



11. PLAN ESTRATÉGICO





Tal y como se deduce de buena parte de las condiciones señaladas en anteriores apartados, la bicicleta no es ni podrá ser nunca un medio de locomoción que se sobreponga artificialmente a un modelo de ciudad y de transporte ya establecido. Por el contrario, la bicicleta ha de integrarse de un modo coherente y paulatino en el conjunto de medios de transporte y en el esquema de generación de necesidades de desplazamiento urbano.

Para ello es necesario el desarrollo de un programa integrado de actuaciones de fomento de la bicicleta que apoyen dicho proceso. Si no se adopta una política integral de fomento de la bicicleta, el avance del automóvil y otros medios motorizados hacen que su uso disminuya paulatinamente.

Estos programas se desarrollarán a lo largo de todo el periodo de vigencia del Plan Director, y en función de sus resultados, se adaptarán a las nuevas necesidades detectadas.

Para poder plantear una serie de programas coherentes que respondan a las necesidades reales se lleva a cabo un análisis DAFO cuyo objetivo es identificar las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que puedan afectar en mayor o menor medida al desarrollo de una correcta estrategia de actuación

11.1. Análisis DAFO de la movilidad ciclista en Zaragoza

11.1.1. Obtención de datos

Fortalezas

1. Clima y orografía favorables.
2. Apuesta del Ayuntamiento de Zaragoza y otras Administraciones por el transporte sostenible, lo cual conlleva el fomento de la bicicleta como modo de transporte.
3. Incremento de la red de vías ciclistas y ciclables en la ciudad de Zaragoza.
4. Entrada en vigor de la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas, favorable al uso de la bicicleta como modo de transporte.
5. Implantación de un sistema de bicicleta público en la ciudad de Zaragoza.
6. Refuerzo de la red de aparcabicis en la vía pública
7. Aceptación generalizada de la bicicleta como modo de transporte sostenible, saludable y económico.

Debilidades

1. Carencia de datos objetivos sobre la bicicleta en los estudios de movilidad, aforos, etc. realizados
2. Red de vías ciclistas y ciclables insuficiente en la ciudad de Zaragoza y en su entorno.
3. Falta de continuidad en la red ciclable y en los accesos a la misma.
4. Carencia de aparcamientos para bicicletas seguros.
5. Falta de potenciación de la guarda y custodia de bicicletas en parkings públicos.
6. Falta de fomento de la intermodalidad.
7. Dificultad de transporte de bicicletas en el transporte público.
8. Escasa formación e información a colectivos sociales sobre el uso, recursos disponibles, derechos y obligaciones y normativa vinculada a la bicicleta.

9. Escasa formación e información entre técnicos y profesionales.

Oportunidades

1. Entorno político y social favorable al uso de la bicicleta como modo de transporte.
2. Creciente sensibilidad en la sociedad acerca de la sostenibilidad, la salud y el ahorro.
3. Existencia de gran cantidad de bicicletas infrautilizadas.
4. Incremento de recursos económicos para la ampliación y mejora de la red ciclable.
5. Existencia de una amplia oferta de caminos aprovechables como vías ciclables.
6. Incorporación de la bicicleta en la normativa y estudios de movilidad.
7. Posibilidad de implantar un sistema de registro y marcaje de bicicletas para disminuir los robos y facilitar la localización de las bicis en caso de que se produzca una sustracción.
8. Capacidad de generar una economía paralela relacionada con el turismo.

Amenazas

1. Carencia de caminos o vías seguras para el uso de la bicicleta en vías interurbanas.
2. Falta de previsión de espacio para la bicicleta en proyectos de acondicionamiento o ejecución de nuevas vías o carreteras.
3. Cultura predominante del uso del vehículo privado.
4. Incremento del número de robos de bicicletas
5. Carencia de oferta de transporte público en el que se autoriza el traslado de bicicletas.
6. Carencia de intermodalidad.
7. Desconocimiento de la normativa aplicable.
8. Falta de cultura en el uso de la bicicleta como modo de transporte habitual.
9. Sensación de inseguridad en el uso de la bicicleta.
10. Carencia de financiación para el mantenimiento y mejora de la red ciclable actual.

11.1.2. Líneas estratégicas

Teniendo en cuenta lo anterior se plantean una serie de programas sectoriales a desarrollar que se basan en los siguientes campos:

A. Infraestructuras:

La organización de infraestructuras de apoyo al ciclista constituye una pieza primordial de la estrategia de fomento urbano de la bicicleta. En este sentido, además de la construcción de carriles bici, es necesaria la puesta en marcha de un conjunto de actuaciones que permita integrar la bicicleta como medio de transporte eficiente y seguro en el sistema urbano de movilidad. El Plan de Refuerzo de Aparcabicis, el Programa de Señalética y el de apoyo a la intermodalidad contribuirán a ello.



Programas:

- A.1. Ampliación de la red ciclable.
 - A.1.1. Pacificación de las calles secundarias
- A.2. Corrección y mejora de la red ciclable.
- A.3. Mantenimiento de la red ciclable.
- A.4. Plan de refuerzo de aparcabici.
- A.5. Fomento de la intermodalidad.

B. Normativa y seguridad:

Se pueden citar múltiples ejemplos de cómo la promoción de la bicicleta a través de iniciativas no integradas en una planificación global conduce al aislamiento y al fracaso de las actuaciones. Parece conveniente dirigir la reflexión inicial a los obstáculos y condicionantes que presenta el uso de la bicicleta. A partir de ese conocimiento será posible construir un marco mínimamente coherente de objetivos a lograr, así como de las prioridades seleccionadas y las oportunidades que ofrece el momento histórico en el que se efectúa la planificación.

Dentro de este epígrafe se prevé el desarrollo de aquellos programas que faciliten tanto un marco normativo (impulso de la ordenanza) como las medidas que incrementen la seguridad (medidas de protección de la bicicleta contra robos).

Asimismo, la identificación del destinatario de la promoción ciclista es un eslabón necesario de la planificación. El hecho de contar con un Plan Director de la Bicicleta como marco para el desarrollo de la bicicleta como medio de transporte, permite también ligar estrechamente los objetivos, las prioridades y las oportunidades a las propuestas y a los instrumentos de intervención que resultan más efectivos para realizarlas.

Programas:

- B.1. Difusión de la Ordenanza.
- B.2. Aplicación de medidas de protección de bicicletas contra robos.
- B.3. Impulso del aseguramiento voluntario del ciclista.

C. Educación

El principal objetivo de las medidas propuestas en este apartado, es el de promover que la bicicleta sea tenida en cuenta como medio de transporte urbano, de modo que se consiga un cambio de actitud hacia el uso de la misma.

Para la consecución de este objetivo, es necesario llevar a cabo una labor de concienciación y educación en toda la ciudadanía.

Programas:

- C.1. Concienciación y formación.

D. Promoción

Las acciones de promoción tienen los siguientes objetivos:

- Promover una imagen dinámica y unificada de las actuaciones relacionadas con el fomento de la bicicleta.
- Favorecer la “atracción” de potenciales usuarios hacia la bicicleta.
- Mantener a los ciudadanos informados y permanentemente alerta de todas las actividades desarrolladas en Zaragoza en torno al uso de la bicicleta
- Potenciar la bicicleta como uno de los ejes fundamentales para promover el desarrollo turístico de la ciudad.
- Conseguir la proyección de Zaragoza como ciudad sostenible, destacando en buena parte por el éxito de las soluciones puestas en marcha para el fomento del uso de la bicicleta.

Programas:

- D.1. Comunicación y difusión para toda la sociedad.
- D.2. Medidas de promoción para colectivos específicos.
- D.3. Promoción de Zaragoza como ciudad sostenible.

E. Modelo participativo

Si en general la participación ciudadana en el proceso de planificación y construcción de vías urbanas es una exigencia democrática, en el apartado de promoción de la bicicleta es, además, una garantía de coherencia entre las necesidades sentidas por los usuarios y sus proyectos. Por ello dentro de la puesta en marcha del Plan Director de la Bicicleta se prevé la adopción de los medios necesarios que garanticen el desarrollo de un proceso participativo tanto a nivel institucional como con la ciudadanía.

Programas:

- E.1. Impulso al papel del Observatorio de la Bicicleta.
- E.2. Impulso al papel de la Oficina de la Bicicleta.
- E.3. Detección de la opinión ciudadana de la bicicleta

11.2. Memoria económica

Para el análisis de la viabilidad económica del Plan Director de la Bicicleta se debe tener en cuenta la rentabilidad del fomento de la bicicleta en Zaragoza y su entorno.

En las últimas décadas, para favorecer la movilidad del vehículo a motor se han ejecutado costosas infraestructuras, mientras que otros modos de transporte, como la bicicleta, han quedado relegados a espacios válidos únicamente para el ocio.

Desde hace unos años, gracias a la puesta en valor de la bicicleta como modo de transporte habitual en la ciudad, la conciencia de cuidar el medioambiente y la necesidad de hacer un buen uso de la energía, se ha conseguido el apoyo ciudadano a la puesta en marcha de una política de fomento de la bicicleta, que no requiere grandes gastos pero que debe ser firme y coordinada con todos los agentes implicados.



- La bicicleta, por su bajo coste de adquisición y mantenimiento, es un vehículo asequible para todos los ciudadanos.
- Para medias distancias se ha demostrado que la bicicleta es más rápida que el vehículo a motor, e incluso que el transporte público, por lo cual su fomento repercute positivamente en toda la sociedad ya que descongestiona las zonas urbanas y no contamina.
- El coste de construcción y mantenimiento de infraestructuras ciclistas es muy inferior al de infraestructuras destinadas a vehículos a motor.
- Los costes climáticos y ambientales del uso del vehículo a motor se reducen considerablemente con una política de fomento de la bicicleta.
- El turismo en bicicleta puede reportar beneficios a todos los niveles.

En lo que se refiere al cálculo de la inversión se ha realizado una estimación de las necesidades de financiación en el período de desarrollo del PDB, que se deberá regularizar cada anualidad en función de la disponibilidad de partidas presupuestarias. Dicha estimación aparece en el apartado "presupuesto" de cada uno de los programas.

Hay que hacer hincapié en la dificultad de realizar una adecuada estimación de cada uno de los programas desarrollados, debiendo tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Casi todos los programas necesitan una decisión de las líneas específicas de actuación; esta concreción limitará el coste estimado.
- Algunos programas, como la inversión en infraestructuras puede sufrir modificaciones presupuestarias según los criterios constructivos decididos y su posible inclusión dentro de obras de mayor envergadura.
- La planificación abarca un período de 15 años, lo que dificulta una adecuada estimación y establecimiento de los períodos de actuación.
- Existe falta de experiencia previa respecto a los programas propuestos.

Aunque la vigencia del Plan Director de la Bicicleta es de 15 años, se considera que el impulso importante de los programas de desarrollo se debe llevar a cabo en la primera mitad del período.

Es importante destacar que varios programas, y sus respectivos costes, se pueden relacionar entre sí; que algunos están incluidos dentro de proyectos municipales de mayor envergadura; y que no todos los programas tienen que ser financiados con partidas municipales, ya que algunos de ellos pueden vincularse a empresas, organizaciones u otras administraciones.

A continuación se indican algunos aspectos importantes a tener en cuenta a la hora de calcular la asignación presupuestaria anual con la que deberán dotarse los programas de desarrollo del Plan Director de la Bicicleta.

Infraestructuras:

Para la estimación de los costes de las infraestructuras se debe diferenciar entre los distintos tipos de infraestructuras a ejecutar:

En los proyectos de nueva urbanización o de renovación integral en los que se ejecuta una vía ciclista, el coste de ésta no se puede separar del coste del resto de la obra.

En los proyectos de vías ciclistas, los costes varían en función del tipo de vías ciclistas a ejecutar, pero también hay que tener en cuenta las distintas secciones que conforman la calle en la que se va a implementar la vía ciclista y la necesidad y tipo de obra a realizar.

Las obras de conservación o mantenimiento del viario pueden aprovecharse para redistribuir la sección de calzada o acera e incluir una vía ciclista con un coste muy inferior al previsto.

Normativa, seguridad, educación y promoción.

Los programas de formación e información así como de promoción de la bicicleta tienen unas necesidades de inversión muy variables, pues algunos de ellos precisan de una fuerte inversión para su puesta en marcha y una menor dotación posterior.

Además, algunos programas se pueden ligar a otras partidas o incluso financiarse a través de fuentes ajenas al Ayuntamiento. Concretamente las tres primeras fases del sistema de bicicleta pública "Bizi" no han requerido financiación a través de partidas presupuestarias.

Modelo participativo

El desarrollo de los programas de esta área está vinculado directamente con el correcto desarrollo del resto de programas y requiere fundamentalmente medios humanos a adscribir a la Oficina de la Bicicleta, así como una dotación para el impulso del Observatorio de la Bicicleta y para la obtención de datos de usos y opinión.

Cabe destacar que la partida de la Oficina de la Bicicleta, y siempre que así se acuerde, la partida asignada al Observatorio pueden sufragar gastos directamente vinculados a otros programas.



11.3. Descripción de los programas sectoriales

11.3.1. A. Infraestructuras:

A.1. Ampliación de la red ciclable	
Descripción	<p>Para conseguir el objetivo de que el transporte en bicicleta sea una alternativa real al vehículo a motor se debe contar con una red de vías ciclables para que los ciclistas puedan desplazarse sin riesgos y sin necesidad de invadir el espacio del peatón.</p> <p>En el ámbito urbano, el Plan Director apuesta por la ejecución de las infraestructuras ciclistas necesarias en las vías principales y la pacificación del tráfico en las vías secundarias.</p> <p>Asimismo se pretende dotar de infraestructuras ciclistas a las vías periurbanas y adaptar determinadas vías o caminos rurales para fomentar el cicloturismo.</p>
Ámbito de aplicación	Ciudad de Zaragoza y su entorno.
Líneas de actuación	<p>Inventariar la red ciclable urbana así como la red periurbana de caminos y vías ciclables, o susceptibles de serlo.</p> <p>Impulsar proyectos que completen la red ciclable básica urbana.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ejecución de vías ciclistas o ciclables. - Pacificación de calles secundarias. - Adaptación de vías para permitir su uso por ciclistas. <p>Fomentar la planificación urbana y la planificación de la red comarcal.</p> <p>Difundir los criterios de diseño y ejecución de las vías ciclables.</p>
Presupuesto estimado	<p>18.000.000 € para redes urbana y periurbana. En este presupuesto se incluyen los proyectos de renovación integral y de urbanizaciones privadas.</p> <p>Consultar 11.4 PLANIFICACIÓN DE VÍAS CICLABLES URBANAS</p>
Indicadores de seguimiento	km de vías ciclistas y/o km de vías ciclables planificadas, proyectadas, ejecutadas y/o adaptadas en zonas urbanas y no urbanas.

A.1.1. Ampliación de la red ciclable. Pacificación	
Descripción	<p>Como ya se ha descrito, en el ámbito urbano, el Plan Director apuesta por la ejecución de las infraestructuras ciclistas necesarias en las vías principales y la pacificación del tráfico en las vías secundarias.</p> <p>La pacificación del tráfico en las vías secundarias consiste en ajustar la velocidad y/o intensidad del vehículo motorizado en las mismas hasta niveles compatibles con la utilización peatonal y ciclista segura y confortable.</p> <p>La Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas establece que se considerarán vías pacificadas, entre otras, y se señalizarán como tales con la correspondiente limitación de velocidad, todas aquellas calzadas de la ciudad que dispongan de un único carril de circulación, independientemente de que existan bandas de aparcamiento en una o ambas márgenes de la calzada.</p>
Ámbito de aplicación	Ciudad de Zaragoza y su entorno.
Líneas de actuación	<p>Señalizar con limitación de 30 km/h y reforzar la prioridad ciclista en las siguientes vías:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Todas las que tengan un carril de circulación. - Salvo excepciones, todas las calles secundarias de más de un carril de circulación de Zaragoza, incluidos sus barrios rurales. - En casos excepcionales, el carril derecho, en cada sentido, de calles de varios carriles en las que no se prevea o no sea posible la implantación de una vía ciclista. <p>Eliminar señalización excesiva en los cruces de las calles secundarias</p> <p>Minimizar la semaforización de las calles secundarias y de los giros a derecha como medida para evitar velocidades altas en todos los cruces de calles secundarias o de acceso y salida de las mismas.</p> <p>Ejecutar las obras necesarias para reducir la velocidad de las calles secundarias en las que se necesiten apoyos a la señalización.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cambios en la alineación vertical. - Cambios en la alineación horizontal. - Tratamiento de intersecciones. <p>Ejecutar las obras necesarias que garanticen la circulación ciclista en todas las vías pacificadas.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eliminar o regularizar una banda de adoquines en calles con adoquines irregulares. - Garantizar la continuidad de los itinerarios ciclistas.



Presupuesto	500.000 €
Indicadores de seguimiento	Seguimiento de medidas de pacificación adoptadas en las distintas vías. km de vías pacificadas planificadas, proyectadas, ejecutadas y/o adaptadas en zonas urbanas y no urbanas.

A.2. Corrección y mejora de la red ciclable

Descripción	<p>Una buena red ciclable debe ser continua a la par que práctica, segura y cómoda.</p> <p>1. Continuidad</p> <ul style="list-style-type: none"> - Corrección de las discontinuidades existentes en algunos tramos de vías ciclistas que generan problemas con otros usuarios de la vía pública. <p>2. Conectividad</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fomento de la conexión con otras vías ciclables ya existentes. - Posibilidad de acceso y salida a la calzada desde la vía ciclista en intersecciones con calles transversales que no cuentan con vía ciclista. - Posibilidad de acceso y salida a la calzada desde la vía ciclista en intersecciones con calles transversales que no cuentan con vía ciclista. - Dotación de zonas de espera en las intersecciones de las vías ciclistas con otras vías o calzadas, para que los que lo deseen puedan cambiar de dirección sin interrumpir la circulación que continúa en la vía ciclista. <p>3. Funcionalidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mejora en el balizamiento o en la caracterización de vías ciclables que tenga en cuenta la seguridad del ciclista así como la detección por parte de otros usuarios de la vía pública. - Mejora en el tipo de pavimento de vías ciclables para conseguir que el desplazamiento en bicicleta sea cómodo y seguro. - Eliminación de todo tipo de elementos de mobiliario urbano y barreras arquitectónicas en el interior de las vías ciclables. - Mejora de la señalética, en lo que se refiere a la semaforización, señalización vertical y horizontal. <p>Dotación de elementos de apoyo a la circulación ciclista como hinchadores, fuentes, etc.</p>
Ámbito de aplicación	Ciudad de Zaragoza y su entorno.
Líneas de actuación	<p>Inventariar la red ciclable por tramos para diagnosticar los posibles problemas de la misma y plasmar opciones de mejora y conexión.</p> <p>Impulsar acciones para eliminar las discontinuidades, barreras y otros problemas en</p>

	<p>las vías ciclistas existentes.</p> <p>Obligar a que los proyectos de nuevas vías ciclistas contemplen las conexiones de las mismas con las existentes en su ámbito de actuación, así como los accesos y salidas de ciclistas que deben realizar cambios de dirección.</p> <p>Impulsar acciones para la mejora de la semaforización y señalización del ciclista y de otros usuarios de la vía en su posible interferencia con los ciclistas, de modo que no se genere inseguridad por no saber qué orden o indicación se debe seguir. En carriles bici, colocar señalización o semaforización específica al ciclista cuando éste puede realizar movimientos diferentes al resto de vehículos.</p> <p>Difundir los criterios de diseño y ejecución de las vías ciclables.</p>
Presupuesto	1.000.000 €
Indicadores de seguimiento	Seguimiento de tramos corregidos o mejorados, estableciendo las actuaciones realizadas en cada uno de ellos.

A.3. Mantenimiento de la red ciclable

Descripción	<p>La red ciclable forma parte del viario, y como tal requiere de un programa de actuaciones para garantizar el mantenimiento y la limpieza correctos.</p> <p>Con ello se evita el deterioro prematuro de la infraestructura a la par que se evitan problemas de seguridad por discontinuidades en el pavimento, resbalones producidos por elementos extraños, falta de visibilidad de señalización, etc.</p> <p>En el programa se deben definir aspectos relacionados con el ámbito de actuación, las necesidades de limpieza y mantenimiento de los distintos tipos de vías, la periodicidad y otros factores que ayudan a prolongar la vida útil de la infraestructura.</p>
Ámbito de aplicación	Ciudad de Zaragoza y su entorno.
Líneas de actuación	<p>Tipificar los distintos tipos de vías en función de sus características y/o su estado de conservación para establecer un programa de mantenimiento de los distintos tipos de vías ciclables, tanto en el ámbito urbano como en el no urbano.</p> <p>Difundir criterios de periodicidad y métodos de mantenimiento y limpieza de las vías ciclables en función de su ubicación, estado de conservación actual, etc.</p>
Presupuesto	300.000 €
Indicadores de seguimiento	<p>Seguimiento de actuaciones de mantenimiento, mejora o renovación de pavimento, señalización, semaforización, etc.</p> <p>Seguimiento de la evolución del estado de los distintos tipos de vías ciclables en función de sus características, uso, ubicación, procedimiento de limpieza, etc.</p>



A.4. Plan de Refuerzo de aparcabicis	
Descripción	<p>Para conseguir el objetivo de que el transporte en bicicleta sea una alternativa real al vehículo a motor se debe contar con una red de espacios específicos y seguros para la guarda de bicicletas.</p> <p>El Plan Director apuesta por la implantación de una extensa red de aparcabicis de corta duración y de una serie de aparcabicis de larga duración que ofrezcan mayores garantías contra el robo, el vandalismo y las inclemencias meteorológicas.</p>
Ámbito de aplicación	Ciudad de Zaragoza y su entorno.
Líneas de actuación	<p>Inventariar la red de aparcabicis urbana diferenciando entre los que son de corta y larga duración, detallando además el modelo de aparcabicis implantado y/o a implantar.</p> <p>Desarrollar e implantar un plan de acción que fomente la creación de espacios seguros para el aparcamiento de bicicletas. En dicho plan deben figurar los distintos tipos de aparcamiento, que se valorarán según el grado de seguridad, coste de implantación, espacio utilizado y capacidad. Se propondrán las mejores opciones según el tipo de uso, la ubicación y los mecanismos necesarios para su puesta en marcha.</p> <p>El plan también incorporará la definición de mecanismos para implicar a comunidades de vecinos, empresas, organizaciones y administraciones que por sí mismas o a través de asociaciones de varias de ellas, por estar ubicadas en un entorno próximo, cuenten con demanda potencial de aparcamientos de bicicletas.</p> <p>Impulsar acciones para llevar a cabo un plan de refuerzo de aparcabicis de corta y larga duración para conseguir una red densa y útil en la ciudad de Zaragoza. Así, todas las estaciones de transporte así como los parkings, tanto públicos como privados deberían contar con plazas de aparcamiento para bicicletas.</p>
Presupuesto	200.000 €
Indicadores de seguimiento	<p>Seguimiento de actuaciones de instalación de aparcabicis de corta y larga duración en la vía pública y espacios privados.</p> <p>Seguimiento del uso de plazas de aparcamiento de bicicletas cubiertas y descubiertas.</p>

A.5. Fomento de la intermodalidad	
Descripción	<p>La intermodalidad constituye una combinación inteligente de los diferentes modos de transporte para realizar un mismo desplazamiento, garantizando así relaciones eficaces de movilidad.</p> <p>La intermodalidad debe servir para hacer realmente competitivo el transporte público respecto al privado, permitiendo captar cuota y satisfacer la mayoría de las demandas de transporte de los ciudadanos.</p> <p>El papel de la bicicleta en este aspecto es clave y por ello dentro del conjunto de medidas de fomento se considera necesario impulsar actuaciones que colaboren a ello, así se debe actuar en dos ámbitos diferenciados:</p> <ul style="list-style-type: none">- Dotar a las estaciones de transporte de sistemas seguros para la guarda y custodia de bicicletas (desarrollado en el programa anterior), considerándose como más adecuados en las estaciones de transporte los sistemas de guarda de bicicletas vigilados, ya que generan confianza entre los usuarios. <p>Favorecer la admisión de bicicletas en el transporte público.</p>
Ámbito de aplicación	Ciudad de Zaragoza y su entorno.
Líneas de actuación	<p>Para favorecer la admisión de la bicicleta en el transporte público se deben elaborar propuestas e impulsar las mismas en varios ámbitos:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Homogeneización de horarios y condiciones de admisión de la bicicleta entre los diferentes operadores de transporte público.2. Adecuación de accesos y de espacios específicos para bicicletas en las estaciones y paradas de transporte público con el fin de potenciar y facilitar el uso de la bicicleta como complemento al transporte público, tanto urbano como interurbano.3. En caso necesario, elaboración de una normativa de adaptación de estaciones y vehículos de transporte público que favorezca la intermodalidad mediante aparcamientos seguros y/o adaptación de vehículos para permitir el transporte de bicicletas.4. Realizar campañas de difusión sobre los mecanismos de intermodalidad previstos para favorecer su uso. <p>Para elaborar las propuestas planteadas se debe realizar antes un análisis de las condiciones adoptadas por cada uno de los operadores de transporte y del estado de los vehículos y las infraestructuras actuales, que servirá para determinar las necesidades reales y desarrollar propuestas de mejora con soluciones técnicas y mecanismos que aseguren un buen acceso sin incomodar al resto de usuarios.</p> <p>Este análisis puede ser válido para obtener datos de los espacios existentes en las estaciones y paradas de transporte, condiciones de uso de los distintos operadores, grado de adaptación de los accesos al transporte público a PMR, uso potencial de aparcamientos de intercambio y disuasorios, necesidad potencial de fomentar la</p>



	<p>intermodalidad a través de la modificación de la normativa vigente.</p> <p>Actualmente, la ordenanza de peatones y ciclistas de Zaragoza, considera la bicicleta plegable como un bulto.</p> <p>Las propuestas a plantear deben incluir la señalización de espacios general, destinada a todos los usuarios, y específica para bicicletas, prioridades, coexistencia con otros usuarios del transporte público, en especial PMR, carritos de bebé, ancianos y embarazadas, tipo de billete para la bicicleta.</p> <p>Sirven como ejemplo las normas creadas recientemente por el Ayuntamiento de San Sebastián para acceder con las bicicletas a autobuses, en las que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se detalla en qué paradas se podrá acceder con bici (aquellas donde se encuentren inmediatamente antes de zonas con pendientes). - Se detallan las franjas horarias en las que está permitido transportar bicicletas. - Se delimita un número máximo de bicicletas por autobús o módulo del mismo en caso de tratarse de un autobús doble. - Prioridad del resto de viajeros frente a bicicletas, prioridad también de sillas de ruedas y coches de niños. <p>Se estipula que las bicis no pagan billete.</p>
Presupuesto	150.000 €
Indicadores de seguimiento	<p>Seguimiento de acciones de apoyo de administraciones, entidades u organizaciones.</p> <p>Seguimiento de acciones de adaptación para el acceso de bicicletas en estaciones de transporte y vehículos.</p> <p>Seguimiento del nivel de adaptación de los diferentes operadores de transporte.</p>

11.3.2. B. Normativa y seguridad:

B.1. Difusión de la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas	
Descripción	<p>Según reza la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas, el Ayuntamiento de Zaragoza está realizando una apuesta decidida por modificar el tipo de ciudad hacia el que se ha tendido en las últimas décadas, e ir hacia un modelo más amable, sostenible y seguro. Para ello, además de favorecer la intermodalidad y de actuar sobre itinerarios peatonales y transporte público, se están llevando a cabo distintas medidas tendentes a fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte, así como otras soluciones de movilidad sostenible.</p> <p>El nuevo papel preponderante que se le ha otorgado al peatón, la necesidad de fomento de la bicicleta como modo de transporte, y la prioridad a favor de los vehículos de transporte público, hacen necesaria la elaboración de una ordenanza específica que responda al panorama actual de la movilidad en nuestra ciudad y que tenga en cuenta los cambios que se están produciendo en materia de movilidad con la ejecución de las vías pacificadas, las vías ciclistas y las posibles fricciones que pudieran producirse entre los distintos usuarios de la vía pública, estableciendo las normas y delimitando los derechos y obligaciones de cada uno de ellos.</p> <p>El éxito de la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas, así como de la normativa general de aplicación, radica en su conocimiento y aceptación por todos los usuarios de la vía pública.</p> <p>No obstante, la definición de normas favorables al ciclismo urbano no está exenta de conflictos y dificultades, puesto que en algunos casos otros usuarios de la vía pública pueden considerar los beneficios para la bicicleta como una merma en sus privilegios, y es necesaria además la aceptación de las reglas de tráfico por parte de los ciclistas, ya que depende de ellos el que perciban que las propias normas contribuyen a su comodidad y seguridad.</p>
Ámbito de aplicación	Ciudad de Zaragoza y su entorno.
Líneas de actuación	<p>Las líneas que se incluyen en este programa son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jornadas informativas de difusión a diferentes colectivos, tanto peatones, conductores y usuarios de transporte público, resto de conductores y ciclistas, tanto actuales como potenciales. - Realización de folletos informativos de difusión de los aspectos básicos. - Campañas de difusión en distintos medios de comunicación, como internet, prensa, televisión, etc. - Agentes en la ciudad que informen de su aplicación. <p>Aplicación de la misma por parte de los agentes de la ley.</p>
Presupuesto	80.000 €



Indicadores de seguimiento	<p>Seguimiento de campañas y actuaciones realizadas por la administración y entidades u organizaciones, así como de la información dada en medios de comunicación.</p> <p>Seguimiento de las actuaciones de los agentes de la ley.</p> <p>Seguimiento del cambio de comportamiento de los distintos usuarios de la vía, conductores de vehículos a motor, ciclistas y peatones.</p>
-----------------------------------	---

B.2. Aplicación de medidas de protección de bicicletas contra robos

Descripción	<p>El crecimiento del uso de la bicicleta viene acompañado por un crecimiento en el robo de estos vehículos. El riesgo del robo de las bicicletas, además de desmotivar a los usuarios de la bicicleta como medio de transporte en el entorno urbano, también conduce a utilizar bicicletas de peor calidad, peor mantenidas y que requieren mayor esfuerzo en el pedaleo, lo que refuerza la disuasión al uso de la bicicleta.</p> <p>El objetivo de este programa consiste en la creación de un sistema de protección de bicicletas contra robos para disminuir su número y aumentar, por otro lado, la posibilidad de retorno a su propietario.</p> <p>Para ello se propone la posibilidad de creación de un conjunto de servicios consistente en el registro voluntario y marcaje de bicicletas, el seguimiento de los robos que se puedan producir y la puesta en marcha de un sistema de búsqueda de bicicletas sustraídas, tal y como establece la ordenanza de circulación de peatones y ciclistas.</p> <p>Además este servicio se complementa con medidas para combatir las ventas ilegales de bicicletas que están registradas.</p>
Ámbito de aplicación	Ciudad de Zaragoza y su entorno, y más concretamente el colectivo de propietarios de bicicletas.
Líneas de actuación	<p>Las líneas que se incluyen en este programa son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creación e implantación de un registro de bicicletas: <ul style="list-style-type: none"> - Registro de bicicletas: Creación de una base de datos municipal, que se plantea desde un principio asociada a una base datos nacional o europea, en la cual se registran de manera voluntaria las bicicletas. El propietario obtiene una tarjeta identificativa. <p>Este registro de acuerdo a la ordenanza incluirá:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nombre y apellidos del titular. - Domicilio y teléfono de contacto. - Número del documento de identidad. - Número de bastidor de la bicicleta, en caso de que se disponga del mismo. - Marca, modelo y color de la bicicleta.

	<ul style="list-style-type: none"> - Características singulares. - Marcaje de bicicletas: La inclusión de una bicicleta en el registro se complementa con un marcaje de la misma. De ese modo se identifica fácilmente que dicho vehículo está incluido en la base de datos del registro. El marcaje debe ser lo más seguro, inalterable e inviolable posible, ya que su nivel de efectividad se mide en el tiempo necesario para su eliminación. <p>El marcaje contribuye a dificultar la compra/venta ilegal y facilitar su recuperación</p> <ul style="list-style-type: none"> - Servicio de búsqueda de bicicletas: Puesta en contacto con el propietario de la bicicleta una vez recuperada o permiso para que el mismo acceda a la base de datos y compruebe si su bicicleta se ha recuperado y dónde. - Desarrollo de una campañas de comunicación e información: <ul style="list-style-type: none"> - Campaña inicial para la puesta en marcha del sistema, que debe ser potente un acto público y anuncios en todos los medios de comunicación. - Campañas de promoción constantes: folletos, medios de comunicación y/o cartelería. - Campañas de comunciación en Comisarias. - Buena coordinación con Agentes. - Puesta en marcha de medidas para combatir las ventas ilegales. <p>Se recomiendan distintas medidas como las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Acceso a la base del registro para que todo usuario pueda comprobar que el propietario de la bicicleta es el vendedor de la misma. - Obligación del comprador de actualizar los datos en el registro. - Posibilidad de que los agentes de la ley soliciten, en determinadas ocasiones, datos identificativos de la bicicleta a los conductores. - Desarrollo de campañas de promoción de bicicletas plegables. Este tipo de bicicletas facilita su transporte en el transporte público y su guarda en la vivienda habitual. También se recomienda su inclusión en el registro. - Campañas a través de folletos y/o medios de comunicación.
Presupuesto	180.000 €
Indicadores de seguimiento	<p>Seguimiento de las campañas realizadas.</p> <p>Grado de aceptación y utilización del sistema por parte de ciclistas.</p> <p>Evolución en la cantidad de establecimientos adheridos.</p> <p>Seguimiento de la evolución del robo y recuperación de bicicletas.</p>



B.3. Impulso del aseguramiento voluntario del ciclista	
Descripción	<p>La bicicleta es un vehículo que no requiere de aseguramiento obligatorio para circular por la vía pública, lo que no exime a su conductor de la responsabilidad civil en caso de accidente, si él es el culpable del mismo.</p> <p>Al igual que para los vehículos de motor, en el mercado existen seguros específicos para bicicleta que cubren únicamente la responsabilidad civil y otros que además aseguran la asistencia sanitaria al ciclista accidentado.</p> <p>Existen varios seguros en el mercado que se deben tener en cuenta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Federaciones o asociaciones ciclistas: Como norma general ofrecen sin sobrecoste añadido al importe de la cuotas de federado o asociado un seguro de responsabilidad civil y en ocasiones de accidente. - Seguro de hogar: En ocasiones estos seguros incluyen la cláusula de responsabilidad civil que cubre a todos los miembros censados en el hogar. - Seguro específico para la bicicleta: Existen muy pocas ofertas por parte de las aseguradoras. <p>El ciclista es responsable de sus actos y por ello el que provoca un accidente, en caso de no disponer de seguro, debería pagar de su bolsillo los daños ocasionados a la/s víctimas, los días de baja de las mismas, etc.</p> <p>La contratación del correspondiente seguro da tranquilidad tanto al ciclista como al resto de usuarios de la vía, fundamentalmente peatones, que en ocasiones perciben al ciclista como un posible agresor sin obligación de hacerse cargo de los daños que pueda ocasionar a terceras personas.</p> <p>La buena prensa de que goza la bicicleta y dando un impulso por parte de la Administración puede hacer que los Aseguradores aceleren el ofrecimiento de seguros específicos para el ciclista..</p>
Ámbito de aplicación	Ciudad de Zaragoza y su entorno, y más concretamente el colectivo de propietarios de bicicletas.
Líneas de actuación	<p>Las líneas que se incluyen en este programa son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impulsar el ofrecimiento de un seguro específico para bicicletas que cubra la responsabilidad civil del conductor de la bicicleta cuando sea civilmente responsable, cuando por hechos de la circulación se producen daños a terceros, tanto corporales como materiales, hasta una cuantía limitada. - Impulsar acciones de colaboración con empresas aseguradoras y representantes de los usuarios. <p>Llevar a cabo campañas informativas y de promoción específicas.</p>
Presupuesto	60.000 €
Indicadores de seguimiento	Seguimiento de las campañas realizadas por la administración y/o organizaciones de todo tipo. Evolución de los tipos de seguro relacionados con la bicicleta y evolución de la adquisición por parte de ciclistas de los distintos seguros.

11.3.3. C. Educación:

C.1. Concienciación y formación	
Descripción	<p>En las últimas décadas las ciudades españolas se han diseñado por y para el automóvil, lo cual ha llevado a una situación insostenible en lo que se refiere a la utilización del espacio público y a la emisión de gases contaminantes.</p> <p>El uso de la bicicleta en el entorno urbano no sólo es bueno para los ciclistas sino para el resto de los ciudadanos.</p> <p>Pero, para que la bicicleta se integre en el ámbito urbano como un modo de transporte más debe estar aceptada por la ciudadanía, por ello es importante actuar en dos ámbitos diferenciados:</p> <p>Integrar la bicicleta como elemento de movilidad: Concienciar al resto de usuarios de la ciudad (automovilistas, peatones, usuarios de transporte público) de que la bicicleta es un medio de transporte más y que en este sentido debe ser tenido en cuenta e integrarse como un elemento más de movilidad en la ciudad.</p> <p>Fomentar el uso de la bicicleta en la ciudad: Se persigue fomentar el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte y conseguir que sea aceptada como tal por todos los ciudadanos.</p> <p>Para la consecución de estos objetivos se propone una batería de medidas que favorezcan el cambio de mentalidad, y la aceptación de la bicicleta como medio de transporte.</p>
Ámbito de aplicación	Población de la ciudad de Zaragoza y su entorno, con refuerzo a colectivos específicos.
Líneas de actuación	<p>Las líneas que se incluyen en este programa son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Campañas de sensibilización y formación dirigidas a toda la población con un doble objetivo: <ul style="list-style-type: none"> - Concienciar a los ciclistas de que respeten las normas viarias y adopten medidas de seguridad. - Mejorar la aceptación y el respeto del resto de ciudadanos hacia la bicicleta, para que la consideren como un modo de transporte más. <p>Dichas campañas se pueden realizar en dos vertientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Campañas a través de folletos y/o medios de comunicación. - Campañas de refuerzo en: <ul style="list-style-type: none"> - Centros de enseñanza: En los cursos destinados a escolares se pondrá especial interés en dar una base donde se asienten los hábitos de actuación, además de trabajar las actitudes para favorecer comportamientos seguros cuando transitan como peatones o como



	<p>ciclistas.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autoescuelas: Se trata de favorecer el respeto del nuevo conductor de vehículo a motor hacia la bicicleta. La campaña se realizaría con los profesores de autoescuelas. - Centros Cívicos, Juntas de Distrito. - Taxistas, trabajadores de TUZSA y principales compañías de autobuses que operan en la ciudad, trabajadores del Tranvía, trabajadores de ADIF y Renfe, etc. <p>- Desarrollo de cursos de concienciación y formación a colectivos específicos de ciclistas actuales y potenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Usuarios de la bicicleta. - Centros de enseñanza. - Universidades: - Centros Cívicos, Juntas de Distrito. <p>Los cursos destinados a usuarios actuales y potenciales podrán incluir el siguiente contenido:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Educación Vial. - Medidas de fomento de visibilidad (reflectante..). - Aprendizaje y afianzamiento del manejo de la bicicleta. - Mecánica básica y mantenimiento de la bicicleta. - Promoción del uso urbano de la bicicleta. <p>- Desarrollo en colaboración con entidades de empleo de un taller ocupacional de bicis con el objetivo de dar empleo a personas dedicadas al mantenimiento y reparación.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo de un portal asociado a la bicicleta donde se presente una optimización de rutas en la ciudad que facilite la movilidad de los nuevos usuarios.
Presupuesto	200.000 €
Indicadores de seguimiento	<p>Seguimiento de las acciones y campañas realizadas vía presencial y vía web.</p> <p>Evolución de los centros de enseñanza, autoescuelas, centros cívicos, asociaciones, etc. adheridos al programa.</p> <p>Seguimiento especialmente detallado para colectivos especiales, como taxistas, conductores de autobuses y operadores de transporte en general.</p> <p>Evolución en el nivel de accidentabilidad ciclista.</p>

11.3.4. D. Promoción:

D.1. Comunicación y difusión para toda la sociedad	
Descripción	<p>Los estudios demuestran que uno de cada dos trayectos urbanos en coche es de menos de tres kilómetros, distancia que se puede recorrer fácilmente en bicicleta.</p> <p>Para que exista una cultura real de la bicicleta no basta con recomendar su uso sino que, además de realizar las infraestructuras necesarias se deben adoptar otras medidas tendentes a que todo el que lo desee pueda hacer uso de la bici para los desplazamientos por la ciudad de manera cómoda, sin riesgos y sin incomodar a los peatones.</p> <p>Por ello es necesario llevar a cabo acciones de promoción y difusión que fomenten y faciliten el uso de la bicicleta en la ciudad y proyecten Zaragoza en el exterior como ciudad medioambientalmente sostenible</p>
Ámbito de aplicación	Población de la ciudad de Zaragoza y su entorno, así como visitantes.
Líneas de actuación	<p>Las líneas que se incluyen en este programa son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - laboración de guías de rutas ciclables tanto en formato papel como en versión electrónica; estas rutas intentarán responder a la demanda de distintos tipos de usuarios: <ul style="list-style-type: none"> - Cotidianos: mostrando recomendaciones de los itinerarios ciclables más seguros y cómodos, con rutas recomendadas de situación dentro de la ciudad, accesos a diferentes focos, etc. - Ocasionales: mostrando rutas más desarrolladas con la valorización de recursos como caminos y vías ciclables urbanos y periurbanos. - Visitantes: mostrando rutas recomendadas en las que estén señalizadas las distintas ofertas culturales, etc. <p>Estas guías estarán distribuidas en las diferentes oficinas de turismo de la ciudad, así como en otros puntos neurálgicos de la misma (universidades, casas de juventud, juntas de distrito,...).</p> - Impulso del alquiler de bicicletas a todos los niveles y para todos los usuarios: <ul style="list-style-type: none"> - De manera prioritaria se actuará en las estaciones de transporte y en los puntos de interés turístico. - Se impulsará también el alquiler de bicicletas para uso recreativo, en las que habitualmente se demanda una mayor duración del tiempo permitido de uso que en el caso anterior. - Creación y difusión de una semana de la bicicleta enfocada tanto al público en general como a los principales agentes sociales y políticos implicados. <p>Dentro de estas jornadas se recomienda contar con la asistencia de ponentes de destacada reputación y llevar a cabo un Intercambio de experiencias con otras ciudades, tanto a nivel nacional como internacional.</p>



	<ul style="list-style-type: none"> - Creación y difusión de un anuario de actividades relacionadas con el desarrollo del Plan Director de la Bicicleta. A partir de la realización de una memoria de actividades para llevar a cabo el seguimiento del Plan, se realizará un resumen del mismo, que servirá para su difusión. - Promoción de toda esta información en la Web municipal.
Presupuesto	230.000 €
Indicadores de seguimiento	<p>Seguimiento de las actuaciones o guías puestas en marcha.</p> <p>Evolución de las visitas vía presencial y vía web.</p> <p>Evolución del volumen de bicicletas disponibles para alquilar y alquiladas.</p> <p>Evolución del tipo y número de asistentes y actividades desarrolladas en la semana de la bicicleta.</p> <p>Grado de satisfacción de los usuarios.</p>

D.2. Medidas de promoción para colectivos específicos	
Descripción	<p>El incremento del uso de la bicicleta debe ir acompañado no sólo de medidas de fomento de carácter global, sino también de actuaciones de carácter específico, tanto a nivel institucional como de carácter privado.</p> <p>Para ello este programa de fomento del uso de la bicicleta busca llegar a los principales colectivos de la ciudad.</p> <p>Entre todos ellos se van a destacar dos colectivos bien diferenciados:</p> <p>- Estudiantes:</p> <p>Se quiere hacer especial hincapié en el colectivo de niños y adolescentes en edad escolar, ya que el transporte de éstos en coche puede representar hasta un 20% del total en horas punta, dándose la circunstancia de que casi el 50% de escolares manifiestan que su medio de transporte preferido para ir a sus centros de enseñanza sería la bicicleta.</p> <p>El uso de la bicicleta es una buena forma de inducir a los niños y adolescentes a hacer ejercicio a diario.</p> <p>Además de actuar sobre los itinerarios, creando caminos seguros para acudir a los centros escolares, se deben aplicar medidas complementarias como garantizar la seguridad de la bicicleta en destino, informar a padres y profesores y formar a los niños.</p> <p>- Trabajadores:</p> <p>Promover el uso de la bicicleta en los desplazamientos diarios por motivos de trabajo es muy recomendable, ya que además de ser rentable ayuda a resolver problemas relativos a la congestión del tráfico, la salud y por supuesto la protección del medio ambiente.</p>

	<p>Las iniciativas de estos últimos años por parte de administraciones y empresas privadas de varios países de la Unión Europea y de fuera de ella, han dado resultados muy positivos. Según todas las fuentes consultadas, no sólo se ha puesto de manifiesto el gran potencial de uso de la bicicleta para los desplazamientos hacia centros de trabajo, por sí misma o combinada con otros modos de transporte, sino que también se ha favorecido el desarrollo de la industria de la bicicleta, se ha creado empleo y se han reducido costes empresariales asociados a los aparcamientos para coches y al absentismo laboral por enfermedad.</p>
Ámbito de aplicación	<p>Estudiantes: escolares, universitarios y resto.</p> <p>Trabajadores: administraciones públicas y trabajadores por cuenta ajena</p>
Líneas de actuación	<p>Las líneas que se incluyen en este programa son las siguientes:</p> <p>Estudiantes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promover la bici entre la población universitaria, a partir de diferentes propuestas: <ul style="list-style-type: none"> - Creación de un sistema de alquiler de bicicletas específico para la comunidad universitaria, que podría ser utilizado a partir de la tarjeta universitaria. - Conectar con vías ciclables los campus universitarios. - Diseño de aparcamientos seguros en todos los edificios universitarios. - Existencia de un pequeño taller para reparaciones de emergencia, con herramientas necesarias para solucionar pequeñas incidencias. - Promover la intermodalidad entre transporte público y bicicleta para llegar a la universidad. - Elaboración de una guía de usuario, con la principal información sobre carriles bici, aparcamientos, talleres, normativa, etc. - Reparto de elementos reflectantes entre la comunidad universitaria. - Sistema de alquiler de bicicleta inter-campus. - Promover la bici entre la población estudiante no universitaria, a partir de diferentes propuestas, poniendo especial interés en las escuelas con el programa "A LA ESCUELA EN BICI". <ul style="list-style-type: none"> - Realización de charlas formativas e informativas: explicación didáctica de la ordenanza, descripción de los diferentes recorridos de carriles bici. Estas charlas deberán estar encaminadas no sólo a los alumnos, sino también a padres o tutores y profesores. - Promover la intermodalidad entre transporte público y bicicleta para llegar a todos los centros de enseñanza. - Dotar de aparcabicis a los centros de enseñanza. - Creación de un taller sobre la bici, como actividad extraescolar, donde además de explicar algunas nociones básicas de seguridad y mecánica de la bici, podrán



	<p>realizarse pequeños itinerarios que puedan resultar atractivos para los estudiantes por zonas verdes, zonas deportivas, zonas urbanas cercanas, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realización de recorridos "tutorizados" por las vías ciclables de la ciudad puestos en marcha desde los centros educativos, casas de juventud, asociaciones de barrio, etc. - Solicitud de apoyo policial para la entrada y salida en bicicleta de colegiales a determinados centros educativos. <p>Trabajadores o desempleados</p> <ul style="list-style-type: none"> - Apoyo a las empresas para fomento del uso de la bicicleta, donde se incluyen las siguientes actuaciones específicas de adhesión de empresas "amigas de la bici" que permita entre otros las siguientes: <ul style="list-style-type: none"> - Promover la intermodalidad entre transporte público y bicicleta para llegar a los centros de trabajo. - Apoyo en la dotación de infraestructuras exteriores e interiores que faciliten la utilización de la bici, como lugares habilitados para el aparcamiento, zonas interiores que permitan la posibilidad de cambio de ropa, medidas que incentiven a los trabajadores el uso de la bici para la llegada al trabajo en bicicleta, etc. - Creación de un premio que incremente la visibilidad de este tipo de actuaciones entre las empresas, que puede ser similar a los premios existentes de responsabilidad social, empresa joven familiarmente responsable. - Promover el uso de la bicicleta entre los trabajadores de las administraciones públicas, a través de medidas como: <ul style="list-style-type: none"> - Dotar de aparcabici seguros a todas las administraciones públicas - Promover la intermodalidad entre transporte público y bicicleta para llegar a estos centros de trabajo. - Realización de campañas formativas y de sensibilización, para promover que los trabajadores no usen el coche para ir a trabajar. - Dotación de bicicletas a determinados funcionarios que deban realizar trabajo de campo, como policías, servicios públicos, infraestructuras, etc. <p>El desarrollo de estas actuaciones, irá relacionado con la puesta en marcha de líneas de subvenciones específicas ligadas a programas públicos.</p>
Presupuesto	250.000 €
Indicadores de seguimiento	<p>Evolución del uso de la bicicleta.</p> <p>Seguimiento de las acciones y campañas realizadas vía presencial, en formato papel y vía web.</p> <p>Evolución de los centros de enseñanza, universidades, empresas, administraciones, etc. adheridos al programa.</p>

	Seguimiento especialmente detallado de las escuelas.
--	--

D.3. Promoción de Zaragoza como ciudad sostenible	
Descripción	<p>Se considera interesante la promoción del uso de la bicicleta como elemento de movilidad para el acceso a determinados eventos y lugares de interés de la ciudad.</p> <p>Pero además, se busca que la percepción que tengan no sólo los habitantes de la ciudad, si no también sus visitantes, sea la de una ciudad sostenible, que ofrece una buena calidad de vida, cercana y abierta a nuevos cambios, ideas que ya están siendo promocionadas, y que el desarrollo de las actividades de fomento de la bicicleta, ayudarían a consolidar todavía más.</p>
Ámbito de aplicación	Los ciudadanos de Zaragoza, así como sus visitantes reales o potenciales.
Líneas de actuación	<p>Las líneas que se incluyen en este programa son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promoción del acceso a actividades culturales que originan un desplazamiento importante de personas, ya sea para actividades o para visita a equipamientos. Para ello es necesario preveer la dotación de aparcabici en este tipo de focos de atracción. Se puede preveer la posibilidad de llevar a cabo actividades de promoción (regalo de entradas), asociado a la movilidad en bicicleta o promoción a través de folletos informativos en los propios centros sobre las facilidades de acceso en bicicleta. - Incorporación de la bicicleta en las visitas turísticas de la ciudad, mediante la creación de itinerarios turísticos específicos que prevean a través de la bicicleta. Este tipo de iniciativa ya se ha comenzado a poner en marcha por BIZI y Zaragoza Turismo, ofertándose paseos guiados por el carril bici de las orillas del Ebro y con descuentos para los usuarios de la tarjeta BIZI (Bizi Tour). - Incorporación del servicio de alquiler de bicicleta a la tarjeta "Zaragoza Card" (ya sea con el sistema de bizi actual u otro paralelo). En este sentido, dentro de los servicios previstos por esta tarjeta se prevé la posibilidad de uso de alquiler de bicicleta por un periodo de duración establecido. - Promoción de Zaragoza al exterior como ciudad amiga de la bicicleta. Para ello se prevé el desarrollo de jornadas de difusión y folletos que difundan en paralelo la imagen de la bicicleta con Zaragoza. En este sentido la apuesta por la sostenibilidad del proyecto de Zaragoza Global puede permitir conseguir este efecto. <p>En esta línea ya se han desarrollado algunas actuaciones, como la realización de un video promocional de BIZI.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Promoción de la bicicleta como medio de transporte sostenible, a través de actividades de valorización en este sentido, programas de difusión de los beneficios mediambientales del uso de la bicicleta, ... - Promoción de la bicicleta como instrumento para valorar y promocionar los recursos medioambientales de la ciudad, vinculando el uso de la bicicleta a espacios de cierto valor ambiental de la ciudad a partir del desarrollo de itinerarios verdes, que puedan contar con una señalización, promoción y difusión a partir de la



	<p>elaboración de folletos explicativos,... Estas actividades además, deberían integrarse en la estrategia de desarrollo turístico de la ciudad.</p> <p>Estas últimas actuaciones podrían realizarse de forma coordinada con la Agenda 21 de Zaragoza.</p>
Presupuesto	100.000 €
Indicadores de seguimiento	<p>Seguimiento de campañas y actividades de promoción puestas en marcha, vía presencial, en formato papel, o vía web.</p> <p>Seguimiento de convenios o de actividades conjuntas realizadas con organismos municipales en materia de turismo y promoción exterior de la ciudad: Zaragoza Turismo, Zaragoza Global,...</p> <p>Evolución de las visitas y grado de satisfacción de usuarios.</p>

	<p>Oficina de la Bicicleta, de todas las actuaciones a realizar por los distintos Servicios del Ayuntamiento de Zaragoza relacionadas con la movilidad ciclista.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exigencia de información a la Comisión Plenaria del Observatorio, a través de la Oficina de la Bicicleta, de todas las actuaciones a realizar por la administración, entidades, organismos o empresas de Zaragoza relacionadas con la movilidad ciclista. - Impulso a la coordinación y puesta en común de las propuestas en torno a la bicicleta. Entre otras posibilidades se plantea la creación de una web para intercambio de información entre los distintos miembros del Observatorio de la Bicicleta.
Presupuesto	300.000 €
Indicadores de seguimiento	<p>Seguimiento del contenido y asistentes a las reuniones del Observatorio.</p> <p>Seguimiento del desarrollo de los acuerdos alcanzados en el Observatorio.</p>

11.3.5. E. Modelo participativo:

E.1. Impulso al papel del Observatorio de la Bicicleta	
Descripción	<p>El Observatorio es un órgano consultivo cuya finalidad y objetivo es facilitar la participación de los ciudadanos y canalizar la información de las entidades asociativas en los asuntos municipales relativos a facilitar, mejorar las condiciones y fomentar el uso de la bicicleta en la ciudad.</p> <p>Se trata de un espacio de trabajo donde se encuentran representados los agentes económicos y sociales más representativos del mundo de la bicicleta en Zaragoza. Este espacio cuenta con unos cauces claramente establecidos y una estructura organizativa que compromete a todos los participantes.</p> <p>Podrán ser invitados a determinadas sesiones representantes de colectivos o entidades que no formen parte en el Observatorio de manera permanente.</p> <p>El Observatorio se define como el instrumento de gestión, participación y evaluación y seguimiento del Plan Director de la Bicicleta.</p>
Ámbito de aplicación	Ciudadanos de Zaragoza, al encontrarse éstos, de manera directa o indirecta, representados en el Observatorio de la Bicicleta.
Líneas de actuación	<p>Las líneas que se incluyen en este programa son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dinamización e impulso a la Comisión Plenaria del Observatorio posibilitando la asistencia de expertos a las reuniones de la misma, para crear así un grupo de reflexión y trabajo que identifique y priorice las políticas y acciones de fomento de la movilidad ciclista. - Impulso al Observatorio de la Bicicleta para que el mismo esté representado en el Consejo consultivo de la Movilidad y en el Observatorio de la Movilidad. - Exigencia de información a la Comisión Plenaria del Observatorio, a través de la

E.2. Impulso al papel de la Oficina de la Bicicleta	
Descripción	<p>El objetivo de la Oficina de la Bicicleta es contribuir de manera activa en el desarrollo, fomento y plena integración de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Zaragoza y su entorno.</p> <p>La Oficina de la Bicicleta se ha creado para llevar a cabo dos funciones diferenciadas:</p> <p>A nivel institucional:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coordinar las actuaciones relacionadas con la bicicleta dentro de la Administración, tanto dentro del Ayuntamiento como las relaciones del mismo con otras administraciones, organizaciones, entidades o empresas. Dentro de este ámbito se encuentra el gestionar y desarrollar varios programas de fomento de la bicicleta que se definen en el Plan Director. - Fomentar la cultura del uso de la bicicleta, sola o en combinación con el transporte público, apoyando eventos relacionados con la movilidad y el transporte, impulsando encuentros entre instituciones o profesionales que tengan relación con la movilidad, etc. <p>Contacto directo con el ciudadano:</p> <p>Abrir un cauce entre el Ayuntamiento y el ciudadano para que vía web o vía presencial se le puedan resolver dudas, facilitar mapas, rutas, itinerarios, recomendaciones, información acerca de la normativa, gestionar el registro de bicicletas, etc.</p>
Ámbito de aplicación	Administraciones, instituciones o empresas relacionadas con la movilidad ciclista, así como ciudadanos con acceso a la Oficina de forma presencial, telefónica o virtual.
Líneas de actuación	<p>Las líneas que se incluyen en este programa son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dotación de medios técnicos necesarios para el desarrollo de las siguientes



funciones:
A nivel institucional:
- Canalización de las actuaciones en materia ciclista, lo que conlleva la exigencia de información a la Oficina de la Bicicleta de todas las actuaciones relacionadas directa o indirectamente con la movilidad ciclista:
- Por parte de cualquier Servicio del Ayuntamiento de Zaragoza.
- Por parte de otras administraciones, organizaciones o empresas, en lo que se refiere al ámbito municipal.
- Ejecución, control y seguimiento del Plan Director en su ámbito institucional, que incluya:
- Participación en la redacción y/o revisión de proyectos y obras de infraestructuras ciclistas, sistemas de bicicletas públicas, aparcabici y otros elementos relacionados con la movilidad ciclista.
- Fomento y/o apoyo a la ejecución de vías ciclables por parte de otras administraciones, para crear una red comarcal.
- Realización de campañas de sensibilización destinadas a administraciones e instituciones, acerca de los beneficios del uso de la bicicleta como modo de transporte y de los beneficios del uso de transporte público, de la pacificación y de la reducción del tráfico motorizado.
- Elaboración de un plan de trabajo de las distintas acciones vinculadas con el desarrollo del Plan Director.
- Establecimiento de cauces de comunicación entre los distintos agentes vinculados con la movilidad ciclista, tanto del Ayuntamiento de Zaragoza como de otras administraciones y organizaciones, entidades o empresas de la ciudad o fuera de ella.
- Difusión de los valores de la Movilidad Sostenible, apoyando asimismo las acciones y eventos de todo tipo realizadas por otras administraciones e instituciones.
Contacto directo con el ciudadano:
- Ejecución, control y seguimiento del Plan Director en su ámbito ciudadano, que incluya:
- Realización de tareas de consulta y asesoramiento a ciudadanos usuarios y no usuarios de la bicicleta a través de todo tipo de medios, escritos, vía presencial, por teléfono, correo electrónico, blog, vía web.
- Gestión y actualización permanente de la página web y del blog de la bicicleta.
- Realización de campañas de fomento y sensibilización destinadas a los ciudadanos acerca del uso de la bicicleta como modo de transporte habitual, así como del uso del transporte público.

	- Realización de campañas formativas e informativas destinadas a todos los ciudadanos, usuarios y no usuarios de la bicicleta. Comunicación, a través de la información relativa a los planes, programas y proyectos que tengan relación con la movilidad ciclista.
Presupuesto	300.000 €
Indicadores de seguimiento	Seguimiento de las acciones desarrolladas y a desarrollar por la Oficina de la Bicicleta. Seguimiento de las visitas y solicitudes a la Oficina de la Bicicleta por parte del ciudadano.

E.3. Detección de la opinión ciudadana de la bicicleta	
Descripción	El desarrollo del Plan Director de la Bicicleta ha permitido, a través del proceso de encuestación realizado, conocer el estado de opinión de los usuarios de la bicicleta en la ciudad. Se considera de gran interés continuar con este tipo de actuaciones en el futuro permitiendo conocer, por un lado, datos concretos de movilidad y evolución de la misma a lo largo del tiempo, y por otro, valoración tanto de usuarios como no usuarios de la bicicleta sobre las incorporaciones y actuaciones realizadas para la inserción de la bicicleta dentro de la movilidad de la ciudad.
Ámbito de aplicación	Población de la Ciudad de Zaragoza y su entorno, así como de otras ciudades.
Líneas de actuación	Las líneas que se incluyen en este programa son las siguientes: - Desarrollo de un proceso de encuestación específico a usuarios de bicicleta en dos épocas diferenciadas del año y que permita conocer la valoración de las actuaciones realizadas. - Desarrollo de un proceso de encuestación a una muestra de la población en general para valorar la opinión sobre la bicicleta y las actuaciones realizadas. - Inclusión de preguntas específicas en materia de movilidad ciclista en las encuestas a cargo del ayuntamiento de movilidad general. - Realización de aforos, que permita conocer cual es el reparto modal de los medios de transporte en Zaragoza, y cual es el peso que tiene la bicicleta. - Promocionar y dotar de contenido la página Web de la bicicleta a través de la creación de una web dinámica - Promocionar el blog de la bicicleta, el buzón de quejas y sugerencias, la cuenta de correo electrónico de la Oficina de la Bicicleta, la asistencia telefónica y la visita presencial.
Presupuesto	150.000 €



Indicadores de seguimiento	Seguimiento de los aforos, encuestas realizadas y opiniones recogidas a través de los distintos cauces abiertos al público.
	Seguimiento de la evolución en la cantidad, tipo de usuarios de la bicicleta, hábitos, etc, aceptación por parte de los no usuarios.
	Comparación con resultados obtenidos en otras ciudades.

11.4. Planificación de las vías ciclables urbanas

La planificación anual de las vías ciclables a ejecutar no está exenta de dificultad. Hay que tener en cuenta que el horizonte para el desarrollo del Plan Director de la Bicicleta se ha establecido en el año 2025, por lo cual va a estar ligado a más de una legislatura. Además, la decisión de ejecutar obras de renovación integral está condicionada por muchos factores externos que no siempre son previsibles.

Por ello, para garantizar una evolución correcta de la infraestructura ciclista urbana, se ha optado por establecer un orden de prioridades de ejecución de vías ciclables que sirva de guía a la hora de realizar las correspondientes planificaciones de las primeras anualidades de desarrollo del Plan.

Para ello se han tenido en cuenta diferentes criterios entre los que destacan los siguientes:

- Funcionalidad y uso potencial de la vía.
- Conexión con vías ya existentes.
- Ejecución de obras de renovación o urbanización.
- Acuerdo social.

Como ayuda a la hora de estimar el presupuesto necesario para ejecutar un determinado tramo de vía ciclista se ha recurrido a un coste aproximado por metro lineal, que como media se puede tomar en 300 - 320 € + I.V.A.

Este coste, debido a que los criterios de ejecución de infraestructuras ciclistas deben ir evolucionando conforme la red se vaya desarrollando, y tanto la señalización como la segregación tienden a minimizarse, se considera que el coste estimado por metro lineal no tenderá al alza, sino más bien a la baja.

A continuación se enumeran por orden prioritario las vías ciclistas o ciclables consideradas como imprescindibles para el período inicial de desarrollo del Plan Director de la Bicicleta. El presupuesto se ha calculado tomando un coste de 300 € + I.V.A / ml.

No se incluyen en esta relación los nuevos proyectos de urbanización promovidos por el sector privado o público y que, mediante informe del Servicio de Movilidad Urbana, deben incluir vías ciclistas en sus calles principales.

DESCRIPCIÓN INFRAESTRUCTURA	LONGIT.	TIPO OBRA	PPTO. ESTIMADO
Pacificación calles secundarias		vía ciclable	300.000,00
Sobrarbe - San Juan Peña	3.178	vía ciclista	1.105.944,00
M. Servet (Compromiso Caspe - Coso)	669	vía ciclista	232.812,00
Franco y López y Calanda	1.165	vía ciclista	405.420,00
Corredor Verde (Fase II)	1.268	proy. urbaniz	441.264,00
Tranvía (Fase I)	4.104	proy. urbaniz	1.428.192,00
Valle Broto (Cierre 2º Cinturón)	2.500	vía ciclista	870.000,00
Miguel Servet (hasta 3er Cinturón)	800	proy. urbaniz	278.400,00
Avda Madrid (Pº Mª Agustín - Avda. Navarra)	600	vía ciclista	208.800,00
Coso (Pza. España - Espartero)	500	proy. urbaniz	174.000,00
Avda. Valencia	650	proy. urbaniz	226.200,00
Avda. Puente Pilar y Avda Cataluña (hasta Pza. Mozart)	950	vía ciclista	330.600,00
Cno. Puente Virrey y San José (hasta M. Servet)	1.400	proy. urbaniz	487.200,00
Pablo Ruiz Picasso	2.000	vía ciclista	696.000,00
Corona Aragón - Juan Pablo Bonet	1.400	proy. urbaniz	487.200,00
Avda. Navarra	2.201	proy. urbaniz	765.948,00
Tranvía (Independencia y Puente Santiago)	1.200	proy. urbaniz	417.600,00
Gómez Laguna	1.400	vía ciclista	487.200,00
Tenor Fleta (Cno. Torres - Estación Cercanías)	2.000	proy. urbaniz	696.000,00
Avda. Pirineos - Che Guevara	1.900	vía ciclista	661.200,00
Avda. Pablo Gargallo	1.500	vía ciclista	522.000,00
Tranvía (Gómez. Avellaneda - Mª Zambrano)	2.400	proy. urbaniz	835.200,00
Cesáreo Alierta	2.300	vía ciclista	800.400,00
Prolong. Gómez Laguna (C/Kentya - Avda. Ilustración)	1.900	vía ciclista	661.200,00
Vía Universitat - Rioja	1.650	vía ciclista	574.200,00
Avda. Cataluña (Pza. Mozart – Huerva)	2.200	proy. urbaniz	765.600,00
Hernán Cortés - Cesaraugusto	1.350	vía ciclista	469.800,00
Asalto y C/ Alonso V	1.700	vía ciclista	591.600,00
Duqª. Villahermosa - Vicente Berdusán	2.300	vía ciclista	800.400,00
C/ Santander	500	proy. urbaniz	174.000,00
Cierre 3er Cinturón	2.700	vía ciclista	939.600,00

En lo que se refiere al presupuesto necesario para implantar una vía ciclista, hay que tener en cuenta que éste depende de muchos factores, como el estado y la sección de la calle en la que se ubica, si se proyecta a cota de calzada o acera, si es uni o bidireccional, si se protege o no, etc.

Si se pretende realizar una aproximación más real al presupuesto de ejecución de una determinada vía se ofrece a continuación un cuadro en el que se estiman los costes actuales sin I.V.A. de ejecución de metros lineales de



vía ciclista, a los que habrá que añadir o no los de otras obras a tener en cuenta. Estos costes se deberán ir actualizando con los datos del I.R.P.F.

Por otro lado, se debe tener en cuenta que el sobrecoste que supone incluir una vía ciclista en el conjunto de la obra de una calle a urbanizar o renovar en su totalidad se puede considerar nulo.

VÍA CICLABLE			PRESUPUESTO
Carril bici	Unidireccional	No segregado	20,00
	Bidireccional	Segregado	110,00
Acera bici	Unidireccional	Adaptación acera	40,00
	Bidireccional	Renovación pavimento	175,00
Pista bici	Adaptación pavimento		50,00
	Renovación pavimento		150,00
OTRAS OBRAS A TENER EN CUENTA			PRESUPUESTO
Realización de obras en mediana			80,00
Drenaje			30,00
Semaforización			40,00
Alumbrado			40,00
Otros servicios afectados			40,00

11.5. Conclusión

Potenciar y desarrollar el uso de la bicicleta como modo de transporte requiere de una política integral y decidida. No se debe financiar únicamente la ejecución de infraestructuras sino que se deben poner en marcha todo un conjunto de medidas necesarias.

Como apoyo a esta política integral surgen los programas de desarrollo del Plan Director de la Bicicleta que, a lo largo de quince años y especialmente en la primera mitad del período, deben impulsar y dar continuidad a esta política de apuesta porque Zaragoza y su entorno sean más amables, sostenibles y seguros.

El presupuesto definitivo, como se ha comentado con anterioridad, se deberá regularizar cada anualidad en función de la disponibilidad de partidas presupuestarias, teniendo en cuenta los siguiente:

- Algunos de los programas descritos pueden relacionarse entre sí. Es decir, se pueden realizar simultáneamente o de forma coordinada compartiendo presupuesto.
- Algunos programas pueden incluirse en otros de mayor envergadura que ya disponen de partidas propias. En este caso, por ejemplo, estarían todos los proyectos integrales de urbanización de viales.
- Algunos programas son susceptibles de financiarse por empresas, organizaciones y otras administraciones. Por ejemplo, la red ciclable incluida en proyectos privados de urbanización, los aparcabicicletas de larga duración en comunidades de vecinos, etc.

En el **año 2010** se van a desarrollar varios de los programas descritos con distintas actuaciones entre las que destacan las siguientes:

- Plan de pacificación de calles secundarias.
- Ejecución de vías ciclistas:
 - Carril bici de Sobrarbe, San Juan de la Peña y Avda. Academia General Militar.
 - Carril bici de las calles Espartero y Miguel Servet, hasta Compromiso de Caspe.
 - Carril bici de las calles Franco y López y Calanda.
 - Vía ciclista en el trazado del tranvía Fase I, entre Valdespartera y Gran Vía.
 - Vía ciclista en pasarela de conexión entre Parque Goya I y II.
 - Vía ciclista en corredor verde. Fase II.
 - Vías ciclistas en las obras de urbanización de Arcosur.
- Puesta en marcha del registro de bicicletas y servicio de búsqueda de las mismas.
- Puesta en marcha un centro de promoción de la bicicleta denominado "La ciudad de las bicis", que está vinculado a la Oficina de la Bicicleta y que desarrolla actividades educativas, taller de autorreparación, biblioteca, etc.
- Puesta en marcha de un Plan de Aforos de ciclistas.
- Estudio de movilidad ciclista.
- Puesta en marcha de talleres y charlas para colectivos específicos en asociaciones de vecinos, centros cívicos, escuelas, etc.
- Refuerzo del plan de instalación de aparcabicis.
- Plan de comunicación para difusión de la Ordenanza y recomendaciones.
- Incorporación de la bicicleta en las visitas turísticas de la Ciudad.

El presupuesto estimado de las actuaciones vinculadas con la bicicleta a desarrollar en 2010 asciende a 4.000.000 € aunque, como se ha comentado en la memoria económica, muchas de las actuaciones están vinculadas a otras de mayor rango, por lo cual no requieren de partida específica.



Según se establece en los datos publicados por otras ciudades europeas las cifras de presupuestos anuales dedicados a la bicicleta varían entre los 0,14 €/hab de la ciudad italiana Ferrara y los 5,43 €/hab de la ciudad belga Gante. Entre ellas se encuentran la danesa Odense, con 2,49 €/hab o la alemana Leipzig con 3,58 €/hab.

Así, tomando como dato la población empadronada en Zaragoza en 2009, 682.000 habitantes, el presupuesto de 2010 destinado a desarrollar los programas del Plan Director equivale a una inversión de 5,85 €/hab, lo cual supone una apuesta igual o superior a la que realizan otros países europeos como Bélgica, Alemania o Dinamarca.

