

Presupuesto 2021. Aportaciones de Bizikleteroak para el informe preceptivo Consejo Social.

En el **informe del consejo social para la reactivación**, en lo que se refiere a la bicicleta recoge lo siguiente:

- Refuerzo de infraestructuras para la bicicleta y los VPM
- Priorizar los bidegorris, conectar los tramos que quedan aislados, potenciar su red.
- Conexión con los centros de trabajo por transporte público o bicicleta

Desde bizikleteroak queremos señalar algunos datos para justificar nuestra propuesta de presupuestos:

- Estudios financiados por la Comisión Europea, entre otros los promovidos desde la ECF (como el publicado en diciembre 2018 “The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe”), concluyen que hoy día **“el uso actual de la bicicleta permite un ahorro de emisiones superior a los 16 millones de toneladas equivalentes de CO2 al año en la UE”** y que **“sólo la bicicleta podría reducir entre un 12% y un 26% de las emisiones GEI fijadas en la UE para el sector del transporte para el 2050, en función del modo de transporte sustituido por la bicicleta y de la cuota ciclista alcanzada por sus Estados miembros, estableciendo que estos debieran aproximarse al nivel existente en Dinamarca (el 26% de los viajes menores de 5 km), datos aportados por Cycling Embassy of Denmark-”**.
- Los **beneficios globales económicos que, en los niveles actuales de uso ciclista en Europa, produce el ciclismo, se elevan a 150 mil millones de euros al año**. Más de 90 mil millones de euros de estos son factores externos **positivos para el medio ambiente, la salud pública y el sistema de movilidad**. En comparación, otro estudio reciente de la Comisión Europea estima que los factores externos negativos, es decir, los costes para el medio ambiente, la salud y la movilidad, del transporte por carretera motorizado se elevan a 800 mil millones de euros al año”.
- Los datos para V-G previos a la pandemia son preocupantes ya que muestran que de 2014 a 2019, según la “Encuesta de movilidad 2019” encargada por el Ayuntamiento a la empresa Ikertalde, Los desplazamientos en bicicleta **han bajado 4 puntos: del 12% al 8%** y los desplazamientos conjuntos **en coche y en moto aumentan 5 puntos: del 25% al 30%**. Y según el análisis del comportamiento ciclista realizado por bizikleteroak muestran **que en 2019 con respecto a 2017, el flujo ciclista disminuye en las 10 calles analizadas observándose variaciones por encima del 20%** en la calle **Gorbea (-30%), Francia (-27,3%) y Paseo de la Senda (-25,5%)**.
- Según el informe publicado por Interreg en 2017 “Bicicleta y gobiernos locales”: **Un orden de magnitud adecuado para desarrollar una política ciclista local es el que corresponde a unos 10-12 euros por habitante**.

Según los presupuestos para 2021 del gobierno municipal de Vitoria-Gasteiz, las inversiones para infraestructuras para la bicicleta, curiosamente más presupuesto para tener las bicis estacionadas que en movimiento, son:

CAPÍTULO 6: INVERSIONES REALES. 17.883.986,88 €

APARCABICICLETAS Y BICI LONJAS	75.000,00 €
GUARDA BICIS	50.000,00 €
AMPLIACIÓN DE LA RED DE CARRILES BICI	75.000,00 €

Lo que hace **un total de 200.000 €** y teniendo en cuenta que en Vitoria-Gasteiz hay algo más de 250.000 habitantes, **el presupuesto para fomento ciclista no llega a 1€ por persona/año** cuando la recomendación es por encima de 10 €por persona/año. Tampoco llega al euro si añadimos los 30.000 dedicados a la semana de la bicicleta.

En las ciudades que componen la Red de Ciudades por la bicicleta (V-G no es socia de esta red) las **ciudades de entre 100.000 y 250.000 habitantes tienen un gasto medio de 3,99€ habitante/año, cifra que se eleva a 4,88 para ciudades de más de 250.000** (Según el observatorio de 2020 de dicha Red)

Por lo tanto y dado los enormes beneficios de la bicicleta ya conocidos y algunos de ellos explicados anteriormente, **proponemos que el presupuesto para infraestructura ciclista (que también será valido para VMP) se eleve a por lo menos 2.500.000 €.**

Hay que resaltar que aproximadamente un 30% de las bicicletas circulan por la acera, porcentaje que está incrementando con los años (ver análisis del comportamiento ciclista, bizikleteroak 2019) y que bizikleteroak considera que **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:

- Oficina de la bicicleta tal y como recoge el Plan Director de la Movilidad ciclista 2010-2015, 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 2020 de la Red de ciudades por la bicicleta, **el 63% de las ciudades de entre 100.000 y 250.000 habitantes cuenta con la figura de responsable de la bicicleta, cifra que se eleva al 71,4% para ciudades de más de 250.000 habitantes.**
- Señalizar adecuadamente las calles 20 y 30, o declarar toda la ciudad 30 y señalar las excepciones
- Implementar carriles bici segregados en ambos sentidos de circulación y en ambos lados de la vía, en calzadas con velocidad 50. Hay que señalar que los carriles bici bidireccionales en un lado de la vía, tan sólo dan servicio a un 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.
- Señalización vertical de todos los pasos ciclistas, reivindicación de Bizikleteroak desde hace 20 años y recomendación de la DGT. En Vitoria-Gasteiz no se señala verticalmente ningún paso ciclista.
- 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.



- Eliminación de cruces peligrosos mediante intervenciones que prioricen la seguridad de ciclistas y peatones y no la fluidez del tráfico.
- Mejorar la iluminación de las vías ciclistas.
- Mejorar el mantenimiento de las calzadas por donde estén obligadas a circular las bicicletas (un bache en la calzada puede no afectar a turismos, pero pueden ser muy peligrosos para las bicis).
- Conexión de la red ciclable a los centros escolares y polígonos industriales o grandes centros de trabajo

Y actuaciones para el Fomento de la movilidad ciclista:

- Fomento y apoyo de la ciclogística.
- Flota de bicicletas eléctricas y de carga para el personal municipal
- Asociar V-G a la Red de ciudades por la bicicleta: Las ciudades, miembros y entes de la Red de Ciudades por la Bicicleta son pioneras en la aplicación de políticas favorables al desarrollo del uso de la bicicleta en la ciudad. La marca “Red de Ciudades” es sinónimo de una ciudad o ente que desarrolla o planifica las mejores prácticas en la aplicación de políticas favorables a los modos dulces de movilidad: la bicicleta y el caminar.

En Vitoria-Gasteiz a 22 de diciembre de 2020