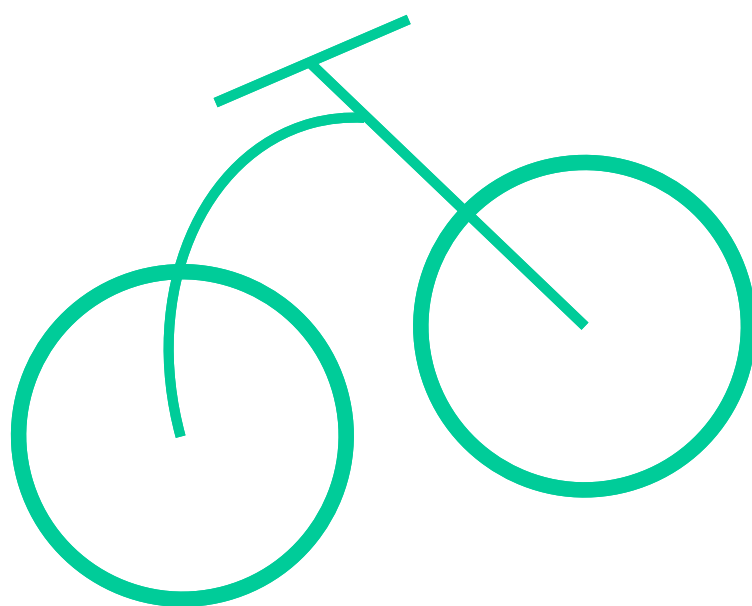


*Aproximación a un Plano de Promoción da Bicicleta como
Modo de Transporte*

Mellor en Bici



verdegaia



Mellor en Bici

Aproximación a un Plano de promoción da bicicleta como modo de transporte

verdegaia

Apartado de correos 49.

15780 Santiago de Compostela

Tfno. 675 680 477

www.verdegaia.org

info@verdegaia.org

Data: 10 de outubro de 2006

Verdegaia é unha asociación ecoloxista galega sen ánimo de lucro, plural, democrática, apartidaria e independente, constituída co obxecto de contribuír desde Galicia para a defensa do ambiente e o avance na transformación social e mundial en termos de sustentabilidade ecolóxica, xustiza social e paz.



Introdución

Nos últimos 30 anos asistimos a un incremento exponencial da demanda de transporte tan excesivo que o converte nunha das principais causas da crise ecolóxica global actual e nun dos problemas fundamentais da nosa sociedade. O incremento da mobilidade das persoas (pasou en tres décadas de 17 km a 35 km persoa/día) e a conversión do automóbil dende o seu papel de ferramenta ao de obxecto de consumo suxeito a modas, agravou aínda máis o problema. A intensidade media de vehículos (IMV) lixeiros no período 1998-2003 medrou nun



A capacidade de absorción de automóviles nas cidades fica amplamente superado

50,3 % e o transporte supón o 54% de todo o consumo de produtos petrolíferos¹.

No entorno urbano, o desenvolvemento urbanístico á medida do automóbil xunto coa ausencia dunha planificación racional do crecemento das cidades atendendo a criterios de eficiencia e eficacia na dotación de servizos, está a significar un incremento moi importante na número e distancia dos desprazamentos necesarios para atender as necesidades laborais, sanitarias, de ocio e educativas da poboación.

As sucesivas "melloras" nas tecnoloxías de transporte permitiron afastar progresivamente os distintos elementos nos que se desenvolve a actividade humana, substituíndo os espazos públicos de socialización por grandes arterias de tráfico. Velaí unha das consecuencias deste modelo de transporte: a perda de espazos de convivencia e o progresivo illamento das persoas tanto nas cidades como naqueles lugares fóra das grandes vías de comunicación. Curioso paradoxo, aquelas ferramentas empregadas teoricamente para unir, rematan afastando e illando.

1 Gonzalez Laxe, F.; Martín Palmero, F.; Miguélez Pose F. *Transport and sustainable development: Impact of the systems of population mobility and goods on the ecological footprint in Galicia (Spain)*. 45th Congress of the European Regional Science Association (2005)



A dimensión humana da cidade desapareceu nesta voráxine construtiva, desprazada pola dimensión automobilística. As cidades están pensadas para o automóbil, o discurso urbanístico (agás honrosas excepcións) fica centrado en prazas de aparcamento, circunvalacións, avenidas, pasos soterrados..... Os escasos espazos públicos agroman illados entre atascos e velocidade, inconexos e sometidos á ditadura do coche.

Así, sectores importantes da poboación padecen unha sorte de exclusión social pola imposibilidade de acceder a un coche. As nenas e nenos, persoas maiores, mulleres ou xente con poucos recursos resúltalles cada vez mais complexo acceder autonomamente aos distintos espazos da cidade. Mesmo o transporte público padece os efectos desta ditadura, con problemas importantes por culpa dos atascos que impiden a súa consolidación e restan potenciais usuarios/as.

As consecuencias fican á vista: efecto invernadoiro, contaminación acústica, atmosférica e do chan, redución da calidade de vida nas cidades, incremento da accidentalidade....

Cómpre dar un xiro radical na forma de entender o transporte, aplicando criterios ecolóxicos e de sustentabilidade na súa xestión, sempre baixo o principio de crear proximidade. As Administracións deben mudar a tradicional e destrutiva visión de "a mais demanda, máis infraestruturas" pola "xestión da demanda", coordinando e facilitando o emprego das distintas ferramentas de mobilidade para optimizar os fluxos de persoas e mercadorías.

Neste dinámica, a bicicleta preséntase como a gran esquecida nas medidas de xestión da mobilidade en Galiza. A súa implantación en Europa ten demostrado amplamente a súa utilidade polo que precisamos recuperar o seu papel central na mobilidade das persoas tanto na dimensión urbana como interurbana.

Eis a finalidade deste documento: fornecer unha ferramenta de base para iniciar un proceso xeral de fomento do emprego da bicicleta, baseado en medidas políticas, administrativas, técnicas e educativas.



O Plano de Promoción

Calquera planificación orientada a mudar comportamentos ou, cando menos, introducir actitudes conscientes e actividades novidosas no conxunto da cidadanía esixe unha coidadosa planificación, a implicación de distintas administracións e colectivos cidadáns, o establecemento de medidas administrativas e legais, o desenvolvemento de exemplos prácticos que sirvan de referencia e permitan visualizar de xeito doado o que se procura co plano, e unha intensa actividade educativa e de divulgación.

Eis a estrutura deste plano en catro grandes bloques:

- ⇒ Pacto Galego pola Bicicleta
- ⇒ Campañas de Educación e Divulgación
- ⇒ Catálogo de Medidas Técnicas e Administrativas
- ⇒ Programas Piloto “ A Mobilidade en Bicicleta”



1. Obxectivo do Plano

Iniciar o camiño cara a incorporación e normalización da bicicleta como modo de transporte inserido no sistema xeral de transporte galego.

2. A quen vai dirixido este Plano?

Por definición, un plano destas características esixe un perspectiva ampla, que teña en conta as características e particularidades de cada sector da poboación. É dicir, o seu obxectivo é a xeneralidade da cidadanía, máis no seu desenvolvemento práctico terá en conta a tipoloxía de cada sector de público obxectivo, tanto na divulgación como na aplicación de iniciativas sobre o terreo.

Cómpre salientar a figura dos denominados “Axentes implicados”: aqueles colectivos e persoas que teñen unha relación máis directa coas iniciativas propostas neste documento e cuxa participación no seu desenvolvemento definirá en grande medida o seu éxito. Así, colectivos de ciclousuarios e ciclousuarias, concellos que teñan desenvolvido algunha iniciativa ao respecto da bicicleta, ou aquelas entidades que participen nos planos piloto son un capital humano, de coñecementos prácticos e de participación social que non podemos esquecer.

Así, este plano contempla estruturas de participación social e iniciativas conxuntas para facilitar a incorporación destas entidades e colectivos ao proxecto.

3. A temporalización /secuenciación do Plano

Esta proposta conforma os primeiros pasos dun ambicioso proxecto de incorporar e normalizar á bicicleta como modo de transporte integrado no sistema de transporte galego.

Neste estadio inicial non é factíbel establecer un cronograma posto que



depende das vontades políticas e administrativas para levalo adiante e dunha dotación orzamentaria aínda por cuantificar.

O que si cómpre establecer é a súa secuencialización para que as distintas partes que o estruturan vaian conformando, mediante as sinerxías xeradas, o obxectivo do mesmo.

4. O primeiro paso: a participación

Como xa mencionamos no apartado anterior, consideramos fundamental para o éxito deste proxecto a implicación activa das entidades que levan defendendo a bicicleta como modo de transporte dende hai un tempo considerábel.

Compre manter unha ou varias xuntanzas con todos os colectivos de ciclousuarios de Galicia para expoñerlles o Plano e recoller as súas propostas para incorporalas, na medida do posíbel, ao mesmo.

Tamén é preciso ofrecerlles o desenvolvemento de distintos elementos do plano nas súas áreas xeográficas de implantación, nomeadamente actividades educativas e de divulgación.

Cando falamos de participación, tamén estamos a falar das distintas administracións que nos seus ámbitos competenciais teñen moito que aportar ao éxito do proxecto. Entre outras, é desexable a implicación da FEGAMP, da Consellería de Política Territorial a través das Direccións Xerais de Obras Públicas, Dirección Xeral de Transportes, Dirección Xeral de Ordenación do Territorio, da Consellería de Industria representada pola Dirección Xeral de Turismo, alén das propias estruturas da Consellería de Medio Ambiente.

O Pacto Galego pola Bicicleta materializará o compromiso destas entidades e daquelas outras que se sumen, na promoción da bicicleta.



5. Os Programas Piloto, a educación e a divulgación:

Tras a sinatura do Pacto Galego pola Bicicleta, a seguinte fase desenvólvese nunha tripla dirección:

- ⇒ Implantación, seguimento e avaliación dos programas piloto
- ⇒ Campaña de divulgación das iniciativas, campaña xenérica en favor da bicicleta e contactos con Concellos e outras entidades interesadas en levar adiante iniciativas sobre a bicicleta.
- ⇒ Actividades educativas e de promoción desenvolvidas por colectivos de ciclousuarios ou outras entidades nas súas respectivas localidades.

6. Medidas técnicas e administrativas

Aínda que na secuencialización se cita en último lugar, as medidas a adoptar, en función das súas características, poden implementarse paralelamente ao resto das iniciativas, máis a intención é conformar un corpus técnico e administrativo que asente definitivamente a bicicleta no espazo que lle corresponde dentro do sistema xeral de transportes.



O Pacto Galego pola Bicicleta

O Pacto representa o compromiso activo das administracións, empresas, colectivos sociais e cidadanía en xeral na promoción da bicicleta.

1. Obxectivo

Fornecer dunha ferramenta de participación e de implicación activa a cidadanía e ás institucións implicadas no fomento da bicicleta.

2. O Documento

O Pacto plasmarase nun texto no que se recollerán unha serie de propostas xenéricas para promover a bicicleta como ferramenta de transporte e unha serie de compromisos dos colectivos asinantes.

Este pacto ofrecerá tamén unha moción tipo para a súa aprobación nos Concellos, coa conseguinte adhesión ao pacto, e un formulario de adhesión para a cidadanía, empresas e outras entidades.

Finalmente, tamén ofrecerá un modelo de resolución para a súa aprobación no Parlamento.

Esta metodoloxía do "Pacto" naceu en Andalucía da man de catro colectivos de Ciclousuarios e a Consejería de Medioambiente da Junta de Andalucía² e actualmente conta con 2076 adhesións e unha resolución aprobada polo Parlamento Andaluz baixo o nome *Declaración Institucional del Parlamento de Andalucía en apoyo al "Pacto Andaluz por la Bicicleta"*³ en abril de 2006.

2 *Pacto Andaluz por la Bicicleta*. <http://www.andaluciaporlabici.org/>

3 *Declaración Institucional del Parlamento de Andalucía en apoyo al "Pacto Andaluz por la Bicicleta"*. <http://www.parlamentodeandalucia.es/webdinamica/portal-web-parlamento/actualidad/comunicadosdeprensa.do?id=14849>



3. O Consello Galego da Bicicleta

A raíz do pacto crearase o Consello Galego da Bicicleta, órgano central de participación en asuntos referidos á bicicleta.

Obxectivo

Establecer unha canle de participación efectiva entre a cidadanía e as administración en todo o referido ao desenvolvemento e implantación da bicicleta como modo de transporte.

Función

1. Supervisar o desenvolvemento do pacto e servir de organismo asesor en materia de uso da bicicleta.
2. Promover iniciativas de promoción da bicicleta.
3. Ofrecer asesoramento técnico no desenvolvemento de medidas de promoción da bicicleta.

Integrantes

Este organismo contará con representantes das distintas administracións, colectivos de ciclousuarios, representantes de comercios de bicicletas e representantes de empresas de transporte colectivos, empresas técnicas, etc.



Medidas educativas e de divulgación

Conxunto de actuacións no ámbito educativo e publicitario-divulgativa

1. Obxectivo

1. Divulgar as vantaxes da bicicleta como modo de transporte.
2. Normalizar o seu uso e integralo no imaxinario colectivo sobre o transporte.
3. Fornecer os coñecementos teóricos e prácticos para o seu uso axeitado e seguro.
4. Xerar sinerxías que apoiem o funcionamento dos outros tres piares deste plano

2. Canles

- Medios de comunicación
- Colectivos de ciclousuarios e ciclousuarias
- Centros de ensino
- Concellos e outros organismos públicos (Mancomunidades, FEGAMP, etc.)



Catálogo de medidas educativas e de divulgación

1. Campañas publicitarias

As campañas publicitarias poden ser específicas ou inseridas noutras campañas xenéricas que se poidan realizar nun futuro.

Compre incluír a figura da bicicleta como elemento normalizado e soporte visual de campañas referidas ao medioambiente, á sustentabilidade, etc. Un dos elementos que máis pode contribuír a esa normalización é a expresión iconográfica da bicicleta inserida en mensaxes publicitarios non directamente relacionados con ela. Por exemplo, nunha campaña promovendo a separación de residuos poden aparecer imaxes dunha persoa que se achega aos contedores de separación en bicicleta e deposita correctamente os residuos. A mensaxe é a correcta separación dos residuos máis subxace a imaxe de que se pode empregar a bicicleta na cotianeidade.

2. Materiais educativos

Textos, folletos e materiais multimedia elaborados en función do público obxectivo e que permitan promover un uso seguro da bicicleta ademais de ofrecer unha visión xeral da problemática do transporte, tanto para o ensino formal como para o non reglado.

2.1. Propostas

- a) Manual de conducción segura. 50 páxinas a cor tamaño A5 cos seguintes apartados:
- Equipamento e tipos de bicicleta
 - Facernos visíbeis
 - A seguridade



- Habilidades ciclistas
- Pedaleando entre o tráfico
- Combinando co transporte público
- As bicicletas e a lexislación
- Viaxando en bicicleta
- Mecánica básica

Será o manual central deste plano polo que cómpre que a tirada sexa importante, mesmo con soportes específicos para colocalos en tendas de bicis, instalacións de turismo, centros comerciais, de ensino, etc.

- b) Integración curricular da bicicleta no ensino regrado: Preparación de materiais didácticos específicos que introduzan a bicicleta no ensino regrado a través das actividades de educación física, ciencias do ambiente, matemáticas, física e xeografía. Publicación dunha unidade didáctica sobre Transporte e mobilidade.

3. Actividades prácticas

3.1. Obxectivo

Divulgación da bicicleta mediante actividades prácticas ou "de rúa". Estas desenvolveranse a través dos colectivos de ciclousuarios, que recibirán o financiamento correspondente mediante convenio ,ou de outras entidades.

3.2. Propostas

- a) Clases prácticas
- Aprender a andar en bici: Dirixido a tódolos públicos. Busca iniciar no uso da bicicleta a aquelas persoas que non tiveron relación con ela. Desenvolveranse en catro ou cinco sesións de dúas horas



cunha sinxela metodoloxía xa experimentada en outros lugares do estado con resultados moi bos.

As clases estarán ao cargo dun grupo ciclista da zona, ou de non habelo, do Concello.

- Condución segura: Un segundo nivel de aprendizaxe orientado xa a circular en bici polas rúas e estradas. O traballo será fundamentalmente sobre ás situacións de posíbel conflito que podamos atopar e como superalas (cruces, beiras, etc..). Poderase coordinar coas iniciativas ou actividades de educación vial realizadas pola DGT ou pola policía municipal de distintos concellos.

As clases estarán ao cargo dun grupo ciclista da zona, ou de non habelo, do Concello.

- Mecánica básica: Obradoiro para ensinar a manter a bicicleta nunhas condicións axeitadas e resolver as incidencias (pinchazos, desaxustes de cambio, etc) que poidan acontecer.

As clases estarán ao cargo dun grupo ciclista da zona, ou dalgún taller que se ofrezca a colaborar.

b) Rotas:

Realización de itinerarios ciclistas con distintos grados de dificultade e de duración, que promovan o coñecemento do patrimonio ambiental e cultural e á vez supoñan o desenvolvemento práctico do aprendido nas clases prácticas.

As rotas estarán ao cargo dun grupo ciclista da zona, ou da concellaría de turismo e medio ambiente dun determinado Concello.



Os Programas piloto

1. Obxectivos

Fornecer de exemplos prácticos de uso da bicicleta en distintos ámbitos.

2. Función

Realizar experiencias prácticas de mobilidade en bicicleta en distintos ámbitos que permitan avaliar as problemáticas e as súas solucións e establecer unha metodoloxía eficaz que permita xeneralizar a súa implantación.

3. Axentes implicados

- Empresas
- Centros de ensino
- Administracións públicas
- AA.VV.
- Concellos
- Consello Galego da Bicicleta
- Outras Consellerías



Programa Piloto “Mobilidade na empresa”

1. Introducción

A mobilidade laboral nas meirande parte das empresas caracterízase por desprazamentos recorrentes en horarios predeterminados, polo que a suma de desprazamentos en horarios fixos xera un importante impacto ambiental traducido en ruído e contaminación ademais de xerar outra problemática sobre os propios traballadores e traballadoras como son o estrés, a perda de tempo de lecer e uns custos económicos de ningunha maneira depreciábeis.

Cifras recollidas no Programa Urban Audit desenvolvido pola Unión Europea⁴ amosan que o emprego do automóbil privado para acceder ao posto de traballo acada cifras disparatadas. En Santiago de Compostela o 69% dos desprazamentos ao traballo fanse en coche, cunha media de ocupación de 2,2 persoas/vehículo e un tempo de duración de 19 minutos, mentres que o autobús acada unhas cifras do 13%, a pé van o 16,33% e en bicicleta o 0,1%.

2. Obxectivo

Establecemento dun programa voluntario de desprazamento en bicicleta para os traballadores e traballadoras dunha empresa ou empresas situadas nun polígono industrial. Recoller as súas experiencias e avaliar os problemas e solucións.

3. Metodoloxía

Seleccionar a empresa ou empresas e establecer un grupo de traballo entre a dirección da empresa, o Consello Galego da Bicicleta e representantes das traballadoras/traballadores.

4 <http://www.urbanaudit.org>



Establecer a procedencia dos viaxes laborais para poder determinar o percorrido máis favorábel en termos de seguridade e comodidade.

Fornecer aos/as participantes dun reflectante, pantalón e chaqueta de augas e outros elementos para as bicicletas, xunto co Manual de Condición Segura mencionado no apartado 9.3.2.1 e algunha clase práctica se se considera oportuno.

Dotar á empresa de aparcadoiros cubertos axeitados e seguros para as bicicletas. Cómpre tamén que teña vestiarios.

Establecer un período de avaliación do programa xunto e un modelo para recoller a información que permita a avaliación do programa, incluída as sensacións persoais dos/das participantes.

Estudar coa dirección da empresa posíbeis medidas como a flexibilidade horaria para os/as participantes.

4. Custos

Os custos desta iniciativa son mínimos e perfectamente asumíbeis pola empresa, tendo en conta a incidencia positiva na súa imaxe pública, máis nestes momentos nos que a responsabilidade social corporativa esta a ter cada vez máis importancia no mundo empresarial.

A dotación de bicicletas podería facerse dende a propia Consellería ou aproveitando as que aporten os traballadores/as implicados. Mesmo a empresa seleccionada podería dotarse dun parque propio de bicicletas, cedéndoas aos traballadores/as.

A roupa e outros elementos de seguridade para a bicicleta forneceríao a Consellería, sendo materiais que recollerían logos da iniciativa



Programa Piloto “A Mobilidade na Administración”

Este programa é unha variante practicamente exacta do programa piloto anterior pero cun “plus” exemplificador, neste caso da Concellería de Medio Ambiente. Non sería entendíbel nin defendíbel que a Consellería promovera este tipo de planos e non os aplicara no seu propio ámbito laboral. Neste aspecto cómpre salientar a importancia de que figuras visíbeis e recoñecidas publicamente empreguen a bicicleta con normalidade.



Programa Piloto “Bici-Mensaxería”

1. Introducción

Os servizos de mensaxeiría e paquetería están a ter cada vez maior presenza nas nosas cidades, conformando un volume moi importante de quilómetros rodados en áreas urbanas. Estes servizos baséanse na axilidade da entrega, campo no que a bicicleta ten demostrado amplamente ser o medio de transporte máis rápido en distancias de ate 7 km.⁵ A bicicleta permite facer entregas porta a porta dun xeito rápido e non contaminante, complementando os servizos interurbanos de paquetería. No Estado hai 15 empresas que dan emprego a máis de 100 persoas, na súa meirande parte xente nova. A máis destacada é o Grupo Trebol⁶, unha das empresas pioneiras no desenvolvemento da ciclomensaxeiría en España. As actividades dos seus membros remóntanse ao ano 1984, momento en que comezaron a traballar en Barcelona como mensaxeiría convencional para converterse no 1993 en ecomensaxeiría.

2. Obxectivo

Apoiar a creación de cooperativa /s de Ciclo-mensaxeiros para facer servizos de mensaxeiría en áreas urbanas e periurbanas.

3. Axentes implicados

- Organismos públicos municipais promotores de emprego.
- Consellería de Traballo. Dirección Xeral de Promoción do Emprego.

5 Comisión Europea. *En bici, hacia ciudades sin malos humos*. Luxemburgo: EU-OP, 2000.

6 <http://www.trebol.org>



Programa de fomento do emprego en cooperativas e sociedades laborais⁷.

- Parados/as
- Consello Galego da Bicicleta

4. Metodoloxía

1. Sondar entre obradoiros de autoemprego, colectivos ciclistas, etc. sobre o posíbel interese.
2. Realizar un estudo de viabilidade económica co apoio das oficinas técnicas da Consellería de Traballo.
3. Formación e asesoramento en materia de cooperativas e empresas sociais.
4. Poñer en marcha á empresa e asinar un convenio de reparto coas distintas consellerías, tanto interno como ao exterior.
- 5.

5. Custos

Relativos á creación da empresa con cargo aos fondos previstos para promoción de emprego e os aportados polos/as cooperativistas

A roupa e outros elementos de seguridade para a bicicleta forneceríaos a Consellería, sendo materiais que recollerían logos da iniciativa ademais dos propios da cooperativa.

⁷ <http://traballo.xunta.es/loader.jsp?cont=4012>



Programa Piloto “Bicicletas cidadás”

1. Introducción

O emprego da bicicleta no entorno urbano é unha das ferramentas fundamentais para reducir o impacto ambiental e social que o uso do vehículo motorizado privado ten sobre as cidades. A bicicleta non emite gases, non xera ruído, emprega a decima parte do espazo urbano que ocupa un automóbil, facilita o desenvolvemento do transporte público colectivo ao liberar atascos, promove a saúde na cidadanía e constitúe un modo socializador e democrático de desprazamento.

2. Obxectivos

Establecer un servizo de préstamo gratuito de bicicletas nunha determinada vila con lugares de recollida e depósito repartidas nos polos principais de atracción e avaliar o seu resultado con vista a estender o servizo a outras urbes.

3. Axentes implicados

- Consello Galego da Bicicleta
- Empresa Concesionaria
- Concello

4. Metodoloxía

1. Seleccionar un concello ou vila que polas súas características poboacionais teña boas posibilidades de resposta positiva ao servizo.
2. Solicitar propostas a distintas empresas para a implantación do programa.
3. Selección do lugar e implementar do programa.



5. Custos

Os definidos no contrato de adxudicación.



Programas Piloto “A Estudar en bici”

1. Introducción

Os traxectos aos centros de ensino adoitan ser relativamente curtos, cando menos nas zonas urbanas, pero sen embargo o transporte motorizado é o modo básico de achegarse ao centro. Distínguese de xeito doado onde hai un centro de ensino pola acumulación de coches e motos nas horas de entrada e saída, bucinas, fumes, etc. Así mesmo, a falta de actividade física está a se converter nunha ameaza importante, cuns índices de sobrepeso e de problemas cardiovasculares en crecente progresión, sobrepeso que ten gran incidencia entre a xente máis nova.

Noutros países da nosa contorna hai iniciativas que pretenden actuar sobre este problema, recuperando determinados traxectos para achegar ao estudiantado en bicicleta ao centro.⁸

2. Obxectivo

Desenvolver tres programas de transporte en bicicleta a un centro infantil, un centro de ensino secundario e unha universidade, adaptados ás características de idade de cada centro.

3. Axentes implicados

- Consello Galego da Bicicleta
- Consellería de Educación e Ordenación Universitaria
- Directivas, ANPAS, colectivos estudiantís dos centros
- Concello: Policía Municipal, Concellaría de Tráfico e de Educación ou equivalentes

⁸ Safe Roads to School. <http://www.saferoutesinfo.org/>



4. Metodoloxía

a) Centro de Ensino Primario:

Explicación pormenorizada a pais, nais, profesorado e directiva do centro do programa e dos seus obxectivos, incentivando a súa implicación.

Tras estudar a procedencia do alumnado, establecerase un percorrido que facilite o traxecto en grupo e poder ir recollendo aos nenos e nenas nos seus fogares.

Pais, nais e profesorado voluntario, en coordinación coa Policía Municipal, actuarán a modo de “autobús virtual ciclista” recollendo aos nenos e nenas en bicicleta e incorporándoos ao pelotón e levándoos ao centro de ensino. Á hora de saída faríase o mesmo traxecto.

Paralelamente realizaranse as actividades recollidas nos apartados 3.3.2 e 3.3.3 de actividades educativas e prácticas.

b) Centro de ensino secundario e Superior

Estableceranse os percorridos máis axeitados en función do alumnado e desenvolveranse as actividades recollidas nos apartados 3.3.2 e 3.3.3

Cederanse bicicletas propiedade da Consellería coa signatura previa dun protocolo por parte do receptor/a da mesma, comprometéndose a cumprir o programa, empregando a bicicleta para os seus traxectos cotiáns e cumprimentar os documentos que se lle presenten.

5. Custos

Repartiranse petos reflectantes e outros materiais do Programa con cargo aos orzamentos do Plano e establecerase un seguro para cubrir posíbeis incidencias.



Medidas técnicas e administrativas.

Coa finalidade de perdurar no tempo e asentarse definitivamente na sociedade, calquera iniciativa deste tipo precisa de dotarse dunha serie de medidas de carácter administrativo e técnico que fundamenten a estrutura sobre a que se sustenta a implantación da bicicleta.

Neste Plano propoñemos actuar fundamentalmente no eido das infraestruturas, tanto físicas como de planificación e coordinación transversal entre as administracións.

O proceso de implantación da bicicleta esixe uns estándares técnicos na dotación de infraestruturas que permitan optimizar os orzamentos, coordinar as actuacións e valorizar as iniciativas. O primeiro paso é saber co que contamos e o que queremos facer.

As medidas son:

1. Rede Viaria Básica Ciclista
2. Actuacións normativas
3. Fomento da intermodalidade
4. Turismo en bicicleta



Rede Viaria Ciclista Básica

1. Obxectivo

Establecer unha rede ciclista básica galega aproveitando as infraestruturas xa realizadas, os camiños e estradas secundarias e as rúas das cidades para dotar de posibilidade de conexión urbana e interurbana, a comunicación entre puntos intermedios dentro da rede e o aproveitamento das potencialidades turísticas deste modo de desprazamento.

2. Axentes implicados

- Ministerio de Fomento
- Consellería de Política Territorial
- Dirección Xeral de Turismo
- Deputacións Provinciais
- Concellos
- Grupos de ciclousuarios

3. Metodoloxía

a) Inventario das infraestruturas existentes e estado de conservación

En Galicia existen algunhas infraestruturas para bicicletas máis adoitan estar inacabadas, inconexas ou en mal estado de conservación. O Inventario ten como finalidade aproveitar o que xa está feito para integralo no deseño xeral da rede viaria.

b) Deseño da rede viaria básica:

Deseñar percorridos axeitados para as bicicletas en base á proximidade,



seguindo o esquema de nodos e posteriormente conectando estes nodos ate artellar a rede viaria. Definir infraestruturas de nova construción, modificacións de sinalización ou pintado de estradas existentes, aproveitar pistas rurais e estradas de pouco tráfico e establecer unha sinalización estandarizada

Compre coordinar o deseño co Ministerio de Fomento, Consellería de Política Territorial Concellos tendo en conta os seus PXOM e apoiándose na experiencia dos ciclousuarios e ciclousuarias de cada zona. Tamén cómpre implicar á Dirección Xeral de Turismo para valorizar turisticamente esta iniciativa.

c) Construción:

Priorizar aquelas actuacións con máis perspectiva de uso.

4. Financiamento

O desenvolvemento da rede precisa da implicación de todas administracións polo que as posibilidades de financiamento son variadas.



Actuacións Normativas

- Previsión da dotación de viario ciclista en toda vía de nova construción, definíndose as súas características en función do volume e velocidade do tráfico previsto.
- Establecemento do Catálogo Técnico de Viarios Ciclistas onde se definan uns estándares mínimos tanto de viario como de sinalización ou infraestrutura de apoio e sirva como guía a todas as administracións.
- Liña de axudas para a dotación de infraestruturas ciclistas.
- Incorporación á normativa de construción de inmobles da obriga de dotar de determinadas prazas de aparcamento para bicicletas en espazos seguros e cómodos, en función dos metros cadrados construídos.
- Creación da Oficina Técnica da Bicicleta, que asesorará as distintas administracións nos criterios de infraestruturas para bicicletas e actuará de supervisor das actuacións que se desenvolvan.



Fomento da intermodalidade

1. Obxectivos

Establecer medidas que permitan compatibilizar e completar os traxectos ciclistas con outros modos de transporte.

2. Axentes implicados

- RENFE
- Federación Galega de Servizo de Transporte en Autobús

3. Metodoloxía

Investigación sobre iniciativas neste campo desenvolvidas noutros países.

Selección de liñas de transporte para probar a súa viabilidade

Desenvolvemento de probas e avaliación de resultados.

4. Custos

Por definir en función do tipo de intermodalidade.



Turismo en bicicleta

O Turismo en bicicleta é unha modalidade plenamente asentada en toda Europa e que cada vez se está achegando máis a Galicia, fundamentalmente a través do Camiño de Santiago. A nivel europeo está previsto inaugurar no 2009 as rotas transeuropeas EuroVelo⁹ con máis de 60.000 km balizados.

As potencialidades económicas deste tipo de rotas son evidentes se ollamos para a Ciclo Ruta do Danubio (340 km entre Alemaña e Austria) con máis de 2,5 millóns de viaxantes anuais que alimentan unha rede de empresas de hostelería, mecánica, aluguer de bicicletas e guías moi importante.

1. Obxectivos

Desenvolver rotas ciclistas de distinta duración que permitan coñecer o patrimonio ambiental e cultural galego, apoiándose nas infraestruturas hoteleiras existentes.

2. Axentes implicados

- Asociación de Empresarios de Hostelería
- TourGalicia
- Asociación Galega de Turismo Rural
- Consellería de Industria. Dirección Xeral de Turismo

3. Metodoloxía

Por definir

⁹ European Cuclist Federation. http://www.ecf.com/14_1