



**ESTUDIO COMPARADO DE LA SITUACIÓN DE LA
BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE EN 30
MUNICIPIOS ESPAÑOLES**

SUBVENCIONADO POR EL MINISTERIO DE FOMENTO

NOVIEMBRE 2007

Equipo redactor:

Francisco Molinero Ruiz

Haritz Ferrando Lebraud

Francisco Javier Ruiz Porras

ÍNDICE

1. Introducción del contenido de la actividad	7
2. Localización territorial de la actividad	9
3. Objetivos conseguidos, cuantificados en la medida de lo posible	11
4. Metodología o instrumentos utilizados	12
5. Actuaciones realizadas	14
5.1 Sistema de actuación para fuentes de administraciones públicas	14
5.2 Sistema de actuación para fuentes en Webs de administraciones locales	15
6. Resultados obtenidos cuantificados o valorados	16
7. Desviaciones respecto de los objetivos previstos	19
8. Conclusiones	20
9. Fichas de ciudades	22
9.1 Modelo de ficha de ciudad	22
9.2 Fichas de ciudades	23
9.2.1 Barcelona	23
9.2.2 Bilbao	29
9.2.3 Burgos.....	32
9.2.4 Cartagena	33
9.2.5 Castellón	35
9.2.6 Ciudad Real	36
9.2.7 Córdoba	37
9.2.8 Corella.....	38
9.2.9 Denia.....	39
9.2.10 Donostia – San Sebastián	40
9.2.11 Gijón.....	43
9.2.12 Girona	44
9.2.13 Granada	45
9.2.14 Las Palmas	47
9.2.15 Leganés	48
9.2.16 L’Hospitalet de Llobregat	51
9.2.17 Lleida	51
9.2.18 Logroño	53

9.2.19 Madrid	54
9.2.20 Málaga	56
9.2.21 Sabadell	57
9.2.22 Salamanca	58
9.2.23 Santiago de Compostela	59
9.2.24 Sevilla.....	61
9.2.25 Terrassa	64
9.2.26 Valencia	66
9.2.27 Valladolid.....	67
9.2.28 Vigo.....	68
9.2.29 Vitoria – Gasteiz	69
9.2.30 Zaragoza	70

1. INTRODUCCIÓN DEL CONTENIDO DE LA ACTIVIDAD

En los últimos años estamos viviendo unos momentos dulces para la bicicleta. Efectivamente la bicicleta comienza a formar parte de la agenda política e institucional de una manera generalizada, pero no deja de estar sometida a tensiones, desinformación, incomprensiones y dificultades debido a que las ciudades se debaten entre, por un lado, unos hábitos e infraestructuras desarrolladas para la circulación de los vehículos motorizados y por otro lado, la necesidad de introducir cambios para hacer frente al incremento en los problemas de movilidad y el aumento de contaminación y el deterioro del medio ambiente que se han venido agudizando de manera progresiva.

Efectivamente, la generalización del uso de los vehículos motorizados contaminantes ha llevado a graves problemas para la salud de las personas, el medio ambiente y la calidad de vida de la ciudad. Lo que en un principio era una promesa de libertad y modernidad ha mostrado los efectos insostenibles para la salud, el medio ambiente y la vida de las ciudades, además de tener mayores costes económicos y mostrar un alto nivel de ineficiencia para la movilidad urbana.

Hasta ahora, y a excepción de algunas experiencias que vamos a describir con especial detalle en este estudio, la bicicleta ha tenido un rol marginal en la gestión de la movilidad y la infraestructura urbana. Su uso se ha asociado principalmente a motivos lúdico-deportivos.

La extensión del uso de la bicicleta va de la mano de un cambio en los hábitos y la cultura de la movilidad actual en las ciudades, y ello debe afectar tanto a usuarios, técnicos y profesionales, periodistas y medios de comunicación, como a los responsables políticos que gestionan los procesos de cambio.

El presente estudio se inscribe en esta necesidad de recopilar información sobre la situación en la que se encuentra en la actualidad la bicicleta como medio de transporte en las ciudades españolas, para describir cuales son las mejores experiencias en la incorporación y promoción del uso de la bicicleta, y por otro lado, evitar los errores y obstáculos que pueden encontrarse en la promoción del uso de la bicicleta.

Para ello, hemos hablado con personas con responsabilidad de las administraciones de cada ciudad y con representantes de asociaciones locales de usuarios de la bicicleta, y hemos incorporado la documentación existente sobre la situación de la bicicleta en esas ciudades.

Tenemos que decir que en la mayoría de los casos que hemos estudiado, al no estar todavía plenamente integrada como medio de transporte, no existe una persona responsable que dé coherencia e integración a las diferentes medidas que afectan a la bicicleta, sino que están dispersas y sujetas a frecuentes cambios. Éste es uno de los objetivos de la presente investigación, esto es, identificar las áreas de gobierno y las personas que están asumiendo la responsabilidad de integrar la bicicleta en la movilidad urbana.

Del mismo modo, en muchos casos no hay datos fiables sobre el uso, y tampoco es fácil reunir datos sobre infraestructuras y programas de actuación. En este sentido, este estudio es un primer intento de recopilación de dichos datos, y somos conscientes

de que conseguir ese objetivo requiere un esfuerzo mantenido dada la gran variabilidad y diversidad de las fuentes.

En la descripción de los Resultados del estudio presentaremos una ficha para cada ciudad con los datos sobre las infraestructuras para la bicicleta, servicios y campañas de promoción en el caso de que los haya.

Tomando como base a aquellos datos presentaremos las mejores prácticas y los aspectos que hacen de las experiencias en promoción de la bicicleta de algunas ciudades referentes para otras ciudades y realizaremos una reflexión sobre las mejores estrategias para promocionar de una manera eficaz la bicicleta como medio de transporte urbano.

2. LOCALIZACIÓN TERRITORIAL DE LA ACTIVIDAD

El ámbito de estudio se ha fijado en un área donde la bicicleta resulta funcional en los desplazamientos cotidianos, respondiendo a las necesidades de movilidad de distintas franjas de edad. En este sentido, la ciudad se define como la unidad básica territorial del estudio, donde los desplazamientos se caracterizan por trayectos asequibles puerta a puerta, o haciendo uso de la intermodalidad. En determinados casos, que dependerán de las peculiaridades de cada núcleo, habrá de considerarse la zona metropolitana, ya que la bicicleta podrá formar parte de las estrategias de movilidad entre municipios adyacentes.

El estudio se ha realizado tomando en consideración ciudades de la mayoría de las Comunidades autónomas del Estado español, y con diferentes dimensiones y características demográficas.

En concreto, se han estimado un total de 30 ciudades, todas ellas caracterizadas por el patrón común primario de existir movimientos sociales pro -bici, grupos pertenecientes a ConBici – Coordinadora en Defensa de la Bici, indicativo del debate cívico existente en torno a la problemática de la movilidad y las posibles soluciones derivadas de políticas integrales o sectoriales que incluyan a la bicicleta. Como segundo referente en la selección de las ciudades, se ha escogido la premisa de intentar abarcar la mayoría de las comunidades autónomas, a fin de conseguir una muestra lo suficientemente representativa del territorio español.

Las ciudades estimadas se agrupan en función de su población (cifras de población resultantes de la Revisión del Padrón municipal a 1 de enero de 2005), distinguiéndose 5 conjuntos:

- Ciudades con menos de 10.000 habitantes: Corella. Se trata de núcleos urbanos en los cuales las distancias no son impedimento para la realización de viajes a pie o en bicicleta, sin necesidad de utilizar otros modos de transporte.
- Ciudades de 10.001 a 100.000 de habitantes: Denia, Ciudad Real, Pontevedra, Girona y Santiago de Compostela. Son ciudades en las que por norma, las distancias no han de ser impedimento para desplazamientos a pie y en bicicleta, salvo en casos excepcionales en las que podría combinarse con algún otro modo de transporte.
- Ciudades de 100.001 a 500.000 de habitantes: Logroño, Salamanca, Castelló de la Plana, Burgos, Leganés, Donostia-San Sebastián, Terrassa, Cartagena, Vitoria-Gasteiz, Granada, A Coruña, Gijón, Vigo, Valladolid, Córdoba, Bilbao, Las Palmas de Gran Canaria, y Murcia. Para estas ciudades, la morfología de las mismas será clave a la hora de contrastar distancias versus desplazamientos, por lo que el uso de otros modos de transporte junto a la bicicleta variará según el caso.
- Ciudades de 500.001 a 1.000.000 de habitantes: Málaga, Zaragoza, Sevilla y Valencia. Por regla general, en estas ciudades las distancias de desplazamiento suelen ser ya considerables, por lo que la intermodalidad se convierte en una pieza clave del sistema de movilidad en bicicleta.
- Ciudades con más de 1.000.000 de habitantes: Barcelona y Madrid. Son las grandes metrópolis españolas, en las que la masificación urbana se expande en el

territorio a distancias que impiden el uso de la bicicleta como único modo de transporte. En este sentido, resulta obligado combinar distintos modos de transporte para poder completar desplazamientos cotidianos en bicicleta.

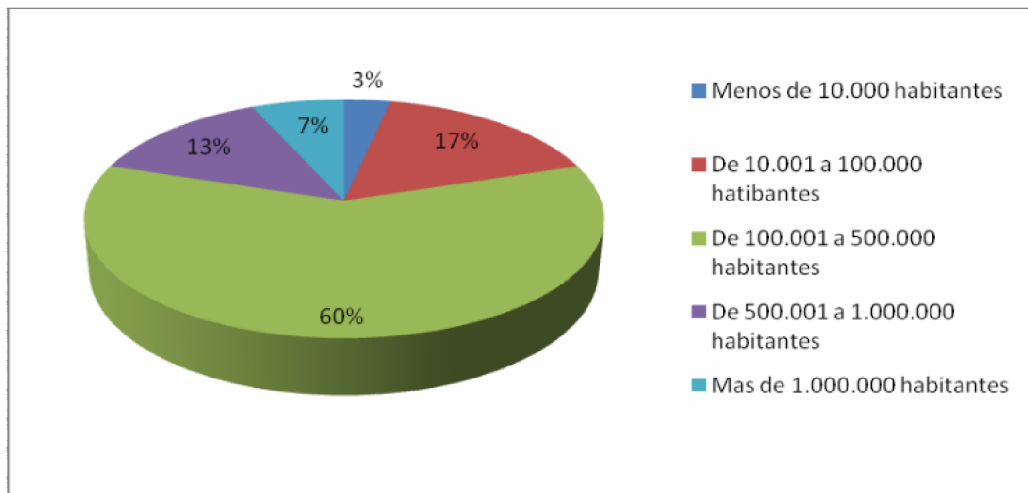


Gráfico: Reparto porcentual del número ciudades según su población

3. OBJETIVOS CONSEGUIDOS, CUANTIFICADOS EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE

El presente estudio representa una primera exploración de la situación de la bicicleta en un buen número de ciudades españolas en el nuevo escenario en el que las administraciones han de desarrollar la gestión urbana y de la movilidad con criterios de sostenibilidad.

En este sentido hemos identificado las diferentes áreas de las administraciones locales que han ido asumiendo las actuaciones en relación con la bicicleta. Ello ha sido el resultado de un trabajo de campo muy intenso en el que hemos realizado cientos de llamadas y hemos entrado en contacto con numerosas Áreas y Servicios de las Corporaciones locales. Finalmente, se ha identificado a las personas más adecuadas a las que les hemos realizado una entrevista semi -estructurada para recabar los datos.

Así mismo, hemos conseguido reunir un conjunto de datos objetivos sobre diferentes actuaciones respecto de la bicicleta (carriles bici, aparcamientos, existencia o no de bicicletas públicas, ordenanzas reguladoras, campañas concretas de promoción de la bicicleta entre otras) como medio de transporte urbano, así como el contexto administrativo y político en el que se realizan dichas actuaciones.

Hemos conseguido así mismo, evaluar el momento diferente y la presencia o no de líneas estratégicas y/o planificación respecto de las políticas hacia la bicicleta en la configuración de la realidad urbanística y de movilidad de las ciudades.

4. METODOLOGÍA O INSTRUMENTOS UTILIZADOS

El análisis de la bicicleta como medio de transporte urbano presenta una gran dificultad debido primordialmente a la falta de información de carácter técnico, sociológico y de planificación. Este hecho se debe a que comúnmente la bicicleta es marginada en los estudios de tráfico o movilidad de ámbito municipal, ya sea por la necesidad de los entes locales de gestionar y solucionar los problemas que a diario atañen a los vehículos motorizados, o simplemente por desestimarla como medio potencial de transporte. Esta situación obliga en la mayoría de los casos a recurrir a herramientas de exploración y estudio ligados a parámetros cualitativos más que cuantitativos, pues hasta en el mejor de los casos se carecen de datos tan esenciales como puedan ser conteos de ciclistas.

Desde esta perspectiva, cualquier metodología de investigación que se plantee para un estudio de este tipo, con escala homogénea y repetitiva en ámbitos variados, requerirá de una necesaria interlocución con aquellos agentes políticos, técnicos y sociales de manifiesta experiencia y rigor en la planificación y gestión de la movilidad y, a ser posible, de la bicicleta.

Para el cumplimiento del objeto principal del estudio, la necesidad de recopilar información sobre la situación en la que se encuentra actualmente la bicicleta como medio de transporte en las ciudades españolas, las técnicas de investigación han de perseguir identificar las personas que pueden aportar una información de mayor calidad sobre el tema, y aplicar un tipo de indagación cualitativa que permita ponderar mejor el valor de los datos objetivos recogidos. El resultado final pretende servir de herramienta o referente para la toma de decisiones correctas por parte de los actores políticos y técnicos de las administraciones locales.

En este sentido, los esfuerzos se dirigen a conocer las políticas y estrategias de las autoridades municipales con competencias sobre la bicicleta desde distintos ámbitos pero con una misma perspectiva, su visión como modo de transporte. Las áreas de gestión y planificación municipal que más se relacionan con este modo de transporte suelen ser: urbanismo e infraestructuras, movilidad y/o tráfico, deportes, alcaldía y gobernación, juventud y medio ambiente.

Otros entes que se plantean como posibles fuentes de información son los concernientes a un ámbito territorial más amplio, tales como pueden ser organismos regionales y supra-municipales, fruto de políticas territoriales pro-bici en ámbitos metropolitanos o proyectos subvencionados para la promoción del uso de la bicicleta. Algunos ejemplos típicos son: agencias regionales de la energía, consorcios de transporte, delegaciones de medio ambiente, etc.

Se trata por lo tanto de políticas transversales que en función del grado de maduración de la administración pertinente, son ejecutadas por distintas áreas con aparentes competencias en la materia, hecho que dispersa en muchas ocasiones acciones decididas para el fomento de la bicicleta, y en otros casos son potenciadas gracias a la estratégica interdisciplinaridad con la que se afrontan los objetivos.

Tal y como se cita en el marco institucional que se ha de abarcar para el estudio de la planificación y gestión de la bicicleta en las ciudades, son diversas las áreas influyentes en la materia, fruto de la dispar comprensión que si tiene en la administración local al respecto de este modo de transporte. La búsqueda de dichas

fuentes de información ha requerido el hacer un sondeo previo de la estructura municipal de los diferentes ayuntamientos, a fin de comprender el tratamiento que se le viene dando a los asuntos relativos a movilidad. A partir de este sondeo, se tipificaron los actores políticos y técnicos de relación con la bicicleta en función de su área de trabajo. En total, y teniendo en cuenta que para ciertas ciudades ya se tenían delimitadas las personas de contacto, el número de agentes localizados para las 30 ciudades fue de 112, entre los cuales encontramos a políticos, técnicos, consultores privados, jefes de servicio, etc.

Para la obtención de datos cualitativos y cuantitativos sobre cada uno de los temas se han realizado entrevistas semiestructuradas en las que se intenta profundizar sobre cada uno de aquellos temas a la vez que se busca obtener directamente del entrevistado o bien a través de otras fuentes documentales o personas el mayor número posible de datos objetivos sobre los mismos.

El número de entrevistas telefónicas que finalmente hemos realizado con los responsables políticos y técnicos de las diferentes ciudades han sido un total de 30.

Los temas explorados en cada una de las entrevistas semiestructuradas realizadas son los siguientes:

- Áreas con responsabilidad en la gestión municipal de la bicicleta como medio de transporte
- Estadísticas sobre el uso de la bicicleta
- Infraestructuras existentes y previstas
 - Vías ciclistas
 - Aparcamientos
- Ordenanzas de circulación y edificación
- Planificación
- Servicios de bicicletas públicas existentes y previstos
- Intermodalidad
- Procesos de participación
- Campañas de promoción de la bicicleta
- Papel de las asociaciones de los usuarios de la bicicleta

Así mismo, hemos tenido conversaciones telefónica y comunicación por correo electrónico con los grupos y asociaciones de defensa de la bicicleta que operan en aquellas ciudades, todos ellos miembros de ConBici, dado que en muchos casos estos grupos se convierten en la única fuente de información y conocen la realidad de las acciones de promoción de la bicicleta en su ciudad de primera mano, y hemos explorado los contenidos de las webs dedicadas al tema que nos ocupa.

5. ACTUACIONES REALIZADAS

Para la captura de información tanto de tipo cualitativo como cuantitativo, se diseñó un trabajo de campo estructurado según las fuentes estimadas, teniéndose en cuenta las peculiaridades que las caracterizan a fin de determinar la mejor metodología para la consulta y extracción de información.

Se distinguen por tanto dos sistemas de actuación:

5.1 Sistema de actuación para fuentes de administraciones públicas

Se distingue tres tipos de fuentes, según su ocupación en las administraciones: políticos con dedicación en áreas relacionadas a la bicicleta como modo de transporte, técnicos y jefes de servicio que desarrollan su labor en temas referentes a movilidad y bicicleta, y por último, consultores privados que desarrollan su labor profesional en asuntos específicos para bicicleta en los ayuntamientos especificados.

El objetivo para con estas fuentes era el de mantener una entrevista telefónica, en la cual poder mantener una conversación delimitada en torno a la bicicleta, pero que permitiera al interlocutor dibujar un mapa abierto al respecto de la situación de la bicicleta en su ciudad, plantear las perspectivas futuras, y ofrecer una serie de datos objetivos al respecto de los temas citados en el apartado de metodología e instrumentos utilizados. Para llegar a concertar la entrevista, se realizó un sondeo previo de las áreas relacionadas con la movilidad y la bicicleta en las distintas administraciones, a través de búsquedas en sus Webs corporativas. Una vez obtenido este esquema organizativo e institucional, y reconocidos los referentes políticos, se procedió a mantener un contacto telefónico directo con las áreas en cuestión, a fin de confirmar las premisas organizativas previas e identificar a los agentes que finalmente serían entrevistados.

Tras la selección de contactos, se pasó al siguiente nivel del sistema de actuación, que consistía en telefonar a dichos contactos, a fin de presentar el estudio y objeto de la entrevista. Determinado el grado de aceptación de la fuente, se procedía a concertar la entrevista para la fecha y hora que al sujeto resultaba de interés, mostrando total flexibilidad dada la complejidad de las agendas de trabajo de dichas fuentes. Se incidió en dar a conocer el proyecto y temas a tratar mediante comunicación por correo electrónico 30ciudades@conbici.org, a fin de evitar cualquier confusión o malentendido al respecto.

Durante la entrevista se incidía en obtener datos concretos que permitieran a posteriori un análisis objetivo de la situación de la bicicleta en estas ciudades, a la vez que se daba vía libre a un diálogo abierto a valoraciones personales ligadas al carácter político o técnico de la fuente. Se pretendía igualmente que el entrevistado aportara nombres de otros posibles agentes de interés para el estudio, los cuales podrían ser motivo de una segunda entrevista para la ciudad a análisis. Y por último, se intentaba identificar todos los documentos existentes en esta ciudad al respecto de la planificación y gestión de la bicicleta, con el fin de que fueran remitidos para su posterior análisis.

Una vez realizadas las entrevistas, se procedía a la transcripción y análisis de las mismas. La información aportada era clasificada según temas y parámetros a estudio, y contrastada con información obtenida por otros medios.

5.2 Sistema de actuación para fuentes en Webs de administraciones locales

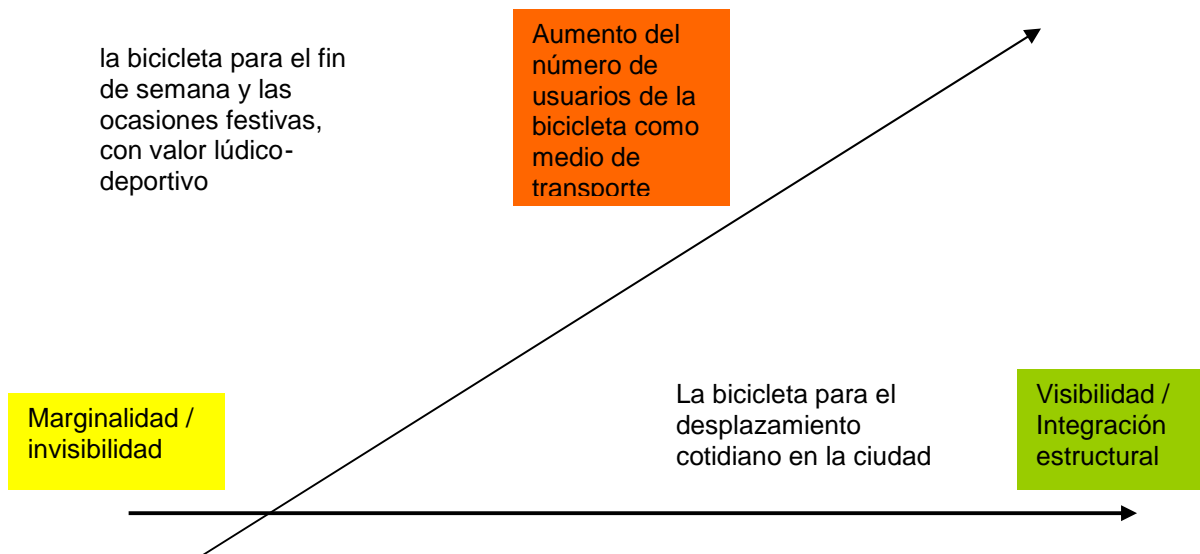
A fin de localizar el material referente a actuaciones pro -bici realizado por los distintos ayuntamientos, se realizaron distintas búsquedas en sus Webs corporativas. El material a buscar versaba al respecto de cualquier asunto relacionado con la bicicleta y/o la movilidad, ya sea desde el ámbito deportivo, infraestructural, sistemas de bicicletas públicas, planes directores, ocio, etc. La metodología usada consiste en búsquedas directas sobre las mismas plataformas virtuales de las administraciones, así como uso de motores de búsqueda generales empleando los temas de interés para el estudio, indicando para cada caso el municipio en cuestión.

Para una presentación más operativa de los resultados, hemos realizado unas fichas con el análisis realizado de cada uno de los apartados que conforman el presente estudio.

Al final, y después de presentar estas fichas, hemos hecho una valoración final de conjunto sobre la situación de la bicicleta en las diferentes ciudades, las oportunidades, las mejores experiencias y los problemas que deben ser superados.

6. RESULTADOS OBTENIDOS CUANTIFICADOS O VALORADOS

Hemos podido comprobar tras el análisis de las entrevistas realizadas y el examen del material recogido (todo ello resumido en las fichas del anexo) que la bicicleta en la medida en que va aumentando su presencia y visibilidad en la ciudad, va ocupando progresivamente un espacio diferente en las políticas de movilidad y urbanismo, desplazándose a lo largo de un eje que iría de la exterioridad e invisibilidad respecto del sistema de ordenamiento urbano y gestión de la movilidad, hasta el polo opuesto de integración estructural en el modelo y la planificación urbana y de la movilidad.



En estos momentos, la bicicleta empieza a hacerse visible, todo el mundo empieza a darse cuenta que hay personas que van en bicicleta en sus desplazamientos cotidianos, y existe una aceptación de la bondad de ese medio de transporte para hacer frente a problemas medio ambientales y de congestión del tráfico. Casi todo el mundo está de acuerdo que, de una u otra manera, hay que integrarla en la movilidad de las ciudades.

Sin embargo, la realidad a día de hoy en la mayoría de las ciudades, todavía es de una invisibilidad de partida, que se hace muy patente en el hecho de que, en la gran mayoría de las ciudades no existen estadísticas del uso de la bicicleta porque hasta ahora no se ha considerado un vehículo con derecho propio. Incluso cuando se hace un estudio de movilidad en el desarrollo de planes de movilidad sostenible, en muchas ocasiones se integran los valores de uso de la bicicleta en otros apartados, comúnmente en el grupo de 'peatones y ciclistas', o incluso aún peor en el de 'bicicletas y motos'.

Solamente en los casos en los que existe una mayor voluntad política y una mayor tradición en el impulso de la bicicleta en los modos de movilidad urbana tales como Sevilla, Donostia-San Sebastián y Barcelona se empieza a recoger datos estadísticos por diferentes sistemas de los usuarios reales de la bicicleta, sus tipologías, sus características demográficas, sus hábitos, sus necesidades, sus expectativas etc. En este sentido cabe resaltar el buen hacer de Sevilla que han utilizado diferentes tipos de metodologías, tanto de conteos como de encuesta para tener datos de los desplazamientos en bicicleta, y prospectivas del uso potencial.

Un caso parecido es lo que ocurre con la incorporación de la bicicleta en las Ordenanzas municipales. En las ciudades en las que el ciclista todavía es invisible (la mayoría todavía) no se ha visto la necesidad de regular específicamente la circulación de la bicicleta. Pero en las que se comienza a incorporar en la estructura urbana y de gestión de la movilidad se convierte en un banco de pruebas del modo en el que se va a reestructurar la presencia de los usuarios de la bicicleta (como en el caso de Barcelona).

El momento del cambio de las ordenanzas de circulación es un punto de gran importancia en el proceso de promoción de la bicicleta como modo de transporte alternativo al vehículo contaminante, y pone a prueba si el proceso de cambio se está realizando de una manera participativa y decidida.

Tal como nos han planteado algunos de los técnicos y consultores con los que hemos tenido ocasión de entrevistarnos, la promoción de los modos no motorizados como es la bicicleta se tendría que asentar sobre una disminución planificada en paralelo del número de desplazamientos con vehículos motorizados por la ciudad y medidas de calmado del tráfico. De lo contrario, la bicicleta puede generar conflictos con los peatones en la medida en que no se le asegura unas condiciones de circulación con seguridad en el tráfico normal.

En este sentido, hemos visto que en muchas ocasiones, sobre todo cuando como en la mayoría de los casos, la presencia y visibilidad de la bicicleta todavía se encuentra en un estado muy precario, es mucho más frecuente encontrarnos con actuaciones de promoción de zonas peatonales pero no así de medidas de calmado del tráfico.

Estas medidas como son la implantación de zonas 30 o zonas 20, reducción efectiva de las velocidades con actuaciones urbanísticas, de configuración de los viales, medidas de señalización adecuada, educativas, de comunicación y en último término pero de manera importante de control policial y sanción de las infracciones son las actuaciones que se están planteando en este momento en aquellas ciudades que están más avanzadas tales como Donostia-San Sebastián, Barcelona, y Sevilla.

En este sentido, es curioso resaltar el caso de Granada en la que se han dado unas circunstancias de conflictos y controversias alrededor de la bicicleta que han hecho frustrar lo que había sido uno de los lugares de España en los que se contaban con técnicos e iniciativas más avanzadas hace ya 10 o 15 años. En esta ciudad, la falta de infraestructura de viales ciclistas viene compensada por ser una de las ciudades que cuenta con más áreas de restricción del tráfico motorizado de los no residentes, cuatro barrios que hacen 300 hectáreas.

Los carriles bici han sido durante mucho tiempo un símbolo de un buen deseo o una aspiración de otro tipo de cultura de la movilidad más que una infraestructura con una funcionalidad práctica. Hemos podido comprobar que en la mayoría de los casos, existe una 'red' más simbólica que práctica, puesto que no parte en la mayoría de los casos de una planificación y un estudio en el que se integra dentro de un plan director de la bicicleta y dentro de un plan global de movilidad estableciendo las funcionalidades y recorridos que mayor sentido puedan tener para sus potenciales usuarios, sino que se han realizado actuaciones deshilvanadas, con tramos inconexos y en muchos casos, entrando en conflicto con los peatones cuando se les ha reducido un espacio del que antes disponían en lugar de quitar el espacio al vehículo motorizado. Los carriles bici bien planificados son un buen incentivo para que los ciudadanos saquen las bicicletas (como se ha comprobado en Sevilla) y las utilicen en sus desplazamientos diarios pero han de ir acompañados de otras medidas como así lo atestiguan las actualizaciones que se están realizando de los Planes directores de la

bicicleta y los Planes de movilidad de Donostia-San Sebastián y Barcelona, así como las actuaciones proyectadas en el Plan Director de la Movilidad Ciclista de Madrid.

En estos momentos, la implantación de sistemas de bicicleta pública está siendo asumida como uno de los objetivos de actuación más generalizados en todas las ciudades, tengan el tamaño que tengan, y tengan o no actuaciones anteriores que favorezcan el uso de la bicicleta seguro. De este modo, se convierte, por un lado, en un gran impulso para hacer visible la bicicleta en la ciudad pero también comporta un riesgo que debe sopesarse si no se toman medidas complementarias que permitan una circulación de la bicicleta más segura (calmado del tráfico, carriles bici bien planificados, formación de los nuevos usuarios de la bicicleta, campañas de comunicación, etc.).

Hemos podido comprobar también que las asociaciones de usuarios han suplido en muchos casos la falta de técnicos preparados para llevar adelante actuaciones de promoción, asesoramiento, información de experiencias, valoración técnica y seguimiento. En este sentido, cobra una especial importancia en las historias de éxito de implantación de políticas de movilidad sostenible y potenciación de los vehículos no contaminantes, contar con foros de participación permanentes con tales asociaciones, amén de otras entidades que han de ser protagonistas del proceso de cambio en los patrones de movilidad.

Cabe destacar en este sentido, las experiencias de Barcelona y Sevilla con el funcionamiento de Comisiones Cívicas de la bicicleta, Intergrupo del Parlamento de Catalunya con representantes interdepartamentales del Gobierno de la Generalitat de Catalunya junto con entidades, empresas y asociaciones de usuarios de la bicicleta, el Pacto andaluz por la bicicleta, que han permitido un diálogo permanente con aquellas entidades y un aprovechamiento de sus conocimientos y experiencia acumulados, a la vez que se previenen eventuales incomprensiones y conflictos.

En el caso de Donostia-San Sebastián se ha llegado a un acuerdo con la asociación Kalapie para poner en marcha el Observatorio de la Bicicleta que hace un seguimiento del desarrollo del Plan director de la bicicleta, elabora informes sobre la evolución de los diferentes aspectos que contempla y permite tener un canal de comunicación permanente con los usuarios de las infraestructuras ciclistas.

La intermodalidad, esto es, la integración del uso de la bicicleta con otros modos de transporte es una asignatura pendiente en la mayoría de las ciudades. Tomar en consideración la bicicleta en relación con los otros transportes es una prueba de integración estructural de la bicicleta en el planeamiento urbano y de movilidad. Barcelona es la ciudad que tiene unos niveles mejores de integración de la bicicleta con otros medios.

7. DESVIACIONES RESPECTO DE LOS OBJETIVOS PREVISTOS

Nos ha sorprendido la dificultad en obtener datos objetivos sobre los desplazamientos en bicicleta. Podemos encontrar una cierta explicación a esta situación en el hecho que la bicicleta no forma parte, en la mayoría de los casos, de la planificación integrada de la movilidad. Solamente en algunos casos excepcionales existen esos datos específicos.

Del mismo modo, la información referente a aparcamientos para bicicletas es muy precaria debido a que son iniciativas que toman diferentes áreas y servicios de los ayuntamientos de una manera paralela y autónoma, y no existe en la mayoría de los casos, ninguna oficina que lleve un seguimiento y una cuantificación de los mismos. En muchos casos, son los propios usuarios y asociaciones los que hacen un seguimiento voluntarista y muy valioso, pero dados sus recursos de tiempo escasos pueden ser no exhaustivos.

Aunque en menor medida, algo parecido ocurre con los viales ciclistas. En muchas ciudades son los propios constructores que van implementando en el espacio urbano afectadas por las nuevas promociones quienes los hacen de manera ad hoc, creando una serie de tramos de carril bici en el espacio de nueva urbanización, lo que si bien puede ir generando y dar la sensación de una cantidad alta de kilómetros, se encuentran desconectados y en muchos casos no se tiene un seguimiento centralizado y actualizado desde las administraciones siendo las propias asociaciones de usuarios los que recogen esos datos.

8. CONCLUSIONES

Hemos tenido ocasión de comprobar que la incorporación de la bicicleta en la movilidad dentro de las ciudades está sometida a fuerzas contradictorias y parte de realidades locales muy diferentes. Más allá de los detalles concretos de las vicisitudes para promocionar la bicicleta, podemos destacar las circunstancias y características generales que han acompañado a las mejores prácticas en la promoción de la bicicleta:

- Ha habido un acuerdo entre todos los grupos políticos, o al menos, se ha dejado a la bicicleta fuera de la controversia política cuando se han dado pasos adelante en su promoción como medio de transporte.
- Se han apoyado en los grupos de usuarios y se ha creado una dinámica de participación estable y permanente con las asociaciones, empresas y administraciones públicas relacionadas con la movilidad en la ciudad.
- Se ha aprovechado el capital de conocimientos de técnicos y personas que llevan tiempo impulsando los cambios favorables a la movilidad sostenible y el uso de la bicicleta como medio de transporte.
- Se ha producido una sinergia en el tiempo de aquellos factores junto con una voluntad política decidida para impulsar el proceso de cambio de las infraestructuras, los servicios necesarios y de cambio en la cultura y los hábitos de movilidad de la población.
- Se ha realizado un proceso de planificación con actuaciones temporalizadas, integrando la bicicleta en los planes de movilidad general y el ordenamiento urbano de la ciudad.
- Se ha previsto una coordinación para el desarrollo de los planes de promoción de la bicicleta, así como los sistemas y estructuras de seguimiento y evaluación de la implantación de los diferentes proyectos.

Hemos visto que Barcelona y Donostia-San Sebastian son un buen modelo en el proceso de hacer partícipes a las diferentes entidades y en especial a las asociaciones de usuarios de la bici de todos los procesos de planeamiento, ejecución y seguimiento de las actuaciones a favor de la bicicleta.

De Donostia-San Sebastian cabe destacar sus actuaciones en el campo educativo, desarrollo de campañas de Caminos escolares en toda la ciudad, y la formación por primera vez en España de un Observatorio de la Bicicleta que tiene encomendado el seguimiento de la ejecución de las políticas definidas en el Plan Director de la Bicicleta de la ciudad.

Sevilla es un caso exitoso de encuentro y complicidad política para emprender de manera decidida políticas activas tanto en infraestructuras como en planes sectoriales para potenciar el uso de la bicicleta.

En las tres ciudades se produce una integración del Plan de promoción de la bicicleta en el Plan estratégico de movilidad y el Plan de ordenamiento urbano, implicando por

tanto a los diferentes departamentos del Consistorio y dando como resultado una política asumida y aceptada por los diferentes responsables técnicos y políticos.

Otras ciudades como Madrid y Málaga han desarrollado una planificación específica para la bicicleta muy esperanzadora, que están pendientes de su inminente aprobación, y próxima puesta en marcha. La ejecución de lo planificado dependerá, en gran medida, de la perseverancia de la voluntad política, así como de una correcta gestión y coordinación técnica de los diferentes departamentos afectados, y como ya hemos comentado, de hacer partícipes a los usuarios, sus asociaciones, y entidades sociales con la apuesta por foros de participación y seguimiento con recursos y participación efectiva.

Un cambio en los patrones de la movilidad en las ciudades y el incremento en el uso de la bicicleta se asienta en tres pilares: los usuarios de la vía pública, la voluntad política y la gestión técnica y administrativa que hace posible una planificación y actuación integrada en la que participan los diferentes departamentos de la administración. Gestionar esas voluntades y actuaciones concertadas aparece como un gran reto de cara al cambio de cultura que encarna la bicicleta en la movilidad urbana.

9. FICHAS DE CIUDADES

9.1 Modelo de ficha de ciudad

Ciudad	
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	
Estadísticas del uso de la bicicleta	
Vías ciclistas	
Aparcamientos de bicicletas	
Intermodalidad	
Medidas de calmado del tráfico	
Foros de participación	
Planificación	
Bicicletas públicas	
Campañas de promoción	
Documentación	
Páginas web	

9.2 Fichas de ciudades

9.2.1 Barcelona

Ciudad	BARCELONA
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	<p>Está integrada en el Área de Seguridad y Movilidad, aunque también se han llevado actuaciones desde la Segunda Tinencia de Alcaldía, que ha ostentado la presidencia de la Comisión Cívica de la Bicicleta en la etapa 1999 -2007.</p> <p>El Plan Estratégico de la Bicicleta prevé la creación de una Oficina Municipal de la Bicicleta que se encargue de la coordinación de las políticas de la bicicleta.</p> <p>La Guardia Urbana tiene en servicio 12 patrullas ciclistas en los distritos de Ciutat Vella, Sant Martí, l'Eixample, Sants -Montjuic, Les Corts, Gràcia y Sant Andreu.</p>
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	<p>Amics de la Bici. Fundada el año 1982.</p> <p>Bicicleta Club de Catalunya (BACC). Fundada el año 2000.</p> <p>Las dos pertenecen a CONBICI.</p>
Estadísticas del uso de la bicicleta	<p>El año 2006 se estimaron en 48.000 los desplazamientos diarios realizados en bicicleta, siendo el incremento del 40% respecto el año anterior.</p> <p>Plan de aforos (2006): Se han diferenciado claramente dos tipos de funcionalidades en lo que respecta a los carriles bici: uso cotidiano (domicilio – trabajo i/o estudio) y uso lúdico (fin de semana)</p> <p>Los carriles bici están fuertemente marcados por la estacionalidad. Los carriles bici con un uso cotidiano, tienen intensidades menores en invierno y los días festivos mientras los carriles bici de uso lúdico, están fuertemente marcados por la punta de verano (proximidad a la playa) y los fines de semana.</p>

Ciudad	BARCELONA
Vías ciclistas	<p>Actualmente, la ciudad ya dispone de 128,9 kilómetros de carriles bici integrados en la red vial.</p> <p>Se prevé incrementar la red de carriles hasta los 200 km, casi el doble de los que hay actualmente. Todos los carriles nuevos tendrán una anchura mínima de 1,2 metros y serán segregados, es decir, no estarán ni encima de la acera ni pintados sobre el asfalto. Así, se pretende aumentar a la vez la seguridad de los ciclistas y de los peatones.</p> <p>También se crearán enlaces para unir los numerosos carriles que actualmente quedan cortados para que los ciclistas no se vean obligados a circular por calles que no son seguras.</p> <p>Los carriles que son habitualmente invadidos por coches mal aparcados se segregarán de la circulación a través de separaciones físicas como aceras o rugosidades.</p> <p>Ronda verde</p> <p>Una red de 60 kilómetros de carril bici rodeará el área metropolitana de Barcelona a finales de 2009. Este cinturón verde abrazará toda Barcelona. A partir del ya existente al lado del río Besòs, continuará por la Carretera de les Aigües, L'Hospitalet, Montjuïc y la fachada marítima.</p> <p>El proyecto integra 40 tramos de bicicleta, de los cuales casi la mitad ya pueden ser utilizados y los restantes se irán incorporando en el transcurso de los próximos meses.</p> <p>22@bcn</p> <p>El diseño del proyecto de la nueva zona del Poblenou, bautizada como 22@, prevé que todas las calles de la red secundaria tengan carril bici.</p> <p>Por motivos de seguridad y simplificación de los cruces, se trata de carriles unidireccionales, con el mismo sentido que el tráfico. Se propone completar la red con carriles bidireccionales en los grandes ejes como el Front Litoral, Gran Via, Diagonal, Pere IV... y con soluciones puntuales a definir en la actual fase de proyecto para dar coherencia a toda la red.</p>
Aparcamientos de bicicletas	<p>En 2006, la ciudad disponía de 7.696 plazas de aparcamiento específicas en la vía pública y 1.126 en aparcamientos subterráneos. Se espera llegar a las 14.000 plazas exteriores a principios de 2008.</p> <p>Biciberg: aparcamiento subterráneo de bicicletas, en el Parque de García Faria, situado entre las calles de Bac de Roda y de Selva de Mar. El depósito de bicicletas es subterráneo y se pueden almacenar 46 vehículos.</p>

Ciudad	BARCELONA
Intermodalidad	<p>Las posibilidades de transportar las bicicletas en los transportes públicos ferroviarios se definen a continuación (en los autobuses urbanos no se permite el transporte de la bicicleta):</p> <p>Metro</p> <p>Horario en el que está permitido llevar bicicletas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Días laborables: de 5.00h a 6.30h, de 9.30h a 16.30h y de 20.30h al final del servicio. - Días festivos: todo el día. - Meses de julio y agosto: todo el día. <p>Condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Las bicicletas se transportan en las plataformas o en los espacios especialmente habilitados para el transporte de bicis. - La empresa se reserva el derecho de no admitir pasajeros con bicicleta si causas justificadas así lo aconsejan. - Edad mínima: 14 años. - Se admite una bicicleta por persona, que se transporta bajo l responsabilidad del usuario/a. <p>RENFE Cercanías:</p> <p>Horario en el que se permite llevar bicicletas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sábados, domingos y festivos: todo el día. - De lunes a viernes: de 10 a 15 h. - Se puede llevar bicicleta siempre que los trenes no vayan muy llenos. - Si el tren se llena, pueden hacerte bajar (a criterio del revisor). <p>Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se pueden llevar en todos los trenes a cualquier hora. - Algunos trenes están habilitados con zonas específicas. - La empresa se reserva el derecho de aceptar o no las bicicletas si los trenes van muy llenos (a criterio del revisor). - Funicular de Vallvidrera: Se pueden llevar en todos los funiculares a cualquier hora.

Ciudad	BARCELONA
Bicicletas públicas	<p>En marzo 2007 empezó a funcionar el BICING, un sistema automático que funciona con una tarjeta de usuario magnética, de la empresa Clear Channel, personalizado para Barcelona por el Ayuntamiento y la empresa de servicios municipales de movilidad BSM.</p> <p>El usuario debe registrarse y de ese modo obtendrá la tarjeta magnética que le permitirá acceder a los puntos de préstamo. En el punto de préstamo, la tarjeta identificativa le permitirá desbloquear una bicicleta y poder hacer uso de ella.</p> <p>El uso de tarjetas de usuario permite la obtención de datos de uso de las bicicletas con gran detalle, así como realizar un seguimiento informatizado de las bicicletas que no son devueltas o que incumplen las condiciones de uso.</p> <p>La informatización de los puntos-bici permite saber las bicicletas disponibles por internet.</p> <p>El usuario paga un abono anual que le da derecho a desplazamientos gratuitos de hasta media hora entre los puntos-bici. Sus gastos se van descontando de una tarjeta de crédito.</p> <p>El coste del sistema está financiado con los excedentes que produce el área verde de estacionamiento de vehículos.</p> <p>Número de bicicletas: 1.500 hasta julio 07, previstas 3.000 hasta final de año.</p> <p>Tipos de bicicletas: un solo un tipo, el diseñado por la empresa para el programa Smartbikes adaptado al cliente.</p> <p>Número de puntos-bici: 100 hasta julio 07, previstos 200 hasta final de año.</p> <p>Otros: furgonetas, remolques y camiones</p> <p>Perfil de usuario:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Edad: 55% entre 25 y 35 años - Género: 50% hombres, 50% mujeres <p>Estadísticas de uso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Numero de abonados: 85.000 - Número de préstamos total: 1 millón (27/07/2007) - Número de préstamos por día: 18.000 <p>Rotación de las bicicletas: 12-13 usos por bicicleta y día</p> <p>Se prevé aumentar la flota a 6.000 bicicletas y 400 estaciones para la primavera 2008.</p> <p>Bicisharing: parque comunitario de bicicletas (www.bicinostrum.org)</p>

Ciudad	BARCELONA
Medidas de calmado del tráfico	<p>Por otra parte, la apuesta por la pacificación también se concreta con el incremento del número de áreas con zonas 30 y, sobre todo, con la implantación del área verde, un sistema de regulación del aparcamiento en superficie con prioridad para los residentes.</p> <p>El área verde, concretamente, ha contribuido a la reducción del 13,40% de circulación de vehículos privados en las zonas reguladas y ha ayudado a conseguir que cerca de 106.000 personas usen un medio de transporte alternativo al coche en día laborable.</p> <p>¿Qué es el área verde?</p> <p>Un sistema de regulación del estacionamiento en la calle que permite ordenar el aparcamiento, controlar la indisciplina y facilitar a los vecinos y las vecinas lugares para estacionar el vehículo. A cada persona con distintivo le corresponde una zona concreta según el lugar donde reside.</p> <p>Ahora, todas las plazas de aparcamiento en las 18 zonas reguladas de la ciudad son de pago, con tarifas diferentes para vecinos y visitantes. Se han fijado tarifas y límites de tiempos adecuados a cada tipo de demanda.</p>
Foros de participación	<p>Desde el año 1996 existe la Comisión Cívica de la Bicicleta y desde el año 1998 el Pacto por la Movilidad.</p>
Planificación	<p>En 2001 se aprobó la red básica de la bicicleta, que sirve de base para la implantación de los carriles-bici.</p> <p>En 2006 se aprobó el Plan Estratégico de la Bicicleta (2008 -2012).</p>
Ordenanzas municipales	<p>Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos del Ayuntamiento de Barcelona</p> <p>Aprobación, noviembre 1999. BOPB núm. 13, Pág. 41 (15/01/1999) http://w3.bcn.es/fitxers/ajuntament/ordenacescat(1fase)/bop131999.649.pdf</p> <p>Modificación, julio 2001. BOPB núm. 194, Annex I, Pág. 62 (14/08/2001) http://w3.bcn.es/fitxers/ajuntament/ordenacescat(1fase)/bop194a1bis2001.913.pdf</p> <p>Modificación, febrero 2007. BOPB núm. 57, Pág. 20 (07/03/2007) http://w3.bcn.es/fitxers/ajuntament/ordenacescat(1fase)/bop572007.462.pdf</p> <p>Artículo 14 – Bicicletas</p> <p>Las bicicletas circularán obligatoriamente por los carriles bici segregados. Preferentemente por el resto de carriles bici, por las calzadas en zonas 30 o por las vías señalizadas específicamente. Cuando no existan estos circularán por la calzada. Cuando se den las condiciones previstas en el apartado 6 de este artículo, podrán circular por las aceras.</p> <p>Cuando el carril bici esté situado en acera, los peatones lo podrán cruzar, pero no podrán permanecer ni andar en él. Los ciclistas respetarán siempre la preferencia de paso de los peatones que lo crucen y no podrán superar la velocidad de 20 Km/h.</p> <p>Cuando el carril bici esté situado en calzada, los peatones lo habrán de cruzar por los lugares debidamente señalizados y no lo podrán ocupar ni andar en él.</p> <p>Cuando los ciclistas circulen por la calzada, lo harán obligatoriamente por los carriles más próximos a las aceras, pudiendo ocupar la parte central de estos.</p> <p>Cuando esté expresamente permitido y señalizado, las bicicletas podrán circular por los carriles reservados a otros vehículos.</p> <p>Las bicicletas, en la calzada circulando como vehículos, disfrutarán de las prioridades de paso previstas en las vigentes normas de tráfico.</p>

Ciudad	BARCELONA
	<p>En el caso de que no exista carril bici u otra vía de las especificadas en el artículo 14.1, las bicicletas podrán circular, excepto en momentos de aglomeración de peatones, por: las aceras, andenes y paseos de más de 5 metros y 3 metros de espacio libre / parques públicos y áreas peatonales / zonas de prioridad invertida en los dos sentidos de circulación.</p> <p>A los efectos expresados en este artículo, se entenderá que hay aglomeración cuando no sea posible conservar 1 metro de distancia entre la bicicleta y los peatones que circulen, o circular en línea recta 5 metros de manera continuada.</p> <p>Las condiciones de circulación de las bicicletas en estos espacios reservados a los peatones serán las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Habrán de respetar siempre la preferencia de los peatones. - Adecuarán la velocidad a la de los peatones, sin superar los 10 Km/h. - Se abstendrán de hacer cualquier maniobra que pueda afectar a la seguridad de los peatones, respetando la distancia de 1 metro de separación. - Habrán de evitar circular a menos de 1 metro de las fachadas. <p>En las calles y vías urbanas de especial uso, aglomeración y/o habitual concentración de personas, el Ayuntamiento establecerá aquellas restricciones que considere oportunas, señalizando pertinentemente la zona y estableciendo alternativas.</p> <p>Los conductores de bicicletas no podrán circular con el vehículo apoyado sólo en una rueda, ni cogerse a vehículos en marcha.</p> <p>Los conductores de vehículos motorizados que pretendan adelantar a un ciclista lo harán extremando las precauciones, cambiando de carril de circulación y siempre y cuando quede, como mínimo, un espacio lateral de 1,5 metro entre la bicicleta y el vehículo.</p> <p>Los conductores de vehículos motorizados, cuando estén circulando detrás de una bicicleta, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que nunca podrá ser inferior a 3 metros.</p> <p>Los otros vehículos no podrán circular ni parar se en los carriles reservados para bicicletas.</p> <p>Las bicicletas habrán de llevar un timbre, y cuando circulen por la noche deben llevar luces y elementos reflectantes (delante de color blanco, y detrás, de color rojo) debidamente homologados que permitan su correcta visualización por los peatones y conductores.</p> <p>Las bicicletas podrán llevar remolque, homologado, para el transporte de personas, animales o mercancías, cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad.</p> <p>En caso de bicicletas que, por construcción, no puedan ser ocupadas por más de una persona podrán transportar, aun así, un menor de hasta 7 años cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad, en un asiento adicional y con un casco que habrán de ser homologados.</p> <p>Las bicicletas se han de estacionar preferentemente en los lugares habilitados, dejando en todos los casos un espacio libre para los peatones de tres metros. Queda específicamente prohibido atarlas a árboles, semáforos, bancos, papeleras o delante de zonas donde haya reserva de carga y descarga en la calzada en horario dedicado a la actividad, de estacionamiento para personas con discapacidad, zonas de estacionamiento prohibido definidas al artículo 34.3 de esta Ordenanza, paradas de transporte público, pasos para peatones, en los espacios habilitados para el estacionamiento de bicicletas de uso público y en</p>

Ciudad	BARCELONA
	<p>elementos adosados a las fachadas. Los estacionamientos de bicicletas situados en la vía pública quedan única y exclusivamente reservados para este tipo de vehículo.</p> <p>A las bicicletas les será de aplicación aquello dispuesto en el artículo 63 de la presente Ordenanza en cuanto a retirada de vehículos, especialmente cuando cause deterioro del patrimonio público por atarlas dónde tienen específicamente prohibido.</p>
Campañas de promoción	<ul style="list-style-type: none"> - Semana de la Bicicleta - Compras en bicicleta - Operación Ring-Ring - En bici, fes-te veure - Registro de bicicletas (www.bcn.cat/registrebicicletes) - Concurso de fotografía "La Bicicleta, un transporte en la ciudad" Memorial Vicenç Bagan, organizado por Amics de la Bici y Cooperativa Trèvol - BikeShowBCN
Documentación	<p>Plan Estratégico de la Bicicleta / Pacto por la Movilidad Barcelona en Bici. Guies d'Educació Ambiental, nº 19 El Full de la Bici, revista informativa d'Amics de la Bici (trimestral) Barcelona amb bicicleta. Gabriel Pernau</p>
Páginas web	<p>www.bcn.cat/bicicleta www.bicing.com www.amicsdelabici.org www.bacc.info www.trevol.com (bicimensajeros) www.trixi.com</p>

9.2.2 Bilbao

Ciudad	BILBAO
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	<p>Áreas de Medio ambiente, Área de Circulación, y Área de Obras y Servicios. No existe un Área específica de Movilidad.</p>
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	<p>Biziz Bizi (miembro de CONBICI). Cursos (mecánica, aprender a andar, circular), excursiones, concurso de fotografía, proyecciones, marchas populares...</p>
Estadísticas del uso de la bicicleta	<p>Desde julio de 2007 se hacen aforos trimestrales en 7 carriles -bici del área metropolitana. Existe la percepción de aumento del número de bicicletas en la ciudad .</p>
Vías ciclistas	<p>14 km de carriles bici. 6 km en ejecución y 59 km en planeamiento. Se ha aprobado el Plan Especial de Vías Ciclistas, que prevee crear una red de 78 km a 8 años vista, aunque sería en gran parte compartido con otros modos (carriles taxi-bus-bici, peatones, calles amables, etc.) Hay disponible un mapa con los carriles bici.</p>

Ciudad	BILBAO
Aparcamientos de bicicletas	<p>No existen datos dada la gran dispersión de las actuaciones. Los aparcamientos de motos también tienen el símbolo de la bicicleta. Hay al menos 5 modelos de aparcamientos.</p> <p>En el plan de bidegorris y vías urbanas para circulación en bicicleta, el Ayuntamiento de Bilbao quiere fomentar la creación de aparcamientos para bicicletas en las nuevas zonas residenciales y en los inmuebles actualmente existentes que sean sometidos a procesos de rehabilitación o reforma.</p> <p>El objetivo es lograr una plaza de aparcamiento de bicicletas por vivienda o por cien metros cuadrados construidos. Este mismo ratio se aplicaría también a los equipamientos culturales. En el caso de oficinas y equipamientos educativos y deportivos, se pretende crear una plaza de aparcamiento de bicicletas por cada 50 metros cuadrados. Los garajes, con independencia de su titularidad y gestión, reservarán un 15% de su superficie para el aparcamiento de bicicletas.</p> <p>Además, los hoteles contarían con una plaza por cada seis habitaciones, los establecimientos de ocio y espectáculos, una plaza por cada 20 localidades en caso de poseer una aforo superior a 500 personas, y una plaza por cada 30 localidades si el aforo es inferior.</p> <p>Por último, los establecimientos comerciales de más de 2.500 metros de superficie contarán con una plaza de aparcamiento de bicicletas por cada 50 metros cuadrados de superficie comercial, ratio que se multiplica por dos en el caso de los locales menores de 2.500 metros cuadrados. En el caso de instalaciones industriales y almacenes, se habilitará una plaza por cada 200 metros cuadrados de superficie cubierta.</p>
Intermodalidad	<p>Se puede llevar la bicicleta gratis en todos los trenes de cercanías (RENFE, FEVE y Eusko Tren) y tranvía (Eusko Tran) excepto en horas punta. En los funiculares cobran como el precio de una persona y máximo 4 bicicletas. En los autobuses interurbanos (Bizkaibus) depende del tipo de autobús (maletero o no) y del conductor.</p>
Ordenanzas municipales	<p>En el Boletín Oficial de Bizkaia se recogen 4 Artículos en las Ordenanzas municipales sobre los bidegorris (todo el capítulo II del Título cuarto).</p>
Medidas de calmado del tráfico	<p>Las acciones de calmado de tráfico las lleva a cabo el Área de Circulación, dirigido a la mejora de los espacios para peatones (ampliación de aceras), y reducción de la velocidad de los coches en el centro con la instalación de badenes en algunas vías.</p> <p>No se ha contemplado la manera de integrar esas actuaciones para facilitar la circulación de las bicicletas aunque en ciertos barrios se está ahora implantando el cojín berlinés para facilitar el paso de autobús y bicicletas.</p>
Foros de participación	<p>No existen foros de participación, solamente relaciones puntuales con las asociaciones de usuarios. Desde el área técnica no perciben suficiente presión para que se hagan más cosas a favor de la bicicleta.</p>
Planificación	<p>No existe una planificación integrada de la bicicleta, (plan director de la bicicleta), integrado en plan de movilidad sostenible. Ya ha sido aprobado el 'Plan Especial de Bidegorris y de Vías Urbanas para la circulación en bicicleta'</p> <p>http://www.agenda21bilbao.net/docs/plan_vias_ciclistas.pdf</p>
Bicicletas públicas	<p>Sistema Bilbon bici, en funcionamiento desde hace un año. Se ha pasado de 4.000 usuarios registrados a finales de 2006, a 11.000 en noviembre de 2007. Son destinadas al ocio principalmente.</p>
Campañas de promoción	<p>Potenciación itinerarios por zonas de Bilbao de interés artístico en bicicleta (Bizi Arte).</p>

Ciudad	BILBAO
Documentación	Información bidegorris y Bici arte.
Páginas web	http://www.bizizbizi.org/ http://www.agenda21bilbao.net/

9.2.3 Burgos

Ciudad	BURGOS
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	<p>Hasta ahora el Área de Juventud.</p> <p>A partir de ahora se ha creado el Área de Movilidad que la llevará una persona diferente de quien ha sido el responsable hasta ahora de lo hecho sobre la bicicleta.</p> <p>El ayuntamiento participa del programa Civitas Caravel y quiere asumir una política más integrada de movilidad sostenible creando comisiones de técnicos del ayuntamiento, y una comisión sectorial de asociaciones.</p>
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	<p>BURGOS CON BICI (miembro de CONBICI).</p> <p>Es muy activa, campañas educativas “Con bici al cole”, Rutas culturales en bicicleta, información sobre la situación de las infraestructuras y mantenimiento de foros de participación de los usuarios de la bicicleta.</p> <p>Tienen firmado un convenio de colaboración con el Ayuntamiento de Burgos para la promoción de la bicicleta en la ciudad.</p>
Estadísticas del uso de la bicicleta	<p>No hay datos actualizados. Desde las asociaciones de usuarios se constata que el uso de la bicicleta en la ciudad de Burgos ha subido mucho en los últimos años y especialmente de un año a esta parte, considerándose necesario un estudio para disponer de datos reales.</p>
Vías ciclistas	<p>34 km de carril bici. Existe la norma que en todas las zonas de nueva construcción se hace carril bici. Los promotores y constructores ya saben que tienen que hacer carril bici.</p> <p>Existe un mapa con los carriles bici y aparcamientos.</p>
Aparcamientos de bicicletas	<p>Diferentes tipos de aparcabici, en la actualidad 86 de tipo “U” invertida pero hay de otros tipos ya instalados con poca coordinación en la implantación y seguimiento del uso. Se han instalado en sitios oficiales, instituciones para que el personal del ayuntamiento haga sus trámites, también en centros cívicos, bibliotecas, cines, tiendas de bicis, etc.</p>
Intermodalidad	<p>No hay políticas específicas de integración de la bicicleta con el resto de transporte público. De hecho, Burgos tiene pocos núcleos urbanos alrededor de la ciudad registrando un bajo nivel de desplazamientos diarios de entrada y salida de la ciudad.</p>
Ordenanzas municipales	<p>No tienen ordenanza específica. Se va a modificar próximamente con la intención de incluir también a la bicicleta.</p>
Medidas de calmado del tráfico	<p>En proyecto hay tres zonas 30, en zonas “fáciles” en zonas residenciales. Se evita introducir esas medidas en el centro o zonas de circulación habitual de coches. La asociación de usuarios han solicitado la información sobre los planes pero no han recibido respuesta.</p>
Foros de participación	<p>El nuevo concejal responsable del Área de Movilidad se propone hacer un consejo sectorial de la movilidad con representación de vecinos, ciclistas, peatones, etc., y otro consejo con todas las áreas implicadas del ayuntamiento.</p>
Planificación	<p>No hay Plan director de la Bicicleta ni Plan de Movilidad. Podría ser un objetivo de este mandato. Se va a modificar próximamente el Plan General de Ordenación Urbana, donde Burgos con bici va a proponer la obligatoriedad existente en otras ciudades de que las edificaciones de nueva construcción cuenten con cuarto de bicicletas o aparcamientos específicos.</p>

Ciudad	BURGOS
Bicicletas públicas	<p>Han desarrollado e implantado un sistema propio de préstamo de bicicleta pública con tecnología burgalesa.</p> <p>Servicio de préstamo de bicicletas 'BICIBUR', una de las medidas del programa CÍVITAS-CARAVEL que desarrolla el Ayuntamiento y el Ente Regional de la Energía (EREN) en colaboración con el IDAE, Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía.</p> <p>Está previsto, aprovechando el sistema de préstamo que han desarrollado, abrir una OFICINA DE MOVILIDAD Y DE LA BICICLETA, donde estará Bicibur, el sistema de alquiler de la bicicleta de Burgos, y habrá bicis peculiares, eléctricas, tandems, carritos de niños plegables, que se alquilarán y prestarán a algún colectivo, saldrán rutas ciclistas desde marzo para turistas. La sede estará gestionada por una empresa social.</p> <p>Existe un díptico explicativo del servicio Bicibur.</p>
Campañas de promoción	<p>El grupo local Burgos con bici, realiza diferentes actividades de promoción con la ayuda de un convenio de colaboración con el ayuntamiento.</p> <p>Por otro lado, se ha realizado varias ediciones de la actividad "Aprende a andar en bicicleta" de la Concejalía de la Mujer y de las Jornadas "El mundo en bicicleta" de la Concejalía de Juventud. En concreto, de estas jornadas se llevan 11 ediciones. Son organizadas por el Colectivo Bici - Aventura.</p> <p>Finalmente, en 2006 el Ayuntamiento editó un plano del carril bici que incluye recomendaciones y consejos para ciclistas .</p>
Documentación	Díptico Bicibur
Páginas web	<p>http://www.conbici.org/burgosconbici/</p> <p>http://www.aytoburgos.es/contenidos/cpcontent.asp?contentid=26596&no_deid=27843</p>

9.2.4 Cartagena

Ciudad	CARTAGENA
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	<p>El Área de Desarrollo Sostenible se encargó de la implantación de un sistema de bicicletas públicas, así como de su gestión y desarrollo. Igualmente, desarrollan otras medidas a favor de la bici y otros sistemas de movilidad sostenible. El Ayuntamiento tiene en proyecto la puesta en funcionamiento de un área de dedicada a movilidad, que se ocupe de estas funciones.</p> <p>La puesta en marcha de infraestructuras es obra del Área de Vías Públicas.</p>
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	Vía Libre Cartagena (miembro de CONBICI).
Estadísticas del uso de la bicicleta	<p>Existe un estudio, realizado por la Policía Local (http://www.ayto-cartagena.es/fotos/estudiomovilidad/estudiomovilidad.htm). No se dan datos precisos sobre desplazamientos en bicicleta, se incluyen dentro del modo "a pie".</p> <p>Realizan una encuesta telefónica (muestra de 1 .200 personas) sobre hábitos de movilidad.</p>

Ciudad	CARTAGENA
Vías ciclistas	<p>Hay redactado un proyecto para la construcción de 3 cinturones de carril bici. Consiste en rodear la ciudad de carriles bici, para acabar conectando con barrios. A día de hoy, se ha actuado en el primero de éstos, pero no de una forma ordenada, sino que se hacían con obras de infraestructuras de la ciudad, en las que se incorpora el carril bici en la urbanización de las calles. Así, hay un 30% realizado del primer cinturón. Existen otros tramos fuera del ámbito urbano, además de distintos carriles de bicicleta aislados. En la Manga del Mar Menor hay un carril bici turístico, de 12 km de longitud.</p> <p>El PGOU que se está redactando contempla la construcción obligada de carriles bicis en todos los planes parciales; esta medida ya se venía aplicando, fruto del acuerdo del pleno del Ayuntamiento.</p>
Aparcamientos de bicicletas	Existen unos 70 aparcamientos por todo el municipio.
Intermodalidad	Sin medidas concretas.
Ordenanzas municipales	No tienen ordenanza específica.
Medidas de calzado del tráfico	Se acometen distintas medidas. Hace dos años se peatonalizó parte del casco antiguo, con carácter comercial, así como calles aledañas. Fue un proyecto polémico, si bien el resultado final es positivo, ya que se rompe la tendencia de grandes centros comerciales, atrayendo más gente al centro histórico gracias a la mejora de calidad de las calles. Se plantea la peatonalización del resto del casco antiguo, ya que tiene vocación peatonal muy importante. También se han acometido medidas de pacificación del tráfico, zonas 30, en el casco antiguo y zonas aledañas.
Foros de participación	Existe un foro de debate sobre movilidad, cuyo fin es el de firmar un pacto por la movilidad. Este foro aglutina a 40 instituciones y usa una metodología tipo DAFO.
Planificación	No existe. El ayuntamiento ha redactado un Plan de Movilidad Sostenible, que incluye un plano de la futura red de carriles bici.
Bicicletas públicas	Existe en servicio un sistema préstamo de bicicletas.
Campañas de promoción	Se organiza la semana de la movilidad, con un programa amplio de actividades. Se hacen campañas periódicas para uso de bicis públicas, transporte público, etc. Se lleva a cabo programas de Compartir coche. Se hace entrega anual de los premios de la movilidad sostenible. Se ha editado un boletín de MOVILIDAD. Se trabaja con los sindicatos, para la puesta en marcha de un plan de movilidad de trabajadores del Ayuntamiento. Hay en marcha a través de la intranet del ayuntamiento un sistema para compartir el coche.
Documentación	
Páginas web	http://www.vialibrecartagena.org http://www.cartagena.es/bicity/

9.2.5 Castellón

Ciudad	Castellón
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	Movilidad
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	Castelló en Bici y Asociación de vecinos Raval de la Trinitat, ambas pertenecen a CONBICI.
Estadísticas del uso de la bicicleta	No hay estadísticas. Se va a elaborar un plan de la bicicleta dentro del plan de movilidad, pero no está previsto que se haga un estudio de desplazamientos en bicicleta.
Vías ciclistas	Actualmente hay 21 km de carriles bici, hasta 34 en vías interurbanas. Existe un ronda pendiente de finalización.
Aparcamientos de bicicletas	Hay actualmente 35 aparcabicis repartidos en bibliotecas y edificios de interés público.
Intermodalidad	No existe y no está previsto.
Ordenanzas municipales	No existe una ordenanza específica. Se prevé que en el 2008 se redacte. Hasta ahora se llevaba el tema desde otro departamento.
Medidas de calmado del tráfico	Zona peatonal, con hitos para los residentes, en el centro. El concepto de zona 30 no está desarrollado.
Foros de participación	Existe un foro de movilidad que agrupa a representantes de taxistas, autoescuelas, asociaciones de vecinos, comerciantes, transportistas, policía local, etc. Se reúne una vez al trimestre pero va en función de las necesidades. Se prevé consolidarlo al mismo tiempo que la presentación en del plan de movilidad, a principios del 2008.
Planificación	Se está redactando un plan de movilidad urbana sostenible. Las prioridades son fomentar el uso de la bicicleta mediante un sistema de préstamo gratuito y ampliar la red de carril bici, entre otras medidas.
Bicicletas públicas	150 por sistema bicipack, 6 puntos a final de noviembre, el año que viene depende de la aprobación del presupuesto.
Campañas de promoción	Existe en la universidad un préstamo semestral para los alumnos Erasmus. Caminos escolares, desde la parte de Educación vial, financiada mediante una subvención del Ministerio de Fomento.
Documentación	Plan de movilidad.
Páginas web	

9.2.6 Ciudad Real

Ciudad	CIUDAD REAL
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	Área de Deportes, organiza el día de la bicicleta. Área de Medio Ambiente gestiona con AGECAM la bicicleta pública. Agencia de la Energía de Castilla la Mancha (AGECAM).
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	APEDAL - Asociación de usuarios de la bicicleta de Ciudad Real (miembro de CONBICI).
Estadísticas del uso de la bicicleta	No existen datos.
Vías ciclistas	0 km.
Aparcamientos de bicicletas	10 puntos de aparcabicis para dos bicis. 12 puntos en la universidad de 6 bicilet as. Existe un estudio de los aparcabicis realizado por A PEDAL.
Intermodalidad	No existe.
Ordenanzas municipales	No existen ordenanzas específicas.
Medidas de calzado del tráfico	No existen zonas 30.
Foros de participación	No existen foros permanentes .
Planificación	En el Plan de ordenamiento urbano se ha incluido un Plan de movilidad en fase de estudio.
Bicicletas públicas	En el 2006 se ha instalado el sistema Domoblue activado por SMS. Existen 7 puntos con 100 bicicletas en total.
Campañas de promoción	Campaña de comunicación del servicio de alquiler de bicicletas. La asociación de usuarios A pedal organiza exposiciones en la Universidad. "A la Universidad Mejor con Bici" y campaña " Con bici al cole" para niños y niñas de primaria.
Documentación	Estudio de aparcamientos y campaña a la Universidad en bici.
Páginas web	http://ciudadrealapedal.es/

9.2.7 Córdoba

Ciudad	CÓRDOBA
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	<p>PLATAFORMA CARRIL BICI DE CÓRDOBA (miembro de CONBICI). Han organizado varias actividades: Programa “Córdoba en Bici”, recorridos por zonas de valor cultural en bici. Convenio con el Centro de Educación Vial de Córdoba para la dinamización del uso urbano de la bicicleta . En su página web tienen una información muy detallada del estado de los carriles bici http://www.platabicicordoba.org/430_carriles_bici_de_Cordoba.htm Y una valoración muy detallada de los diferentes tipos de aparcamientos para las bicicletas http://www.platabicicordoba.org/440_aparcamientos_bici_de_Cordoba.htm Así mismo, han creado el Observatorio de la Bicicleta de Córdoba que funciona de manera independiente sin apoyo del ayuntamiento.</p>
Estadísticas del uso de la bicicleta	No existen datos.
Vías ciclistas	38 km de carril bici
Aparcamientos de bicicletas	<p>No está cuantificado pero existe un análisis pormenorizado realizado por la Plataforma Carril Bici de Córdoba en http://www.platabicicordoba.org/440_aparcamientos_bici_de_Cordoba.htm Los aparcamientos de bicicletas están instalados tanto en la calle como en centros públicos, docentes, deportivos, y otros privados que lo solicitan y el ayuntamiento lo facilita. Estos aparcamientos responden al estudio del Plan Director de la Bicicleta (PDB) .</p>
Intermodalidad	No hay Consorcio de Transporte. Los responsables del ayuntamiento nos dicen que las empresas de autobuses son privadas y no están controladas por el Ayuntamiento.
Ordenanzas municipales	No hay nada específico en relación a la bicicleta.
Medidas de calmado del tráfico	No ha habido colaboración con el Departamento de Tráfico, y no se han incluido medidas de calmado de tráfico. Esta falta de colaboración entre todas las áreas municipales implicadas es uno de los motivos de la situación del pobre desarrollo que se ha hecho del PDB y la promoción de la bicicleta en la ciudad.
Foros de participación	No existen.
Planificación	<p>Aprobación del PLAN DIRECTOR DE LA BICICLETA (PDB) 1997. El PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA del 2001 incorpora el PDB, y tiene propuestas de ampliación de la red a los nuevos suelos de crecimiento de la ciudad. Prevé espacios para aparcamientos , normas específicas para garajes, recomendaciones para el diseño de infraestructuras y hace algunas referencias a las vías ciclistas.</p>

Ciudad	CÓRDOBA
Bicicletas públicas	Sistema CICLOCITY de JC DECAUX, 35 bicicletas en 4 lugares de aparcamiento.
Campañas de promoción	Colaboran desde Tráfico en el Día sin coches con bicicletada y talleres sobre la bicicleta. Convenio con Plataforma Carril Bici de Córdoba para apoyar las Rutas culturales que organizan en bicicleta por la ciudad.
Documentación	Libro "Todo sobre la bicicleta en Córdoba" escrito por el técnico José María García.
Páginas web	http://www.platabicordoba.org/

9.2.8 Corella

Ciudad	CORELLA
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	Concejalía de Deportes Ámbito foral: CRANA
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	Biciclistas de Corella (miembro de CONBICI)
Estadísticas del uso de la bicicleta	Los únicos estudios de que se disponen son los que provienen de la asociación local de usuarios de la bicicleta. El IES Alhama y el Colegio José Luis de Arrese han realizado un estudio sobre el tráfico y los medios de transporte en Corella. El estudio se llevó a cabo durante catorce días de los meses de abril y mayo de 2006, con la colaboración de la Asociación Biciclistas de Corella y alumnos del IES. Ver los resultados en http://www.pnte.cfnavarra.es/iesalhama/bici/estadistica/index.htm
Vías Ciclistas	2,1 km. Existe un mapa con las vías ciclistas .
Aparcamientos de bicicletas	No se tienen datos exactos. Entre 285 aparcamientos de modelos diferentes y desigual funcionalidad
Intermodalidad	No existen medidas específicas .
Ordenanzas municipales	No está previsto la integración de la bicicleta en la movilidad de la ciudad ni su regulación.
Medidas de calmado del tráfico	No existen aunque los responsables municipales manifiestan querer trabajar en dicha línea.
Foros de participación	No existen foros permanentes de comunicación.
Planificación	No existe plan director de la bicicleta ni plan de movilidad urbana.
Bicicletas públicas	No hay.
Campañas de promoción	Las campañas realizadas por la Asociación local Biciclistas de Corella desarrolladas a nivel nacional por ConBici: "Con bici al cole" y "Mejor con bici".
Documentación	Mapa de vías ciclistas.

Ciudad	CORELLA
Páginas web	http://www.pnte.cfnavarra.es/iesalhama/bici/estadistica/index.htm http://www.crana.org/contenido.asp?idBD=1&idSubArea=483&idseccion=629 http://www.pnte.cfnavarra.es/iesalhama/bici

9.2.9 Denia

Ciudad	DENIA
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	<p>Departamento de Servicios Económicos, agentes de desarrollo local encargados del desarrollo de proyectos subvencionados por diferentes organismos (Ejecución de los planes)</p> <p>Agencia de la Energía de Valencia (subvenciones)</p> <p>Agenda 21 local (Planificaciones)</p> <p>Departamentos afectados:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Urbanismo - Medio Ambiente - Policía Local es la que hace las funciones de movilidad, centrándose en los aspectos del “tráfico y circulación”, sin una visión integrada en políticas de movilidad sostenible. - Promoción económica - Obras y servicios
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	DÉNIA EN BICI (miembro de CONBICI).
Estadísticas del uso de la bicicleta	No existen datos.
Vías ciclistas	Actualmente sólo hay un carril bici, pero en muy mal estado.
Aparcamientos de bicicletas	Hay 27 módulos de aparcamientos para bicicletas, modelo “Dénia en bici”, ya que fueron ideados y diseñados por la asociación. El ayuntamiento sufragó el coste. Cada módulo puede albergar 10 bicicletas perfectamente amarrando ruedas y cuadro.
Intermodalidad	No existe un plan de integración ni se han adoptado medidas para favorecer la intermodalidad con la bicicleta.
Ordenanzas municipales	No existe regulación específica para la bicicleta. Las bicicletas están englobadas dentro de la ordenanza municipal sobre estética de fachadas.
Medidas de calmado del tráfico	No existen medidas de calmado del tráfico.
Foros de participación	Existe la agenda 21, que es un órgano de representación y consulta ciudadana, donde Dénia en bici asiste y tiene representación. También son consultados los clubes de ciclodeportistas.
Planificación	<p>No se va a hacer Plan director de la bicicleta. Se incorporarán las medidas a favor de la bicicleta en un futuro Plan de movilidad urbana que se está comenzando a redactar.</p> <p>Se ha redactado un pacto por la movilidad en el que han participado las diferentes asociaciones y entidades relacionadas con los diferentes modos de transporte.</p>

Ciudad	DENIA
Bicicletas públicas	Recientemente, ha entrado en funcionamiento un sistema que tiene 6 puntos, cada uno de ellos con 16 bicicletas. Cada usuario tiene su tarjeta, y puede dejar la bicicleta en cualquiera de los seis puntos, en horario de 8-21h. El coste es de 5 € por sacar la tarjeta (coste por año).
Campañas de promoción	Campañas de información y promoción del sistema de bicicletas públicas recientemente implantado. Dénia en bici redactó y diseñó un tríptico en valenciano, castellano, inglés y alemán con las ordenanzas municipales y de tráfico nacionales, así como la ubicación de los biciaparcamientos que en su momento se habían instalado. se hicieron 2.000 ejemplares y fue sufragado el coste por el ayuntamiento.
Documentación	Pacto por la Movilidad.
Páginas web	http://www.a21denia.org/index.php http://www.oxigena.eu/

9.2.10 Donostia – San Sebastián

Ciudad	DONOSTIA - SAN SEBASTIÁN
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	<p>El Área de Movilidad tiene la responsabilidad de la red de bicicletas, los mismos responsables que llevan todo lo relacionado con circulación, aparcamientos para coches de superficie y subterráneos, ordenación de tráfico, prioridades para el autobús, planificación y gestión de la red de bicicletas, y planificación de las actuaciones peatonales.</p> <p>La planificación y las campañas de promoción de la bicicleta se llevan directamente desde el Área de Movilidad.</p> <p>Otras Áreas como Urbanismo ejecutan lo que se planifica relacionado con la bicicleta.</p>
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	<p>Kalapie (miembro de CONBICI) es una de las asociaciones históricas de la promoción de la bicicleta como medio de transporte. Trabaja en colaboración estrecha con los responsables de Movilidad, siendo la encargada de gestionar mediante convenio con el ayuntamiento el Observatorio de la bicicleta, transmitiendo las sugerencias de los usuarios y realizando propuestas de mejora en los diferentes aspectos del uso de la bicicleta en la ciudad.</p> <p>Participación en el Consejo Asesor de Movilidad del Ayuntamiento de Donostia - San Sebastián, así como en el Foro Cívico Municipal y en el Consejo Asesor de Medio Ambiente. También mantienen reuniones periódicas con los miembros del equipo técnico de Movilidad.</p> <p>Impartición de cursos para adultos en el que sin ningún requisito previo se enseña a montar en bicicleta, organiza excursiones, editan un boletín trimestral, mantienen una página web –ahora en renovación-, presentación de alegaciones e iniciativas públicas que afectan a los/as ciclistas, etc.</p>

Ciudad	DONOSTIA - SAN SEBASTIÁN																						
Estadísticas del uso de la bicicleta	<p>Los estudios, se reconoce desde el Área de Movilidad, que no son muy fiables. Se calcula que, en verano, entre el 2 y el 3 % de los desplazamientos del total son en bicicleta, y en invierno el 1%.</p> <p>Se han realizado algunos estudios de conteo (aforos) por medio del conteo de paso de ciclistas en 5 puntos clave de la ciudad, que dan los siguientes datos de evolución del número de ciclistas diarios:</p> <div data-bbox="452 441 1258 1009" style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> <p>Evolución 1998-2007: Nº de ciclistas por día (Junio-Septiembre)</p> <table border="1" style="margin: auto;"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Nº de ciclistas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1998</td><td>4.519</td></tr> <tr><td>1999</td><td>4.012</td></tr> <tr><td>2000</td><td>4.302</td></tr> <tr><td>2001</td><td>5.175</td></tr> <tr><td>2002</td><td>6.549</td></tr> <tr><td>2003</td><td>8.750</td></tr> <tr><td>2004</td><td>8.837</td></tr> <tr><td>2005</td><td>11.945</td></tr> <tr><td>2006</td><td>10.114</td></tr> <tr><td>2007</td><td>10.013</td></tr> </tbody> </table> </div> <p>(Estudio de la movilidad en la CAPV de 2007, elaborada por el Gobierno Vasco. Departamento de Transportes y Obras Públicas), los desplazamientos en bicicleta en Donostia representan el 2,7% del total.</p>	Año	Nº de ciclistas	1998	4.519	1999	4.012	2000	4.302	2001	5.175	2002	6.549	2003	8.750	2004	8.837	2005	11.945	2006	10.114	2007	10.013
Año	Nº de ciclistas																						
1998	4.519																						
1999	4.012																						
2000	4.302																						
2001	5.175																						
2002	6.549																						
2003	8.750																						
2004	8.837																						
2005	11.945																						
2006	10.114																						
2007	10.013																						
Vías ciclistas	30 km de vías específicas para bicicletas (Existe un mapa).																						
Aparcamientos de bicicletas	4.000 plazas de aparcamiento para bicicletas.																						
Intermodalidad	<p>El criterio seguido es que las bicicletas no se deben transportar en los transportes públicos de manera habitual. Se está intentando que dentro del terreno ferroviario se construyan aparcamientos vigilados para hacer la combinación tren bicicleta de manera segura.</p> <p>Existe la posibilidad de transportar las bicicletas en el interior de los autobuses públicos (CTSS), en determinadas líneas, y en unos horarios determinados (http://www.dbus.es/web/bicicletas.asp).</p>																						
Ordenanzas municipales	<p>Ordenanza de Circulación de Vehículos y Peatones del Ayuntamiento de Donostia.</p> <p>Aprobación, enero 2006, Boletín Oficial de Guipuzkoa, Núm. 31, Pág. 3913 (15/02/2006)</p> <p>http://www.donostia.org/secretaria/NorMunicipal.NSF/wNormativasCas/5E882EFDC9A28FBBC125703D003B2861/\$file/Circulacion.pdf</p> <p>Contiene apartados específicos sobre la bicicleta.</p>																						
Medidas de calmado del tráfico	En este momento todavía no hay zonas 30 pero es una de las líneas de actuación a corto plazo para potenciar la coexistencia de ciclistas y automovilistas en la calzada.																						
Foros de participación	<p>No hay un órgano de participación estable pero sí un canal de comunicación con los usuarios de la bicicleta: el Observatorio de la bicicleta gestionado por la asociación Kalapié.</p> <p>Disponible el documento: propuestas desde el Observatorio de la bicicleta.</p>																						

Ciudad	DONOSTIA - SAN SEBASTIÁN
Planificación	<p>Hay "Plan de potenciación de la bicicleta en la movilidad urbana, 2001 - 2003". También, una mención a la elaboración de una auditoría sobre la política ciclista en Donostia (BYPAD -www.bypad.org-), de la que se deriva un diagnóstico sobre dicha política y una serie de propuestas de actuación.</p> <p>La actualización del Plan director de la bicicleta va a contemplar varios aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Análisis del estado actual de la red con el objeto de priorizar y programar los distintos tramos que se vayan a ejecutar en los próximos años, cuantificar el coste de esos kilómetros, y establecer todas las acciones de promoción de la movilidad ciclista, extendiendo la red hasta unos 45 km hacia los municipios limítrofes (Hernani, Lasarte y Renteria). - Creación de una Comisión cívica de la bicicleta, - Creación de zonas 30 y otras medidas de calmad o del tráfico y coexistencia de los ciclistas, - Mejora del mantenimiento de la red de carriles bici, - Elaboración de un plan de aparcamientos de bicicletas, - Creación de un plan de formación para estudiantes sobre movilidad en bicicleta.
Bicicletas públicas	<p>En estos momentos ya funciona, la parte administrativa –darse de alta en el servicio etc.- funciona admirablemente. Son efectivamente 100 bicicletas en cinco puntos de amarre –estación de autobuses, de Renfe, Universidad, Ayuntamiento y en una plaza céntrica del barrio de Gros- (http://www.donostia.org/info/ciudadano/movilidad_bici.nsf/fwCategoria?ReadForm&idioma=cas&id=A562342359495&cat=Pr%C3%A9stamo%20de%20Bicicletas). Está previsto ponerlo en funcionamiento a finales de noviembre 2007 con 100 bicicletas para ir evaluando el resultado.</p>
Campañas de promoción	<p>Utilizar la experiencia de Caminos escolares para iniciar la formación sobre la bicicleta y la movilidad sostenible entre público infantil y adulto .</p> <p>Ayudar a las empresas a que hagan sus planes de movilidad al trabajo en bicicleta.</p>
Documentación	
Páginas web	<p>http://www.kalapie.org</p> <p>http://www.observatoriodelabicicleta.org/</p>

9.2.11 Gijón

Ciudad	GIJÓN
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	Agencia Local de la Energía (Concejalía de Medio Ambiente). CTA (Consortio de Transportes de Asturias).
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	Asturies ConBici (miembro de CONBICI).
Estadísticas del uso de la bicicleta	No hay datos específicos sobre uso de la bicicleta. Existe un plan de movilidad de principios del 2002. El Consorcio de Transporte de Asturias hizo un estudio de flujos entrada-salida de las ciudades del Principado, en el que se observaban determinadas cuestiones sobre el uso de la bicicleta.
Vías ciclistas	Los carriles bici existentes son segregados en su mayoría, normalmente situados en avenidas de 5-7 km, en zonas de expansión urbana. Se encuentran bien señalizados. Hay algunas zonas peatonales de uso compartido mal señalizadas en el centro. En la zona costera, la zona de paseo se compatibiliza con el uso ciclista (aceras bici), está mal señalizado y a menudo compartir ese espacio se hace imposible.
Aparcamientos de bicicletas	Existen aparcamientos para bicicletas en parques, estación de ferrocarril, edificios públicos y algunas otras zonas alejadas del centro, pero casi siempre asociados a zonas verdes (diseño de aparcabici propio, un diseño para la calle y otro para las zonas verdes). Se ha ampliado recientemente su número, pero aún es claramente insuficiente.
Intermodalidad	Las medidas de intermodalidad no están culminadas. Queda pendiente la ejecución del proyecto METRO -TREN: eliminación de la barrera ferroviaria, y construcción de una estación intermodal soterrada (AVE, Cercanías, Regional, bus urbano e interurbano).
Ordenanzas municipales	No existe una ordenanza específica. La normativa de circulación existente se adapta según las necesidades de los usuarios de la bicicleta.
Medidas de calzado del tráfico	Los sistemas de calzado del tráfico que se vienen aplicando en diversos puntos de la ciudad son: balizas luminosas, señalización, estrechamiento de calzada, zonas 30, etc. En el centro de la ciudad, se aplican medidas de peatonalización.
Foros de participación	No existe.
Planificación	No hay Plan Director de Bicicletas. La única referencia de planificación es el Plan de Movilidad del año 2002, que contempla medidas para la implantación de la bicicleta.
Bicicletas públicas	Desde el 2004 está en funcionamiento el sistema "Gijón -Bici" de préstamo de bicicletas públicas (8 estaciones JC.Decaux con 64 bicicletas) utilizando la "Tarjeta Ciudadana" (que sirve además para bus, bibliotecas y piscinas públicas, gestiones administrativas, etc). En 2007 este sistema se amplía con el proyecto "Gijón más bici", que amplía el parque de bicis públicas actual a 580 unidades más. Estas bicis se convienen con hoteles, centro deportivos, asociaciones, albergue, centros municipales, etc., a fin de darles distintos usos: turísticos, urbanos, etc. La bici se recoge y deja en el mismo lugar con un sistema manual y un horario en función del lugar de préstamo elegido.

Ciudad	GIJÓN
Campañas de promoción	No hay campañas de promoción específicas. La única reseña a destacar es una experiencia en los alrededores de Gijón: "ECOBARRIO", donde se pretende que la bicicleta sea el principal medio de transporte en el núcleo (Agencia Local de la Energía). Se lleva a cabo la semana de la movilidad y diversas campañas de promoción asociadas al proyecto GIJÓN MÁS BICI, a través de la Agencia Local de la Energía.
Documentación	
Páginas web	http://www.asturiesconbici.org/ http://www.gijon.es/Contenido.aspx?id=13208&leng=es

9.2.12 Girona

Ciudad	GIRONA
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	El Área de Movilidad se ocupan de los carriles bici y su mantenimiento, aparcamientos, la gestión propia de la circulación de ese tipo de vehículo. La planificación de los carriles es conjunta con el Área de Urbanismo. Área de Sostenibilidad.
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	Mou-te en Bici (miembro de CONBICI).
Estadísticas del uso de la bicicleta	A pesar de estar acabando de redactar el Plan de Movilidad, en la parte de diagnóstico no se ha previsto un análisis de los desplazamientos en bicicleta. Los datos de la bicicleta son agregados con los del peatón sin diferenciar los dos tipos de desplazamiento.
Vías ciclistas	La vías ciclistas existentes se encuentran desconectadas entre sí y no tienen mantenimiento. En muchos casos no están suficientemente señalizadas, y en otros tramos se ha ocupado parte del espacio de los peatones. Existe un mapa de las vías ciclistas muy completo realizado por Moute en bici.
Aparcamientos de bicicletas	En 2006, 763 plazas de aparcamiento para bicicletas. Existe un plano de aparcamientos de bicicletas
Intermodalidad	No existe una planificación de la integración de la bicicleta con los otros modos de transporte. En los servicios interurbanos, la aceptación de bicicletas es discrecional dependiendo del número de los viajeros y del criterio de cada compañía. Hay un convenio en rutas paralelas a las Vías verdes. En los aparcamientos de la estación de tren y autobuses no se han actualizado el número de plazas en los últimos años.
Ordenanzas municipales	No se han regulado los derechos de los ciclistas. Solamente se cita la prohibición de ir por la acera.
Medidas de calmado del tráfico	No se han realizado aunque el ayuntamiento manifiesta tener pendientes por hacer 3 zonas 30. Sólo existe una zona 30 de la que no se ha informado a la ciudadanía, en un barrio con características urbanísticas de poco tráfico que no ha habido que introducir cambios urbanísticos.
Foros de participación	Se ha constituido hace un año el Consorcio del transporte público en autobús, donde participan las diferentes entidades. No existe ningún foro de participación de los usuarios de la bicicleta.
Planificación	No hay planificación específica sobre la bicicleta

Ciudad	GIRONA
Bicicletas públicas	No existe. Se está estudiando implantar un sistema mixto para bajar costes.
Campañas de promoción	No hay ninguna campaña de la administración local. La asociación de usuarios de la bicicleta Mou-te en bici realiza diferentes campañas de promoción: Con bici al cole, Caminos escolares, Operación Ring Ring, Bicicletadas abiertas a todos los ciudadanos a lo largo del año, y una presencia en los medios de comunicación intentando sensibilizar a la opinión pública y a la administración.
Documentación	Mapa de carriles bici y aparcamientos de bicicleta, elaborado por la asociación Mou-te en Bici.
Páginas web	www.moutenbici.org http://www.ajuntament.gi/ajuntament/ordenances/index.html

9.2.13 Granada

Ciudad	GRANADA
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	Área de Movilidad y Comercio
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	Granada al Pedal (miembro de CONBICI).
Estadísticas del uso de la bicicleta	En este momento no existen datos fiables, pero calculan los responsables que debe rondar 0,2 o 0,3 %. Granada al pedal va a encargar un estudio en la actualidad, el pasado septiembre ya comunicó un avance de que tomaron los datos las instituciones.
Vías ciclistas	Prácticamente inexistentes. Muchos carriles que se empezaron a construir quedaron sin finalizar. 2 km Palacio de Deportes, puente del río Génil. 1 km avda de américa. 6 km anexa a la circunvalación con cruces al mismo nivel hasta el campus tecnológico de la salud. Mal mantenimiento.
Aparcamientos de bicicletas	No hay datos. Insistentemente se instalan aparcamientos mixtos motos+bicis.
Intermodalidad	La línea metropolitana entra hasta el centro de ciudad. Está previsto que las bicicletas podrán entrar en su momento, porque no hay oposición.
Ordenanzas municipales	No existe porque no ha habido implantación de infraestructura para la bicicleta.
Medidas de calmado del tráfico	De las ciudades más punteras, con 300 hectáreas de ciudad restringida al tráfico de no residente. Está cerrado parcialmente el centro histórico, y otras áreas de centralidad que ya no pertenecen a las áreas patrimoniales, unos 4 barrios cerrados. 3 de ellos con sistemas mecánicos y de cámaras, y 1-2 con sistemas de circuitos de entrada - salida, sin posibilidad de aparcamientos en el interior. Déficit enorme de prioridad para el transporte público.

Ciudad	GRANADA
Foros de participación	Hay un Consorcio de Transporte, pero es demasiado débil todavía. Son conscientes de que un Consorcio no puede ser público, ya que la eficacia real de un ente administrativo de un área metropolitana se debe basar en tener control de planificación y gestión de todas las infraestructuras de transporte, pero tienen grandes dificultades porque cada cosa depende de una administración distinta. Hacen tarificación única. No han constituido la comisión de participación.
Planificación	<p>Existe desde hace muchos años un Plan Director de la Bicicleta que por desavenencias políticas (el uso de la oposición de las críticas hacia la bicicleta de algunos grupos locales) nunca se ha implantado ni dado valor jurídico.</p> <p>Granada es un área metropolitana que tiene, en un radio de menos de 10 km, veintitantos municipios. Se ha propuesto la realización de una red básica del área metropolitana, llamada CICLÓPOLIS pero al tener que incorporar muchos municipios no han podido finalmente acceder a las ayudas que ofrecían desde la Unión europea.</p> <p>Granada al pedal propuso un plan la UGR en bici para implicar a la universidad con el acuerdo del nuevo rector.</p>
Bicicletas públicas	<p>No hay, ni consideran que pueda ser conveniente dada la situación del tráfico y la falta de infraestructuras en la actualidad.</p> <p>El Consorcio Metropolitano de Transportes tiene pensado poner un servicio en las terminales de los autobuses metropolitanos.</p>
Campañas de promoción	No hay campañas específicas de promoción de la bicicleta salvo las de Granada al pedal o "Salvemos la vega", por ejemplo.
Documentación	No
Páginas web	<p>www.granadasostenible.org</p> <p>www.granadametropolitana.com/</p> <p>www.andaluciaporlabici.org/</p> <p>www.granadalpedal.org/</p>

9.2.14 Las Palmas

Ciudad	LAS PALMAS
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	El Área de Medio Ambiente se encarga de la implantación del sistema de bicis públicas. La planificación de infraestructuras corresponde al Área de Tráfico. El Área de Urbanismo juega un papel secundario, ligado a la ejecución y/o adecuación de infraestructuras.
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	Las Palmas en Bici (miembro de CONBICI).
Estadísticas del uso de la bicicleta	No hay datos
Vías ciclistas	7 km de carril bici, en la zona de paseo litoral.
Aparcamientos de bicicletas	El Área de Tráfico instaló numerosos aparcabicis en lugares de alta concurrencia de la ciudad, tales como centros públicos, plazas, parques, etc.
Intermodalidad	No hay políticas específicas de integración de la bicicleta con el resto de transporte público.
Ordenanzas municipales	No existe ordenanza específica.
Medidas de calmado del tráfico	Con la implantación del sistema de bicicletas públicas, está previsto adecuar varios ejes urbanos (en torno a 6-7 calles) como vías preferentes para el uso de bicicletas mediante la implantación de “zonas 30”, para lograr disminuir la velocidad del tráfico y hacer posible que el sistema de alquiler de bicicletas funcione. A tal fin, se prevé adecuar varias calles peatonales, para que el uso de la bicicleta sea posible sin entrar en conflicto con los peatones.
Foros de participación	No existe.
Planificación	No hay Plan Director de la Bicicleta ni Plan de Movilidad. El último estudio existente es del año 1993, para análisis del origen-destino de los desplazamientos en la ciudad.
Bicicletas públicas	Hay en licitación un proyecto para la implantación de un sistema de alquiler de bicicletas públicas. Se prevé que empiece a funcionar con aproximadamente 130 bicicletas.
Campañas de promoción	No hay campañas de promoción específicas. Se viene celebrando la Semana de la Movilidad, como un acto lúdico sin proyección a la implantación de nuevas medidas sostenibles. La asociación Las Palmas en Bici realiza cursos de adultos para aprender a ir en bicicleta, y las campañas nacionales de ConBici, “Mejor con bici”.
Documentación	
Páginas web	http://www.laspalmasenbici.org/

9.2.15 Leganés

Ciudad	LEGANÉS
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	<p>Hasta ahora su escasa planificación y construcción correspondía al Departamento de Parques y Jardines de la Concejalía de Medio Ambiente, denominada ahora de Infraestructuras y Servicios a la Ciudad que es la encargada de realizar obras civiles e instalación de mobiliario urbano.</p> <p>Se ha formado recientemente la concejalía de Sostenibilidad, con diversas competencias, entre ellas la de Movilidad. Ha presupuestado para el año 2008 la realización del Diagnóstico y Plan de Movilidad en el que se quiere integrar a la bicicleta. Se pretende que el transporte y la movilidad se guiará por un criterio de sostenibilidad, y no tanto de tráfico o circulación. Para ello esta nueva concejalía cuenta con técnicos de las antiguas concejalías de medio ambiente y transportes.</p> <p>Como conclusión, citar que Sostenibilidad planifica, e Infraestructuras y Medio Ambiente realiza las obras por su mayor dotación presupuestaria.</p>
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	CÍCLOPE, Bicicletas para el Desarrollo (miembro de CONBICI).
Estadísticas del uso de la bicicleta	No existen datos
Vías ciclistas	20 km. Existen 7 vías ciclistas en el municipio, sólo una de ellas de titularidad autonómica, el resto municipal. Menos 2 de ellas, el resto tienen un recorrido por zonas verdes y parques, estando más dirigidas al ocio que al transporte. Por fortuna, las 2 únicas de carácter urbano, son las más extensas. En esta legislatura se han comprometido la construcción de otros 20 km de vías ciclistas.
Aparcamientos de bicicletas	<p>Los aparcamientos de bicicletas eran implantados por diferentes áreas del ayuntamiento y no existe un seguimiento ni datos publicados. Desde hace 2 años se encarga el Departamento de Parques y Jardines. Cíclope ha realizado un inventario de todos los lugares públicos donde existe algún tipo de aparcabicis. En la actualidad todos los centros cívicos (8), todas las instalaciones polideportivas (3), excepto una, escuela de música, una de las dos estaciones de Cercanías de RENFE, 14 centros educativos de primaria y secundaria, Casa del Reloj (Ayuntamiento), Comisaría de Policía Local y Nacional tiene instalados en sus inmediaciones aparcamientos para bicicleta</p> <p>El sistema implantado con un modelo poco convencional y nada práctico, así como en muchas ocasiones un inadecuada y molesta ubicación para los peatones, reducen su atractivo. Después de recibir el asesoramiento de la asociación Cíclope sobre la conveniencia del modelo U invertida, se ha incorporado dicho modelo en el pliego de mobiliario urbano, aunque con unidades más bien limitadas. Del mismo modo desde Cíclope se está negociando la realización de un Plan específico de aparcabicis para toda la ciudad.</p>

Ciudad	LEGANÉS
Intermodalidad	<p>En esta situación de tránsito hacia la incorporación de la bicicleta como medio de transporte, la integración de la bicicleta en la red de transporte público está cobrando un gran protagonismo.</p> <p>Leganés, como ciudad satélite de la capital Madrid, tiene un gran número de desplazamientos pendulares hacia la ciudad de Madrid. En este sentido, en el Plan de Movilidad que están elaborando se está trabajando en el marco del Consorcio del Transporte Metropolitano de Madrid para integrar la bicicleta en un Plan de movilidad urbana de la región de Madrid.</p> <p>En la actualidad se puede acceder con la bicicleta en la línea de Cercanías de RENFE C-5 desde sus tres estaciones en el municipio en las horas valle de lunes a viernes y todo el día sin restricción en sábados, domingos y festivos.</p> <p>Respecto al acceso desde la 6 estaciones de Metrosur del municipio, se restringe para su uso sólo los sábados, domingos y festivos.</p>
Ordenanzas municipales	<p>No hay regulación específica referida a la bicicleta. No obstante existe la Ordenanza de Regulación de la Vía Pública, que prohíbe expresamente la circulación de bicicletas por la acera. Con el Plan Municipal de Zonas Peatonales puesto en marcha en la anterior legislatura que supuso la ampliación de más de 400.000 m², Cíclope está trabajando con los responsables políticos y técnicos para tratar de redefinir dicha ordenanza, haciendo compatible el uso de la bici con las zonas peatonales que lo permitan, así como introduciendo la bicicleta en el resto de la ordenación del Espacio Público.</p>
Medidas de calmado del tráfico	<p>Dada la dificultad de espacio para crear vías segregadas para bicicletas, se quiere apostar por medidas de calmado del tráfico, con desarrollo de zonas 30, instalación de badenes en la calzada, rotondas etc, que permitan dar más seguridad a los usuarios de la bici compartiendo la calzada con los vehículos contaminantes. Cíclope tiene firmado un acuerdo público con la coalición que gobierna el consistorio (IU-PSOE), para introducir dentro del futuro Plan de Movilidad, un plan específico de pacificación del tráfico por medio de zonas 30, a cumplir en esta legislatura.</p>
Foros de participación	<p>Si bien no existe un foro estable y permanente de participación de las entidades y asociaciones específico sobre movilidad, existe una buena comunicación entre los usuarios de la bicicleta y los responsables municipales por medio del Consejo Sectorial de Infraestructuras y Servicios a la Ciudad (antiguo Consejo de Medio Ambiente)</p> <p>Se están creando el consejo sectorial de Sostenibilidad en los que se canaliza la participación de los ciudadanos. En el caso de Movilidad, forma parte de este último consejo.</p> <p>No obstante, con motivo de la elaboración en la pasada legislatura del Diagnóstico Participativo de la Agenda 21 local, se creó el Foro de Medio Ambiente, que en la actualidad se encuentra en letargo, tanto su funcionamiento como las propuestas realizadas en él. El papel de la bicicleta en la ciudad tuvo una relevancia especial en las conclusiones y reuniones de trabajo, así como la necesidad de una política de movilidad sostenible.</p> <p>Del mismo modo, el Consejo de la Juventud y la Infancia, compuesto por niños y jóvenes, suele expresar periódica y continuamente la necesidad de contar más con la bicicleta en las acciones del municipio.</p>

Ciudad	LEGANÉS
Planificación	No existen planes específicos. Dado que se están dando los primeros pasos para la redacción de un Plan de Movilidad que incorpore criterios de sostenibilidad, la bicicleta debe tener un papel clave. Para ello, en el mismo acuerdo antes mencionado entre Cíclope y la coalición de gobierno municipal (IU-PSOE) en materia de sostenibilidad, se pactó la introducción de un Plan Municipal para la Bicicleta, integrado en el Plan de Movilidad que ya está en marcha, y que deberán concretarse antes de que expire la presente legislatura.
Bicicletas públicas	Se ha presupuestado para el ejercicio 2008 la elaboración de un plan para la implantación de un sistema de bicicletas públicas. En la actualidad está muy avanzada su redacción, los técnicos están visitando otros municipios y ciudades para conocer las ventajas e inconvenientes de los distintos sistemas y buscar financiación complementaria de otras administraciones públicas. Su objetivo es que a finales del ejercicio de 2008, Leganés se incorpore a la extensa red de ciudades españolas con implantación de bicicletas públicas.
Campañas de promoción	<p>Se está realizando la campaña “Con bici al cole” de la Coordinadora ConBici, que lleva a cabo la Asociación Cíclope en Leganés en diferentes escuelas de la ciudad. Los centros hasta ahora participantes son el CEIP Andrés Segovia, Antonio Machado y Víctor Pradera. Ha contado con el apoyo del Departamento de Apoyo a la Escuela de la Delegación de Educación e Infancia, que coordina la Red de Ecoescuelas de Leganés.</p> <p>La red de Ecoescuelas ganó la pasada edición del Premio Innovación y Medio Ambiente para todas las Ecoescuelas de España, con el Proyecto “Leganés en bici” y quedó en segundo lugar en la edición europea del mismo certamen. Este proyecto ha creado una flotilla de bicicletas para los 16 centros educativos de la red de ecoescuelas (3 de secundaria, 3 educación infantil y 10 de primaria), con una campaña divulgativa y la elaboración por parte de los escolares de un estudio sobre su movilidad.</p> <p>En el año 2007 se llevó a cabo la campaña “Mejor con bici” de ConBici, desarrollada por Cíclope. Aprovechando las sinergias creadas sobre la bicicleta, se realizó por primera vez la Semana de la Bicicleta en la primera semana de Junio, integrando la Fiesta de la Bicicleta en los actos, dejando de ser sólo una celebración específica. Del mismo modo, en la celebración de la Semana de la Movilidad y el Día Sin Coches del 2007, coordinado por Cíclope, la bicicleta tuvo un papel principal.</p> <p>Finalmente conviene resaltar que de forma anual Cíclope desarrolla 4 programas distintos con actividades diversas de promoción de la bicicleta como medio de transportes. Esto son “Tu ciudad en bici” (Primavera), “Otoño en bici”, “Biciescuela Cíclope” (Cursos de aprendizaje, perfeccionamiento y introduciendo al ciclismo urbano) y “Bicicletas Solidarias” (recogida, reparación y envío de bicicletas a otras zonas del planeta).</p>
Documentación	
Páginas web	http://ecoleganes.org/spip.php?article2702 http://www.pedalibre.org/ciclopedia/entrevistas/86/carlos-poblete-de-la-ong-ciclope-bicicletas-solidarias asociacionciclope@yahoo.es

9.2.16 L'Hospitalet de Llobregat

Ciudad	L'HOSPITALET DE LLOBREGAT
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	El Área de Medio Ambiente es la que ha impulsado el Plan Estratégico de la Bicicleta.
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	Amics de la Bici y BACC (ambas miembros de CONBICI) .
Estadísticas del uso de la bicicleta	No existen.
Vías ciclistas	Actualmente existen 2 km de carriles bici, el Plan Director de la Bicicleta prevé llegar a los 47 km en 2012.
Aparcamientos de bicicletas	No existe un inventario de las plazas de aparcamiento de bicicletas, pero son muy pocas.
Intermodalidad	Las estaciones de FGC de l'Hospitalet se han dotado de plazas de bicicletas para sus clientes. Ver la ficha de Barcelona para conocer las condiciones de transporte de bicicletas en los diferentes transportes públicos ferroviarios.
Medidas de calmado del tráfico	El Plan Director de la Bicicleta prevé la generalización de las zonas 30 y zonas 20 para facilitar la cohabitación de la bicicleta con el resto de vehículos motorizados.
Foros de participación	Existe una Comisión de la Bicicleta desde el año 2004 , enmarcada en el Consejo de Sostenibilidad (Agenda 21) y el Pacto por la Movilidad.
Planificación	Cuenta con un completo Plan Director de la Bicicleta, aprobado el año 2006.
Bicicletas públicas	De momento no hay, pero está en fase de estudio.
Campañas de promoción	Participación activa en la Semana Europea de la Movilidad Sostenible. En junio 2008, esta ciudad será sede del 2º Congreso Catalán de la Bicicleta.
Documentación	Plan Director de la Bicicleta, consultable en http://www.l-h.es/webs/mediambient/
Páginas web	http://www.l-h.es/webs/mediambient/

9.2.17 Lleida

Ciudad	LLEIDA
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	Concejalía de Sostenibilidad y Medio Ambiente
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	Existe la asociación universitaria Plataforma Pro Carril Bici.
Estadísticas del uso de la bicicleta	2% de los habitantes de Lleida utilizan la bicicleta como modo de transporte diariamente.
Vías ciclistas	11,7 km de carril bici.

Aparcamientos de bicicletas	440 plazas de aparcamiento, 220 aparcamientos del tipo U invertida. (marzo 2007).
Intermodalidad	La estación de autobuses y la de Renfe disponen de puntos de aparcamiento para bicicletas.
Medidas de calmado del tráfico	Zona centro peatonalizada.
Foros de participación	Pacte per la Mobilitat Sostenible i Segura de Lleida
Planificación	Se han llevado a cabo diversos estudios, como "Análisis de la movilidad en bicicleta en Lleida", pero no se ha redactado un Plan Director de la Bicicleta.
Bicicletas públicas	No hay, ni está previsto.
Campañas de promoción	Participación en la Semana Europea de la Movilidad Sostenible.
Documentación	"Estudio de implantación de un servicio público de préstamo de bicicletas en el municipio de Lleida" Realizado por AIM y BACC en septiembre 2007. "Análisis de la movilidad en bicicleta en Lleida. Caracterización de la demanda actual y potencial" Realizado por INTRA en marzo de 2007 .
Páginas web	

9.2.18 Logroño

Ciudad	LOGROÑO
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	El Área de Movilidad se ocupa de la planificación y gestión de este sistema de transporte. El Área de Medio Ambiente tiene competencias en aquellos carriles bici periféricos o sendas ciclables situados fuera del casco urbano, así como de la gestión del sistema de bicicletas públicas.
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	Logroño en Bici (miembro de CONBICI).
Estadísticas del uso de la bicicleta	No existen datos concretos sobre el uso de la bicicleta. No hay cultura de bicicleta como medio de transporte
Vías ciclistas	<p>Actualmente existen varios tramos de carril bici por la ciudad. Sólo uno de ellos cumple una funcionalidad de cierta relevancia, ya que une puntos atractores con zonas de origen. En el extrarradio de Logroño hay construido un carril bici, cuya función principal es ofrecer una alternativa segura al uso de la bicicleta como medio ocioso.</p> <p>La actual corporación tiene previsto desarrollar una red de vías ciclables a lo largo de la legislatura, fruto de un compromiso electoral.</p>
Aparcamientos de bicicletas	De reciente implantación, existen varios puntos de amarre de bicicletas distribuidos por toda la ciudad.
Intermodalidad	Actualmente, se desarrolla una gran operación intermodal con el soterramiento del ferrocarril y la estación de trenes, a la que se incorporará paradas para autobuses urbanos y periurbanos, con una gran instalación para aparcamientos de bicicletas.
Ordenanzas municipales	El único documento municipal que recoge a la bicicleta es la de zonas peatonales, permitiendo circular en bicicleta en las zonas de prioridad para el peatón. (Ordenanza de carga y descarga).
Medidas de calmado del tráfico	Como norma ya implantada desde hace años, Logroño tiene en el interior de la ciudad una limitación de velocidad de 40 km/h. Otras medidas paralelas han sido la implantación de pasos peatonales resaltados, para buscar la protección de paso de peatón, no como medida para disminuir la velocidad del tráfico. Dichas medidas se pretenden integrar en planes de calmado del tráfico, a desarrollar durante la actual legislatura.
Foros de participación	No existe un foro de participación al respecto de la bicicleta.
Planificación	<p>No existen documentos específicos. Se han realizado varios estudios dedicados a analizar la problemática de la movilidad, a fin de buscar soluciones específicas a la actual congestión de tráfico. Pero la bicicleta no se ha incluido en dichos análisis.</p> <p>Para el desarrollo de la red ciclista no se tiene previsto realizar un estudio o plan director, con el fin de acelerar la puesta en marcha de corredores cuya funcionalidad se prevea acertada.</p>
Bicicletas públicas	Hay implantado un sistema de bicicletas públicas, con 7 puntos de amarre asociados al carril bici del extrarradio de la ciudad. Se pretende ampliar el sistema al centro de la ciudad, a fin de conseguir su función como medio de transporte en la ciudad.

Ciudad	LOGROÑO
Campañas de promoción	La única medida desarrollada ha sido la semana de la movilidad, en la cual se promocionó el sistema de bicicletas públicas mediante una marcha ciclista por el centro de la ciudad. (Día sin Coches) La Asociación 'Logroño en bici' realiza diferentes actividades de promoción de la bicicleta, habiendo participado en la campaña nacional "Con bici al cole".
Documentación	
Páginas web	http://www.ecologistasenaccion.es/spip.php?article618 labiciesdivertida@yahoo.es http://blogs.larioja.com/labiciesdivertida/posts

9.2.19 Madrid

Ciudad	MADRID
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	Madrid como gran capital cuenta con un ayuntamiento de unas dimensiones considerable (25.000 trabajadores). El Área de Urbanismo e Infraestructuras es la que ha asumido la voluntad de promocionar en el futuro el uso de la bicicleta en Madrid. Su primera obra ha sido la construcción de un anillo verde ciclista, es un proyecto que se ha culminado antes de las elecciones, de 64 km más o menos en el entorno de la M40. Este anillo verde lo ha ejecutado el Área de Espacios y Obras Públicas, y a esta área se le encargó también el Plan Director de la Movilidad Ciclista (PDMC) que está a punto de ser aprobado. En el Plan está previsto una oficina técnica que haga el seguimiento del plan y que recaerá en el Área de Movilidad. Existe un Grupo de coordinación dentro del Ayuntamiento de Madrid constituido para la elaboración del PDMC en el que participan tanto Urbanismo e Infraestructuras como Movilidad y Medio ambiente.
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	Pedalibre, asociación histórica de defensa de la bicicleta en Madrid (miembro de CONBICI).
Estadísticas del uso de la bicicleta	0,5% según un reciente estudio publicado por la Asociación Pedalibre.
Vías ciclistas	166 km en la actualidad, está proyectado llegar en 8 años a 457 km.
Aparcamientos de bicicletas	100 puntos de aparcamiento con una capacidad total aproximada de 800 bicicletas, pero en ubicaciones la mayor parte no muy coherentes y con un diseño de aparcabici sin unificar.

Ciudad	MADRID
Intermodalidad	<p>Normativa del transporte de bicicletas en el Metro de Madrid</p> <p>Los viajeros de Metro podrán transportar una bicicleta los Sábados, Domingos y Festivos, durante todo el horario de servicio.</p> <p>Sólo se permitirá una bicicleta por viajero y billete .</p> <p>El acceso a las estaciones se realizará exclusivamente por los vestíbulos atendidos por el personal de la estación, el cual, tras comprobar la preceptiva validación del título de transporte, facilitará el acceso por el portón. Igualmente se facilitará la salida de las estaciones por los citados portones</p> <p>Podrá impedirse el acceso con bicicleta cuando se produzcan circunstancias que así lo aconsejen, tales como aglomeraciones, averías y otras incidencias</p> <p>Los trayectos en tren se realizarán en el interior de los coches en la zona más próxima a las cabinas de conducción, permitiéndose dos bicicletas por coche.</p> <p>No se permite conducir la bicicleta en las instalaciones de Metro (pasillos, andenes, etc.)</p> <p>No está permitido el uso de las escaleras mecánicas y pasillos rodantes portando la bicicleta.</p> <p>El viajero portador de la bicicleta será responsable de la custodia y cuidado de la misma, evitando en sus desplazamientos cualquier molestia al resto de los usuarios. Metro de Madrid no se hace responsable de los desperfectos o pérdidas que puedan sufrir las bicicletas y declina toda responsabilidad por los perjuicios que el transporte de la bicicleta pueda ocasionar a terceros.</p> <p>Esta normativa podrá ser modificada si así resulta conveniente para una mejor prestación del servicio público atendido por el Metro de Madrid.</p>
Ordenanzas municipales	Es una de las propuestas del PDMC, cambiar la ordenanza en un sentido favorable a las bicicletas.
Medidas de calmado del tráfico	Se contempla poner diferentes medidas de calmado del tráfico en el plan director de movilidad ciclista.
Foros de participación	No existe un ente de participación permanente. Las asociaciones de usuarios han participado del proceso de elaboración del Plan director de la Movilidad ciclista.
Planificación	<p>Está apunto de aprobarse, previsto para marzo del 2008 la fecha de aprobación del PDMC .</p> <p>No está integrado en un plan general de movilidad urbana.</p>
Bicicletas públicas	No existe. Está previsto estudiarlo para el año que viene. Los técnicos que han redactado el PDMC consideran que primero hay que acondicionar mínimamente la ciudad.
Campañas de promoción	<p>Se realizan actuaciones puntuales e inconexas desde diferentes ámbitos de la autoridad municipal:</p> <p>Educación - proyectos de Caminos escolares .</p> <p>Medio ambiente: regulación de las bicicletas en zonas verdes .</p> <p>Movilidad : instalación de aparcabicicletas, y conexiones con el anillo Verde.</p> <p>Infraestructuras y Urbanismo: Anillo Verde.</p>

Ciudad	MADRID
Documentación	<p>Pedalibre ha editado recientemente estos documentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Resumen de la Memoria y resultados del proyecto "EstadísticaBicis Madrid" : http://www.pedalibre.org/documentos/resultadosestadisticabicismadrid.pdf - Documento análisis sobre la salud de los menores en la Comunidad de Madrid.
Páginas web	http://www.pedalibre.org/

9.2.20 Málaga

Ciudad	MÁLAGA
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	Servicio del Área de Tráfico y Transporte público, son los responsables del 'tema de las bicicletas'. La planificación corre a mano de la Gerencia Municipal de Urbanismo, que redacta el Plan Director de Bicicletas de la Ciudad.
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	<p>Ruedas Redondas (miembro de CONBICI).</p> <p>Realizan actividades de promoción de la bicicleta y la movilidad sostenible en el campo educativo: Caminos Escolares</p> <p>Participan activamente en las campañas nacionales 'CON BICI AL COLE' Y 'MEJOR CON BICI'.</p> <p>Han demandado una mayor participación en el seguimiento de la integración del Plan Director de la Bicicleta en el PGOU.</p> <p>Organizan diferentes actividades durante la Semana de la Movilidad y cicloturismo.</p>
Estadísticas del uso de la bicicleta	<p>En la actualidad no existen datos exactos pero los responsables del Área de Movilidad Urbana y Tráfico lo sitúan entre un 0,2-0,3%, unos niveles de uso muy bajos.</p> <p>En el Plan Director de Bicicleta se intenta dar un empujón situar en 3 -4% de representatividad</p>
Vías ciclistas	Existen varias piezas sueltas por la ciudad, a destacar: carril bici del Paseo Marítimo Antonio Machado, carril bici de Churriana, carril bici del Camino de Antequera, y varios tramos en la zona de Teatinos. A destacar, que todos estas vías ciclistas se encuentran ocupadas de forma fraudulenta, ya sea por mobiliario urbano o usos comerciales (salvo tramos de la zona de Teatinos).
Aparcamientos de bicicletas	Escasos puntos de amarre, distribuidos por el centro de la ciudad. La universidad, a través de una iniciativa propia, dispuso de varios aparcamientos en el campus de Teatinos.
Intermodalidad	No es significativa: no se permite transporte la bicicleta en ninguna de las modalidades de transporte público, salvo en una de las líneas de cercanías, según el día y la conveniencia del interventor. Asociada a la EMT, se puso en marcha una prueba piloto de bicicletas públicas, con dos puntos de amarre, uno junto a la principal zona de parada de bus urbano, y la segunda en el casco histórico.
Ordenanzas municipales	La actual ordenanza de circulación apenas hace mención a la bicicleta, salvo algunas cuestiones puntuales. Desde el Área de Tráfico y Transporte público, se tiene en proyecto para el próximo año modificar dicha ordenanza, para incluir en ésta criterios de sostenibilidad.

Ciudad	MÁLAGA
Medidas de calzado del tráfico	Son insignificantes. Las nuevas áreas residenciales de la ciudad no se configuran desde esta perspectiva, sino más bien al contrario, con avenidas de doble carril que acaban segregando el espacio del peatón - bicicleta del estrictamente motorizado. Sí se aplican medidas de peatonalización del casco histórico.
Foros de participación	No existen foros estables de participación. El Consorcio de Transporte no se ha convocado en el último año.
Planificación	Los responsables municipales de Urbanismo y Movilidad, mencionan como hitos importantes en los últimos años de boom de los criterios de sostenibilidad en la gestión de la movilidad, la aparición del Libro Blanco de la política europea del transporte, el soporte por parte del Ministerio de Industria, en concreto del IDAE, a los planes de movilidad sostenible. En Junio del 2005 la Gerencia de Urbanismo inicia la redacción del Plan Director de Bicicletas, a incluir en el Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) de la ciudad. A día de hoy, dicho documento se presentó parcialmente en la Aprobación Inicial del PGOU, incluyendo una serie de itinerarios ciclistas distintos a los presentados a los colectivos sociales, lo cual originó que desde la Asociación Ruedas Redondas se presentara alegaciones al PGOU. En enero de 2007 inician la redacción del Plan de Movilidad Sostenible, que van a trabajar con líneas de subvención europeas (FEDER), y de la Comunidad autónoma (Agencia andaluza de la energía). No está todavía aprobado. Desde el Área de Tráfico y Transporte público se anuncia para el próximo año la ejecución de tres de los corredores planificados en el Plan Director de la Bicicleta, cuya proyección correrá a manos de dicha área.
Bicicletas públicas	Experiencia piloto con dos puntos gestionados por Clear Channel. Se plantean una ampliación a lo largo del 2008 según se vaya ejecutando los corredores previstos.
Campañas de promoción	La Asociación Ruedas Redondas realiza diferentes campañas de concienciación y promoción del uso de la bicicleta: CAMINOS ESCOLARES Campaña nacional MEJOR CON BICI y CONBICI AL COLE .
Documentación	No
Páginas web	http://www.ruedasredondas.org/

9.2.21 Sabadell

Ciudad	SABADELL
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	Área de Territorio y Medio Ambiente, que reúne varias subáreas, entre ellas la de Movilidad, tráfico y transporte.
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	ADENC Bicicleta Club de Catalunya - BACC (miembro de CONBICI).
Estadísticas del uso de la bicicleta	Se contabiliza un parque de bicicletas de unas 45.000 unidades. El porcentaje de uso en el repartimiento modal es de un 2% aprox. Pero un dato interesante, es que la valoración que se hace de los diferentes medios de transporte por parte de los usuarios habituales, la bicicleta ocupa el primer lugar, por lo tanto es la mejor valorada con un 8,72 sobre 10. Fuente: Enquesta de mobilitat de Sabadell (IERiM, 2006), generada

Ciudad	SABADELL
	para la elaboración del Plan de Movilidad Urbana de la ciudad de Sabadell.
Vías ciclistas	122,5 km lineales, incluidos los carrile bici urbanos, compartidos, senderos ciclables, zonas 30 y los que se encuentran en construcción (fecha mayo 2007).
Aparcamientos de bicicletas	Módulos de aparcabicis: 1.086 unidades, número de bicicletas que se puede aparcar: 1.444 (fecha octubre 2007).
Intermodalidad	Las 5 estaciones están dotadas de aparcamientos de bicicletas, pero no se encuentran en lugares especialmente protegidos y vigilados. Ver la ficha de Barcelona para conocer las condiciones de transporte de bicicletas en los diferentes transportes públicos ferr oviarios.
Medidas de calmadado del tráfico	Sí que se han llevado a cabo diversas medidas, la idea es continuar avanzando en esta línea con la implementación de nuevas medidas. Actualmente se está en la fase de redacción del Plan de Movilidad Urbana por parte del ERiM. Las medidas que se pueden encontrar ahora en las calles de la ciudad son: - Área peatonal de la zona centro , peatonalización del barrio Can Deu y otras calles aisladas. - Zonas o calles de prioridad invertida o de convivencia, ex: barrio de Can Llong, La Roureda. - Creación de zonas 30, como por ejemplo en el barrio de Can Deu, barrio de Espronceda, etc.
Foros de participación	Existe una Comisión de la Bicicleta integrada en la "Taula de la Mobilitat" (Mesa de la Movilidad), desde la firma de l Pacto por la Movilidad el año 2002.
Planificación	Existe un Plan Director de la Bicicleta aprobado el año 1999. Aunque es el primero en aprobarse en Cataluña (y seguramente en España), no se ha llegado a implantar.
Bicicletas públicas	No existe, pero está en fase de estudio.
Campañas de promoción	Semana de la Bicicleta en primavera.
Documentación	
Páginas web	http://www.sabadell.cat/TaulaMobilitat/p/comissio4_cat.asp

9.2.22 Salamanca

Ciudad	SALAMANCA
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	Área de Urbanismo, desde la perspectiva planificadora y de ejecución. El Área de Tráfico no está gestionando asuntos relativos a la bicicleta y movilidad sostenible.
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	AMIGOS DE LA BICI DE SALAMANCA (miembro de CONBICI). GUARDABARROS (miembro de CONBICI).
Estadísticas del uso de la bicicleta	No hay datos específicos sobre uso de la bicicleta. Existe un estudio de movilidad urbana (1999). Este estudio lo encargó el Área de Ordenación Local, y recoge que el 60% de los desplazamientos se realizan a pie.

Ciudad	SALAMANCA
Vías ciclistas	Se han ejecutado unos 3 km de carril bici, en la zona de extrarradio de la Ciudad. En el desarrollo urbanístico, se exige que los nuevos sectores incorporen carriles bici.
Aparcamientos de bicicletas	A día de hoy hay instalados distintos aparcamientos (entorno a 50) por toda la ciudad, con mayor incidencia en la zona universitaria (fueron instalados por el Área de Tráfico). Ver mapa: http://www.guardabarros.org/index.php?option=com_google_maps&category=35&center=2&Itemid=118
Intermodalidad	Se pretende que el PDB sirva como elemento de organización de la Intermodalidad. Se plantean medidas disuasorias, configurando aparcamientos de coches y bicis en las entradas de la ciudad, o junto a paradas de bus. Estos aparcamientos se dotarían de bicicletas de alquiler.
Ordenanzas municipales	No existe una ordenanza específica. La normativa de circulación, que se encuentra en proceso de redacción, recoge medidas específicas para los ciclistas: les permite circular por las zonas peatonales, pero con restricciones de velocidad.
Medidas de calzado del tráfico	La zona central de la ciudad se encuentra peatonalizada en un 60%. En esta área no se puede señalizar de forma específica para bicicletas, ya que se trata la gran mayoría de Patrimonio Histórico. En las zonas de expansión de la ciudad, no se están aplicando medidas de pacificación del tráfico.
Foros de participación	No existe.
Planificación	El Plan General de Ordenación Urbana contempla un capítulo exclusivo al Plan Director de Bicicletas. Los carriles bici planificados en este documento se han configurado a modo de cinturones, siguiendo las rondas perimetrales al centro urbano, y buscando accesos hacia este, que en gran parte de su área es peatonal. Así, no se planifican infraestructuras específicas dentro del casco urbano, dadas las características de las calles estrechas. La ejecución del PDB se estima sea de aproximadamente 3 km de carril bici al año. Este mismo documento recoge aparcamientos bici en puntos estratégicos.
Bicicletas públicas	La Concejalía de Juventud está llevando a cabo un servicio de préstamo de bicicletas.
Campañas de promoción	No hay campañas de promoción específicas. Se realiza el Día sin Coches, y para el año próximo quieren organizar la Semana de la Movilidad.
Documentación	
Páginas web	http://www.amigosdelabici.es/ http://www.guardabarros.org/index.php?option=com_content&task=view&id=72&Itemid=95 http://www.agenda21salamanca.com/informepriorizaciones.pdf

9.2.23 Santiago de Compostela

Ciudad	SANTIAGO DE COMPOSTELA
---------------	-------------------------------

Ciudad	SANTIAGO DE COMPOSTELA
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	Concejalía de Mobilidade, Seguridade Cidadá e Servizos Concejalía de Medio ambiente Consejería de Medio ambiente de la Xunta de Galicia Universidade de Santiago. Oficina do Plano de Desenvolvemento Sostible
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	VERDEGAIA (miembro de CONBICI): Coparticipe con la Xunta y la USC en la implantación del prestamo de bicicletas en los campus de Lugo y Santiago, apoya la masa crítica de Santiago de Compostela.
Estadísticas del uso de la bicicleta	No existen. Al no existir infraestructuras la situación es de cierta inseguridad para los que se animan a ir en bicicleta. De todos modos, se percibe un ligero aumento del número de personas utilizando la bicicleta en la ciudad, especialmente los estudiantes.
Vías ciclistas	No hay. Había 800 metros pintados en una calle que ahora se está reformando. Comenzaron a realizar obras en esa calle (rúa Berlín) con la intención de hacer un carril bici segregado de 800 m
Aparcamientos de bicicletas	En la Universidad alrededor de 100 plazas de aparcamiento. en el resto de la ciudad existe algún punto esporádico (en total 10 - 20 plazas) En la Xunta de Galicia existen 2 aparcamientos en cada una de las dos entradas de los edificios de San Caetano y un aparcamiento en el garaje de la Consejería de Medio Ambiente, en el barrio de San lázaro
Intermodalidad	No se han desarrollado iniciativas de integración de la bicicleta con los otros modos e infraestructuras de transporte
Ordenanzas municipales	No existen ordenanzas específicas sobre la bicicleta .
Medidas de calmado del tráfico	No existen excepto la reducción en algunas calles céntricas de dos a un carril para automóviles.
Foros de participación	No existen. La Agenda 21 local hace aproximadamente 4 años que no se reúne con las asociaciones de usuarios de la bicicleta.
Planificación	Verdegaia , asociación ecologista gallega redactó un plan que hizo llegar a las administraciones pero no se ha tenido en consideración. Existe un documento plan de promoción da bicicleta como medio de transporte.
Bicicletas públicas	No existe como tal. Solamente de manera voluntaria existen algunas bicicletas a disposición de funcionarios autonómicos (20), y para estudiantes (unas 200 en este curso) de la Universidad. Parece ser que se va a implantar un sistema de prestamo de bicis en la ciudad a partir de Mayo.
Campañas de promoción	No hay campañas específicas desde la Administración. Verdegaia ha redactado el plan de promoción de la bicicleta, y participado de manera activa en las campañas de Conbici, 'Mejor con bici', y organiza la comparativa entre los diferentes medios de transporte. Así mismo mantiene la web www.bicis.info , con información sobre la promoción de la bicicleta en la ciudad como medio de transporte.
Documentación	Plan de promoción da bicicleta.
Páginas web	http://www.xunta.es/conselle/cma/GL/mapa_web.htm http://www.bicis.info/index.php?option=com_content&task=view&id=39&Itemid=44 http://www.verdegaia.org/content/blogcategory/35/143/

9.2.24 Sevilla

Ciudad	SEVILLA																															
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	<p>Está centralizado en el Servicio del Observatorio de la Sostenibilidad Urbanística, servicio integrado en la Delegación de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Ayuntamiento de Sevilla.</p> <p>A nivel metropolitano la administración responsable es el Consorcio Metropolitano de Transportes</p>																															
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	<p>‘A Contramano’, asociación histórica en la ciudad de Sevilla (miembro de CONBICI)</p> <p>www.ciclofilia.org Web de noticias actualizada a diario</p> <p>Recientemente se ha creado la "Plataforma Metropolitana por el Carril-Bici y la Movilidad Sostenible" participada por numerosas asociaciones ciclistas y ecologistas, para impulsar la bicicleta y la intermodalidad con el transporte público en el Área Metropolitana.</p>																															
Estadísticas del uso de la bicicleta	<p>Como base para el desarrollo del Plan Director de la Bicicleta, un estudio de observación-conteo en 25 puntos de la ciudad (Aforos), registrándose 11.022 (abril 2006) ciclistas, y se realizaron estudios sobre usos, necesidades y expectativas respecto de la bicicleta, encargado a una empresa de estudios, utilizando la técnica de la encuesta: 26,8% de los habitantes de la ciudad utilizan la bicicleta</p> <table border="1" data-bbox="454 1129 1154 1353"> <thead> <tr> <th>ESTIMACION DE USUARIOS DE BICICLETAS EN LA CIUDAD DE SEVILLA</th> <th>%</th> <th>ESTIMACION SOBRE TOTAL HABITANTES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>TOTAL USUARIOS SOBRE TOTAL DE HABITANTES</td> <td>26,8%</td> <td>188.706</td> </tr> <tr> <td>ADULTOS USUARIOS SOBRE TOTAL HABITANTES</td> <td>17,5%</td> <td>123.247</td> </tr> <tr> <td>MENORES USUARIOS SOBRE TOTAL HABITANTES</td> <td>9,3%</td> <td>65.458</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">TOTAL DE HABITANTES 2005:</td> <td>704.154</td> </tr> </tbody> </table> <p>con las siguientes frecuencias:</p> <table border="1" data-bbox="454 1425 1270 1785"> <thead> <tr> <th>¿CON QUÉ FRECUENCIA UTILIZA USTED LA BICI?</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A DIARIO</td> <td>21,8%</td> </tr> <tr> <td>VARIAS VECES A LA SEMANA</td> <td>25,2%</td> </tr> <tr> <td>UNA VEZ A LA SEMANA</td> <td>12,6%</td> </tr> <tr> <td>VARIAS VECES AL MES</td> <td>29,1%</td> </tr> <tr> <td>UNA VEZ AL MES</td> <td>3,4%</td> </tr> <tr> <td>MENOS DE UNA VEZ AL MES</td> <td>7,8%</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">BASE: USUARIOS DE BICICLETA 100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Los informes completos de los dos estudios están disponibles en formato PDF.</p> <p>Tras la entrada en servicio de la red de carriles -bici, las últimas encuestas realizadas sugieren que el número de usuarios se ha duplicado: 20.000 en junio 2007</p>	ESTIMACION DE USUARIOS DE BICICLETAS EN LA CIUDAD DE SEVILLA	%	ESTIMACION SOBRE TOTAL HABITANTES	TOTAL USUARIOS SOBRE TOTAL DE HABITANTES	26,8%	188.706	ADULTOS USUARIOS SOBRE TOTAL HABITANTES	17,5%	123.247	MENORES USUARIOS SOBRE TOTAL HABITANTES	9,3%	65.458	TOTAL DE HABITANTES 2005:		704.154	¿CON QUÉ FRECUENCIA UTILIZA USTED LA BICI?	%	A DIARIO	21,8%	VARIAS VECES A LA SEMANA	25,2%	UNA VEZ A LA SEMANA	12,6%	VARIAS VECES AL MES	29,1%	UNA VEZ AL MES	3,4%	MENOS DE UNA VEZ AL MES	7,8%	BASE: USUARIOS DE BICICLETA 100%	
ESTIMACION DE USUARIOS DE BICICLETAS EN LA CIUDAD DE SEVILLA	%	ESTIMACION SOBRE TOTAL HABITANTES																														
TOTAL USUARIOS SOBRE TOTAL DE HABITANTES	26,8%	188.706																														
ADULTOS USUARIOS SOBRE TOTAL HABITANTES	17,5%	123.247																														
MENORES USUARIOS SOBRE TOTAL HABITANTES	9,3%	65.458																														
TOTAL DE HABITANTES 2005:		704.154																														
¿CON QUÉ FRECUENCIA UTILIZA USTED LA BICI?	%																															
A DIARIO	21,8%																															
VARIAS VECES A LA SEMANA	25,2%																															
UNA VEZ A LA SEMANA	12,6%																															
VARIAS VECES AL MES	29,1%																															
UNA VEZ AL MES	3,4%																															
MENOS DE UNA VEZ AL MES	7,8%																															
BASE: USUARIOS DE BICICLETA 100%																																

Ciudad	SEVILLA
Vías ciclistas	70 kilómetros ya realizados, con un compromiso de 77 km en unos meses.
Aparcamientos de bicicletas	119 áreas de aparcamiento para 1.190 bicicletas. Y 200 más previstas (2.000 bicicletas) en 2008.
Intermodalidad	<p>La Red viaria toma en consideración los nudos de transporte, donde están las paradas centrales de trenes y autobuses, para conectar la red con el transporte público y se ha localizado también en esos nodos bici pública.</p> <p>En el marco del Consorcio de Transporte Metropolitano se ha iniciado un proceso de integración de la bicicleta con el transporte metropolitano. El programa BUS-BICI, está consiguiendo que los usuarios del autobús que llegan de los alrededores de Sevilla puedan tener a su disposición con su Bono bus, una bicicleta que recogen de manera gratuita en la estación y de la que pueden disponer todo el día.</p> <p>Así mismo, el espacio dedicado en las estaciones a este servicio (BUS - BICI) se está habilitando para que los usuarios del transporte metropolitano puedan dejar sus propias bicicletas en aparcamiento seguro.</p>
Bicicletas públicas	<p>El servicio lo lleva la empresa JCDec aux (Sevici). Está previsto tener 2.500 bicicletas. Hay ahora mismo instaladas 1.500 bicis y 150 áreas de aparcamiento. El año 2008 tiene, una previsión de 100 aparcamientos más (1.000 bicis más). El sistema funciona con un sistema de abonados, de larga y corta duración (5 días). El uso gratuito es de media hora, luego tendrá que cambiarla para que no se le cobre nada. Después puede coger otra bicicleta.</p> <p>El número de abonados de larga duración a principio de 2008 rondaba los 8.000, incrementándose en más de 100 nuevas solicitudes diarias.</p>
Medidas de calmado del tráfico	<p>Todo lo referente a la bicicleta lo coordina el Área de Urbanismo. Los proyectos de calmado del tráfico están vinculados al Área de Movilidad.</p> <p>La opción que se ha tomado en Sevilla es la de apostar por vías bidireccionales, segregadas en su mayoría tanto de la calzada como de las aceras.</p>
Foros de participación	<p>Con el objetivo de la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte, se creó en el 2005 una Comisión Cívica de la Bicicleta, a instancias del Área de Participación Ciudadana del Ayuntamiento de Sevilla.</p> <p>Se constituye el 21 de Octubre de 2005 y forman parte de ella personas del ámbito institucional, del mundo asociativo y comercial de Sevilla.</p> <p>En la web www.sevillaenbici.org se han establecido canales de participación para hacer solicitudes de nuevos aparcamientos de bicicletas, información detallada de las infraestructuras y servicios de la bicicleta, y sugerencias de los usuarios.</p>

Ciudad	SEVILLA
Planificación	<p>A partir del mandato realizado en el 2003 por el Pleno del Consistorio se realizó el PLAN DIRECTOR DE LA BICICLETA de Sevilla que junto con el desarrollo de las infraestructuras ya enumeradas, dispone el desarrollo de 10 planes sectoriales complementarios. Fue aprobado en Pleno, y sus medidas se integraron en el PLAN GENERAL de ordenación urbanística que se estaba acabando de redactar en las mismas fechas. De este modo, se asume que la red ciclista tiene una 'valor estructurante' en la planificación del conjunto de la ciudad.</p> <p>En el servicio del Observatorio de la Sostenibilidad urbanística hay una unidad administrativa específica que se llama OFICINA DE LA BICICLETA, se ocupa de todos los temas de bicicleta, el registro municipal de bicicletas, canaliza las peticiones de los usuarios a través de las web, instalaciones de la bici pública, obras.</p>
Ordenanzas municipales	<p>A nivel local se ha desarrollado y aprobado una ordenanza específica que regula la circulación de peatones y ciclista, además de otros tipos de elementos dentro del tráfico urbano. Se establecen los derechos y obligaciones de unos y otros. Se ha aprobado en septiembre teniendo en cuenta algunas de las alegaciones realizadas por las asociaciones de los usuarios de la bicicleta 'A Contramano'.</p> <p>Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas del Ayuntamiento de Sevilla</p> <p>Aprobación, abril 2007, Boletín Oficial de la Provincia de Sevilla, Núm. 252, Pág. 11726 (30/10/2007)</p> <p>http://www.sevilla.org/sevillaenbici/pdf/BOP252 - ORDENANZA%20DE%20CIRCULACI%C3%93N%20DE%20PEATONES%20Y%20CICLISTAS.pdf</p>
Campañas de promoción	<p>Se han hecho campañas especiales durante las obras, en cines, utilizando los soportes de publicidad de la ciudad (paradas y mopis), que duró un mes.</p> <p>Existen una previsión para desarrollar programas de promoción sectoriales recogidos en el Plan Director de la bicicleta.</p>
Documentación	Plan director de la Bicicleta de Sevilla.
Páginas web	<p>www.sevillaenbici.org</p> <p>http://www.acontramano.org/</p> <p>http://www.ciclofilia.org/</p>

9.2.25 Terrassa

Ciudad	TERRASSA
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	Área de Movilidad y Área de Medio Ambiente
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	Asociación local: Col·lectiu Bicis Sense Presses Asociaciones con representación en Terrassa: Bicicleta Club de Catalunya - BACC (miembro de CONBICI). Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta (CCUB)
Estadísticas del uso de la bicicleta	No hay datos.
Vías ciclistas	Datos de julio de 2007: km de red de carriles bici: 13 km
Aparcamientos de bicicletas	Datos de julio de 2007: Número de plazas de aparcamientos: 480 plazas
Intermodalidad	Ver ficha de Barcelona.
Bicicletas públicas	<p>Nombre del servicio: AMBICIA'T – Amb bici a Terrassa</p> <p>Concepto: Sistema de bicicletas públicas de atención al público con personal propio en los puntos -bici, la mayoría de los cuales son contenedores especiales.</p> <p>Fecha de inicio: 26 abril 2007</p> <p>Sistema desarrollado por Bicicleta Club de Catalunya para el Ayuntamiento de Terrassa</p> <p><i>Condiciones de uso:</i></p> <p>Edad: mayores de 18 y menores que superen los 16 con permiso y responsabilidad de un familiar.</p> <p>Alta en el servicio: registro (posible a través de web) y presentación de DNI.</p> <p>Utilización: el usuario debe presentar el DNI en el punto bici. Una vez se comprueba su registro, se le asigna un número de bicicleta y se le da la llave del candado para que libere la bicicleta y haga uso de ella.</p> <p>Horario: De 7.30 a 19.30 de lunes a viernes</p> <p>Días de servicio por semana: de lunes a viernes menos festivos</p> <p>Período anual: todos los meses menos agosto</p> <p>Duración máxima: 4 horas</p> <p>Responsabilidad: Civil, daños materiales o personales del usuario</p> <p>Limitaciones geográficas: casco urbano</p> <p>Público objetivo: Residente, no residente, turista...</p> <p>Coste para el usuario: Totalmente gratuito</p> <p><i>Financiación:</i></p> <p>Pública: La financiación proviene en parte de la subvención recibida del ICAEN-IDAIE y el resto del propio Ayuntamiento de Terrassa.</p> <p>Privada: Se está estudiando la participación de un promotor privado que ayude a la financiación.</p> <p>Agentes implicados en la gestión:</p> <p>Públicos: El Ayuntamiento de Terrassa (los servicios de Movilidad y de</p>

Ciudad	TERRASSA
	<p>Medio Ambiente) y la Universidad Politécnica de Catalunya (UPC) Privados: la entidad que realiza la gestión del servicio y el mantenimiento de la bicicletas (L'HEURA) Recursos humanos: Atención al público: 9 personas (cuatro a tiempo completo y cinco a tiempo parcial) Redistribución de la flota: 4 personas a tiempo completo Mantenimiento y reparación: 1 persona a tiempo completo Gestión y coordinación: 2 personas a tiempo parcial Infraestructura: Punto Bici: contenedores situados en el espacio público, en los que hay personal de atención la público. Número de bicicletas: 95 bicicletas estándar de ciudad y 5 bicicletas eléctricas Tipos de bicicletas: paseo y eléctricas Características bicicleta: bicicletas Orbea adaptadas Número de puntos-bici: 4 puntos (5 en septiembre de 2007) Otros: 2 furgonetas, 3 contenedores, 1 almacén -taller <i>Estadísticas:</i> Perfil de usuario: No se ha realizado un estudio específico del perfil de usuario. No obstante se trata de un estudiante, indistintamente hombre o mujer, procedente de Barcelona o de la misma Terrassa. Estadísticas de uso: 18 de julio de 2007 Numero de usuarios: 2.800 Número medio de usos por día: 300 alquileres por día (durante los meses de mayo y junio, en julio se han reducido por el cierre de la universidad) Seguimiento: Interno Planes de futuro: aumento de la flota en un 30%, ampliación de puntos de alquiler de bicicletas a todos los centros cívicos de la ciudad, mejora del servicio de reparación y de recolocación de las bicicletas Página web. http://www.terrassa.cat/ambiciat</p>
Medidas de calmado del tráfico	<p>El PDM de 2002 establecía un programa de pacificación del tráfico que hacía hincapié en los centros escolares. El casco antiguo está peatonalizado y se están construyendo vías de circulación alternativas para las que atraviesan la ciudad con mayor cantidad de tráfico.</p>
Foros de participación	<p>Desde el año 2000 existe el Pacto de la Movilidad y desde el 2002 la comisión técnica para la redacción del Plan de Movilidad. Desde el 2004 existe la Comisión Ciudadana del Peatón y la Bicicleta.</p>
Planificación	<p>En 2002 se aprobó el Plan Director de Movilidad, que tiene un capítulo dedicado al diseño de la red básica de la bicicleta.</p>
Ordenanzas municipales	<p>No hay apartado específico sobre la bicicleta.</p>
Campañas de promoción	<p>Semana de la Movilidad Fiesta de la bicicleta.</p>
Documentación	
Páginas web	<p>http://www.terrassa.cat/ambiciat/</p>

Ciudad	TERRASSA
	http://www.terrassa.cat/

9.2.26 Valencia

Ciudad	VALENCIA
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	Diversificación de áreas con competencias incluso interviniendo en diferentes momentos en una misma infraestructura. Principalmente el Área de Circulación, Transporte e Infraestructuras. Área de Vía Pública, llevan el tema de la implantación de la bicicleta pública.
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	Valencia en bici (miembro de CONBICI). Universitat en Bici
Estadísticas del uso de la bicicleta	Se utiliza un sistema automatizado que ha perdido en fiabilidad pero es menos costoso. Existe el documento: Bici-Valencia Intensidades.
Vías ciclistas	75 km construidos, pero en muy mal estado y pobremente interconectados. Existía una percepción por parte de las autoridades municipales de que la infraestructura iba por delante del número de usuarios. Percepción que está cambiando ante el gran crecimiento en estos dos últimos años del número de ciclistas. Los usuarios critican que no forman una red lo suficientemente densa, pero sobre todo están haciendo desde hace años incapie en las medidas de apaciguamiento del tráfico. Labor que ha llevado a la instauración más bien simbólica de la primera zona 30 de la ciudad en enero de 2008. Existe un documento, un plano actualizado de los carriles bici complementado con una red de ciclorutas propuestas por el colectivo Valencia en Bici. http://www.valenciaenbici.net/planobici.pdf Este documento va a ser sustituido en la calle por una "guía de la bici de la ciudad de Valencia" que incluye un plano actualizado a febrero de 2008 con la red de carriles y ciclorutas propuestas desde Valencia en Bici. Esta guía es el inicio de una fuerte campaña para la instauración en la ciudad de ciclocalles.
Aparcamientos de bicicletas	2.000 aparcamientos de bicicletas la mayoría en forma de u invertida que se colocan en la mayor parte de los casos a petición de los propios usuarios. Metrovalencia a instancias de las organizaciones de usuarios a creado aparcamientos bici en el interior de algunas estaciones de metro.
Intermodalidad	Aparcamientos disuasorios en las salidas de las estaciones de metro. Se quiere llegar a tener 25.000 puestos para bicicletas. ¿Son seguros? Críticas por parte de los usuarios.
Ordenanzas municipales	No existen ordenanzas específicas, pero hay un nuevo borrador municipal en marcha y una ordenanza alternativa del colectivo Valencia en Bici que viene reflejada en la "Guía de la bici de la ciudad de Valencia" y con la que se quiere presionar para que se apruebe una ordenanza en condiciones muy necesarias en estos momentos en la ciudad, ya que hay gran polémica con la circulación de ciclistas sobre las aceras. Es tal la polémica que el Consell Valencià de Cultura está elaborando un informe a partir de recabar información al ayuntamiento y a los colectivos de usuarios.

Ciudad	VALENCIA
Medidas de calzado del tráfico	Se ha instaurado la primera zona 30 en el centro de la ciudad, en calles estrechas del centro histórico, planteado como limitación de la velocidad, con medidas de señalización, pero no en cambios de los viales ni en la instauración de prioridad invertida. Su instauración, al quedarse en una mera señalización mediante tres o cuatro placas en las entradas principales de la zona objeto de la medida no ha cambiado en nada la situación preexistente.
Foros de participación	No existe ningún foro estable, permanente o institucionalizado de participación de los agentes y entidades sociales con la autoridad municipal, pero hay una entente entre las asociaciones de defensa de la bici y las empresas relacionadas con el turismo, la venta o la mensajería en bici.
Planificación	No está previsto hacer Plan Director de la Bicicleta, ni hay redactado un Plan de Movilidad.
Bicicletas públicas	El Área de Mobiliario Urbano está iniciando un proyecto para poner en marcha Bicicletas públicas.
Campañas de promoción	No existen. El Día sin coches el área de Deportes organiza una bicicletada
Documentación	
Páginas web	www.valenciaenbici.net http://www.valencia.es/ayuntamiento2/ndprincipal.nsf/frtraficoc?openframeset http://mesamobilitatvalencia.blogspot.com/ http://www.bicine.org/noticias.php

9.2.27 Valladolid

Ciudad	VALLADOLID
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	Área de Desarrollo Sostenible, Agencia energética municipal. Para la mayoría de las Áreas no constituye una prioridad sino algo a tener en cuenta a medio o largo plazo. El Área de Turismo ha potenciado sistema de alquiler de biciletas . Área de Vialidad y Seguridad potencia la Escuela de ciclismo de Valladolid recogiendo una iniciativa de la Comunidad de escuelas de ciclismo. Existe un documento sobre la presentación de medidas a favor de la bicicleta.
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	ASAMBLEA CICLISTA DE VALLADOLID (miembro de CONBICI). Realizan numerosas propuestas de conexión de las diferentes zonas de la ciudad, polígonos industriales, de los barrios con el centro. Existe un mapa con los carriles bici y conexiones demandadas a polígonos industriales. Ejerce una labor de lobby a favor de los usuarios de la bicicleta .
Estadísticas del uso de la bicicleta	No hay estadísticas del uso específico de la bicicleta
Vías ciclistas	Carriles bici inconexos, de un total aproximado de 55 km, planteados como zonas de paseo más que integrados para la movilidad urbana .
Aparcamientos de bicicletas	No hay datos.
Intermodalidad	No hay medidas específicas de intermodalidad con el transporte público .
Ordenanzas municipales	No existe una ordenanza específica.

Ciudad	VALLADOLID
Medidas de calmado del tráfico	Tendencia a hacer zonas peatonales en el centro, pero sin medidas de calmado del tráfico que favorezca el uso de la bicicleta en las calles compartidas con el tráfico motorizado .
Foros de participación	No existe un organismo o procedimiento estable para recoger las peticiones y sugerencias de los usuarios de la bicicleta .
Planificación	Existen algunas referencias a la bicicleta dentro del Plan de Movilidad.
Bicicletas públicas	Hay personal que gestiona el préstamo de bicicletas. Hay 130 bicicletas en 10 puntos de préstamo .
Campañas de promoción	La bicicleta se percibe más como un elemento lúdico -juvenil que como un medio de transporte para la ciudad. Las propuestas van dirigidas más a Rutas para los jóvenes o incluso las familias. Ver http://www.ava.es/juventud/actividad_extendida.php?id=22 Las numerosas e interesantes propuestas de la Asociación local de usuarios de la bicicleta no son tenidas en cuenta por falta de recursos y decisión política para hacerlo.
Documentación	
Páginas web	http://www.asciva.conbici.org/

9.2.28 Vigo

Ciudad	VIGO
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	Departamento de Vías y Obras, los aspectos de las obras necesarias para adecuar la ciudad. Departamento de Seguridad, Movilidad y Transporte, los aspectos de movilidad y seguridad en la circulación .
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	A Golpe de Pedal (miembro de CONBICI).
Estadísticas del uso de la bicicleta	No existen datos
Vías ciclistas	No hay. Se está planteando realizar 20 km en la zona de la playa con una funcionalidad lúdica y deportiva. Desde la asociación A Golpe de Pedal se han hecho propuestas de conexiones y trayectos para carriles bici.
Aparcamientos de bicicletas	No existen datos. Solamente en la parte del puerto y playa informan haber algunos aparcamientos pero en general muy escasos.
Intermodalidad	No hay medidas
Ordenanzas municipales	De cara al futuro se plantea introducir un apartado sobre la bicicleta pero no hay referencia específica en este momento.
Medidas de calmado del tráfico	Política de 'humanización' de los espacios urbanos, ampliando aceras y reduciendo espacios de aparcamiento en superficie y viales de circulación.
Foros de participación	Existe una Comisión de la bicicleta que no se ha reunido últimamente pero que el nuevo gobierno municipal manifiesta querer potenciar.
Planificación	No existe Plan Director de la Bicicleta ni Plan de Movilidad en el que se encuentre integrada la bicicleta .
Bicicletas públicas	No hay

Ciudad	VIGO
Campañas de promoción	No existen
Documentación	Propuestas de carriles bici de A Golpe de Pedal.
Páginas web	http://agdpvigo.net/ http://hoxe.vigo.org/movemonos/urbanismo0.php?lang=cas&sec=1&ap=2

9.2.29 Vitoria – Gasteiz

Ciudad	VITORIA - GASTEIZ
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	<p>Gran dispersión de competencias en relación a la bicicleta . Por un lado el Área de Medio Ambiente con el Centro de Estudios Ambientales que llevan el servicio de préstamo de bicicletas, y han realizado algunos estudios sobre el mapa de carriles bici.</p> <p>El problema se encuentra en la coordinación del tema de la bicicleta, no hay un técnico o político de referencia para la bicicleta, y con los cambios políticos se agrava esta situación de falta de coordinación e integración de los diferentes aspectos que afectan a la promoción de la bicicleta.</p>
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	<p>Gasteizko Bizikleteroak-Ciclistas Urbanos (miembro de CONBICI).</p> <p>Organizan mensualmente una Masa crítica y anualmente una jornadas sobre viajes en bicicleta y ciclismo urbano.</p> <p>Han promovido la realización de un mapa de bidegorris y rutas más seguras para andar en bicicleta (realizado en colaboración con el Centro de Estudios Ambientales) agotadas sus dos ediciones, así como la recogida de datos para diferentes estudios de movilidad, aparcamientos de bicicletas, así como mantenimiento de foros de debate y participación de los usuarios.</p> <p>Imparten charlas a niños y niñas sobre seguridad, beneficios y razones para la utilización de la bici.</p> <p>Gestionan el Observatorio de la Bicicleta dentro de su web .</p>
Estadísticas del uso de la bicicleta	<p>La bicicleta está apareciendo como una alternativa real de movilidad, y cada vez hay más bicicletas en la calle. A todo esto ha ayudado la moda de la bici, gracias a que el ayuntamiento ha puesto en la calle bicicletas gratuitas.</p> <p>No hay conteos ni bandas automáticas. Se baraja un 2 -3 % a partir de encuestas generales de movilidad, pero los técnicos lo consideran muy elevado el porcentaje.</p>
Vías ciclistas	<p>Aproximadamente 40 km pero con una gran desconexión entre ellos.</p> <p>Existe un mapa de los carriles bici, agotado.</p>
Aparcamientos de bicicletas	<p>Hay un estudio muy pormenorizado de tipologías de aparcamientos para bicicletas existentes en la ciudad y propuestas, realizado por la asociación local Gasteizko Bizikleteroak</p>
Intermodalidad	<p>En Vitoria-Gasteiz, al no haber un área metropolitana, no se ha contemplado hasta ahora el concepto de intermodalidad. El sistema de préstamo de bicis no se encuentra demasiado lejos de las estaciones actuales, pero no se encuentra dentro de ellas, porque el sistema de bicis se intenta siempre que estén cerca de centros cívicos del ayuntamiento.</p>
Ordenanzas municipales	<p>La ordenanza de movilidad apenas toca la bicicleta, sí que hace una referencia y sí que dice que se adecue la velocidad del ciclista al circular por zonas peatonales y las aceras</p>

Ciudad	VITORIA - GASTEIZ
Medidas de calmado del tráfico	En el centro de la ciudad, en el ensanche, con peatonalizaciones, pero zonas 30 y medidas de calmado del tráfico, no son abundantes. En el Plan de Movilidad se prevé la creación de una red básica libre para el paso del automóvil, y el resto de la ciudad, no estaría disponible para el vehículo de paso, solo para el de servicios o para el acceso de los vecinos a sus aparcamientos. Estas medidas de pacificación dependerá de la implantación del plan de movilidad que depende de las decisiones políticas sobre los departamentos responsables y los plazos de implantación
Foros de participación	Para la redacción del Plan de Movilidad Sostenible se ha realizado un proceso de participación ciudadana, pero no existe en este momento un foro estable de participación de las entidades ciudadanas y usuarios.
Planificación	Redacción del Plan de Movilidad Sostenible, pero sin saber quien va a tener la responsabilidad de implantarlo. La idea del Centro de Estudios Ambientales es la de llevar a cabo un Plan Director de la Bicicleta, desarrollo lógico del Plan de Movilidad, que uno de sus planes operativos fuera el de desarrollar la bicicleta. Ahora lo que se está haciendo es que en las nuevas zonas de urbanización, se contempla también la movilidad ciclista y se crea la infraestructura ciclista, pero no de manera coordinada y planificada.
Bicicletas públicas	Se puso en marcha en el año 2004. Ha tenido un gran protagonismo en el impulso de la bicicleta. No es alquiler, es préstamo
Campañas de promoción	Puntuales en la Semana de la movilidad, pero sin una integración en el plan de movilidad. Se demanda por parte de las personas que redactaron el plan de movilidad general, su integración y planificación en un plan director de las bicicletas.
Documentación	
Páginas web	http://www.bizikleteroak.org/

9.2.30 Zaragoza

Ciudad	ZARAGOZA
Áreas de la administración relacionadas con la bicicleta	Movilidad ha desaparecido. Infraestructuras.
Asociación local de usuarios de la bicicleta: actividades	Colectivo Pedalea (miembro de CONBICI). MDB Movimiento defensa de la bicicleta Recicleta
Estadísticas del uso de la bicicleta	No hay nada.
Vías ciclistas	Tercer cinturón de Zaragoza va por la acera bordea la ciudad sin radiales, de uso ludico. Tramos desconectados desde la universidad
Aparcamientos de bicicletas	No hay datos de conjunto. Dos aparcamientos subterráneos bicebergs distribuidos en centros universitarios, bibliotecas municipales y centros sociales.

Ciudad	ZARAGOZA
Intermodalidad	No hay cercanías. En autobuses no se puede llevar la bicicleta si no va embalada .
Ordenanzas municipales	No hay normativa específica
Medidas de calmado del tráfico	Zonas 30 en el casco historico
Foros de participación	Foro de la movilidad con asociación de barrios de Zarag oza, Stop accidentes, sindicatos,... Mesa de la bicicleta, se creo hace 7 años, lugar de encuentro, informaban sobre lo que iban a hacer, hace un año que no se convoca .
Planificación	Plan de infraestructuras y transporte, con un apartado para la bicicleta. Se ha presentado una mocion de IU para hacer Plan Director de la Bicicleta.
Bicicletas públicas	No hay.
Campañas de promoción	Como ayuntamiento nada . La semana de la movilidad autogestionada por el foro de la movilidad. Con bici al cole por Pedalea Como Babel, se hacen campañas, www.babelenbici.com Programas de Biciescuela, talleres de mecánica, educación sobre la bici y la movilidad en las escuelas .
Documentación	
Páginas web	www.pedalea.org http://www.grupolaveloz.com/recicleta/html/bici_introduccion.php www.babelenbici.com http://cmisapp.zaragoza.es/ciudad/sectores/jovenes/cipaj/publicaciones/turismo03.htm