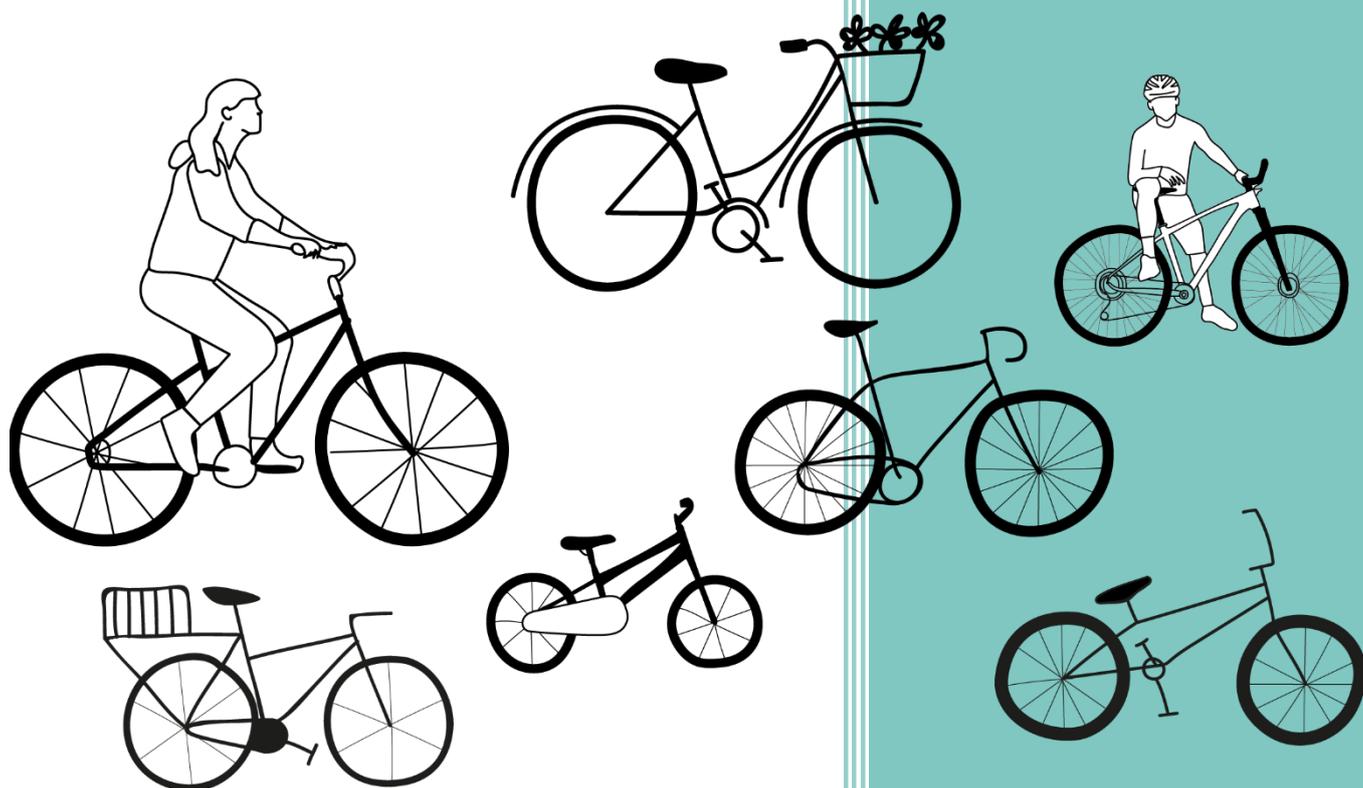


PLAN DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA DE IBIZA





Dirección por parte del Consell d'Eivissa

Javier Torres
Roberto Algaba

Coordinación técnica

Toni Montero

Equipo redactor

Ander Irazusta



Alfonso Sanz
Christian Kisters



Colaboración

Gonzalo Navarrete



Agradecimientos

Pedro Guasch (*A Vila en Bici*)

Arturo Bandrés (*La Cicloteca*)

PLAN DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA DE IBIZA

1.	POR QUÉ UN PLAN PARA FOMENTAR LA BICICLETA EN IBIZA.....	5
2.	USO ACTUAL DE LA BICICLETA EN IBIZA	7
3.	BARRERAS Y OPORTUNIDADES PARA EL USO DE LA BICICLETA	9
3.1.	Barreras y condicionantes	9
3.2.	Oportunidades y fortalezas a aprovechar	12
4.	PLANES Y PROPUESTAS RELACIONADAS CON LA BICICLETA	16
4.1.	Planes supramunicipales con incidencia en la movilidad ciclista.....	16
4.2.	Planes y proyectos de redes y vías ciclistas.....	18
4.3.	Otras propuestas y medidas relacionadas con la bicicleta	20
5.	INFRAESTRUCTURA CICLISTA Y FACILIDADES EXISTENTES	22
5.1.	Vías ciclistas locales e interurbanas	22
5.2.	Aparcamientos para bicicletas	27
5.3.	Intermodalidad bicicleta-ferry.....	27
5.4.	Redes para el ciclismo deportivo.....	28
5.5.	Red de caminos públicos	30
6.	OBJETIVOS DEL PLAN	31
7.	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	32
7.1.	Infraestructuras para la bicicleta.....	32
7.2.	Promoción de la bicicleta	33
7.3.	Servicios para la bicicleta.....	34
7.4.	Economía de la bicicleta	35
7.5.	Gobernanza en torno a la bicicleta.....	36
8.	MEDIDAS	39
9.	PRESUPUESTO	70



1. POR QUÉ UN PLAN PARA FOMENTAR LA BICICLETA EN IBIZA

La movilidad se está consolidando como uno de los principales ejes de transformación urbana, para dar respuesta a la complejidad del actual contexto de pandemia que vivimos, y para hacer frente al grave reto climático y de calidad de vida que marcará la próxima década.

El 29 de mayo de 2020, en el contexto de desescalada del confinamiento de la primera ola de la Covid-19 el Pleno del Consell Insular de Eivissa aprobó por unanimidad una moción en la que se instaba a la creación de un Plan de Fomento de Uso de la Bicicleta, junto con el desarrollo de una línea de subvenciones para la compra de este vehículo. En dicho contexto las ganas de realizar actividades al aire libre, junto con el hecho de que la bicicleta permite realizar desplazamientos manteniendo la distancia interpersonal, hizo que el uso de la bicicleta cobrase un protagonismo especial.

No en vano, en las últimas décadas en la sociedad ha ido calando la idea de que es necesaria una apuesta por diversificar e impulsar los modos de transporte más sostenibles. El Barómetro de la Bicicleta, que publica la Red de Ciudades por la Bicicleta, recoge el dato de que en 2019 más del 90% de los españoles opina que la administración debe promocionar el uso de la bicicleta. Como en tantos otros lugares, en Ibiza el papel desmedido que juega el vehículo privado motorizado en los espacios urbanos, con altos niveles de motorización, y con los costes socioeconómicos y ambientales que se le asocian, ha ido reforzando esta opinión.

La bicicleta es el vehículo que permite transformar la energía humana en movimiento de la forma más eficiente. Esta característica facilita su uso como un medio de transporte urbano ideal, una forma perfecta de conocer el territorio, una herramienta de salud personal y comunitaria, un ejercicio deportivo idóneo para todas las edades e, incluso, la mejor de las soluciones para el transporte de mercancías de última milla.

El desarrollo de la bicicleta en ámbitos como el transporte, la salud, el medio ambiente, la economía, el turismo o la educación tiene un amplio abanico de posibilidades. Allí donde se apuesta por el desarrollo de la bicicleta se hacen evidentes las mejoras en todos los niveles de la sociedad.

A su eficiencia debe añadirse la gran accesibilidad que tiene para la mayoría de las personas: es económica, ya que su precio es asequible para la mayoría; por edad, permite usarla desde la infancia a la vejez; su sencillez mecánica facilita el mantenimiento e incluso la auto-reparación con pocas herramientas; su versatilidad permite que los desplazamientos sean rápidos y de puerta a puerta, o también que se pueda combinar con otros medios de transporte como el autobús; mejora la salud de las personas que la usan habitualmente, pero también la salud de las personas de su entorno, que se ven beneficiadas de una menor contaminación.

Hay que remarcar también las ventajas para el conjunto de la sociedad, destacando los beneficios para el medio ambiente, el aprovechamiento del espacio urbano y las infraestructuras, la seguridad vial, la vertebración del territorio, la economía, el comercio, las empresas, el turismo, la igualdad social o la independencia de recursos energéticos.

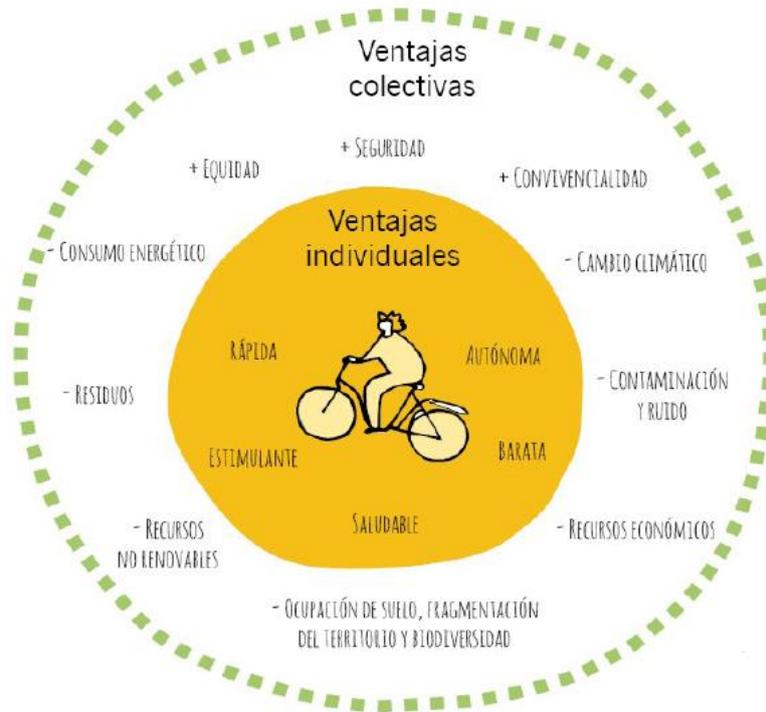


Figura 1: Ventajas del uso de la bicicleta. Fuente: Bicicleta y gobiernos locales, Diputación Foral de Gipuzkoa. 2017

Las diversas esferas de la promoción de la bicicleta, y de las diferentes posibilidades que ofrece a muchos niveles, hacen que sea un elemento a impulsar de forma global y transversal.

Con este Plan de Fomento de la Bicicleta, el Departamento de Innovación, Transparencia, Participación y Transportes del Consell propone iniciar una hoja de ruta para normalizar el uso de la bicicleta, mediante la coordinación entre los diferentes departamentos de la institución y las diferentes administraciones con competencias vinculadas a este medio de transporte. A partir de un diagnóstico de la situación de la bicicleta, se establecen unos objetivos, se proponen unas líneas de actuación y se despliegan un conjunto de medidas diversas pero complementarias para favorecer el uso de la bicicleta en la isla.

2. USO ACTUAL DE LA BICICLETA EN IBIZA

En los últimos años diferentes documentos de las instituciones de Ibiza citan a la bicicleta como un medio de transporte de múltiples beneficios que es necesario potenciar. El Consell y los cinco ayuntamientos de la isla han ido habilitando diversas infraestructuras ciclistas y, eventualmente, han llevado a cabo algunas acciones para favorecer el uso de la bicicleta. Sin embargo, el **uso de la bicicleta** sigue siendo aún **muy bajo**, no sobrepasando el 1% del total de los desplazamientos de la isla.

Es cierto que, considerando las vertientes de ocio y paseo, y en concreto la práctica del ciclismo deportivo de montaña, el uso de la bicicleta ha experimentado un considerable incremento en los últimos años. Pero el uso de este vehículo como medio de transporte, es decir, para la realización de actividades cotidianas como acudir al trabajo, a los estudios, hacer compras y gestiones, es todavía minoritario y queda **lejos del potencial** que atesora.

Por otra parte, es reseñable el aumento que ha experimentado en los últimos años el uso del automóvil en Ibiza, junto con el descenso de los desplazamientos a pie, gran aliado de la bicicleta. Aunque hay que contemplar con cautela, por sus diferencias metodológicas, las encuestas de movilidad de 2001 y 2017, los cambios en las cifras de distribución modal muestran una deriva negativa para la movilidad sostenible. El peso del peatón se redujo a menos de la mitad en ese periodo, porcentaje que fue absorbido precisamente por el automóvil, algo especialmente preocupante si se tiene en cuenta que el 57% de los desplazamientos en ese vehículo se corresponde con viajes internos, es decir, producidos dentro de los ámbitos urbanos de Ibiza y que, por distancias, pueden ser realizados a pie o en bicicleta.

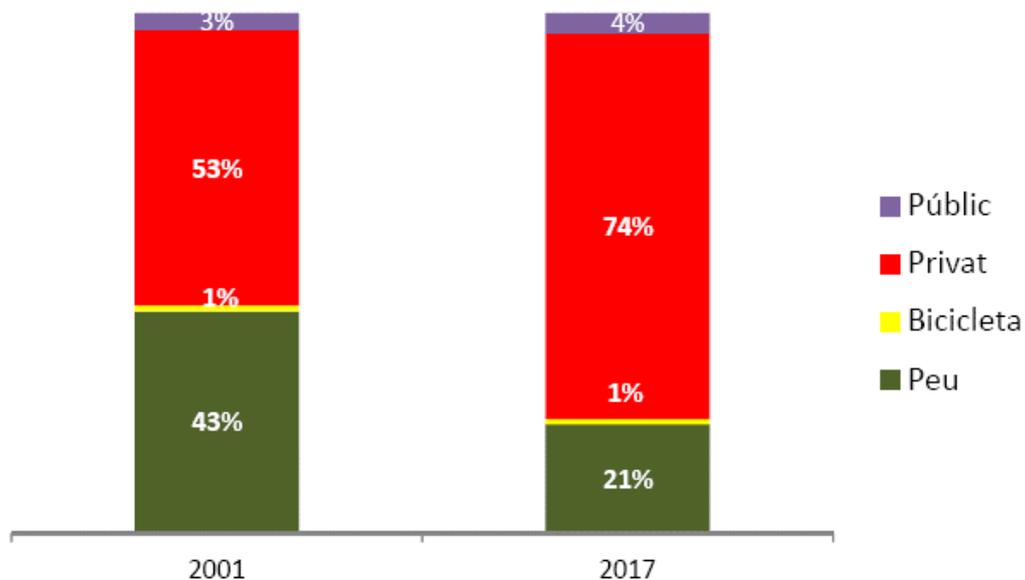


Figura 2: Distribución modal en la isla de Ibiza en los años 2001 y 2017. Fuente: Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears, 2018

Ibiza destaca por ser una de las islas baleares donde los visitantes utilizan más el coche como medio de transporte, con un 70% del total de desplazamientos, mientras la suma de los modos a pie y bicicleta apenas llega al 4%. Cifra ésta última en la que seguramente predomine el modo a pie y que denota el potencial de crecimiento que también tiene la bicicleta entre los turistas.

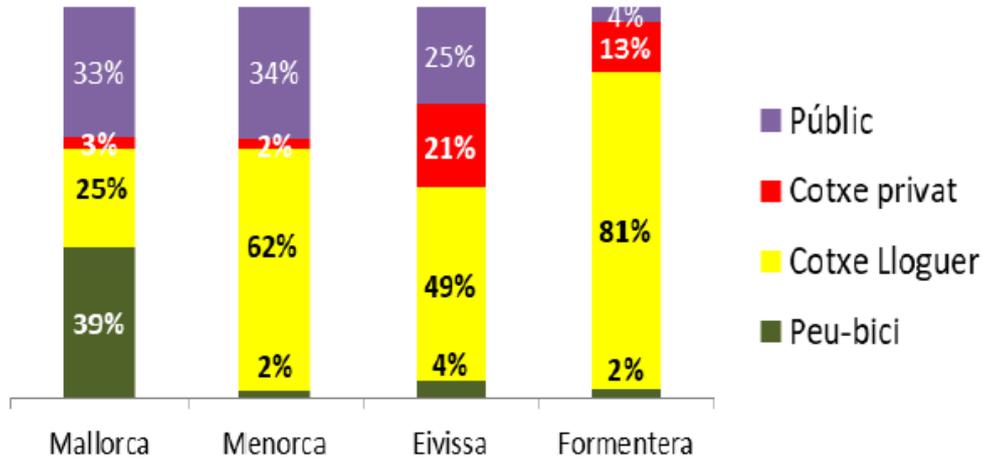


Figura 3: Distribución modal de los desplazamientos turísticos en cada una de las Islas Baleares. Fuente: Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears, 2018

Al margen de esa utilización de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos, las prácticas deportivas y recreativas tienen una considerable tradición en Ibiza, con numerosas personas que practican el ciclismo de carretera y, sobre todo, el todo terreno o de montaña. En el caso del cicloturismo, hay que recordar que una de las primeras guías de viaje en España, que incluye rutas por Ibiza, fue publicada en 1998¹.

En Ibiza hay varias empresas dedicadas a la promoción asociada al conocimiento y disfrute del territorio en bicicleta, ofreciendo tanto a residentes como a visitantes actividades principalmente en el entorno natural pero también en el urbano.



Figura 4: Actividades cicloturísticas en medio natural y urbano. Fuente: ibizabtt.com y bamboobiketour.com

¹ Boro Miralles y Paco Torres con el apoyo del Govern Balear y Sa Nostra: *Rutas de cicloturismo de las Illes Balears*.

3. BARRERAS Y OPORTUNIDADES PARA EL USO DE LA BICICLETA

3.1. Barreras y condicionantes

Ibiza presenta unas condiciones idóneas para un uso mucho más extensivo de la bicicleta. Desde el punto de vista geográfico, mientras que **el clima es muy adecuado** la mayor parte del año, **la topografía resulta ser un condicionante menor** en los núcleos urbanos principales de la isla.



Figura 5. Mapa topográfico de Ibiza. Fuente: IDEIB

Desde el punto de vista urbanístico, esos núcleos urbanos principales tienen una **dimensión también muy aceptable** para que la bicicleta cubra una parte de los desplazamientos cotidianos. Por ejemplo, entre el aeropuerto y la ciudad de Eivissa, con una distancia próxima a los 8 kilómetros, el recorrido en bicicleta requiere alrededor de media hora. En 15 minutos en **bicicleta convencional** se cubre todo el casco urbano de Eivissa, mientras que en 30 minutos se llega igualmente a los cascos urbanos periféricos del mismo municipio y de otros municipios limítrofes: Playa d'en Bossa, Sant Jordi de ses Salines, can Sifre, Nuestra Señora de Jesús, can Furnet, Puig d'en Valls y Talamanca.

Desde la estación de autobuses de Sant Antoni se cubre el casco urbano de esta población y en 30 minutos se llega a cubrir toda la bahía y casi toda la zona de Cala de Bou, ya en el término municipal de Sant Josep. Igualmente se cubre completamente Ses Paisses y can Germá.

Desde Santa Eulària des Riu, en 15 minutos se cubre el casco urbano y en 30 minutos se puede llegar hasta es Canar hacia el norte y a Cala Llonga hacia el sur. Igualmente, en media hora se llega a conectar con Sant Carles de Peralta.

Esta accesibilidad se ve en varios casos penalizada por las **pendientes**, pero este problema relacionado con la orografía puede ser superado por la paulatina extensión de la **bicicleta eléctrica**, que además tiene la ventaja adicional de ampliar el radio de acción de la bicicleta, es decir, multiplica las distancias que pueden ser recorridas.

Sin embargo, el uso de la bicicleta se topa, como en otros territorios del país, con una barrera de gran envergadura: la seguridad vial. La **peligrosidad del viario**, con intensidades y velocidades elevadas de los vehículos motorizados y, sobre todo, la **percepción del riesgo** de circular en bicicleta, es el condicionante clave del bajo uso de la bicicleta por parte de todos los grupos de la población. Una gran parte de la ciudadanía no percibe que circular en bicicleta sea suficientemente seguro para adultos, jóvenes e infancia, lo que constituye el principal cuello de botella de un proceso de normalización de este medio de transporte que, observado con simpatía en términos generales, no acaba de convertirse en alternativa cotidiana.

Junto a ese cuello de botella, hay otros condicionantes de menor envergadura pero que también ponen palos a la rueda de la bicicleta. El primero está relacionado con la **comodidad y seguridad del aparcamiento de bicicletas**, pues efectivamente falta mucha oferta de puntos de amarre y/o lugares adecuados para guardarlas, tanto en el espacio público como en el privado.

Y, el segundo, tiene que ver con los aspectos culturales de la movilidad y, en particular, con la **percepción cultural de la bicicleta**. La mencionada simpatía general hacia la bicicleta no ha conseguido todavía impregnar las decisiones individuales y colectivas en torno a este vehículo. A pesar del reciente incremento del uso cotidiano, la bicicleta sigue siendo contemplada como una opción no normalizada o con el suficiente valor a la hora de contemplar alternativas de desplazamiento, estando todavía muy asociada a la práctica deportiva.

Algunos de los obstáculos apuntados se reflejan en la Encuesta de valoración de las condiciones ciclistas del Plan Director Sectorial de Movilidad de Baleares de 2018². Cuando la encuesta pide valorar las infraestructuras empleadas por los ciclistas, la Isla de Ibiza es la que obtiene las peores valoraciones, con una puntuación global por debajo del 5 sobre 10.

² Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears. Diagnosi. 2018.

Illa	Oferta de carrils-bici	Seguretat en els desplaçaments	Aparcaments Seguros	Valoració global
Mallorca	3,63	5,71	4,98	6,22
Menorca	5,05	6,53	5,85	6,98
Eivissa	3,22	5,64	4,45	4,10
Formentera	6,20	5,65	5,65	6,70
Total	4,46	5,31	4,85	5,76

Figura 6. Valoración de condiciones ciclistas en Baleares. Fuente: Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears, 2018

En la misma encuesta, la principal razón por la cual las personas encuestadas no utilizan la bicicleta en Ibiza era la **falta de “carriles-bici”** (25,1% de las respuestas), seguida de la que indica que **“no tiene bicicleta ni le gusta”** (24,7%), de las que consideran que sus desplazamientos son “demasiado largos” para realizarlos en bicicleta (23,5%). También hay un 10,5% de personas que consideran como principal impedimento la **“falta de aparcamiento para bicicletas”**. Todas esas respuestas apuntan a los condicionantes antes señalados de la percepción de inseguridad y de la normalización cultural de este medio de transporte.

Es llamativo, a ese respecto, que la percepción de inseguridad vial se nombre a través de una solución parcial de ese problema, como es el “carril-bici”. Se trata de una asociación muy presente en la ciudadanía y en las personas involucradas en la movilidad de la isla, tal y como también quedó reflejado en el taller de participación celebrado en mayo de 2017³ en el que la falta de “carriles-bici” se mencionaba muchas veces como problema y la construcción de esas infraestructuras como solución propuesta. En definitiva, la inseguridad viaria es una barrera crucial del uso de la bicicleta y para la mayoría de la población la respuesta es los “carriles-bici”.



Figura 7. Ciclista urbano en la Avinguda de Espanya de Ibiza-Vila. Fuente: Alfonso Sanz

Finalmente, hay que indicar que, sobrepuestos a ese conjunto de condicionantes y barreras, se encuentran los derivados del propio **marco competencial y las estructuras de las administraciones** que deben establecer las políticas favorables a la bicicleta. En efecto, aunque el grueso de las competencias sobre el espacio público en el que se desenvuelve mayoritariamente el uso cotidiano de la bicicleta es municipal, también el

³ Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears. Participació. 2018. Pàgina 47.

Consell Insular tiene competencias sobre el viario y, de hecho, se aprobó como parte del Plan Director Sectorial de Carreteras, un Plan de Vías Ciclistas en cuyo marco se licitaron en 2019 proyectos de obra de adecuación de algunas vías insulares.

Por consiguiente, **se requiere una intensa cooperación y coordinación** para la ejecución, por ejemplo, de políticas e infraestructuras para la bicicleta que desbordan los límites de los términos municipales pues, en caso contrario, como ocurre ahora, queda cuestionada la conectividad entre tramos ciclistas aislados y la aplicación de criterios técnicos coherentes en los proyectos.

No menos limitante para la política ciclista resulta la debilidad de las **estructuras de las entidades locales en términos económicos y de equipo humano**, sobre todo desde la crisis de la década pasada. En muchas ocasiones, ni la formación, ni la disponibilidad son las adecuadas para atender estas nuevas demandas sociales y políticas vinculadas a la movilidad sostenible.

3.2.Oportunidades y fortalezas a aprovechar

Frente al anterior conjunto de barreras y condicionantes, Ibiza también tiene por delante un considerable ramillete de oportunidades para desarrollar una política de la bicicleta que normalice su utilización cotidiana. Para ello se requiere aprovechar la siguiente serie de circunstancias favorables

- **El boom del uso de la bicicleta y la demanda ciudadana**

La tendencia creciente a utilizar la bicicleta responde a un patrón internacional que se repite también en el ámbito nacional, autonómico y local. La pandemia de la Covid19 ha contribuido también a esa explosión del uso y ha dado una mayor relevancia a las acciones y demandas de los grupos sociales que pretenden normalizar el uso de este medio de transporte. En Ibiza también ha emergido ese tipo de demandas que, por ejemplo, se han concretado en la ciudad de Eivissa en una propuesta de la plataforma ciudadana *A Vila en bici* para completar las infraestructuras ciclistas existentes según el esquema adjunto. Se trata de una demanda que está recibiendo el apoyo de diversos agentes sociales de la ciudad.



Figura 8: Propuesta de red ciclista de la plataforma ciudadana *A Vila en Bici*

- **El interés y la costumbre de utilizar la bicicleta de parte de la población visitante**

Una parte considerable de las personas que visitan la isla procede de países en donde la bicicleta es un medio de transporte plenamente integrado en la vida cotidiana, por lo que les puede resultar muy natural seguir pedaleando durante sus vacaciones. Es más, dado que no cuentan con automóvil propio, la bicicleta se convierte en una alternativa de gran atractivo económico y funcional frente al alquiler de coches.

- **La orientación de los Fondos Europeos de Recuperación**

El *Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia*, presentado por el Gobierno de España en Bruselas para optar a los Fondos Europeos de Recuperación establecidos para combatir la crisis causada por la pandemia de la Covid19, supondrá la inyección de cerca de 70.000 millones de euros en el periodo 2021-2023. más de un 40% de esas inversiones deberán contribuir a los objetivos de mitigación y adaptación al cambio climático, así como a la descarbonización de la economía.

El Plan incluye como Componente nº 1 un *Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos*, el cual tiene entre sus objetivos: *la transformación de los entornos urbanos para facilitar los desplazamientos en modos activos (a pie y en bicicleta)*.

Una de las líneas de financiación será la de **transferencias a Comunidades Autónomas** para inversiones a realizar directamente por ellas por importe de 900 millones de euros. Con esas transferencias las comunidades autónomas podrán acometer *proyectos relacionados con redes de carriles reservados para bicicletas y otra infraestructura ciclista (aparcamientos, etc.)*.

Otra línea de financiación será la de **transferencias a Ayuntamientos** para inversiones a realizar por un importe aproximado de 1.500 millones de euros, pudiendo dedicarse a medidas destinadas a la transformación digital y sostenible del transporte colectivo e impulso a la movilidad saludable, lo que incluye la creación de “carriles reservados para bicicletas”, la “adecuación de vías y espacio urbano para bicicletas”, “proyectos para calmar el tráfico”, “provisión de bicicletas de última milla”, “aparcamientos seguros de bicicletas” e “implantación de sistemas públicos de alquiler de bicicletas”.

En definitiva, el *Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia* es una oportunidad magnífica para dar un importante impulso a la política de fomento de la bicicleta en entornos urbanos y metropolitanos.

- **El nuevo marco regulatorio de la movilidad y el cambio climático**

Ese impulso estará además alineado con el nuevo marco regulatorio nacional que se está construyendo en estos últimos meses apoyándose en tres pilares que, precisamente, van a facilitar las políticas de la bicicleta.

Ley de cambio climático y transición energética. En abril de 2021, la Comisión de Transición Ecológica y Reto Demográfico del Congreso de Diputados aprobó el *Proyecto*

de *Ley de cambio climático y transición energética*, que se convertirá en ley tras su aprobación en el Senado, la cual se espera en el primer semestre de 2021. Esta ley tiene una gran trascendencia para la movilidad urbana y metropolitana, pues aborda, por ejemplo, en su artículo 12 la movilidad sin emisiones, lo que supone una serie de obligaciones como la establecida en el apartado 3:

3. Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán planes de movilidad urbana sostenible, no más tarde de 2023, que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:

- a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones no más tarde de 2023.
- b) Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables. Así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.

Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Público. Se trata de una normativa muy esperada y anunciada desde al menos 2010, con la Ley de Economía Sostenible, cuya tramitación ha dado ya los primeros pasos con la consulta pública previa sobre su anteproyecto, cerrada en noviembre de 2020.

Legislación de seguridad vial y reforma del Reglamento General de Circulación. La entrada en vigor en mayo de 2021 del nuevo artículo 50 del Reglamento General de Circulación, que establece un nuevo marco de referencia para las velocidades urbanas, en el que se aplica el límite de 30 km/h en las calles de un solo carril por sentido de circulación, es un paso importante para la integración de la bicicleta en la circulación urbana. Esta reforma será seguida por otra en materia de protección de usuarios vulnerables, para la cual también se ha producido un primer paso de consulta previa finalizado en febrero de 2021. Todos estos cambios y otros previstos como los relativos a las sanciones por comportamientos arriesgados en la conducción y el sistema de permisos de circulación, objeto de un proyecto de modificación de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por el gobierno en marzo de 2021 para su tramitación parlamentaria, son relevantes también para la bicicleta.

Este marco nacional en transición viene además a reforzar la legislación autonómica en materia de cambio climático y movilidad, destacando la Ley 4/2014, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Islas Baleares cuyo artículo 183 está dedicado específicamente al fomento de la movilidad no motorizada.

- **El desarrollo y perfeccionamiento de la planificación aprobada**

Finalmente, en este repaso de las oportunidades que podrían ser aprovechadas para el fomento de la bicicleta, cabe recordar que ya existe un marco de planificación de la movilidad que incluye a los modos activos (peatonal y ciclista) que se describirá en otro capítulo de este documento. Este marco de planificación debe ser desarrollado y perfeccionado con planes y proyectos de ejecución. En particular, cabe recordar el Plan

Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares, que incorpora entre sus medidas la 2.6 dedicada a desarrollar las redes ciclistas interurbanas a través de la redacción y elaboración de Planes Insulares de Movilidad Ciclista, tal y como se refleja en la ficha adjunta:



Títol		2.6. Desenvolupar una xarxa ciclista interurbana: Realització i execució dels Plans Insulars de Mobilitat Ciclista								
Resum										
Aquests plans hauran d'incloure necessàriament: <ul style="list-style-type: none"> • Millorar l'accessibilitat dels nuclis dispersos de població i altres centres generadors de mobilitat (polígons industrials, universitats, hospitals) i també a punts d'interès turístic que actualment no disposen d'oferta de transport públic directa, enllaçant aquets indrets de parada amb itineraris adequats per a bicicletes. • Creació de serveis de bicicleta pública intermunicipals i de bicibox. D'altra banda, s'han d'establir criteris d'homogeneïtzació del disseny entre les xarxes interurbanes i urbanes que permetin garantir una fàcil interpretació per part dels ciclistes. En aquest sentit, és fonamental acordar una senyalització única per a la xarxa ciclable. En el cas de Formentera, serà el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS), el document per a desenvolupar la xarxa ciclista interurbana.										
Participació en l'assoliment dels objectius del Pla										
	Objectiu Pla	Objectiu mesura	2.6							
	3. Reduir la accidentalitat (*)	Reducció sinistralitat (20% víctimes mortals)	Baix							
	6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius	Augment de la mobilitat en bici dels residents (d'un 2% a un 9%)	Mitjà							
		Augment de la mobilitat a peu i bici dels turistes (d'un 28% a un 29%)	Baix							
Responsable econòmic										
Consells Insulars										
Calendari i cost										
Redacció Plans Insulars de mobilitat ciclista: 25.000€ (cost unitari)										
A més s'han de tenir en compte els costos d'implantació del pla que inclourà, com a mínim: <ul style="list-style-type: none"> • Obres de condicionament i manteniment de les rutes ciclistes: 800.000€/any • Senyalització de les rutes: 90.000€ (per illa) • Creació d'una pàgina web i desenvolupament d'una aplicació mòbil: 90.000€ 										
Pressupost (M€)										
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1							
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
6	Desenvolupar una xarxa ciclista interurbana: Realitzar i executar Plans de Mobilitat Insulars de mobilitat ciclista	6,73 €	0,84 €	0,84 €	0,84 €	0,84 €	0,84 €	0,84 €	0,84 €	0,84 €
Indicadors de seguiment										
	Indicador	2018	2026							
	Nombre de plans insulars de mobilitat ciclista redactats	1	4							
	% de xarxa ciclable	---	100%							
	Nombre de bicicletes públiques	300	2.000							

Figura 9: Ficha del PDSMI sobre redacció de Planes de redes ciclistas Insulars. Fuente: Fuente: Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears, 2018

4. PLANES Y PROPUESTAS RELACIONADAS CON LA BICICLETA

En los últimos quince años el Govern Balear y el Consell Insular han elaborado diversos documentos que proponen la redacción de planes para el desarrollo de vías ciclistas. Propuestas que no han llegado a concretarse en un documento de planificación de detalle que sirva de guía y referencia a las instituciones implicadas. No obstante, constituyen precedentes que marcan parte del camino a seguir en materia de infraestructura viaria ciclista. Por su parte, los ayuntamientos han ido realizando propuestas y proyectos de conexiones ciclistas de carácter urbano e interurbano.

4.1. Planes supramunicipales con incidencia en la movilidad ciclista

En el **Plan Territorial Insular (PTI)** de Ibiza vigente se hace referencia a la infraestructura ciclista interurbana para la práctica del ciclismo en las vertientes de medio de transporte y de ocio deportivo, y se establece que en el Plan Director Sectorial de infraestructura viaria deben incorporarse los siguientes criterios:

“en la red secundaria deberá facultarse la posibilidad de viario independiente para tráfico ciclista y compatibilizar el tránsito motorizado con el no motorizado. En la red de caminos rurales públicos se planificarán las actuaciones necesarias para su adecuación a la práctica del senderismo y se definirán circuitos específicos de bicicleta de montaña”.

Por otra parte, entre los criterios generales para la ordenación de *Es Amunts de Eivissa* (una cuarta parte del territorio insular) se establece la *“potenciación de las actividades de senderismo, bicicleta de montaña y rutas a caballo, fomentando la adaptación de los establecimientos a dichas especialidades y mejorando las características de la red viaria rural”*, incidiendo nuevamente en la promoción del uso de la bicicleta de montaña⁴.

Por su parte, el **Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears (PDSMIB)** aprobado en 2018, vincula los instrumentos de planeamiento inferior, los planes insulares de carreteras, los planes insulares de transporte y el planeamiento urbanístico municipal en todos aquellos aspectos en que sea predominante el interés público de carácter supramunicipal.

El segundo de los objetivos operativos del PDSMIB habla de la necesidad de transformar la distribución modal a favor de los modos no motorizados y colectivos: reducir la participación del coche a un 36 % en los desplazamientos de los residentes y a un 30 % en los de los turistas. Según dicho plan, para conseguir los objetivos de distribución modal de los residentes hace falta que el 50 % de los desplazamientos internos en coche pasen a realizarse a pie o en bicicleta. Plantea fomentar la aprobación y ejecución de planes de movilidad urbana sostenible (PMUS), diciendo expresamente que *“la aplicación de políticas de movilidad sostenible en los municipios de más de 20.000*

⁴ Plan Territorial Insular de Eivissa y Formentera, 2005

habitantes contribuirá de manera decisiva al cambio modal en el conjunto de las islas”. Como es sabido, cuatro de los cinco municipios de Ibiza superan esa cifra de población.

También con respecto a la bicicleta expresa que **“la elaboración de planes metropolitanos y de planes directores insulares, así como el fomento de la bicicleta eléctrica, suponen medidas importantes para alcanzar una mayor cuota de este modo de transporte”**.

La tercera línea estratégica del PDSMIB incide en la optimización de la movilidad turística, proponiendo potenciar la movilidad sostenible entre este segmento de demanda, citando expresamente que **“la potenciación de los modos sostenibles (a pie, en bicicleta y en transporte público) no solo debe limitarse a aquellos ámbitos relacionados con la movilidad de los residentes, sino también a los vinculados con la movilidad turística”**⁵.



Figura 10: Portada del Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears

Debe también citarse el **Plan Director de Movilidad de Ibiza (PDMI)**, que fue aprobado en 2010 por el Consorcio Mobilitat x Eivissa y que venía a desarrollar y concretar el entonces vigente Plan Director Sectorial de Transportes de Baleares. Dicho consorcio estaba formado por el Consell Insular de Ibiza, los ayuntamientos de Ibiza, Santa Eulalia, San Antonio, San José y San Juan, el Consejo Insular de Formentera y el Gobierno Balear. En materia ciclista proponía, en un horizonte de 5 años, la implementación de una red de vías ciclistas de 45,4 km en los sistemas urbanos e interurbanos de Ibiza. El Plan, al carecer de carácter normativo, no llegó a desarrollarse.

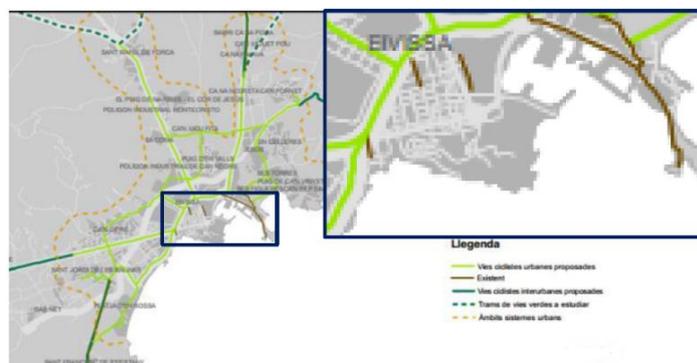


Figura 11: Red de vías ciclistas del área urbana de Ibiza propuesta en el PDMI

⁵ Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears, 2018

4.2. Planes y proyectos de redes y vías ciclistas

El Consell de Ibiza elaboró en el contexto de la redacción del **Plan Director Sectorial de Carreteras** de 2014 un documento a modo de anexo denominado **Plan de Vías Ciclistas de la Red Viaria de Eivissa**. Dicho anexo tiene un único plano general de la isla con una propuesta de itinerarios que conformarían la red interurbana de viales ciclistas.

El objetivo principal de la propuesta es el de conectar las rutas cicloturísticas existentes con los núcleos de población, los centros educativos y otros atractores/generadores potenciales de tráfico no motorizado. El nivel de detalle de la propuesta es muy limitado, tal y como se cita en el propio documento: *“su trazado se expone simplemente a nivel indicativo, dejando éste abierto a un estudio más pormenorizado que se deberá incluir en los proyectos constructivos de los tramos correspondientes a acondicionar”*.

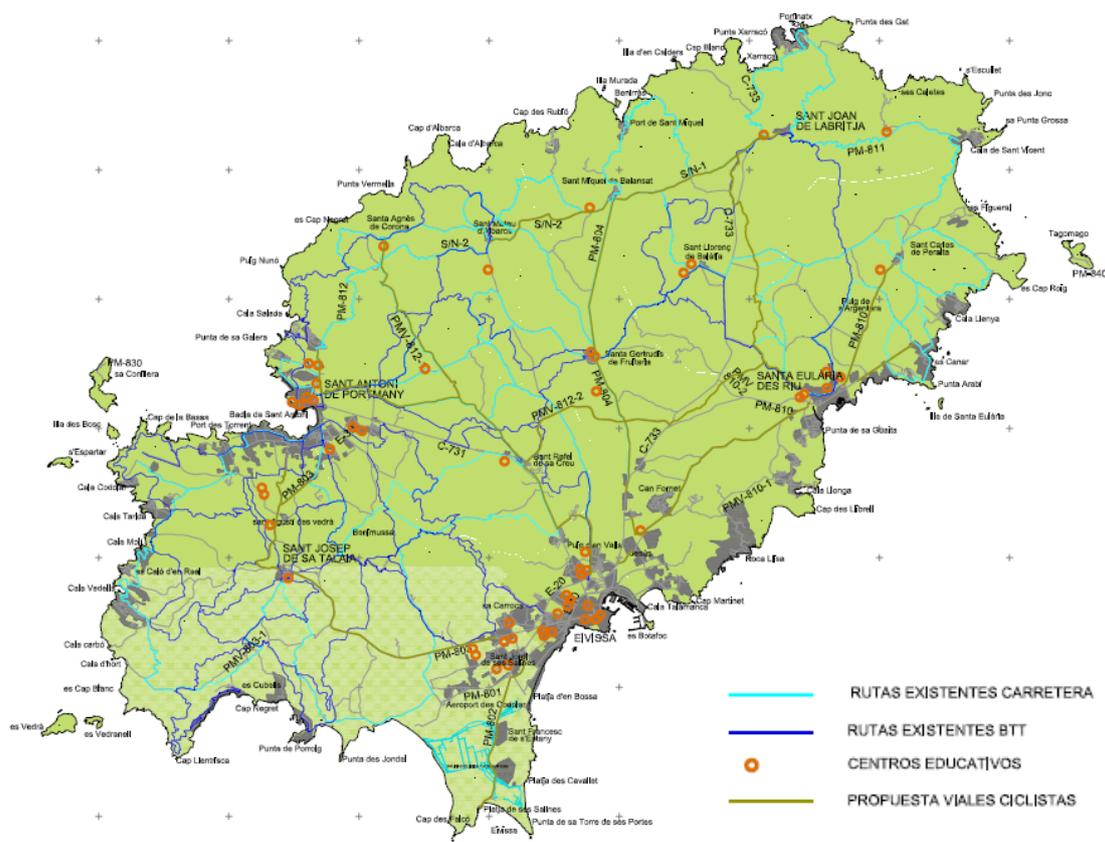


Figura 12: Propuesta de viales ciclistas del Plan Director Sectorial de Carreteras. 2014

A falta de la citada planificación pormenorizada que se situaría en un nivel intermedio entre el Plan Director de Carreteras y los ante-proyectos de trazado y encaje de las vías, en el año 2020 el Consell redactó 5 proyectos de vías ciclistas en diferentes tramos de carreteras de la isla que sumarían un total de 26 kilómetros. Los trazados sobre los que se ha proyectado la construcción de estos viales son la carretera de Ibiza a Sant Antoni, en su totalidad (EI-600), la carretera de Ibiza a Santa Eulària (EI-300, en el tramo del cruce de Can Clavos al de los Cazadores y EI-200 del cruce de los Cazadores hasta Santa Eulària), la ronda norte de Sant Antoni (E-651) y el último tramo de la carretera de San Agustín a Sant Antoni (EI-700).

El mismo año 2020, a través de la colaboración entre el municipio de Sant Antoni y el Consell, se redactó el proyecto de una vía ciclista-peatonal para conectar el núcleo urbano con los enclaves de Can Coix, Cala Salada y sus equipamientos.

En 2021 se ha presentado un ambicioso anteproyecto para conectar a pie y en bicicleta los municipios de Sant Josep y Sant Antoni por el frente costero de 10 km que los une en el entorno de la Bahía de Portmany.

El municipio de Santa Eulària des Riu cuenta con varios proyectos para la construcción de vías ciclistas en diferentes zonas del municipio, con el objeto de conectar el núcleo principal con Siesta, Cala Llonga y es Canar (parte de esta última conexión se ejecutó en 2020 en el tramo del cruce de s'Argamassa con es Canar).

El municipio de Ibiza tiene pendiente de aprobar su **Plan de Movilidad Urbana Sostenible** (PMUS) terminado de redactar en 2020. Se trata de un documento de planificación general de la movilidad que propone el desarrollo de actuaciones que tienen como objetivo implantar formas de desplazamiento más sostenibles y disminuir el uso del automóvil. El Plan cuenta con diferentes programas sectoriales, y en materia de movilidad en bicicleta esboza algunas medidas basadas en dos ámbitos de actuación:

- Creación de una red de itinerarios ciclistas.
- Creación de un servicio de bicicleta pública.

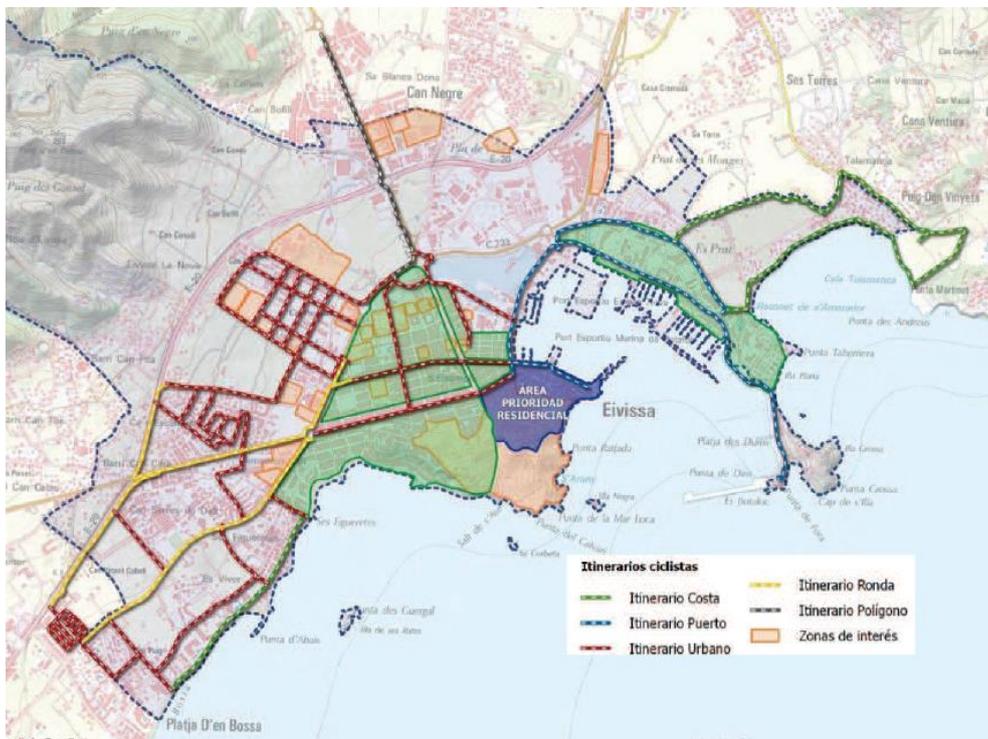


Figura 13: Red de itinerarios ciclistas propuestos en el PMUS de Ibiza, 2020

El mismo ayuntamiento anunció a primeros de 2021 la próxima creación de una vía ciclista de aproximadamente 1 km para conectar el puerto con el primer cinturón (E1), sumándose a la red existente. Por su parte la Autoritat Portuaria de Balears anunció el mismo año la integración de otra vía ciclista de conexión en el entorno del puerto.

Este PMUS tiene preceptivamente como ámbito territorial el término municipal, lo que podría ser un obstáculo para el desarrollo de una red ciclista homogénea de carácter urbano que supere los límites municipales, ya que la dinámica funcional y movilidad del área urbana que conforman la capital y algunos núcleos pertenecientes a Santa Eularia y Sant Josep como Puig d'en Valls, Nuestra Señora de Jesús y Sant Jordi de ses Salines supera dichos límites. Por ello es necesario que las propuestas y actuaciones de estos tres municipios en materia de movilidad ciclista se coordinen entre sí y con el Consell (titular de varios de los viales que atraviesan el área).

4.3. Otras propuestas y medidas relacionadas con la bicicleta

Proyectos de servicios de bicicleta pública

En 2017 el Consell d'Eivissa elaboró un documento en el que se estudió la viabilidad de implantación de un sistema público de alquiler de bicicletas en la isla de Ibiza. El objetivo principal era ofrecer un nuevo servicio de transporte público que complementase la oferta existente en la isla. La iniciativa no llegó a materializarse debido a diversos obstáculos legales.

Por otra parte, en el momento de la redacción de este plan el ayuntamiento de Ibiza estaba realizando un estudio de viabilidad de implementación de un sistema de bicicleta pública circunscrito al término municipal.

Adhesión a la Red de Ciudades por la Bicicleta y Registro de bicicletas

Desde 2014 el Consell d'Eivissa, y por extensión los municipios de la isla, están adheridos a la Red de Ciudades por la Bicicleta. Esta red tiene por objeto la generación de una dinámica entre las ciudades españolas con el fin de facilitar, hacer más segura y desarrollar la circulación de los ciclistas, especialmente en el medio urbano.



La participación inicial del Consell en las diferentes comisiones de esta red (promoción y comunicación, acceso al trabajo e intermodalidad) no ha tenido la continuidad deseada. No obstante, tanto el Consell como los municipios de Ibiza están integrados en el sistema registro de bicicletas que gestiona la red, y que tiene como objetivo disuadir del robo y recuperar bicicletas desaparecidas. El *BiciRegistre* es un sistema que permite, a todo aquel que tenga una bicicleta, darla de alta en una base de datos a la que tienen acceso los diversos cuerpos de policía y los usuarios, y también incluye un marcaje que permite la identificación del vehículo y el propietario.

El acceso a este sistema se realiza mediante la página www.biciregistro.es, en la que se puede crear una cuenta de usuario y registrar las bicicletas con el número de bastidor,

fotos y, si se quiere, también la factura de compra. El coste actual del registro es de 7 euros. Una vez registrada la bicicleta, el usuario puede acercarse a la oficina de la Policía Local más cercana para retirar el kit necesario para identificar la bicicleta.

Ordenanzas de movilidad

La ciudad de Ibiza cuenta con una ordenanza municipal de circulación modificada en 2020 y que viene a potenciar el uso de la bicicleta, además de los denominados VMP. Establece los derechos y obligaciones de las personas usuarias de la bicicleta, contando con una sección propia y un articulado extenso dedicado a la circulación en bicicleta convencional y en bicicleta de pedaleo asistido con motor hasta 250 W y velocidad máxima de 25 Km/h.

Recoge aspectos como la creación de espacios segregados para las bicicletas en las calles, de ciclocalles en zonas 30, y de zonas de prioridad invertida o calles residenciales, estableciendo las condiciones y velocidades de circulación en las diferentes zonas (calzada, vías ciclistas y aceras), la circulación con remolques, y el aparcamiento de bicicletas entre otros aspectos. También regula el registro de bicicletas.

En el resto de municipios de la isla hay ordenanzas de circulación que necesitan actualizarse en relación a la bicicleta, ya que disponen de pocas referencias a este vehículo o no hacen referencia. La ordenanza de circulación de Santa Eularia des Riu, de 2011, establece algunas condiciones de circulación y aparcamiento de la bicicleta. En cambio, la ordenanza de tráfico de Sant Joan Labritja, de 2002, no contiene ninguna referencia a la bicicleta.

5. INFRAESTRUCTURA CICLISTA Y FACILIDADES EXISTENTES

5.1. Vías ciclistas locales e interurbanas

En los últimos años se han habilitado en la isla una serie de vías ciclistas, no necesariamente vinculadas a planes, que empiezan a conformar una red todavía incipiente. A través del Consell o de la colaboración entre éste y los ayuntamientos se han construido algunos tramos interurbanos aislados o no conectados. A su vez, a partir de iniciativas municipales se han ido ejecutando tramos sueltos de vía ciclista de carácter más urbano. Los tramos urbanos e interurbanos suman en total alrededor de 29 kilómetros y se concentran en 5 zonas.

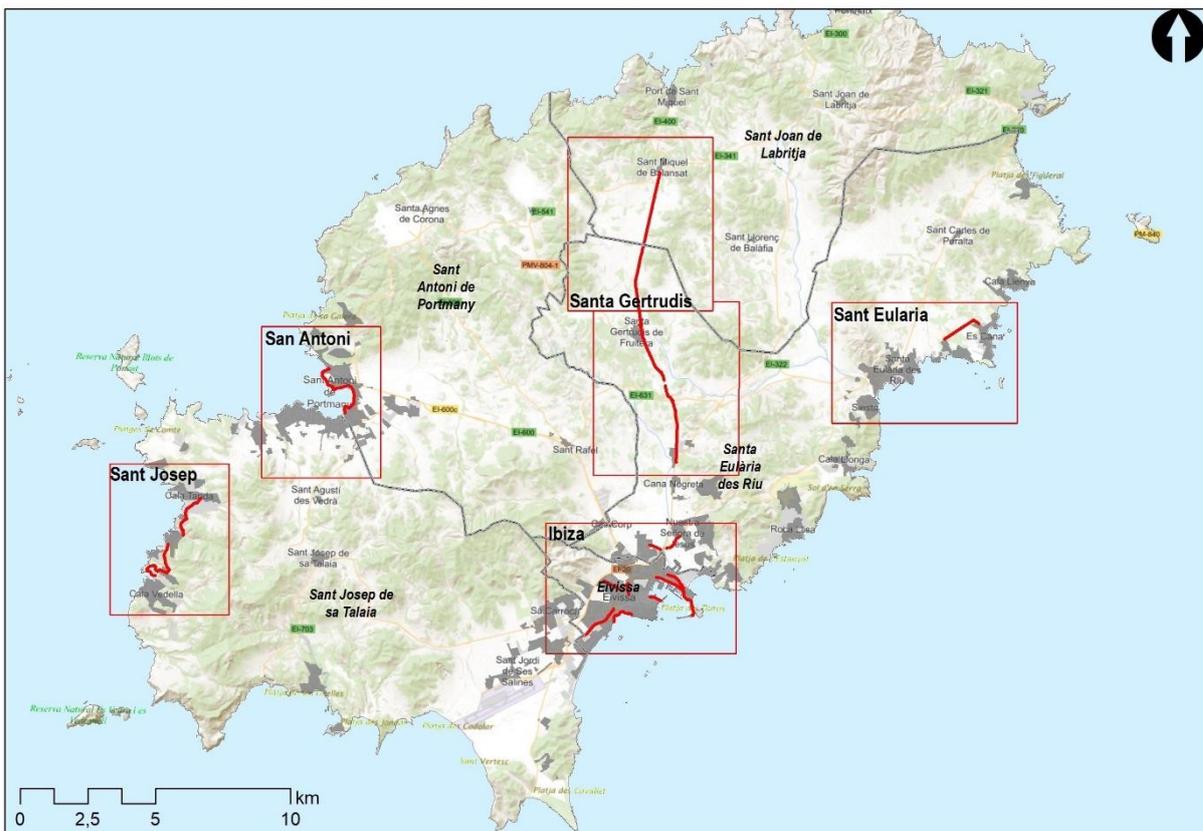


Figura 14: Vías ciclistas actuales de la isla de Ibiza por zonas. Elaboración propia



Figura 15: Ciclista urbana en Ibiza. Fuente: diariodeibiza.es

El área funcional urbana de Ibiza cuenta con alrededor de 8 km de vía ciclista. La mayoría de estos se concentran en la capital, disponiendo de 7 tramos no conectados entre sí. El tramo más largo une el centro de Ibiza con el núcleo Sant Jordi de ses Salines (municipio de Sant Josep de sa Talaia) y se corta en el límite municipal, sin continuidad en este núcleo. Los tramos de Puig d'en Valls y Nuestra Señora de Jesús, pertenecientes al término municipal de Santa Eulària, están igualmente pendientes de conectarse entre sí y con el municipio de Ibiza.

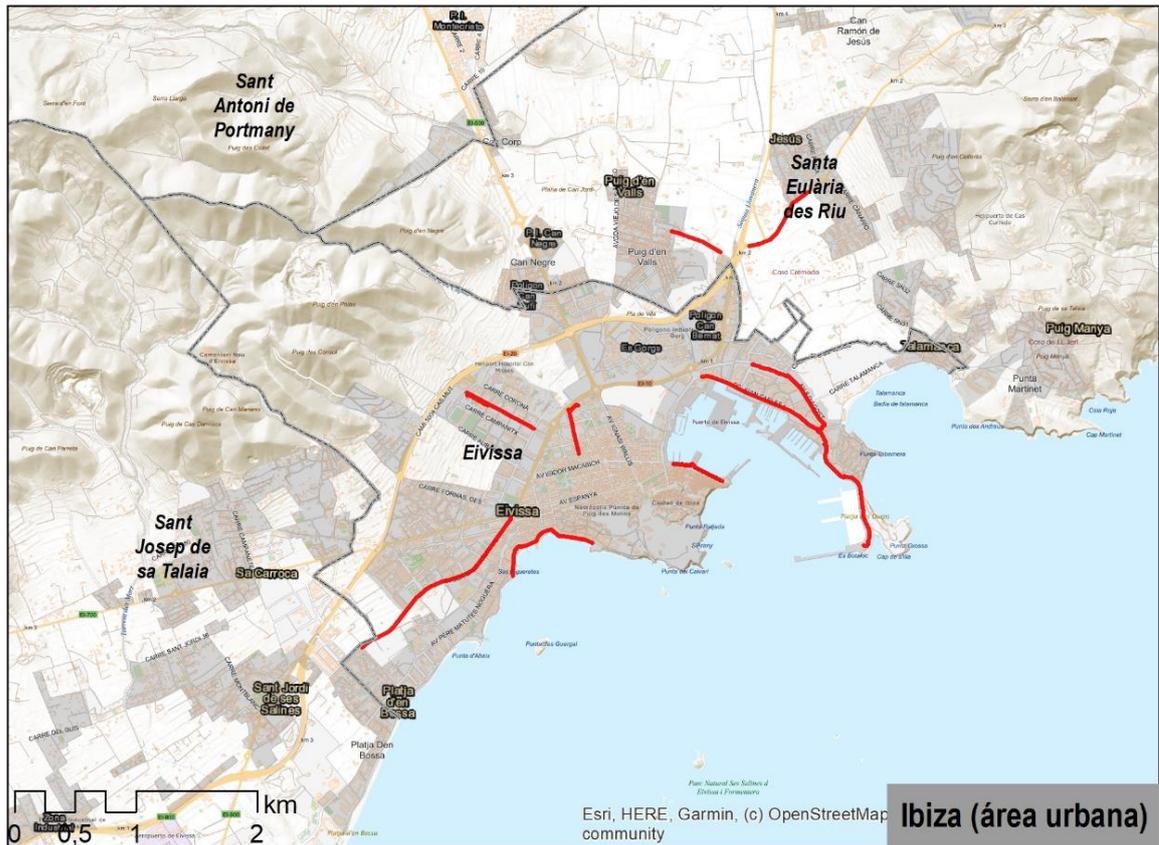


Figura 16: Red de vías ciclistas del área urbana de Ibiza. Elaboración propia



Figura 17: Vía ciclista de Talamanca (Ibiza). Fuente: Alfonso Sanz; e inicio de la vía ciclista entre Sant Jordi e Ibiza. Fuente: googlemaps

El municipio de Sant Josep de sa Talaia cuenta con dos tramos de vía ciclista que suman casi 5 kilómetros. La modalidad de vía predominante es el arcén bici bidireccional y conectan urbanizaciones de los entornos de Cala Tarida, Cala Molí y Cala Vedella. El municipio de Sant Antoni de Portmany cuenta con un tramo de vía ciclista costero de algo más de 3 kilómetros que se dispone en la misma plataforma peatonal. Se interrumpe faltando pocos metros para llegar al límite con Sant Josep.

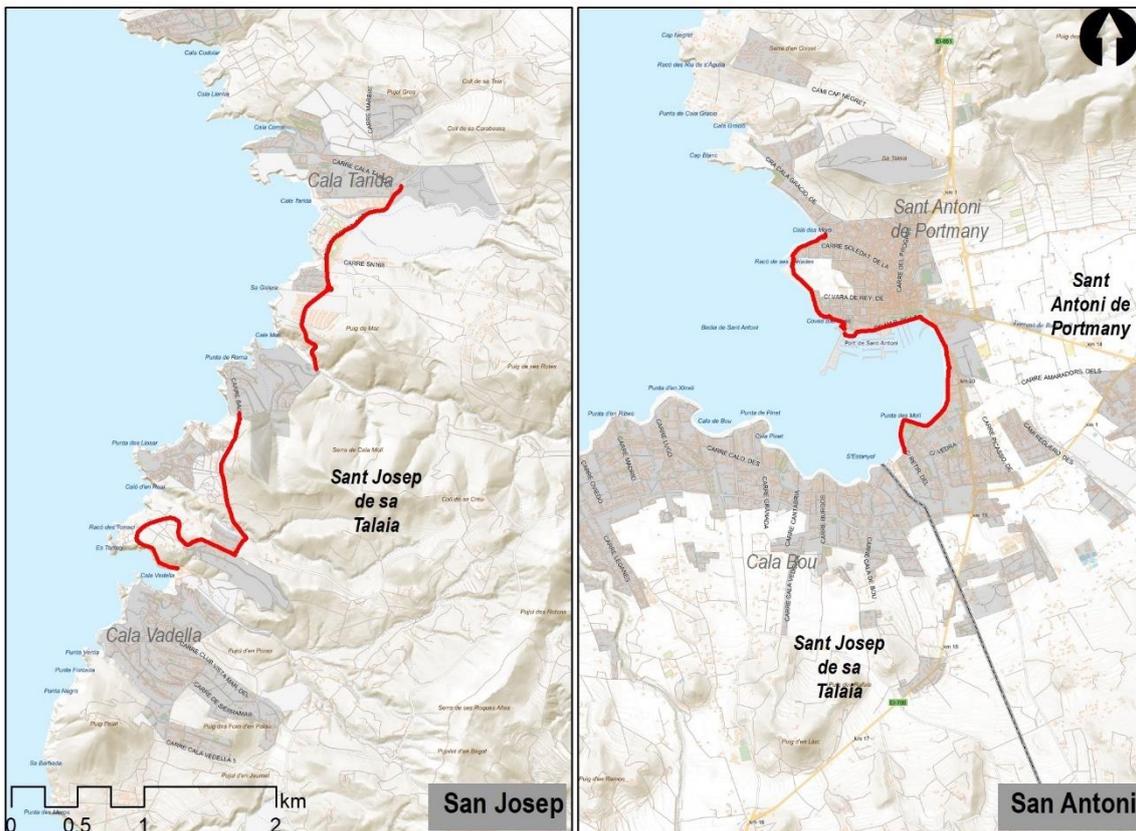


Figura 18: Vías ciclistas de Sant Josep y de Sant Antoni de Portmany. Elaboración propia



Figura 19: Arcén bici en Cala Tarida (Sant Josep) y acera bici en Sant Antoni de Portmany. Fuente: googlemaps

El tramo de vía ciclista más largo de la isla se construyó en 2012 y tiene una longitud de 11 kilómetros a lo largo del tramo de carretera que une el polígono de Can Clavos con el núcleo de Santa Gertrudis (término municipal de Santa Eulària) y Sant Miquel de Balansat (término municipal Sant Joan de Labritja).

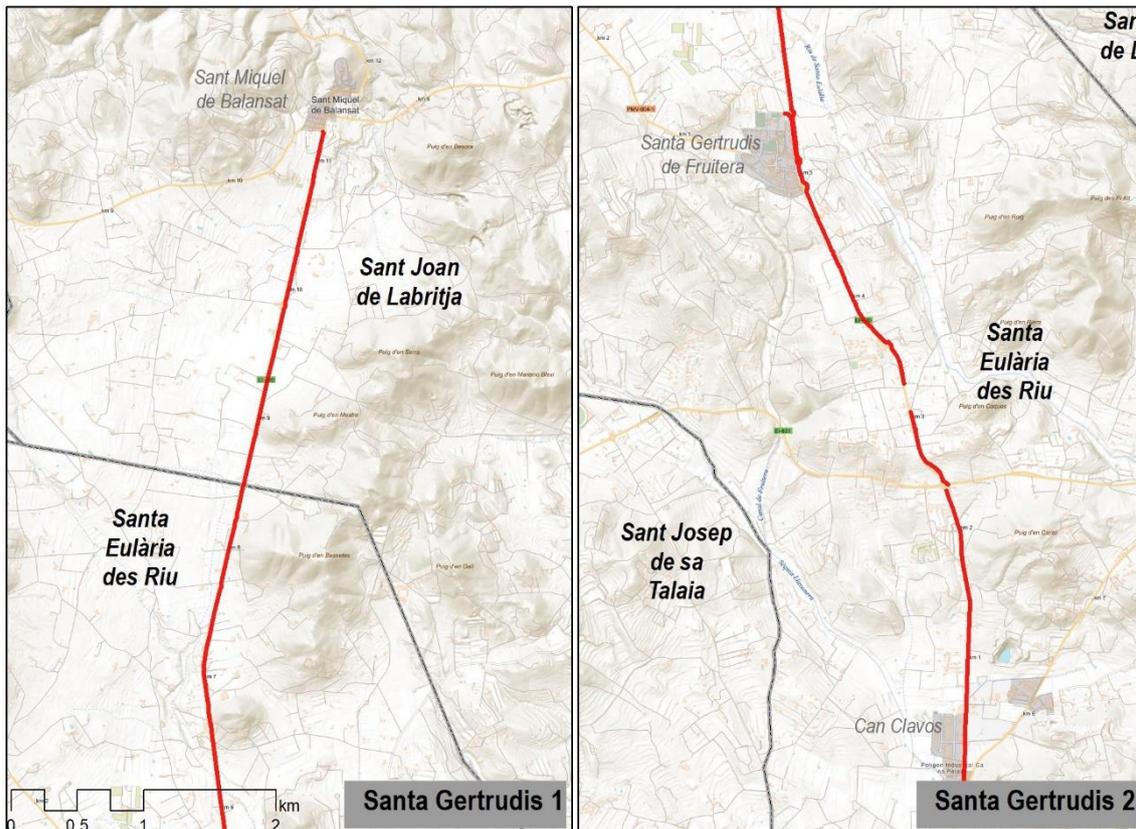


Figura 20: Vía ciclista de Santa Gertrudis entre Sant Miquel de Balansat y Can Clavos. Elaboración propia



Figura 21: Vía ciclista entre Sant Miquel y Can Clavos. Fuente: Alfonso Sanz

El tramo de vía ciclista interurbana de construcción más reciente de la isla termino de construirse en agosto de 2020, y discurre paralelo a la carretera entre Santa Eularia y la zona de la playa de es Canar. Tiene algo más de 1,3 km y conecta el cruce de Argamassa con el camping de es Canar.



Figura 22: Vía ciclista en la carretera de Santa Eularia a es Canar. Elaboración propia



Figura 23: Vía ciclista paralela a la carretera de Santa Eularia a es Canar. Fuente: Hnos Parrot S.A. en Facebook

5.2. Aparcamientos para bicicletas

Todos los municipios de la isla cuentan en alguna medida con aparcamientos para bicicletas ubicados en diversos centros atractores, aunque cuantitativamente la densidad de este tipo de infraestructura es todavía baja, con ausencia de amarres tanto en origen (barrios residenciales) como en destino (equipamientos, centros de trabajo, escuelas, etc.). Una de las carencias destacable es la falta de aparcabicis protegidos frente a robos, tanto de uso público como privado. En abril de 2021 el pleno del ayuntamiento de Ibiza aprobó una moción instando a realizar un estudio específico sobre la viabilidad de una red de aparcabicis protegidos en el municipio.



Figura 24: Aparcabicis en Sant Antoni de Portmany. Fuente: googlemaps

5.3. Intermodalidad bicicleta-ferry

El uso combinado de la bicicleta y el barco desempeña actualmente un papel en el fomento del uso de la bicicleta, quizá menor y posiblemente a nivel recreativo o de ocio. En las líneas regulares de ferri entre la isla de Ibiza y la península con la compañía Balearia está permitido embarcar la bicicleta gratuitamente en los buques que disponen de bodega. La empresa Aqua-Bus también permite el transporte gratuito de bicicletas en el barco entre Ibiza y Formentera (desde Figueretas, Playa d'en Bossa e Ibiza Puerto). Por otra parte, la empresa Cruceros Portmany conecta el puerto de Sant Antoni con Formentera, con Cala Bassa y con Cala Conta en Sant Josep de Sa Talaia.



Figura 25: Embarque de bicicletas en ferri. Fuente: pitiusona2017.wordpress.com y balearia.com

5.4.Redes para el ciclismo deportivo

La isla de Eivissa dispone de una extensa red de caminos y carreteras indicados para la práctica del ciclismo deportivo. Los itinerarios que la componen reciben el nombre de “rutas cicloturistas” y se contabilizan un total de 23, de las cuales 13 están dedicadas al ciclismo de montaña (BTT) y el resto al ciclismo de carretera.



Figura 26: Participantes en la Vuelta a Ibiza BTT y ciclista en la ruta 9 Es Camp Vell (Es Vèdra). Fuente: ibizabtt.com

Por las características orográficas de la zona, los recorridos de BTT se concentran mayoritariamente en el sureste de la Isla, entre los términos municipales de Sant Josep de sa Talaia y de Sant Antoni de Portmany. La gran mayoría de los recorridos se llevan a cabo casi en su totalidad por caminos locales no pavimentados, usando, de forma puntual, tramos de carretera de la red viaria de titularidad del Consell d’Eivissa que sirven para dar continuidad a las rutas por los caminos rurales.

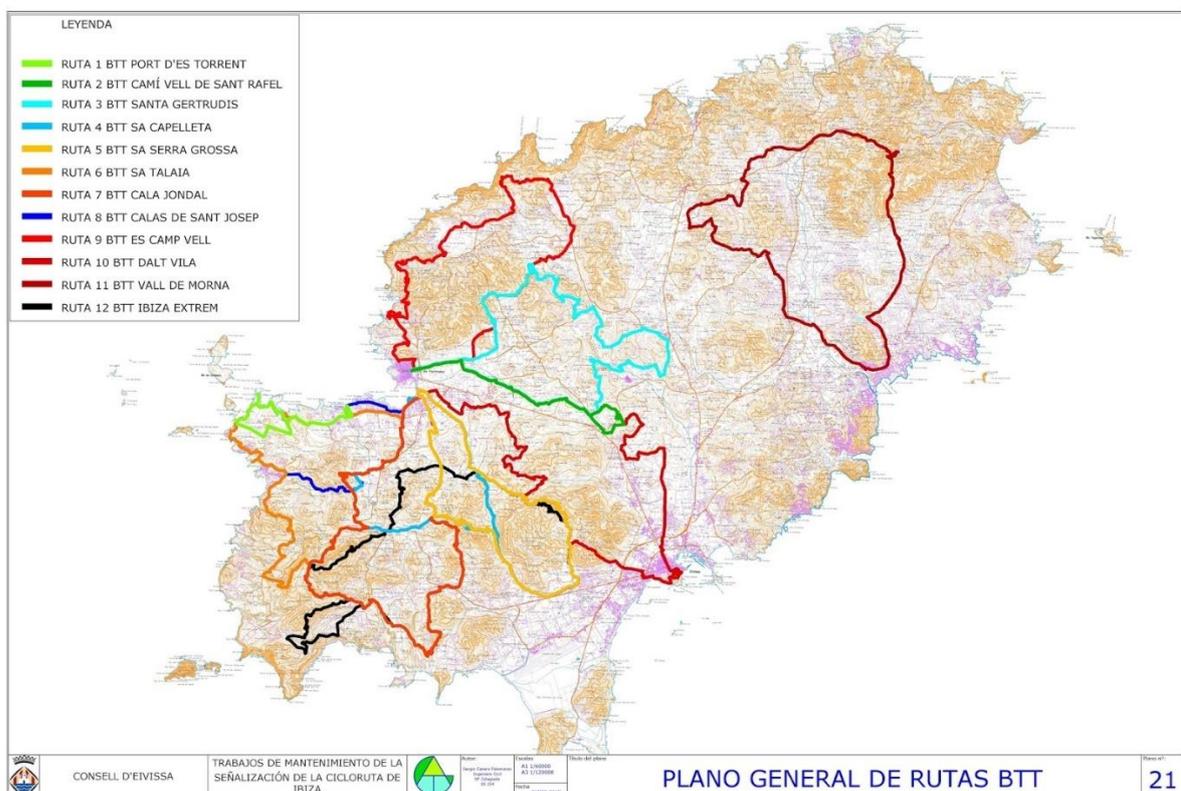


Figura 27: Plano de rutas BTT en Ibiza. Fuente: Consell d’Eivissa

Las 10 rutas habilitadas para la práctica del ciclismo de carretera se reparten principalmente por las carreteras de la mitad norte de la isla, entre los términos municipales de Sant Antoni de Portmany, Sant Joan de Labritja y Santa Eulària des Riu.



Figura 28: Ciclista en la ruta 14 carretera D'Es Porquet (San Antoni). Fuente: ibizabtt.com

Estos recorridos discurren, en gran parte, por tramos de la red primaria complementaria y secundaria con intensidades bajas, compartiendo la plataforma con los vehículos motorizados sin presentar ningún tipo de separación física ni indicativa.

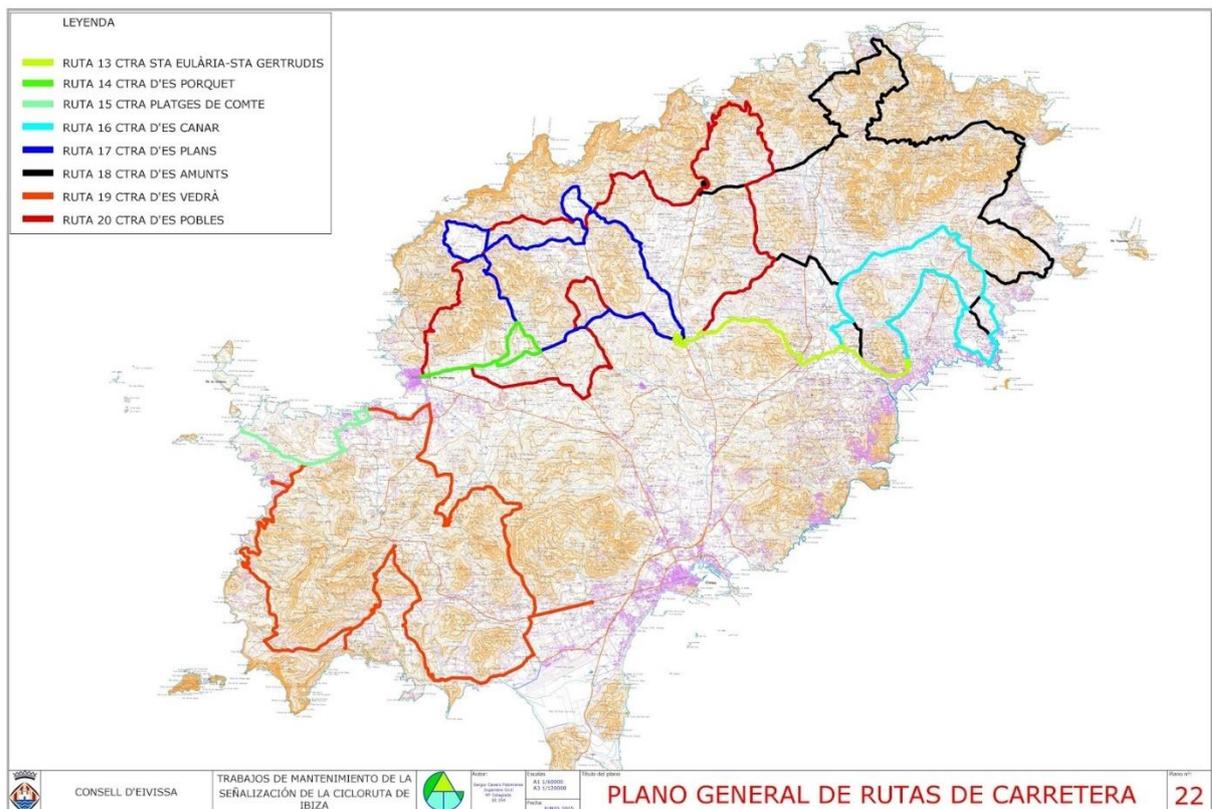


Figura 29: Plano de rutas de ciclismo deportivo de carretera. Fuente: Consell d'Eivissa

5.5.Red de caminos públicos

Ibiza cuenta con una extensa red de caminos públicos de uso principalmente senderista, y en muchos casos también ciclista, que conforma un patrimonio de interés histórico, recreativo y turístico a recuperar y proteger. Estos caminos constituyen una oportunidad diferente para fomentar un uso de la bicicleta, perfectamente compatible con los objetivos de este Plan. Además actualmente existe un fuerte impulso social y municipal para inventariar y catalogar estos caminos tradicionales.



Figura 30: Estudio para la recuperación de caminos históricos del Pla de Vila Ibiza. Fuente: Ayuntamiento Ibiza.2020

Los caminos que cuentan o pueden contar con un grado de ciclabilidad aceptable, es decir, que sean practicables en bicicleta, dan pie a visitar y conocer muchos puntos de interés turístico y patrimonial, constituyendo una oportunidad para el fomento del turismo en bicicleta.



Figura 31: Conexión entre Vila y Parque Natural de Ses Salines. Fuente: <https://caminseivissa.org>

6. OBJETIVOS DEL PLAN

OBJETIVOS GENERALES

- Reducir los obstáculos que dificultan el uso de la bicicleta y, en particular, la inseguridad vial percibida por la ciudadanía en el uso de la bicicleta.
- Establecer una hoja de ruta de la normalización de la bicicleta, con programas de intervención de los diferentes departamentos del Consell.
- Construir una gobernanza que facilite la participación ciudadana y la coordinación institucional para el aprovechamiento de las oportunidades de mejora de la ciclabilidad de la isla.
- Potenciar la economía de la bicicleta.

OBJETIVOS PARTICULARES

- Planificar, ejecutar y gestionar una red insular de vías ciclables y promocionar las redes municipales de infraestructuras para la bicicleta.
- Fijar los programas necesarios para la promoción de la bicicleta.
- Facilitar el establecimiento de servicios para la movilidad ciclista urbana e interurbana, así como la intermodalidad.
- Impulsar la economía de la bicicleta.
- Establecer los mecanismos de gobernanza en relación a la política de la bicicleta y desarrollar la normativa necesaria para la promoción de su uso.



7. LÍNEAS DE ACTUACIÓN

El presente plan de fomento de la bicicleta se articula a través de cinco grandes líneas de actuación que buscan dar respuesta a los cinco objetivos particulares mencionados en el capítulo anterior. Se trata, en cualquier caso, de medidas que se interrelacionan y alimentan mutuamente, por lo que su capacidad de transformación depende de sus efectos sinérgicos y la amplitud con la que se apliquen

7.1. Infraestructuras para la bicicleta

Las posibilidades de desarrollo del ciclismo están estrechamente condicionadas por la existencia de entornos cómodos y seguros para la movilidad ciclista, sin los cuales no cabe esperar que pueda prosperar de modo significativo. Como se ha señalado más arriba, el principal cuello de botella del uso de la bicicleta en Ibiza es en la actualidad la percepción de inseguridad e incomodidad en el viario. En consecuencia, el primer paquete de medidas para el fomento de la bicicleta tiene que ver con la **mejora de la seguridad vial y la comodidad de la circulación ciclista**. Para ello el plan apuesta por dos estrategias complementarias:

- La creación de **vías seguras y cómodas** para bicicletas
- La creación, a través del **calmado del tráfico**, de entornos seguros y cómodos en los que puedan convivir bicicletas y vehículos motorizados

Para dar cuerpo a esa doble estrategia se plantean varias medidas de calado. La primera es la creación de una **red insular de itinerarios o vías ciclistas**, capaces de ofrecer una imagen de seguridad suficiente a toda la población potencialmente usuaria de la bicicleta. Y la segunda es la aplicación del concepto de calmado del tráfico en los entornos urbanos y en algunas carreteras y caminos locales.

Como es obvio, esas medidas involucran a las diferentes administraciones de la isla en función de sus competencias. En el caso del Consell Insular, será de su competencia, sobre todo, la planificación y desarrollo de una red insular de vías ciclistas, semejante a las que se están ejecutando en otros territorios por parte de administraciones autonómicas, cabildos, consells o diputaciones. Esta red debería satisfacer las necesidades no solo del cicloturismo y el ciclismo deportivo, sino facilitar los desplazamientos en bicicleta cotidianos por motivos laborales, de estudios, etc. Se trataría de pasar de una red indicativa, como la señalada en el Plan de Carreteras de Ibiza, a una red formalizada en cuanto al trazado y diseño de cada uno de sus tramos.

El Consell también es competente para apoyar a los Ayuntamientos en lo que se refiere a la infraestructura ciclista a implantar en el viario municipal y a las medidas de calmado del tráfico que se deben integrar. Este apoyo será de gran relevancia en los próximos años de cara a los fondos europeos *NextGeneration*, que pueden servir de palanca a estas transformaciones del modo de diseñar y gestionar el viario.

7.2. Promoción de la bicicleta

Si la primera línea de actuación trata de afrontar la seguridad vial como principal cuello de botella del uso de la bicicleta, esta segunda viene a remover sobre todo los obstáculos culturales, es decir, los vinculados a la imagen del ciclismo como modo de desplazamiento.

En ese sentido, las diferentes medidas previstas tratan de facilitar un giro en la concepción de la bicicleta, en la **imagen de la bicicleta**, abriendo la multiplicidad de opciones de uso de la bicicleta más allá del ocio y el deporte, sin desprestigiar estas modalidades.

Las medidas entroncan con lo que la Unión Europea denominó hace ya unos años como **nueva cultura de la movilidad**⁶, es decir, con una visión de la movilidad en la que no solo hay que ofrecer servicios e infraestructuras, sino generar una transformación de los condicionantes de nuestros comportamientos en los desplazamientos. Por ese motivo es fundamental que los grupos sociales con mayor capacidad de generar referencias y ser prescriptores de hábitos participen en la introducción de la bicicleta en la vida cotidiana. Responsables políticos, equipos técnicos de las instituciones, profesionales, empresarios, trabajadores de algunos sectores de actividad, etc., forman parte de ese grupo focal que podría impulsar el uso de la bicicleta.

Todo ello no es óbice para que se desarrollen al mismo tiempo otras campañas de promoción necesarias, como por ejemplo las que generan habilidades en la circulación de las bicicletas en el viario, tanto para la infancia como para las personas adultas. Y, también, para facilitar conocimientos sobre el ajuste y arreglos menores de la bicicleta, habilidades respecto al propio vehículo.

Muchas veces la percepción de inseguridad está basada en esa falta de costumbre en la circulación en bicicleta, por lo que solo puede reducirse mediante la experimentación en condiciones. Facilitar que la ciudadanía disfrute de la bicicleta en condiciones de seguridad mediante cierres temporales, eventos lúdicos y otras actividades que posibiliten el reencuentro o primer encuentro con este medio de transporte es, en sí misma, una forma de promoción excelente. Como lo es también preparar los eventos culturales y deportivos para que sea fácil y seguro acceder en bicicleta, publicitándolo en las propias convocatorias junto con las opciones de la marcha a pie y el transporte colectivo.

La información es otra herramienta clave para vencer prejuicios sobre el uso de la bicicleta y puede ser aportada por diferentes medios, tanto los tradicionales, como mapas, guías, folletos, etc., como los de nuevo cuño, vinculados a las redes sociales, a las aplicaciones de móvil y a todo el universo telemático.

Se trata, por tanto, de un paquete de medidas amplio y que requiere, valga la redundancia, imaginación para cambiar la imagen de la bicicleta.

⁶ Libro Verde "Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana" ([COM\(2007\)0551](#)).

7.3. Servicios para la bicicleta

La bicicleta requiere, además de infraestructuras adecuadas y un contexto social favorable, una serie de servicios que hagan más cómodo y atractivo su uso, tanto para las personas que ya la utilizan, como para las personas que potencialmente pueden hacerlo.

Algunos de los servicios ciclables fundamentales para conectar la isla, interna y externamente, están vinculados a la **intermodalidad**, es decir, a las opciones de combinar la bicicleta con el transporte público. Se trata, por tanto, de facilitar y publicitar opciones para el transporte de bicicletas en los autobuses insulares y en los ferris, además de mejorar el aparcamiento de bicicletas en las terminales y paradas de dichos medios de transporte colectivo.

Otro de los servicios vinculados a la movilidad ciclista urbana más conocidos son los de **bicicleta pública**, es decir, bicicletas compartidas que pueden ser empleadas por cualquier ciudadano con determinados requisitos de inscripción y pago de una cierta cantidad de dinero. Se trata de servicios que han tenido una evolución vertiginosa, con numerosos cambios tecnológicos y de gestión en los últimos años, pero que no necesariamente son adecuados a todos los contextos urbanísticos, poblacionales y sociales, por lo que requieren ser estudiados rigurosamente desde el punto de su viabilidad, tanto en el ámbito municipal, como en el insular.

Uno de los motivos que suelen mencionarse para no utilizar la bicicleta es el riesgo de robo en su aparcamiento. Hay también en este caso un paquete amplio de medidas para asegurar y hacer cómodo el aparcamiento de bicicletas, vinculadas unas a la propia infraestructura de los aparcabicis y sistemas de guarda, pero también otras asociadas a los sistemas de recuperación y disuasión del robo. Entre estas últimas se encuentra el servicio de **registro de bicicletas**, que existe en el municipio de Eivissa y que podría tener un ámbito insular.

Como se ha mencionado, otra de las barreras al uso de la bicicleta es la falta de conocimientos y/o herramientas para realizar los pequeños arreglos y ajustes que estas requieren, de manera que una parte del parque existente en los hogares se encuentra deteriorado y abandonado en trasteros y garajes. Desde las administraciones públicas se puede apoyar la creación de **Centros de la Bicicleta**, muy difundidos en otros países, en los que se ofrece todo lo necesario para el pedaleo, desde la propia información, hasta el alquiler, los servicios de reparación y la compraventa de bicicletas y accesorios.

En una escala mucho menor, se encuentran los puntos o hitos de apoyo a la bicicleta, que pueden ayudar al mantenimiento básico de los vehículos.

7.4. Economía de la bicicleta

La bicicleta tiene y, sobre todo, puede tener un impacto económico no desdeñable. Según la ECF (European Cyclist Federation) la bicicleta reporta unos beneficios globales en Europa de 513. 000 millones de euros⁷. Es conocida además la explosión de actividades vinculadas al ciclismo deportivo y al cicloturismo que está registrándose en Baleares.

En el caso de Ibiza, la repercusión de una política de fomento de la bicicleta se derivará de dos ámbitos complementarios de la utilización de este medio de transporte: el de turistas y visitantes, y el de la población local.

La economía de la bicicleta vinculada al **turismo** está compuesta de un gran número de actividades y oportunidades de negocio, empezando por el alojamiento que, como en otros países europeos, puede estar adaptado a la bicicleta o contar con bicicletas para la clientela, existiendo sellos de calidad al respecto. Otras necesidades del turismo ciclista tienen que ver con las opciones de acceso y aparcamiento a los destinos, la disponibilidad de talleres de reparación y tiendas de venta de accesorios, actividades todas ellas que convergen con las necesidades ciclistas de la **población local**.

Es importante resaltar, que el cicloturismo y el deporte en bicicleta se puede realizar en **cualquier época del año**, siendo otoño y primavera las épocas ideales para su disfrute, complementando de esta forma a la oferta estival.

La expansión del comercio electrónico y del reparto de mercancías al margen de los canales comerciales tradicionales está ocurriendo al mismo tiempo que se observan con preocupación sus consecuencias urbanas, con la proliferación de furgonetas y otros vehículos de distribución de última milla en contradicción con las medidas de reducción del impacto del tráfico en la ciudad. En ese contexto, la **bicicleta y los triciclos de carga** ofrecen ser aliados firmes de la actividad comercial sostenible.

Hay que indicar, por último, que las administraciones y, en particular, el Consell, tienen la oportunidad de favorecer el incremento del uso de la bicicleta mediante **mecanismos económicos y fiscales**. A ese respecto, se pueden replicar las ayudas que con gran éxito han ofrecido algunas comunidades autónomas para la compra de bicicletas convencionales y eléctricas o para la puesta a punto de bicicletas, así como también las experiencias internacionales para estimular el uso de las mismas en los desplazamientos al trabajo. Todo ese conjunto de medidas refuerza, evidentemente, los efectos promocionales y de fomento del resto de medidas indicadas en las demás líneas de actuación.

⁷ Presentación “El impacto económico de la bicicleta”, realizado por Holger Haubold, responsable económico de la European Cyclist Federation, en el Congreso “Zaragoza La Ciudad de las Bicis” en abril de 2017

7.5. Gobernanza en torno a la bicicleta

Todo el conjunto anterior de líneas de actuación, con sus respectivas medidas, es difícil que se convierta en una política bien articulada y efectiva si no está inscrita en un marco de gobernanza apropiado, es decir, en un marco de toma de decisiones participativo y coordinado.

Hay que resaltar que la bicicleta tiene múltiples ramificaciones hacia la mayor parte de las políticas públicas; es un elemento **transversal** en la medida en que, como se ha visto, tiene vinculaciones y consecuencias económicas, ambientales, urbanísticas, culturales, sanitarias, sociales, tecnológicas, etc.

Baste señalar cómo la bicicleta puede ser imaginada en la actividad de cada una de las piezas de la propia estructura organizativa del Consell. Como se puede observar en la siguiente tabla, cada una de las consellerias puede encontrar su espacio de competencia ciclista, señalándose en **azul** los más directamente relacionados con la bicicleta, lo que indica la necesidad de un trabajo coordinado y con objetivos comunes entre todas ellas.

Vinculación potencial entre los departamentos del Consell y la bicicleta
<p>1-PRESIDENCIA Y GESTIÓN AMBIENTAL Medio ambiente y gestión de residuos; Coordinación interdepartamental y relaciones institucionales; Coordinación de los planes estratégicos del Consell; seguimiento de proyectos estratégicos e interdepartamentales; coordinar las actuaciones del Consell Insular d'Eivissa con asuntos europeos; gestión y coordinación de fondos estatutarios, así como de coordinación de las inversiones del Estado; coordinar las relaciones con los medios de comunicación con respecto a la información institucional.</p>
<p>2-INNOVACIÓN, TRANSPARENCIA, PARTICIPACIÓN Y TRANSPORTES Transportes terrestres y movilidad; de inspección técnica de vehículos (ITV); gestión de la administración electrónica; transparencia; innovación y tecnologías de información y comunicación (TIC), recursos informáticos, nuevas tecnologías y sociedad del conocimiento; oficina de asistencia en materia de registro (OAMR); participación ciudadana.</p>
<p>3-TURISMO, MEDIO RURAL Y MARINO Y COOPERACIÓN MUNICIPAL. Promoción y ordenación turística. Información turística; ordenación del sector turístico, ordenación de actividades en zonas turísticas, función inspectora y sancionadora en materia turística; coordinación de la política turística, promoción del turismo y relaciones interadministrativas en esta materia y creación de productos turísticos; cooperación y asistencia local en los municipios de la isla y las actuaciones relacionadas con la gestión de la empresa pública Ferias, Congresos y Eventos d'Eivissa, SAU.</p>
<p>4-GESTIÓN DEL TERRITORIO, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS, ORDENACIÓN TURÍSTICA Ordenación del territorio, incluido el litoral, urbanismo y cédulas de habitabilidad, control y disciplina urbanística y política del suelo; infraestructuras viarias del Consell Insular.</p>

<p>5-CULTURA, EDUCACIÓN Y PATRIMONIO Cultura, actividades artísticas, educación, promoción y animación sociocultural, museos, archivos, bibliotecas; actuaciones relacionadas con la gestión del Patronato de la Escuela de Turismo.</p>
<p>6-PROMOCIÓN ECONÓMICA Y EMPRESARIAL, Y COOPERACIÓN MUNICIPAL Dirección del presupuesto general del Consell Insular, así como la programación presupuestaria; la planificación económica. Desarrollo empresarial. Las funciones relacionadas con la planificación de equipamientos comerciales.</p>
<p>7-BIENESTAR SOCIAL Y RECURSOS HUMANOS Políticas de género y mujer, títulos de familias numerosas y demás políticas de inserción social, así como la relación y colaboración con las entidades y asociaciones de este ámbito. Además, la gestión relativa a los recursos humanos (RRHH) del Consell Insular.</p>
<p>8-HACIENDA, GESTIÓN ECONÓMICA, DEPORTES Y JUVENTUD Economía y Hacienda. Fomento y promoción de las actividades deportivas, actividades recreativas, de ocio, juventud y equipamientos juveniles.</p>

Esa necesidad de coordinación interdepartamental en el Consell Insular de Ibiza debería replicarse en el seno de las administraciones municipales, cuyas áreas de gobierno también presentan competencias atravesadas por la bicicleta.

A la transversalidad horizontal (en el interior de las administraciones) se ha de sumar una **transversalidad vertical**, que interconectaría las políticas de la bicicleta de los gobiernos locales, con las del Consell y con las autonómicas y nacionales (por ejemplo, el Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta, desarrollado por la Dirección General de Tráfico y asumido también por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana⁸)

En el caso de Ibiza, la existencia de un **Consell de Alcaldes**, como órgano consultivo, de coordinación, participación e intercambio entre los Ayuntamientos de la isla de Eivissa y el Consell Insular de Eivissa ofrece una vía para establecer marcos comunes en políticas transversales como la de la bicicleta en las materias de interés común. Téngase en cuenta que dicho Consell tiene entre sus materias de debate y coordinación la movilidad sostenible, la eficiencia energética, la supresión de barreras arquitectónicas y la mejora de espacios urbanos, es decir, el conjunto de aspectos clave que atañen a la normalización de la bicicleta como modo de desplazamiento cotidiano.

La gobernanza de la bicicleta tiene que ver también con la creación de un marco adecuado para la **participación ciudadana**, requisito imprescindible para avanzar en políticas que suponen la transformación de hábitos sólidamente asentados, como los de la movilidad cotidiana. A este respecto, se proponen varias medidas importantes, como la de crear un espacio de debate específico sobre Movilidad Activa, incorporando a los diferentes sectores involucrados en la bicicleta y la marcha a pie. Este espacio de debate

⁸ <https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/consejo-superior-de-seguridad-vial/pleno/sesiones/Estrategia-Estatal-por-la-Bicicleta.-Resumen-ejecutivo..pdf>

puede ser un grupo de trabajo en el seno del Consejo de la Movilidad, uno de los doce consejos sectoriales establecidos por el Reglamento de Participación Ciudadana del Consell d'Eivissa (2009). O, alternativamente, como existen en otros territorios de la península, un Consejo o Mesa de la Bicicleta y el Peatón, entendiendo que ambos modos de movilidad activa deben ser impulsados conjuntamente.

Es evidente que la gobernanza de la bicicleta requiere también nuevas regulaciones o **normativas** que pongan el foco en reducir las barreras a la movilidad ciclista. Varias de estas regulaciones, como las ordenanzas de movilidad y las ordenanzas urbanísticas, son de competencia municipal, pero el Consell y el Govern pueden favorecer esfuerzos coordinados para que dichas normas tengan una orientación pro-bici nítida.

Finalmente, no hay que olvidar que la gobernanza no se construye sin una estructura administrativa sobre la que edificar y ejecutar las políticas públicas. En este caso, se requiere un espacio técnico y de gestión de la política de la bicicleta, capaz de realizar la enorme cantidad de tareas señaladas más arriba.

8. MEDIDAS

A continuación, se enumeran y explican 25 medidas para el desarrollo de las 5 líneas de actuación descritas. A cada una de las medidas se le asocia una ficha que contiene los siguientes campos:

- La descripción y los objetivos de la medida.
- Ejemplos recientes de buenas prácticas.
- Los departamentos del Consell implicados.
- El grado de prioridad y el coste relativo

El “grado de prioridad” se expresa con el símbolo “O” y se relaciona con la importancia y el impacto general que puede tener la medida en el fomento del uso de la bicicleta. Como es lógico las medidas relacionadas con la infraestructura tienen en general mayor prioridad dado que muchas del resto de las medidas no son viables sin la infraestructura.

O (prioridad baja): a empezar a realizar a partir del año 2024

OO (prioridad media): a empezar a realizar durante el año 2023

OOO (prioridad alta): a empezar a realizar durante los años 2021 y 2022

En el capítulo 9 se estima el presupuesto global del Plan con coste de cada una de las medidas propuestas, que es el coste al que se hace referencia en las fichas y que se representa con el símbolo “€”

€ (coste bajo): ≤ 50.000 €

€€ (coste medio): 50.000 € – 100.000 €

€€€ (coste alto): > 100.000 €

L.1 INFRAESTRUCTURAS PARA LA BICICLETA
Elaboración y desarrollo del plan insular de vías ciclistas
Apoyo a la redacción y desarrollo de planes de redes ciclistas locales
Calmando del tráfico e integración segura de la bicicleta en calzada
Desarrollo de redes locales para el aparcamiento y guarda de bicicletas
L.2. PROMOCIÓN DE LA BICICLETA
Promoción de la bicicleta entre los trabajadores del Consell
Programas escolares de aprendizaje de montar en bicicleta: biciescuela
Cursos de montar en bicicleta y de circular en ciudad para adultos
Promoción del uso de la bicicleta en empresas: al trabajo en bicicleta
Promoción del acceso a la naturaleza y patrimonio en bicicleta
Creación de sitio web ciclista del Consell
Promoción general: apoyar la edición de mapas y guías, y mercadillos
L.3 SERVICIOS PARA LA BICICLETA
Fomento de la intermodalidad: bicicleta-autobús
Actuaciones contra el robo: registro de bicicletas y campañas
Equipamientos para la bicicleta: limpieza, inflado, arreglos, etc.
Apoyo al sistema de bicicleta pública
L.4. ECONOMÍA DE LA BICICLETA
Potenciación del turismo ciclista: alojamientos amables con la bicicleta
Generar la alianza entre comercio y bicicleta
Fomento de las bicicletas de carga y sus posibles usos
Fomento del reciclaje de bicicletas e inserción social
Ayudas para la compra de bicicletas mecánicas y eléctricas
Ayudas para la reparación y puesta a punto de bicicletas
L5. GOBERNANZA EN TORNO A LA BICICLETA
Creación de área administrativa de planificación y promoción ciclista
Creación de grupo de trabajo de la bicicleta en el Consejo de Movilidad
Ayudas a las entidades ciudadanas que trabajan en favor de la bicicleta
Estímulos a la implantación de ordenanzas pro-bicicleta

LÍNEA DE ACTUACIÓN 1: INFRAESTRUCTURAS PARA LA BICICLETA

Medida 1.1. Desarrollo del Plan de Vías Ciclistas de la Red Viaria de Eivissa

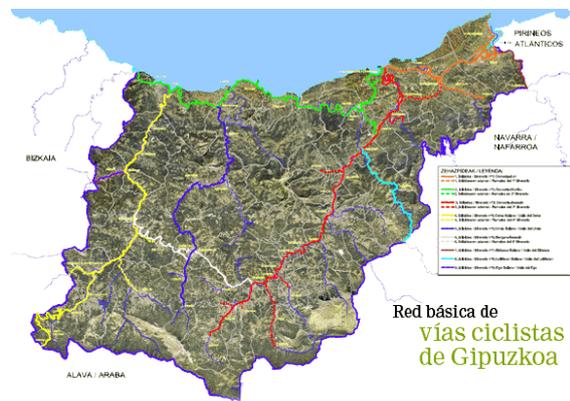
1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVO

Una de las condiciones para lograr una red de vías ciclistas operativa es disponer de instrumentos de ordenación del territorio de carácter normativo, que permitan, por ejemplo, hacer reservas de suelo para implantar una red conectada de forma coordinada con los municipios. Se propone el desarrollo del ya existente Plan de Vías Ciclistas de Eivissa anexo al vigente Plan Director Sectorial de Carreteras, de forma que detalle, entre otros aspectos el trazado y encaje de los itinerarios y su programación. Este plan respondería a las indicaciones expresas del Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares, y deberá compatibilizarse con las previsiones del PTI.

El objetivo principal es dar una respuesta al ciclista urbano e interurbano en desplazamientos de tipo cotidiano, pero también a la movilidad por ocio y paseo. En segundo término, pero igualmente muy importante, la red debe responder al requerimiento del cicloturista de montaña de poder acceder a las rutas existentes de modo seguro. Y, en tercer lugar, tendrá sentido para el ciclista deportivo de carretera ofreciéndole tramos para eludir puntos negros, generalmente en la salida de poblaciones. Sería igualmente interesante que la red insular conecte con caminos públicos que en su catalogación incluyan referencias sobre su ciclabilidad.

2. EJEMPLO

La Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa es un ejemplo exitoso de red provincial para la movilidad no motorizada interurbana. Se desarrolló a partir de un Plan Territorial Sectorial, que compromete a las diferentes administraciones a cumplir con lo programado sentando los criterios para su conexión con las redes ciclistas locales. De los más de 400 km planificados se ha ejecutado un 65%. Une los distintos núcleos urbanos del territorio entre sí, y éstos con polígonos industriales, y otros centros de atracción.



Red básica de vías ciclistas de Gipuzkoa

Más información en: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/bidegorrien-plana>

3. DEPARTAMENTOS IMPLICADOS DEL CONSELL

Gestión del territorio, infraestructuras viarias, ordenación turística

Innovación, transparencia, participación y transportes

4. PRIORIDAD			5. COSTE		
O BAJA	OO MEDIA	OOO ALTA	€ BAJO	€€ MEDIO	€€€ ALTO
OOO			€€		

LÍNEA DE ACTUACIÓN 1: INFRAESTRUCTURAS PARA LA BICICLETA

Medida 1.2. Apoyo a la redacción y desarrollo de planes de redes ciclistas locales

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVO

La competencia de intervenir en la red viaria de la isla de Ibiza corresponde en gran medida a los cinco municipios, por lo que el diseño y ejecución de una red ciclista depende de la voluntad política y de los criterios técnicos de los ayuntamientos.

Por otro lado, no siempre el cuerpo técnico de la administración local tiene un conocimiento amplio sobre el diseño de la infraestructura ciclista y acondicionamiento de la red viaria, con lo que en la práctica suele haber una gran heterogeneidad en su materialización.

Con el fin de profundizar en el conocimiento técnico sobre el trazado y diseño de la infraestructura segregada, facilitar la integración de la bicicleta en el viario (infraestructura integrada) y unificar criterios de las intervenciones se propone dar apoyo por parte del Consell a los cinco municipios a través de la edición de un manual técnico adaptado a la realidad de Ibiza y con cursos de formación al personal técnico.

2. EJEMPLO

Algunas administraciones cercanas han editado y difundido manuales adaptados a sus territorios con recomendaciones para la planificación y diseño de redes y vías ciclistas. Es el caso de Gipuzkoa y Cataluña.

<p>PTOP Versión castellana Manual para el diseño de vías ciclistas de Cataluña Generalitat de Catalunya Departament de Política Territorial i Obres Públiques</p>	<p>Manual de las vías ciclistas de Gipuzkoa Recomendaciones para su planificación y proyecto. Gobierno Vasco Departamento de Infraestructuras y Transportes</p>	
<p>Más información sobre manuales y guías de diseño de redes y vías ciclistas en: https://sites.google.com/a/conbici.org/biciymovilidad/entorno/vias-ciclistas</p>		

3. DEPARTAMENTOS IMPLICADOS DEL CONSELL

Gestión del territorio, infraestructuras viarias, ordenación turística
Innovación, transparencia, participación y transportes

<p>4. PRIORIDAD O BAJA OO MEDIA OOO ALTA</p>	<p>5. COSTE € BAJO €€ MEDIO €€€ ALTO</p>
<p>OOO</p>	<p>€</p>

LÍNEA DE ACTUACIÓN 1: INFRAESTRUCTURAS PARA LA BICICLETA
Medida 1.3. Calmado del tráfico e integración segura de la bicicleta en calzada
1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVO
<p>Las vías ciclistas segregadas son soluciones adecuadas en las carreteras y calles principales donde las intensidades y/o velocidades desincentivan el uso compartido de la calzada debido al estrés que produce y la inseguridad vial que genera.</p> <p>Pero la amplia mayoría de las calles locales de los municipios de Ibiza, al igual que muchas carreteras locales, son viales que no soportan mucho tráfico motorizado y cuya función central es facilitar el acceso a parcelas o edificios. En estas calles la fórmula más cómoda, segura y atractiva para facilitar el tránsito de la bicicleta es compartir la calzada. Sin embargo, estas calles no reúnen aún las condiciones adecuadas para que la demanda latente y los colectivos de ciclistas vulnerables perciban la circulación en la calzada segura.</p> <p>Para tal fin es preciso aplicar medidas del calmado de tráfico, es decir, reducir las intensidades y velocidades de los coches que pasan por una calle, evitando el tráfico de paso. Salvo las calles principales, la amplia mayoría de las calles deben ser parte de zonas del calmado de tráfico como la Zona 30 o S-28 (calle residencial). Además de integrar a la bicicleta en calzada se logra mejorar la calidad estancial y la seguridad vial de todas las personas que participan en la movilidad.</p> <p>El Reglamento General de Circulación establece ahora nuevas velocidades de referencia en los núcleos urbanos: 20 km/h en vías de plataforma única de calzada y acera; y 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.</p> <p>El Consell, en colaboración con los municipios, puede a través del manual descrito en la medida anterior y de recomendaciones para la redacción de ordenanzas que contemplen la bicicleta dar apoyo este tipo de medidas.</p>
2. EJEMPLOS
<p>El Ayuntamiento de Ibiza ha señalado algunas calles como “ciclo-calles”, donde la velocidad está limitada a 30 km/h y en las que la bicicleta tiene prioridad sobre el resto de los vehículos. Existen, además, otras fórmulas que contribuyen al calmado.</p> <p>La redistribución del espacio de las calles permite estrechar la calzada y encajar la bicicleta, sin comprometer espacio peatonal, ejemplo de Riga-Letonia. Para controlar la velocidad en calles no estrechadas, además de los tradicionales reductores de velocidad transversales pueden utilizarse los dispositivos denominados “almohadas” sin afectar el confort de la bicicleta ni tampoco al transporte público. Las rotondas también pueden compactarse en favor del confort y seguridad ciclista (ejemplo de Usurbil).</p>



Hay otras formas de acondicionar carreteras locales y calles compartidas con la bicicleta. Por ejemplo, estrechamientos puntuales de la calzada a través de zig-zag que facilitan el paso ciclista. Ejemplos del departamento de las Landas (Francia) y Alemania.



Los municipios de Errenteria y Donostia (Gipuzkoa) han acondicionado varias calles de poco tráfico integrando la bicicleta en el sentido de la marcha del tráfico y carriles bici unidireccionales a contracorriente aumentando la permeabilidad de la red viaria local.



3. DEPARTAMENTOS IMPLICADOS DEL CONSELL

Gestión del territorio, infraestructuras viarias, ordenación turística

Innovación, transparencia, participación y transportes

4. PRIORIDAD			5. COSTE		
O BAJA	OO MEDIA	OOO ALTA	€ BAJO	€€ MEDIO	€€€ ALTO
OO			€		

LÍNEA DE ACTUACIÓN 1: INFRAESTRUCTURAS PARA LA BICICLETA

Medida 1.4. Desarrollo de redes locales para el aparcamiento y guarda de bicicletas

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVO

La disponibilidad de un aparcamiento cómodo y seguro, tanto en el origen como en el destino de los desplazamientos es una condición imprescindible para asegurar un uso normalizado de la bicicleta. El Consell puede promover acciones municipales en tres ámbitos:

- En destino: se propone habilitar una oferta adecuada en todos los destinos principales (zonas comerciales, equipamientos, centros educativos y administrativos, etc.). Los aparcabicis se ubican preferiblemente en la calzada (convirtiendo una plaza de aparcamiento en 8/10 plazas para bicicletas). El amarre de la “U”-invertida es el modelo más adecuado para este tipo de demanda debido a la seguridad y comodidad que ofrece.
- En destinos estratégicos: En todas las paradas principales del transporte público se propone habilitar aparcabicis vigilados y protegidos para fomentar la intermodalidad.
- En origen: En los centros urbanos con cierta densidad, donde es difícil guardar la bicicleta en la propia parcela se propone habilitar aparcabicis en cantidad suficiente, y que preferiblemente estén protegidos.

Finalmente conviene tener muy en cuenta la demanda turística que puede variar notablemente según la temporada. En este caso puede ser conveniente habilitar una oferta temporal por ejemplo en el acceso a las principales playas u otros destinos temporales.

2. EJEMPLO



El Ayuntamiento de Madrid instaló varios “Bicihangar”, que son aparcabicis protegidos con capacidad para 12 bicicletas en 6 amarres. El aparcamiento dispone de un sistema electrónico de control de acceso para su apertura y se abre mediante una aplicación móvil.



En el campus de la Universidad del País Vasco (UPV) en Donostia existe una amplia oferta de aparcabicis con protección climática.



El Ayuntamiento de Pamplona ha instalado nuevos aparcabicis en las bandas de aparcamiento y adyacente a los pasos peatonales para mejorar a su vez la visibilidad en los cruces.



El Ayuntamiento de Donostia ofrece 180 aparcabicis desmontables y temporales en las inmediaciones de las principales playas de la ciudad.



La estación de Madrid Chamartín Clara Campoamor estrenó en febrero de 2021 un aparcamiento seguro para bicicletas. Se trata de una experiencia piloto que surge del acuerdo suscrito hace unos meses por Adif y la Red de Ciudades por la Bici.

3. DEPARTAMENTOS IMPLICADOS DEL CONSELL

Gestión del territorio, infraestructuras viarias, ordenación turística

Innovación, transparencia, participación y transportes

4. PRIORIDAD			5. COSTE		
O BAJA	OO MEDIA	OOO ALTA	€ BAJO	€€ MEDIO	€€€ ALTO
OOO			€		

LÍNEA DE ACTUACIÓN 2: PROMOCIÓN DE LA BICICLETA

Medida 2.1. Promoción de la bicicleta entre los trabajadores del Consell

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

Para que el Consell d’Eivissa pueda adquirir la legitimidad de impulsar y coordinar en algunos casos las medidas de fomento del uso de la bicicleta, es importante que ofrezca muestras de compromiso en la modificación de las propias pautas de abordar la movilidad. Se propone así la elaboración de un Plan de Desplazamientos de Empresa del propio Consell. En lo que se refiere a la bicicleta se puede contemplar la adquisición de bicicletas y la instalación de aparcabicis y vestuarios para uso de los trabajadores del Consell. Otros aspectos a tener en cuenta serían las necesidades de formación y de movilidad de los propios servicios (paquetería, correo interno, suministros, etc.).

2. EJEMPLO

Con el Plan de Desplazamiento de Empresa, la Diputación de Barcelona se convirtió en 2018 en la primera gran administración local del país en tener un documento oficial que promueve la movilidad sostenible entre sus propios trabajadores.

Esta administración convoca anualmente la actividad *Agafa la bici*, con el objetivo es promover entre sus trabajadores el uso de la bicicleta como alternativa al coche en los desplazamientos al trabajo. En la edición del año 2019 participaron más de centenar de personas. Se montó una carpa donde se ofrecía un refrigerio a los participantes, un taller gratuito de mantenimiento de bicicletas y un aparcamiento vigilado durante la jornada laboral. Como mejoras y para dar continuidad a esta iniciativa estaba prevista la puesta en funcionamiento del primer vestuario laboral para empleados.



Más información en: <https://www.sostenible.cat/noticia/el-personal-de-la-diputacio-de-barcelona-torna-a-agafar-la-bici>

3. DEPARTAMENTOS IMPLICADOS DEL CONSELL

Innovación, transparencia, participación y transportes
 Bienestar social y recursos humanos

4. PRIORIDAD			5. COSTE		
O BAJA	OO MEDIA	OOO ALTA	€ BAJO	€€ MEDIO	€€€ ALTO
OO			€		

LÍNEA DE ACTUACIÓN 2: PROMOCIÓN DE LA BICICLETA

Medida 2.2. Programas escolares de aprendizaje de montar en bicicleta: biciescuela

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

El objetivo de la medida es que los niños y niñas en edad escolar de los municipios de Ibiza aprendan a moverse en bicicleta con una mínima habilidad. El programa constaría de sesiones de aprendizaje “in door” y otras en las vías ciclistas exclusivas y calzadas adaptadas del municipio.

Esta acción debe vincularse a los proyectos de Camino Escolar que desarrollen los ayuntamientos en colaboración con los centros educativos, como en el caso del proyecto "A peu a l'escola" impulsado por el Ajuntament d'Eivissa, que pretende fomentar la autonomía y la movilidad sostenible entre los más pequeños, mejorar la seguridad ciudadana en el entorno de los centros escolares y la seguridad vial en todos los medios de transporte. El proyecto puede ser cofinanciado por diferentes instituciones con implicación del Consell y ser gratuito para los centros educativos.

2. EJEMPLO

La Bicicleta en la Escuela es un programa educativo cuyo objetivo es dotar a la juventud de Zaragoza de las capacidades necesarias para circular en bicicleta de forma segura y responsable. Está dirigido a 3er ciclo de primaria y 1º ciclo de secundaria y tiene una duración de 6 horas repartidas en los siguientes bloques:

- La bicicleta y la movilidad sostenible
- Comprobaciones de seguridad en la bici antes de pedalear
- Ejercicios de habilidad en circuito cerrado al tráfico
- Técnicas de conducción, normativa y comportamiento según tipo de vía
- Práctica en la calle: posicionamiento en la calzada y principales maniobras



Más información en:
<https://labicienelcole.com/>

3. DEPARTAMENTOS IMPLICADOS DEL CONSELL

Innovación, transparencia, participación y transportes

Cultura, educación y patrimonio

4. PRIORIDAD

O BAJA OO MEDIA OOO ALTA

O

5. COSTE

€ BAJO €€ MEDIO €€€ ALTO

€

LÍNEA DE ACTUACIÓN 2: PROMOCIÓN DE LA BICICLETA

Medida 2.3. Cursos de montar en bicicleta y de circular en ciudad para adultos

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

La medida tiene como objetivo ofrecer la oportunidad de aprender o a mejorar a circular en bicicleta a aquellas personas adultas que no saben o no tienen suficiente seguridad. Se pueden proponer dos niveles: iniciación y segundo nivel. Según las encuestas alrededor de un 80% de la población declara saber andar en bicicleta, pero hay una importante diferencia entre sexos, ya que los hombres saben andar en mayor medida (94%) que las mujeres (68 %). Es una de las razones por las que normalmente estos cursos tienen una mayor afluencia femenina.

La Red de Ciudades por la Bicicleta, de la que el Consell es miembro, organizó en abril de 2021 para los asociados el primer seminario de formación para instructores en ciclismo urbano. Se propone participar en las próximas ediciones.

2. EJEMPLO

Las asociaciones de ciclistas urbanos pueden jugar un papel importante en este tipo de formación. Es el caso de las asociaciones Kalapie de Donostia y Pedalibre de Madrid, que imparten cursos para adultos a pie de calle. Además de dar cursos básicos, resuelven dudas prácticas, técnicas y legales.

Más información en: <http://kalapie.org/aprender-a-andar-en-bici/> y <https://pedalibre.org/quienes-somos/cursos-circulacion-en-bici/>



3. DEPARTAMENTOS IMPLICADOS DEL CONSELL

Innovación, transparencia, participación y transportes

Cultura, educación y patrimonio

4. PRIORIDAD			5. COSTE		
O BAJA	OO MEDIA	OOO ALTA	€ BAJO	€€ MEDIO	€€€ ALTO
OO			€		

LÍNEA DE ACTUACIÓN 2: PROMOCIÓN DE LA BICICLETA

Medida 2.4. Promoción del uso de la bicicleta en empresas: al trabajo en bicicleta

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

Las ventajas de promocionar el acceso en bicicleta a los centros de trabajo son muy significativas tanto para las empresas como para los trabajadores: como es sabido los ciclistas son personas en mejor forma física y, sobre todo, psicológica, y las empresas cuyo personal utiliza la bicicleta registran una mayor productividad. Por otra parte, con el uso de la bicicleta pueden evitarse los atascos, que resultan muy caros para las empresas en lo que se refiere al tiempo perdido por sus propios empleados.

Se propone desarrollar planes de acceso en bicicleta los principales polígonos industriales de la isla (Can Negre, Montecristo, Can Na Negreta, Can Clavos, etc.), que quedan a distancias dentro del radio de acción de la bicicleta. Estos planes pueden promoverse por el Consell en colaboración con las empresas, a través de la dotación de infraestructura y la oferta de diferentes incentivos para los trabajadores.



2. EJEMPLO

El caso de Vitoria-Gasteiz y su Plan de Movilidad a los Polígonos Industriales vinculado al PMUS constituye un ejemplo de éxito en la potenciación de la bicicleta. Según una encuesta de 2021 el 30% de los trabajadores acuden al trabajo en bicicleta.

Noticias de Vitoria-Gasteiz

Solo 3 de cada 10 desplazamientos a los polígonos industriales se realizan en bicicleta

El 75% de los encuestados afirma que tarda menos de 20 minutos en llegar a su trabajo en bicicleta.

Por Redacción | 15 abril, 2021



3. DEPARTAMENTOS IMPLICADOS DEL CONSELL

Innovación, transparencia, participación y transportes

Promoción económica y empresarial, y cooperación municipal

4. PRIORIDAD			5. COSTE		
O BAJA	OO MEDIA	OOO ALTA	€ BAJO	€€ MEDIO	€€€ ALTO
OO			€		

LÍNEA DE ACTUACIÓN 2: PROMOCIÓN DE LA BICICLETA

Medida 2.5. Promoción del acceso a la naturaleza y patrimonio en bicicleta

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

El cicloturismo de tipo naturalístico, deportivo, urbano y/o cultural está en auge, proporcionando beneficios con inversiones asumibles. Aprovechar el potencial turístico de Ibiza, haciendo uso tanto de los itinerarios de las diversas redes ciclistas y caminos públicos, como de rutas seguras y atractivas en el entorno urbano, es una forma de potenciar el conocimiento del territorio en bicicleta.



Se propone hacer campañas con la difusión de información sobre rutas y empresas que ofertan este tipo de servicios, a través de redes y medios de comunicación, en equipamientos y oficinas de turismo de Ibiza. El cicloturismo y el deporte en bicicleta se puede realizar en cualquier época del año, siendo otoño y primavera las épocas ideales para su disfrute, complementado de esta forma a la oferta estival



2. DEPARTAMENTOS IMPLICADOS DEL CONSELL

Turismo, medio rural y marino y cooperación municipal

Promoción económica y empresarial, y cooperación municipal

3. PRIORIDAD			4. COSTE		
O BAJA	OO MEDIA	OOO ALTA	€ BAJO	€€ MEDIO	€€€ ALTO
O			€		

LÍNEA DE ACTUACIÓN 2: PROMOCIÓN DE LA BICICLETA

Medida 2.6. Creación de sitio web ciclista del Consell

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

Se propone la creación de una web ciclista del Consell para promover el uso de la bicicleta y difundir todo tipo de información útil sobre este vehículo, no sólo en relación con el turismo y el ocio, sino con una visión integral que incluya información necesaria para ciclistas urbanos...etc etc . Según se vayan desarrollando otras medidas contenidas en este plan se podrá ir ampliando y diversificando la información.

2. EJEMPLO

La Diputación Foral de Gipuzkoa dispone de una página web con mucha información útil sobre la red de vías ciclistas existentes, planificación, recogida de quejas y sugerencias, beneficios y recomendaciones en torno al uso de la bicicleta, publicaciones, tiendas de bicis, etc.



Más información en: <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/home>

3. DEPARTAMENTOS IMPLICADOS DEL CONSELL

Innovación, transparencia, participación y transportes

4. PRIORIDAD			5. COSTE		
O BAJA	OO MEDIA	OOO ALTA	€ BAJO	€€ MEDIO	€€€ ALTO
O			€		

LÍNEA DE ACTUACIÓN 2: PROMOCIÓN DE LA BICICLETA

Medida 2.7. Promoción general: apoyar la edición de mapas y guías, y mercadillos

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

La promoción general consiste en apoyar desde el Consell técnica y económicamente la edición y difusión de mapas de localización de las infraestructuras, servicios y comercios ciclistas de Ibiza, con consejos para la circulación. También se pueden ofrecer ayudas a otras acciones que suelen tener mucha demanda, como la organización anual de un mercadillo de bicicletas de segunda mano, bien en la capital o en alguna localidad más.

2. EJEMPLO

Muchos municipios que cuentan con infraestructura ciclista editan folletos, en las que además de localizarla en un mapa, ofrecen consejos para circular y destacan las ventajas de la utilización de la bicicleta como medio de transporte.

Por otra parte, en muchos municipios se organizan mercadillos en las que particulares pueden vender y comprar bicicletas de segunda mano. Un ejemplo exitoso de esta medida se encuentra en las localidades de de San Sebastián y Erretería, en donde cada año confluyen una elevada oferta y demanda de bicicletas, vendiéndose la práctica totalidad de las mismas.



CONVIVENCIA de VIANANTS i CICLISTES

VIANANT

- No caminas por las vías ciclistas.
- Causa las vías ciclistas por que de vianants.
- Si necesitas cruzar en un alto punt, agítale las precauciones necesarias.

CICLISTA

- En vianants adaptas la tua velocitat a la dels vianants. Recordat que tenen prioritat i les línies delimitadores són discrecionals.
- Si hi ha segregació de passeres, paraís i bords de la bici, si és necessari.
- En parc, adapta la tua velocitat a la dels vianants i mantén 1m de distancia amb ells.
- Cedeix el pas en els passos de vianants.

CONVIVENCIA de la BICICLETA i l'AUTOMOBIL

Conductor de BICICLETA

- Respecta les normes de trànsit.
- Para o parar pel centre del carril o an columna de dies.
- Sempefica sempre les teues manobres.
- Fes-te veure. Encén els llums de la bicicleta. Usa parcs de rebre dies o reflectors.

Conductor d'AUTOMOBIL

- Separa a menys 5 metres de la bici que circula davant.
- Separa a menys 0'1 metre quan passes al costat d'una bici.
- Utiliza el claxon només para advertir d'un perill o accident.
- Abans d'obrir les portes, comprova que no passin un ciclista.
- Cedeix el pas en els passos ciclistes.

ITINERARIS CICLISTES D'ALACANT

Més informació BICIESCOLA i BICIREGISTRE en: www.alicante.es/documentos/movilidad-costanoble

3. DEPARTAMENTOS IMPLICADOS DEL CONSELL

4. PRIORIDAD	5. COSTE
O BAJA OO MEDIA OOO ALTA	€ BAJO €€ MEDIO €€€ ALTO
O	€

LÍNEA DE ACTUACIÓN 3: SERVICIOS PARA LA BICICLETA

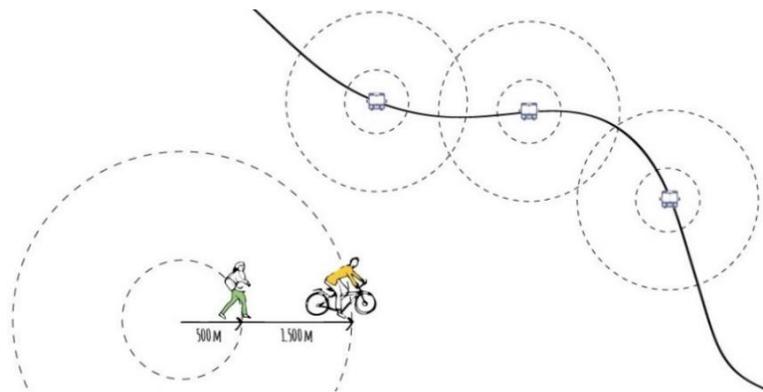
Medida 3.1. Fomento de la intermodalidad: bicicleta-autobús

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

El uso combinado de la bicicleta con el transporte público es la combinación inteligente de ambos modos de transporte. Juntos son mucho más competitivos dado que la cobertura de las paradas y estaciones aumenta notablemente (la superficie accesible en 5-10 min en bici frente al mismo tiempo andando se multiplica por 9). Por otro lado, la bicicleta puede superar las distancias más allá de su habitual radio de acción si se combina con el transporte público. Por tanto uno de los impactos generados por el uso de la bicicleta puede ser el efecto alimentador del transporte público.

Se propone potenciar la intermodalidad bicicleta-autobús a través de tres pilares complementarios:

- El acceso cómodo y seguro a paradas de autobús estratégicas.
- El aparcamiento de las bicicletas protegido en esas paradas.
- El transporte de las bicicletas en los autobuses.



2. DEPARTAMENTOS IMPLICADOS DEL CONSELL

Innovación, transparencia, participación y transportes

3. PRIORIDAD			4. COSTE		
O BAJA	OO MEDIA	OOO ALTA	€ BAJO	€€ MEDIO	€€€ ALTO
OO			€		

LÍNEA DE ACTUACIÓN 3: SERVICIOS PARA LA BICICLETA

Medida 3.2. Actuaciones contra el robo: registro de bicicletas y campañas

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

La falta de aparcabicis seguros y el consiguiente miedo al robo de bicicletas es uno de los principales obstáculos para la extensión del uso de la bicicleta. Una gran parte de ciclistas han dejado de usar la bicicleta y muchas personas no dan el paso a empezar a usarla por dicho miedo.

Detenido por el robo de una valiosa bicicleta un delincuente reincidente en Ibiza



Además de la dotación de aparcabicis seguros propuesta en la medida 1.4. *Desarrollo de redes locales para el aparcamiento y guarda de bicicletas* se propone la publicitación del marcaje e inscripción en el sistema de registro de bicicletas del que ya forma parte el Consell y por extensión los municipios de Ibiza; estas medidas pueden disuadir del robo y ayudar a recuperar la bicicleta en caso de ser robada.

Por otra parte se propone realizar campañas en las que conciencie sobre el problema del robo y se expliquen formas de prevenirlo (tipo de candados, forma de amarre, etc.)

2. EJEMPLO

Diversas asociaciones de ciclistas urbanos, muchas veces con apoyo económico de las instituciones editan periódicamente folletos explicativos sobre como prevenir el robo de bicicletas, describiendo las características de los diferentes tipos de candado, y explicando las partes de la bicicleta y modos en que conviene amarrar las bicicletas.



Cómo atar la bici con un sólo candado



El mejor candado

- 1. U Rigida**
Ofrecen la mayor resistencia al corte. Hay de diferentes calidades y grosores, pero son los mas seguros.
Protección: Muy Alta
- 2. Articulado**
Ofrece mayor flexibilidad a la hora de amarrar la bici, aunque son un poco menos seguros.
Protección: Alta
- 3. Cadena**
Protegen bien cuando la cadena es gruesa, pero son pesados e incómodos de llevar.
Protección: Alta
- 4. Placa**
Imponen pero se quebrantan con facilidad por las articulaciones. Pesan bastante.
Protección: Media
- 5. Cable Trenzado**
Son los mas populares pero se cortan en segundos. Son mas disuasorios que efectivos. No detendrán a un ladrón provisto de herramientas.
Protección: Baja
- 6. Candado de Cuadro**
Bloquea la rueda trasera mientras atas la delantera y el cuadro con otro candado.
Protección Complementaria



3. DEPARTAMENTOS IMPLICADOS DEL CONSELL

4. PRIORIDAD

O BAJA OO MEDIA OOO ALTA

O

5. COSTE

€ BAJO €€ MEDIO €€€ ALTO

€

LÍNEA DE ACTUACIÓN 3: SERVICIOS PARA LA BICICLETA

Medida 3.3. Equipamientos para la bicicleta: tótem para inflado y ajustes, lavadero

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

La medida consiste en la instalación de servicios de gran demanda por parte de ciclistas locales y visitantes, como son herramientas para el inflado de ruedas y el ajuste y arreglo de bicicletas. En el caso de los ciclistas de montaña es muy interesante disponer de puntos de lavado de bicicletas. Existen multitud de municipios que han instalado este tipo de equipamientos, tanto en medio rural como urbano.

El Consell podría subvencionar a aquellos municipios que estén interesados en la compra e instalación de uno o ambos servicios.



2. DEPARTAMENTOS IMPLICADOS DEL CONSELL

3. PRIORIDAD			4. COSTE		
O BAJA	OO MEDIA	OOO ALTA	€ BAJO	€€ MEDIO	€€€ ALTO
OO			€		

LÍNEA DE ACTUACIÓN 3: SERVICIOS PARA LA BICICLETA

Medida 3.4. Apoyo a sistemas de bicicleta pública

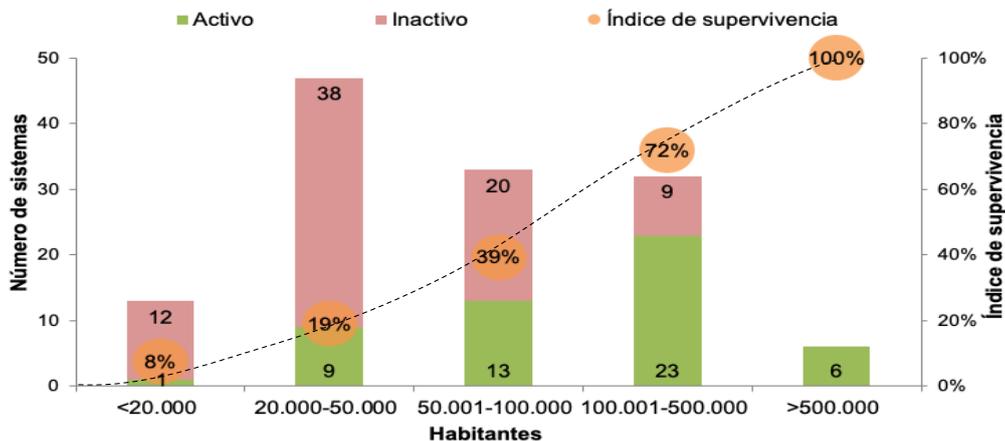
1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

En estos momentos se está realizando el análisis técnico y de viabilidad para la implantación de un sistema de bicicleta pública en la ciudad de Ibiza. Aunque la bicicleta pública puede jugar un papel tractor en la potenciación de la bicicleta como medio de desplazamiento cotidiano, existe un riesgo importante de que,



en un municipio de las características de Ibiza en cuanto a tamaño poblacional, el sistema tenga dificultades financieras para mantenerse en el tiempo. Además, al escaso tamaño se le suma la falta de infraestructura viaria ciclista segregada o percibida como segura por parte de los usuarios, lo que juega en contra de que el sistema sea suficientemente atractivo y demandado (una proporción de bicicletas eléctricas en el sistema suele animar algo más a que sean utilizadas en la calzada).

El Observatorio de la Bicicleta Pública en España muestra en su informe de 2019 que de las decenas de sistemas abiertos desde 2003, en las ciudades de entre 50.000 y 100.000 habitantes sobrevivieron el 39%.



Se propone que, en el caso de arrancar con el sistema municipal de bicicleta pública de la ciudad de Ibiza, y en la medida en que más municipios de la isla muestren interés en este tipo de servicio, el Consell apoye la intermunicipalidad de los respectivos sistemas. Debe estudiarse la fórmula legal y práctica para este apoyo, dado que el Consell no tiene la competencia para la creación de un sistema unificado.

2. PRIORIDAD	3. COSTE
O BAJA OO MEDIA OOO ALTA	€ BAJO €€ MEDIO €€€ ALTO
O	€€€

LÍNEA DE ACTUACIÓN 4: ECONOMÍA DE LA BICICLETA

Medida 4.1. Potenciación del turismo ciclista: alojamientos amables con la bicicleta

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

El turismo con bicicleta orientado al medio ambiente, la cultura y la salud representa un fenómeno emergente en todo el mundo. Si se fomenta, orienta y gestiona adecuadamente, puede dar lugar a un retorno económico funcional y a nuevos modelos territoriales de desarrollo empresarial en el sector turístico. Una condición fundamental para un cada vez mayor grupo de turistas es la posibilidad de acceder a servicios ciclistas o incluso tener facilidades para utilizar su propia bicicleta.

Se propone el fomento y estímulo por parte del Consell para la adecuación de establecimientos turísticos al uso de la bicicleta, bien deportivo o bien urbano. Esta medida se vincula con la medida 2.5. *Promoción del acceso a la naturaleza y patrimonio en bicicleta.*

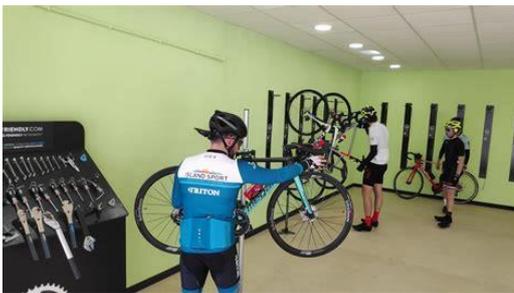
En colaboración con **The Guardian**

Las ciudades europeas apuestan por las bicicletas para mejorar la salud pública y atraer turistas en la vida post-pandemia

En 2020, los gobiernos invirtieron centenares de millones de euros para renovar y ampliar sus carriles bici y dar más espacio a los peatones por la crisis sanitaria. Ahora ciudades como Barcelona, Madrid, Milán o Cracovia ven en los cambios una manera permanente de mejorar la movilidad de sus ciudadanos y hacer crecer la economía

2. EJEMPLO

En existen ya algunos alojamientos amables con la bicicleta en Ibiza que cuentan con una certificación de calidad que otorga una empresa especializada a aquellos que cumplan unos requisitos mínimos en cuanto a infraestructuras, servicios e información, necesarios para orientar y atraer al ciclista. Hay hoteles donde el turista puede llevar su bicicleta, ponerla a punto y guardarla en un garaje con taller y herramientas profesionales. También se ofrecen menús y packs especiales con acceso al garaje, material útil e información sobre rutas en la isla.



3. DEPARTAMENTOS IMPLICADOS DEL CONSELL

.

4. PRIORIDAD			5. COSTE		
O BAJA	OO MEDIA	OOO ALTA	€ BAJO	€€ MEDIO	€€€ ALTO
O			€		

LÍNEA DE ACTUACIÓN 4: ECONOMÍA DE LA BICICLETA

Medida 4.2. Generar la alianza entre comercio y bicicleta

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

Una realidad poco conocida es que el fomento del uso la bicicleta, facilitando el acceso seguro y atractivo en bicicleta y el aparcamiento de ésta en las zonas de actividad comercial redundan en un impulso y dinamización del pequeño comercio. Es importante reseñar que suele haber una percepción distorsionada de los comerciantes sobre los hábitos de movilidad de sus clientes, ya que la mayoría de ellos piensan que su clientela procede principalmente de conductores de coche, cuando en realidad la mayor proporción de ellos acuden en modos sostenibles o no motorizados. Varios estudios demuestran además que peatones y ciclistas son también una clientela más regular, que en general gastan al menos tanto como los automovilistas.

Se propone que, a medida que se produzcan transformaciones urbanas que beneficien a peatones, bicicletas y transporte público, desde el Consell y ayuntamientos se haga una pedagogía basada en las evidencias en torno a la alianza y sinergia entre movilidad sostenible y mejora del comercio local.

2. EJEMPLO

La decidida apuesta de Vitoria-Gasteiz por el desarrollo sostenible y la reducción de emisiones contaminantes es seña característica de la ciudad y el comercio local asume este objetivo como propio. Desde el año 2017 hasta la actualidad los establecimientos asociados a Gasteiz On participan en la edición anual de la iniciativa ‘Comercios Biciamigos’, realizando diferentes acciones dirigidas a facilitar y fomentar el uso de la bicicleta.

Los comercios participantes dispensan a sus clientes facilidades para aparcar sus bicicletas o informan sobre cuáles son los aparcabicis más cercanos, e hinchadores de ruedas gratuitos. Asimismo, ponen a su disposición información actualizada, útil y práctica sobre los itinerarios más cómodos a seguir, y la localización de los diferentes carriles bici.

Más información en <https://www.gasteizon.eus/eu/eventos/item/92-bici-amigos-gasteizonbici>



3. PRIORIDAD	4. COSTE
O BAJA OO MEDIA OOO ALTA	€ BAJO €€ MEDIO €€€ ALTO
OO	€

LÍNEA DE ACTUACIÓN 4: ECONOMÍA DE LA BICICLETA

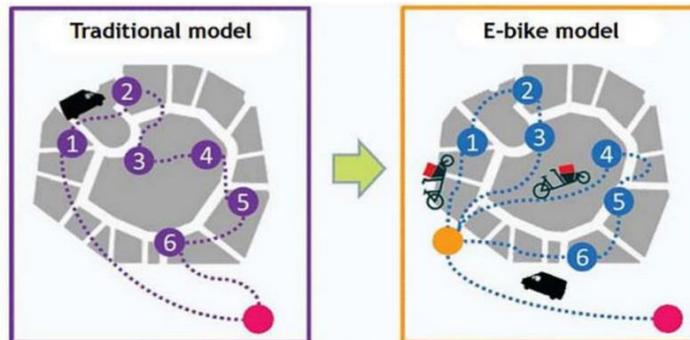
Medida 4.3. Fomento de las bicicletas de carga y sus amplias posibilidades

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

Las bicicletas de carga y en concreto el segmento de las cargo e-bikes, son bicicletas todavía muy desconocidas en España pero protagonistas de un enorme auge en Europa y consideradas por muchos como el vehículo urbano del futuro. Las bicicletas de carga eléctricas están teniendo mucho éxito en el ámbito empresarial y/o logístico, en el profesional, en el sanitario, y en el familiar.



En el caso del comercio las cargo bikes posibilitan un transporte sostenible para la conocida como “última milla” –reparto hasta el destino final-, optimizando el reparto y recepción de las mercancías que se distribuyen en diariamente, evitando el tránsito de vehículos pesados por el centro urbano. Además es necesaria una infraestructura adicional de microhubs o centros de microconsolidación.



Se propone la promoción de este tipo de bicicletas y la adquisición por parte del Consell y ayuntamientos de bicicletas de carga y la cesión a empresas y particulares.

2. EJEMPLOS

En el año 2020 el ayuntamiento de Vitoria cuenta con un programa anual de préstamo de cargo bikes a sus habitantes con la ayuda del proyecto CityChangerCargoBike. Disponen de 2 modelos de bicicletas de carga para escoger la que más convenga. La más ligera tiene una capacidad de 80 Kg, abriendo la puerta a multitud de utilidades tanto a nivel empresarial como personal.

En septiembre de 2020 el ayuntamiento de Logroño organizó una jornada de ciclologística dirigida a los comerciantes de la ciudad.

Por otro lado, en Londres 16 ambulancias ciclistas realizan 16.000 salidas al año ahorrando así 52.000 € al año respecto a las ambulancias convencionales. En París médicos de urgencia utilizan bicicletas de carga para atender más rápido a los pacientes.



3. PRIORIDAD			4. COSTE		
O BAJA	OO MEDIA	OOO ALTA	€ BAJO	€€ MEDIO	€€€ ALTO
OO			€		

LÍNEA DE ACTUACIÓN 4: ECONOMÍA DE LA BICICLETA

Medida 4.4. Fomento del reciclaje de bicicletas e inserción social

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

Se propone la puesta en marcha de un proyecto que establezca un sistema público-social de recuperación, reutilización y valoración de bicicletas abandonadas o en desuso. A pesar de que su vida útil no ha terminado, muchas bicicletas acaban abandonadas en la calle, o se acumulan en almacenes municipales o centros de tratamiento de residuos. Con el objetivo de seguir dando servicio a la ciudadanía y evitar la generación innecesaria de residuos, el objetivo de este proyecto es recuperar estas bicicletas y crear un modelo alternativo de consumo.



Se puede elaborar un convenio con las empresas que gestionan los puntos limpios y vertederos de Ibiza para asegurar un tratamiento diferenciado de las bicicletas, organizar una red de entidades sin ánimo de lucro encargadas de la reparación, reciclado y reutilización de bicicletas en desuso, e implantar un label de calidad para estas bicicletas recuperadas, a fin de certificar que han sido reparadas por entidades de iniciativa social.

2. EJEMPLO

El Consell de Formentera puso en noviembre de 2020 un nuevo servicio de reutilización de bicicletas con el objetivo de dar una segunda vida a estos vehículos cuando ya están deteriorados y no se pueden utilizar. Las bicicletas se entregan de manera gratuita a todas aquellas personas que lo deseen y que previamente se hayan inscrito en un registro en la *deixalleria*, donde hay habilitado un punto de entrega y recogida. Los beneficiarios tienen la prohibición de venderla bicicleta una vez adquirida, y la obligación de hacer un buen uso de en todo lo que afecte a la normativa de Medio Ambiente.



3. PRIORIDAD

O BAJA OO MEDIA OOO ALTA

O

4. COSTE

€ BAJO €€ MEDIO €€€ ALTO

€

LÍNEA DE ACTUACIÓN 4: ECONOMÍA DE LA BICICLETA

Medida 4.5. Ayudas para la compra de bicicletas mecánicas y eléctricas

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

El Pleno del Consell Insular d'Eivissa aprobó la creación de una línea de subvenciones destinada a la compra de bicicletas normales y eléctricas entre la ciudadanía de Ibiza y en los comercios de Ibiza con un mínimo de subvención, no ligada a un porcentaje del coste de la bicicleta ni a unos ingresos familiares máximos, de:

- 100 euros por la compra de una bicicleta normal o patinete
- 300 euros por la compra de una bicicleta eléctrica
- 200 euros por la compra de un kit de electrificación.



Se propone ampliar o revisar las condiciones para ser beneficiario de estas ayudas al objeto de potenciar, por ejemplo, el tipo de ciclismo menos desarrollado en Ibiza, el urbano o de tipo cotidiano.

2. EJEMPLOS

Durante el 2020 y el 2021 han ido surgiendo infinidad de propuesta de ayudas. A continuación, destacamos algunas, detallando cuantías y condiciones.

La Comunidad de Madrid destinó 2,5 millones de euros para la compra de bicicleta convencional y patinete con 150 € de ayuda, y para la compra de bicicleta eléctrica con 500 € de ayuda.

La Comunidad Valenciana subvencionó a 3.200 personas con ayudas de 250 € para la compra de bicicletas eléctricas, 200 € para un kit de electrificación, 150 € para la compra de bicicletas de carga, y 75 € para bicicletas convencionales.

En abril de 2021 el área de Movilidad y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Bilbao anunció que concederá subvenciones de 200 euros por persona y bicicleta para la compra de nuevas bicicletas eléctricas cuyo precio máximo de venta al público sea de 1.500 euros (sin IVA), con una dotación total de 20.000 euros. Para acceder a la ayuda es requisito estar empadronado en el municipio. Bilbao subvenciona con 200 euros la compra de bicicletas eléctricas de hasta 1.500 euros- La compra deberá realizarse en un establecimiento comercial radicado en Bilbao. Bilbao subvenciona con 200 euros la compra de bicicletas eléctricas de hasta 1.500 euros. Es reseñable que, a fin de favorecer el ciclismo menos desarrollado (el de tipo urbano o cotidiano) la ayuda está

dirigida solamente a la compra de bicicletas eléctricas para uso urbano, por lo que quedan excluidas las de uso deportivo (carretera o mountain bike), las bicicletas de carácter infantil y aquellas bicicletas que no cumplan los requisitos técnicos de la convocatoria. Bilbao subvenciona con 200 euros la compra de bicicletas eléctricas de hasta 1.500 euros. Las personas que opten a estas ayudas deberán incluir en la solicitud el número de bastidor, número de serie de la batería y del motor de la bicicleta. También es necesario inscribirla en el BiciRegistro (www.biciregistro.es), en su modalidad gratuita o de pago. Además, la bicicleta se tendrá que emplear para desplazamientos con origen y destino en el municipio de Bilbao, y no podrá transmitirse a terceros en un plazo de dos años.

El ayuntamiento de Sant Cugat fomentó en 2020 la compra de bicicletas financiando el 50% de su precio, con un máximo de 500 €, con una dotación total de 150.000 euros.

En mayo de 2020 Italia aprobó ayudas de hasta 500 € para la compra de bicicletas eléctricas y convencionales, beneficiándose más de 600.000 personas.

3. PRIORIDAD			4. COSTE		
O BAJA	OO MEDIA	OOO ALTA	€ BAJO	€€ MEDIO	€€€ ALTO
OOO			€€		

LÍNEA DE ACTUACIÓN 4: ECONOMÍA DE LA BICICLETA

Medida 4.6. Ayudas para la reparación y puesta a punto de bicicletas

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

Se propone abrir una línea de ayudas para la reparación de bicicletas particulares, de modo que se potencie el uso de la bicicleta al tiempo que se refuerza el sector económico de la bicicleta.



2. EJEMPLOS

En abril de 2020 el gobierno francés puso en marcha una línea de ayudas para la reparación de bicicletas, con bonos individuales de 50 €. Vistas las solicitudes se prorrogaron hasta marzo de 2021. En abril del mismo año se habían beneficiado de las ayudas 1 millón de personas, de las que un 52% utiliza más la bicicleta y el 36% usa el coche menos a menudo.

Navarra subvencionó igualmente con 50 € el arreglo y mantenimiento de bicicletas, a la vez que lanzaba la campaña “No aparques tu bici, reactívala” para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano. En una semana se agotaron los 50.000 € dispuestos, lo que significa que unas 1.000 personas arreglaron o pusieron a punto su bicicleta.

La Autoridad del Transporte de Gipuzkoa ofreció a los usuarios de la tarjeta de transporte revisar gratuitamente su bicicleta durante la semana de la movilidad de 2020.

3. PRIORIDAD			4. COSTE		
O BAJA	OO MEDIA	OOO ALTA	€ BAJO	€€ MEDIO	€€€ ALTO
OOO			€		

LÍNEA DE ACTUACIÓN 5: GOBERNANZA EN TORNO A LA BICICLETA

Medida 5.1. Creación de área administrativa de planificación y promoción ciclista

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

Las inversiones previstas para el desarrollo del Plan de Fomento del Uso de la Bicicleta no podrían ser eficaces sin un respaldo organizativo y técnico suficiente en el seno del Consell insular d'Eivissa, es decir, sin el concurso de un equipo humano de una dimensión y una capacitación suficientes. En ese sentido, se contemplan dos ámbitos de trabajo y responsabilidad diferentes: las labores vinculadas a la bicicleta en los departamento de Transportes de Infraestructuras Viarias, y los apoyos al Plan en el resto de departamentos.

En el departamento de transportes y en el de infraestructuras deberá haber dos perfiles de personal diferente:

- personal al servicio de las medidas de estímulo de la bicicleta
- personal al servicio de los proyectos de infraestructuras ciclistas

Es fundamental que las diferentes actuaciones sean evaluadas cuantitativa (número de usuarios de la infraestructura) y cualitativamente (niveles de satisfacción).



2. PRIORIDAD			3. COSTE		
O BAJA	OO MEDIA	OOO ALTA	€ BAJO	€€ MEDIO	€€€ ALTO
OOO			€		

LÍNEA DE ACTUACIÓN 5: GOBERNANZA EN TORNO A LA BICICLETA

Medida 5.2. Creación de grupo de trabajo de la bicicleta en el Consejo de Movilidad

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

Una de las claves para lograr que las transformaciones necesarias e implementar una cultura de fomento de la bicicleta es que cuenten con el seguimiento y participación de gran diversidad de agentes. En este sentido, el Consejo de Movilidad constituye el primer círculo de implicación y ha de consolidarse como espacio de encuentro en relación a la movilidad ciclista en la isla. En consonancia con estos objetivos pueden también organizarse jornadas formativas y de promoción.



2. EJEMPLO

Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa. Se constituyó como consecuencia de la aprobación de la Norma Foral 1/2007, de 24 de enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa que lo establecía. Se trata del máximo órgano consultivo y asesor en materia de movilidad ciclista de dicho territorio.

El Consejo cuenta con una treintena de vocales, entre los se incluyen representantes institucionales (Juntas Generales, Diputación, Gobierno Vasco, municipios y agencias comarcales de desarrollo), la universidad, asociaciones de ciclistas, de movilidad peatonal y preservación del medio natural.

3. PRIORIDAD			4. COSTE		
O BAJA	OO MEDIA	OOO ALTA	€ BAJO	€€ MEDIO	€€€ ALTO
OOO			€		

LÍNEA DE ACTUACIÓN 5: GOBERNANZA EN TORNO A LA BICICLETA						
Medida 5.3. Ayudas a las entidades ciudadanas que trabajan en favor de la bicicleta						
1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS						
Se propone ofrecer subvenciones anuales a las entidades ciudadanas que trabajan en favor de la bicicleta. Apoyar a estas entidades es una actuación inteligente para garantizar la promoción continuada de este vehículo en la sociedad de Ibiza, en la administración pública y entre los representantes políticos						
2. EJEMPLO						
<p>La Diputación Foral de Gipuzkoa subvenciona desde el año 2016 a entidades y asociaciones que trabajan en favor de la bicicleta.</p> <p style="text-align: center;">DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO</p> <p style="text-align: center;">Dirección General de Movilidad y Transporte Público</p> <p style="text-align: center;"><i>Concesión de subvenciones del «Programa de Ayudas destinadas a asociaciones <u>sin ánimo de lucro que promuevan el uso de la bicicleta en Gipuzkoa como medio de transporte</u>» para el 2019.</i></p> <p>La diputada foral de Movilidad y Ordenación del Territorio, con fecha de 31 de mayo de 2019, ha dictado la siguiente orden foral:</p> <p>«Mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno Foral de 8 de marzo de 2016 se aprobaron las bases reguladoras para la concesión de las subvenciones del «Programa de Ayudas destinadas a asociaciones sin ánimo de lucro que promuevan el uso de la bicicleta en Gipuzkoa como medio de transporte» (BOLETÍN OFICIAL de Gipuzkoa n.º 51, de 16 de marzo de 2016).</p>						
3. PRIORIDAD			4. COSTE			
O BAJA	OO MEDIA	OOO ALTA	€ BAJO	€€ MEDIO	€€€ ALTO	
O			€			

LÍNEA DE ACTUACIÓN 5: GOBERNANZA EN TORNO A LA BICICLETA

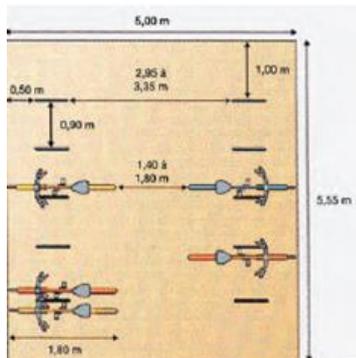
Medida 5.4. Estímulos a la implantación de ordenanzas pro-bicicleta

1. DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS

Para normalizar la bicicleta como medio de transporte es imprescindible incorporarla en el marco regulatorio municipal, incluyendo sus necesidades en la normativa urbanística y adaptando las ordenanzas de movilidad para su mayor seguridad y comodidad. En este sentido es necesario que la normativa referente a la movilidad se replantee en clave de sostenibilidad la anterior jerarquía vial y distribución del espacio público, tratando de equilibrar el acentuado protagonismo que se le ha atribuido al automóvil y a la fluidez circulatoria. El Consell podría estimular y fomentar la redacción de estas ordenanzas municipales aprovechando los modelos de referencia planteados por diversas instituciones.



Por otra parte, el Consell puede ofrecer pautas a los municipios para que el planeamiento urbanístico establezca estándares de aparcamientos de bicicletas en las nuevas edificaciones y en la reforma de las existentes.



2. PRIORIDAD			3. COSTE		
O BAJA	OO MEDIA	OOO ALTA	€ BAJO	€€ MEDIO	€€€ ALTO
OO			€		

9. PRESUPUESTO

Con el fin de tener una idea del orden de magnitud del esfuerzo presupuestario que requiere el Plan de Fomento de la Bicicleta de Ibiza, a continuación, se realiza una estimación del coste de cada una de las medidas propuestas.

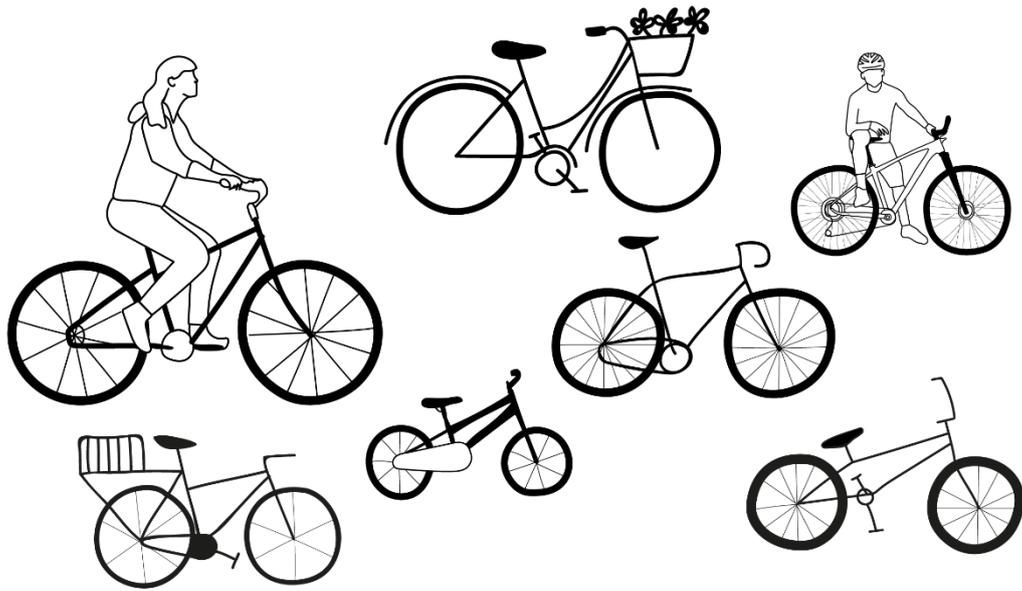
Hay que advertir que el presupuesto indicado no contempla el proyecto y ejecución de la red ciclista básica de la isla, cuyos costes habrán de ser precisados durante la elaboración del Plan Insular de Vías Ciclistas.

Se estima que el grueso de las medidas podría lanzarse durante los próximos 4 años.

	Coste	Descripción
L.1 INFRAESTRUCTURAS PARA LA BICICLETA		
Elaboración y desarrollo del plan insular de vías ciclistas	75.000 €	Sólo la redacción del plan
Apoyo a la redacción y desarrollo de planes de redes ciclistas locales	30.000 €	Cursos de formación, subvenciones para la redacción de planes locales
Calmado del tráfico e integración segura de la bicicleta en calzada	50.000 €	Redacción guía sobre calmado de tráfico, subvenciones para planes del calmado de tráfico.
Desarrollo de redes locales para el aparcamiento y guarda de bicicletas	40.000 €	Subvenciones para instalar aparcabicis
Subtotal	195.000 €	
L.2. PROMOCIÓN DE LA BICICLETA		
Promoción interna en el Consell: predicando con el ejemplo	30.000 €	Plan de Movilidad del Consell + 30 bicis para personas de la administración (precio unitario 500 €)
Programas escolares de aprendizaje de montar en bicicleta: biciescuela	30.000 €	12 cursos en un año en los 5 municipios, un curso 500 euros.
Cursos de montar en bicicleta y de circular en ciudad para adultos	30.000 €	12 cursos en un año en los 5 municipios, un curso 500 euros.
Promoción del uso de la bicicleta en empresas: al trabajo en bicicleta	50.000 €	Redacción de 5 planes de acceso al trabajo
Promoción del acceso a la naturaleza y patrimonio en bicicleta	15.000 €	Difusión de rutas e información, elaboración: 10.000 euros. Edición de 10.000 ejemplares (0,5 €/unidad)
Creación de sitio web ciclista del Consell	5.000 €	Creación sitio web
Promoción general: bicicletadas, mercadillos, mapas, guías	10.000 €	Ayudas para los eventos pro-bici
Subtotal	170.000 €	
L.3 SERVICIOS PARA LA BICICLETA		
Fomento de la intermodalidad: bicicleta-autobús	10.000 €	Subvenciones a ayuntamientos y empresas de transporte

PLAN DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA DE IBIZA

Actuaciones contra el robo: registro de bicicletas y campañas	10.000 €	Folletos, Gestión del registro
Equipamientos para la bicicleta: limpieza, inflado, arreglos, etc.	35.000 €	Tótems de arreglo
Subtotal	55.000 €	
L.4. ECONOMÍA DE LA BICICLETA		
Potenciación del turismo ciclista: alojamientos amables con la bicicleta	50.000 €	Subvenciones / incentivos para acondicionar la oferta de los alojamientos
Fomento de la alianza entre comercio y bicicleta	35.000 €	Costes de campañas conjuntas con sectores comerciales
Fomento de las bicicletas de carga y sus posibles usos	15.000 €	Subvenciones de hasta 500 euros por la compra de bicis de carga y descarga
Fomento del reciclaje de bicicletas e inserción social	35.000 €	Subvenciones
Ayudas para la compra de bicicletas mecánicas y eléctricas	100.000 €	Subvenciones de hasta 100 euros por bici (hasta 1.000 bicis)
Ayudas para la reparación y puesta a punto de bicicletas	50.000 €	Subvenciones para el arreglo de bicis (50 euros / hasta 1000 bicis)
Apoyo a la innovación tecnológica ciclista	35.000 €	Ayudas para la creación de aplicaciones para móviles y otras herramientas de información ciclista
Subtotal	320.000 €	
L5. GOBERNANZA EN TORNO A LA BICICLETA		
Creación de área administrativa de planificación y promoción ciclista	35.000 €	coste anual para contratar a dos personas a tiempo parcial
Creación de grupo de trabajo de la bicicleta en el Consejo de Movilidad	5.000 €	coste anual
Ayudas a las entidades ciudadanas que trabajan en favor de la bicicleta	10.000 €	Subvenciones a asociaciones, anual
Estímulos a la implantación de ordenanzas pro-bicicleta	10.000 €	Asesoramiento para la redacción de ordenanzas de movilidad
Subtotal	60.000 €	
Total	800.000 €	



Consell  d'Eivissa