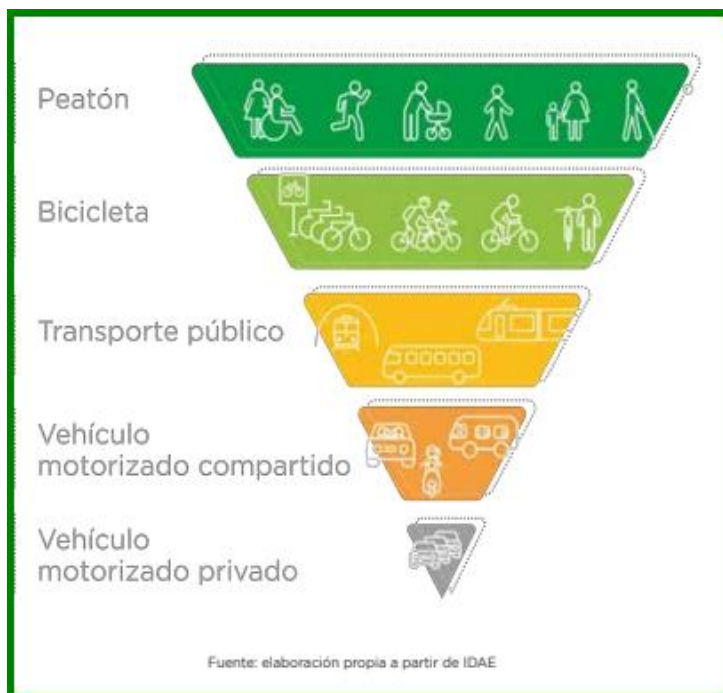


## LO QUE BIZIKLETEROAK PIDE AL FUTURO GOBIERNO MUNICIPAL

- **Retomar el pacto ciudadano por la movilidad sostenible de 2007**, Respetando en todas las facetas del espacio público y de movilidad, el orden de prioridades establecido también en la [Estrategia Estatal de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada](#), para el fortalecimiento de las alternativas al coche privado. Aumentar carriles en calzada para garantizar la fluidez de vehículos motorizados es contrario a la movilidad sostenible y segura.



En las dos últimas legislaturas, se han sacrificado zonas peatonales y jardines para transporte público y calzadas motorizadas, ignorando el pacto ciudadano y la jerarquía de prioridades establecida en la movilidad sostenible que marca muy claramente que la movilidad activa (peatonal y ciclista) es prioritaria sobre todas las demás

- **Nuevo Plan Director de la Movilidad Ciclista.** El anterior [Plan 2010-2015](#) ha quedado incumplido y obsoleto en algunos aspectos. Este nuevo plan debe marcar objetivos de utilización de la bicicleta y uno muy importante y significativo llegar al 50% de utilización de la bicicleta por mujeres. Según el último estudio del comportamiento ciclista en Vitoria-Gasteiz realizado en 2019 ([Bizikleteroak 2019](#)), el porcentaje de mujeres usuarias de la bicicleta se situaba en el 35%, con un aumento desde 2014 de 5 puntos. Los porcentajes más altos se localizaron en calles con acera bici (45% en el Paseo de la Senda) y los más bajos en las calles con alta intensidad de tráfico (20% en Reyes Católicos). Esto parece indicar que las mujeres prefieren circular por calles donde no comparten espacio con el tráfico motorizado, lo que se deberá tener muy en cuenta si se quiere conseguir el objetivo marcado.
- **Retomar el Elkargune** Foro ciudadano por la movilidad sostenible sin injerencias político técnicas. Dichas injerencias dieron lugar al abandono en 2019 de representantes de la ciudadanía y de entidades como Bizikleteroak.

- **Oficina de la bicicleta** con personal técnico especializado en movilidad ciclista tal y como recogía el Plan Director de la Movilidad ciclista 2010-2015. Es muy necesaria ya que últimamente se están implementando infraestructuras ciclistas sin coherencia, sin conexión, con intersecciones peligrosas y se están tomando medidas en calzadas que comprometen seriamente la seguridad de ciclistas. Según el observatorio de la bicicleta 2022 de la Red de Ciudades por la Bicicleta, sólo un 33,3% de las ciudades de entre 100.000 y 250.000 habitantes cuenta con la figura de responsable de la bicicleta.
- **Comisión Cívica de la bicicleta** figura también recogida en el Plan director de la movilidad ciclista, de la que puedan formar parte entidades de personas usuarias.
- **Presupuesto anual propio** dedicado a la movilidad ciclista por encima de los 10€/habitantes.
- **Impulso de la ciclogística**, reparto última milla, centros logísticos para abastecer a cada barrio. Restringir progresivamente el acceso de vehículos pesados y contaminantes de distribución de mercancías.
- **Decreto y programa para la reutilización** de bicicletas del depósito municipal.
- **Flota municipal** de bicicletas eléctricas y de carga.
- **Planes de movilidad sostenible** para los centros escolares (camino escolares de movilidad activa y seguros) y para los centros de trabajo. (obligados por [la ley vasca 4/2019 de Sostenibilidad Energética](#) en los casos de 100 trabajadores en cada turno). Especial atención en la seguridad de las vías ciclistas en los polígonos industriales por el elevado tráfico de vehículos pesados.
- **Cursos permanentes de circulación segura** para ciclistas en centros escolares y para adultos en general.
- **Campañas para conductores/as** del resto de vehículos para dar a conocer y respetar las prioridades establecidas en el espacio público, así como para tomar conciencia de la fragilidad de los demás usuarios, tengan o no estos la prioridad de paso.
- **Campañas para la utilización de luces y reflectantes en bicis** informando sobre su obligatoriedad apelando a su importancia para la seguridad de los ciclistas. Extremar la vigilancia para hacer cumplir las normas. en el análisis del comportamiento ciclista de 2019 la utilización de luces no alcanzaba el 45% y la de reflectantes traseros no llegaba al 30%.

### **Sobre las infraestructuras en general**

Hay que resaltar que en 2019 aproximadamente un 30% de las bicicletas circulan por la acera, porcentaje que incrementaba con los años ([Bizikleteroak 2019](#))

Para que las bicicletas dejen de circular por la acera y puedan circular por la calzada de forma segura, se necesitan numerosas actuaciones entre otras las siguientes:

- Tomar las medidas necesarias (físicas y/o disuasorias) para que las vías ciclistas no sean utilizadas por vehículos motorizados como zona de estacionamiento o zona de carga y descarga.
- Dado que cruzar una calzada, aunque exista un paso de prioridad ciclista, es una maniobra de mucho riesgo para la movilidad ciclista, convendría no implementar vías que obliguen a demasiados cruces de calzada como ocurre con las vías ciclistas en las aceras, en las medianas, bidireccionales en un sólo lado. Además de no diseñar este tipo de vías en el futuro, se debería ir sustituyendo las existentes por vías seguras en calzada. Hay que señalar que los carriles bici bidireccionales en un lado de la vía, tan sólo dan servicio a dicho lado de la calle y pueden resultar muy peligrosos en las intersecciones. Ya el Plan director de la movilidad ciclista señalaba en 2010 que en Vitoria-Gasteiz es un problema la excesiva implementación de este tipo de carriles bidireccionales.
- Con el objetivo de reducir el conflicto bici-peatón, sustitución de las aceras bici por carriles bici en calzada, pistas bici o calmado de tráfico, según características de las calzadas.
- Señalizar adecuadamente las calles 20 y 30, o declarar toda la ciudad 30 y señalar las excepciones.
- En las calles con alta densidad de tráfico y/o consideradas 50, implementar carriles bici en ambos sentidos de circulación.
- Señalizar verticalmente los pasos ciclistas tal y como recomienda la DGT. Utilizar las nuevas señales propuestas recientemente por la DGT de paso ciclista o de paso compartido con peatonal.
- En aceras bici existentes, dar continuidad con paso de prioridad ciclista al cruzar la calzada.
- Eliminación de cruces peligrosos mediante intervenciones que prioricen la seguridad de ciclistas y peatones y no la fluidez del tráfico.
- Eliminar los cruces en dos tiempos cuando la mediana no tengan capacidad para albergar varias bicis y/ o bicicletas de carga
- Mejorar la iluminación de los carriles bici.
- Mejorar el mantenimiento de las vías ciclistas y de las calzadas por donde estén obligadas a circular las bicicletas (un pequeño bache puede no afectar a un turismo pero puede desestabilizar a una bici con el consiguiente peligro de caída en una calzada)

#### **Actuaciones muy necesarias:**

- Conexión bidireccional de Los Herrán con la Avenida por Reyes Católicos y Basoa para completar el eje E-W por el norte.

- Completar Juan de Garay-Zaramaga, Portal de Arriaga, Avenida del Cantábrico, Maite Zúñiga, Cuenca del Deba, Avenida Judimendi,
- Dado que la prioridad es la seguridad en la movilidad peatonal y ciclista por encima de la fluidez del tráfico, Reducir el número de carriles cuando hay más de uno por sentido para implementar vía ciclista y/o para reducir la velocidad, lo que sería muy conveniente en calles como por ejemplo en Manuel Iradier, Florida, Domingo Beltrán, Francia, Paz entre otras muchas en las que ya se están reduciendo los carriles metros antes de los pasos peatonales.