



**ESTRATEGIA
REGIONAL DE LA
BICICLETA EN LA
RIOJA**



MAYO 2023

ESTRATEGIA REGIONAL DE LA BICICLETA EN LA RIOJA

- 1. INTRODUCCIÓN**
- 2. LA MOVILIDAD SOSTENIBLE**
- 3. LA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE**
- 4. OBJETIVOS**
- 5. EJES ESTRATÉGICOS DE ACTUACIÓN**
 - 5.1. INFRAESTRUCTURAS**
 - 5.2. URBANISMO Y VIVIENDA**
 - 5.3. EDUCACIÓN**
 - 5.4. SALUD**
 - 5.5. NORMATIVA**
 - 5.6. SEGURIDAD VIAL**
 - 5.7. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**
 - 5.8. TURISMO Y OCIO**
 - 5.9. DEPORTE**
 - 5.10. PROMOCIÓN Y DIFUSIÓN**
 - 5.11. PARTICIPACIÓN Y COLABORACIÓN**
 - 5.12. PLANIFICACIÓN, GESTIÓN Y SEGUIMIENTO**
- 6. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN**
 - 6.1. DISEÑO DE UNA RED CICLABLE EN EL ÁREA METROPOLITANA DE LOGROÑO**
 - 6.2. RED REGIONAL DE VÍAS CICLISTAS**
 - 6.3. INFRAESTRUCTURAS COMPLEMENTARIAS**
 - 6.4. ACTUACIONES EN SEGURIDAD VIAL**
 - 6.5. INTERMODALIDAD CON EL TRANSPORTE PÚBLICO**
 - 6.6. TRANSPORTE DE ÚLTIMA MILLA**
 - 6.7. APARCAMIENTOS EN ZONAS COMUNITARIAS RESIDENCIALES**
 - 6.8. APLICACIONES MÓVILES**
 - 6.9. PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y DEL TEJIDO EMPRESARIAL**
 - 6.10. FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA EN LOS CENTROS EDUCATIVOS**
 - 6.11. FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA EN EMPRESAS PRIVADAS**
 - 6.12. FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA POR PARTE DEL FUNCIONARIADO PÚBLICO**
 - 6.13. AYUDAS PARA LA ADQUISICIÓN DE BICICLETAS**
 - 6.14. APOYO A EMPRESAS DE ALQUILER DE BICICLETAS**
 - 6.15. SUBVENCIONES A ASOCIACIONES DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA**
 - 6.16. CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN**
- 7. CONCLUSIÓN**

ESTRATEGIA REGIONAL DE LA BICICLETA EN LA RIOJA

MEMORIA

1. INTRODUCCIÓN

El Gobierno de La Rioja, en su voluntad de impulsar la movilidad sostenible, aspira a mejorar la oferta de transporte sostenible y avanzar en una política que potencie el uso de la bicicleta, tanto para los desplazamientos cotidianos como para el turismo y el ocio.

La bicicleta proporciona una movilidad eficiente y respetuosa con el medio ambiente, barata, versátil y compatible con otros modos de transporte, con una mínima ocupación del espacio urbano, favorece la salud personal y comunitaria, con el consiguiente ahorro en el gasto público sanitario, es un buen ejercicio deportivo, fácil y accesible para todas las edades y proporciona un mejor conocimiento del territorio.

Además, fomentando su utilización se impulsará el sector económico relacionado con la fabricación y comercialización de bicicletas y accesorios y favorece el sector económico en cuanto que supone un impulso a la industria de la bicicleta.

Entre las actuaciones que aquí se proponen hay un conjunto de acciones dirigidas a sensibilizar a la sociedad sobre la movilidad ciclista. Todo ello se engloba en el presente documento denominado “**ESTRATEGIA REGIONAL DE LA BICICLETA EN LA RIOJA**”, con el que se buscan los siguientes objetivos:

- Concienciar a los responsables políticos y técnicos de las distintas administraciones responsables del ámbito de la movilidad sobre la necesidad de reducir los desplazamientos motorizados individuales y potenciar el uso cotidiano de la bicicleta.
- Establecer unos criterios de aplicación para implementar actuaciones de mejora de la movilidad ciclista, exponiendo las actuaciones que pueden llevarse a cabo para hacerla más competitiva frente al automóvil.
- Conocer las necesidades y problemas particulares relacionados con la movilidad ciclista y buscar su resolución.
- Convertir la bicicleta en un emblema de sostenibilidad, de vida saludable, concienciando a los ciudadanos de los importantes perjuicios del uso masivo del automóvil.

La presente Estrategia es un instrumento que debe impulsar la participación de diferentes Consejerías del Gobierno de La Rioja, de las administraciones públicas locales, del tejido social y empresarial de nuestra Comunidad y, entre ellos de manera especial las asociaciones ciclistas y otros colectivos involucrados en la movilidad sostenible, para poder lograr una transformación cultural de la movilidad.

Debe considerarse como un **documento inicial abierto a incorporar iniciativas** que fomenten el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, o potencien sus otras modalidades con fines deportivos, turísticos o recreativos, siendo finalmente el fruto de un proceso participativo que se inicia con la presentación de esta Estrategia.

2. LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

La movilidad sostenible es un término que se utiliza con mucha frecuencia en el ambiente político y social, aunque quizás no siempre con oportunidad o acierto.

Para investigar mejor su sentido y significación recurramos a estudiar por separado ambos vocablos.

La movilidad se refiere a los desplazamientos, tanto de personas como de mercancías. En la mayoría de los contextos actuales sustituye a los términos tráfico o tránsito, palabras que han quedado un tanto relegadas y referidas casi en exclusividad al movimiento de vehículos automóviles, entendidos éstos como las máquinas capaces de generar su propia fuerza motriz para funcionar.

La movilidad amplía por tanto el significado de estos conceptos con la incorporación de otros modos de transporte, como los desplazamientos a pie o en bicicleta. También añade un matiz nuevo al enfocar más a las personas que se mueven que a los vehículos que los transportan.

La sostenibilidad también es un término de reciente aparición. La característica sostenible aplicada a cualquier proceso se refiere a un modo de desarrollo en el que se aseguran las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras.

Juntando ambos términos podemos llegar a la definición de movilidad sostenible como aquel modelo de desplazamientos en los que predominan los medios activos (peatonal y ciclista) y los colectivos, reduciendo al máximo la dependencia del automóvil.

La elevada frecuencia con que se emplea el término movilidad sostenible es debida principalmente al reconocimiento cada vez más universal de que se deben emplear medios de transporte que favorezcan la calidad ambiental, reduciendo la dependencia respecto al automóvil.

Si en el ámbito urbano la movilidad sostenible debe ir dirigida al fomento de los usos peatonal, ciclista y colectivo (por este orden), parece claro que, en los movimientos interurbanos, debido a las distancias más largas, las capacidades de la bicicleta convencional para distancias de hasta 10 km., y con asistencia eléctrica para distancias de hasta 30 km., deben imponerse al resto.

Es precisamente en este ámbito interurbano en el que la Dirección General de Infraestructuras del Gobierno de La Rioja, como gestora de la competencia de Transportes en la Comunidad Autónoma, debe asumir el papel de coordinar y armonizar las acciones destinadas a la mejora de la infraestructura viaria, así como el fomento y desarrollo de la movilidad ciclista

3. LA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE

El invento de la bicicleta se atribuye al alemán Karl Drais en 1817. Tras algo más de dos siglos de vida, se estima que existen más de mil millones de bicicletas en el mundo.

Su utilización no ha crecido uniformemente, coincidiendo los periodos de mayor auge con las crisis económicas. Actualmente, la conjunción del alto precio del combustible, la amenaza de un deterioro irreversible del medio ambiente y las ventajas que supone su uso, están provocando una de las mayores escaladas en su fabricación y empleo.

El uso de la bici beneficia la salud, la economía y no contamina la atmósfera ni produce contaminación acústica. Esto es indiscutible si nos fijamos en los datos reflejados en una publicación de la ONU (mayo de 2021), relacionada con la puesta en marcha del Plan Director Paneuropeo para el Fomento de la Bicicleta:

- **Economía:** se calcula que en la región paneuropea hay unos 750.000 puestos de trabajo relacionados con la bicicleta. Duplicar la cuota de uso de la bicicleta en la Unión Europea crearía 400.000 puestos de trabajo adicionales y un volumen de negocio adicional de 3.500 millones de euros en ventas al por menor de bicicletas”.
- **Contaminación:** el uso de la bicicleta contribuirá a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte. Duplicar el nivel actual de uso de la bicicleta reduciría las emisiones de gases de efecto invernadero en ocho millones de toneladas de dióxido de carbono equivalente (CO₂e), con unos beneficios económicos indirectos de 1.100 millones de euros al año en la región. Además, el uso de la bicicleta contribuye a disminuir la exposición de la población riojana al ruido y las consecuencias para la salud humana que éste tiene.
- **Salud:** duplicar el nivel actual de uso de la bicicleta evitaría 30.000 muertes prematuras: principalmente por el aumento de la actividad física. Pero es que, además, mejorando la calidad del aire se reduciría sustancialmente las enfermedades y muertes vinculadas con la contaminación ambiental. La Agencia Europea del Medio Ambiente (AEMA) calcula que la contaminación causa 31.600 muertes prematuras en España.

El simple gesto de coger la bicicleta al salir de casa mejora nuestro entorno medio ambiental, es saludable, nos permite disfrutar del paseo, ahorra recursos, no contamina, no genera ruido ni residuos.

Algunos estudios establecen que en España entre el 1 y el 3% de los desplazamientos cotidianos se realizan en bicicleta, muy lejos de los valores que se obtienen en países como Holanda, Dinamarca o Suecia, donde más de un tercio de los desplazamientos utilizan la bici.

Según el último barómetro de la bicicleta realizado por la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), casi 20 millones de españoles utilizan la bicicleta con alguna frecuencia (50,7 % población), alrededor de **9 millones de españoles utiliza la bicicleta semanalmente y más de 4 millones la utiliza alguna vez** en los desplazamientos por trabajo o estudios (datos de 2019).

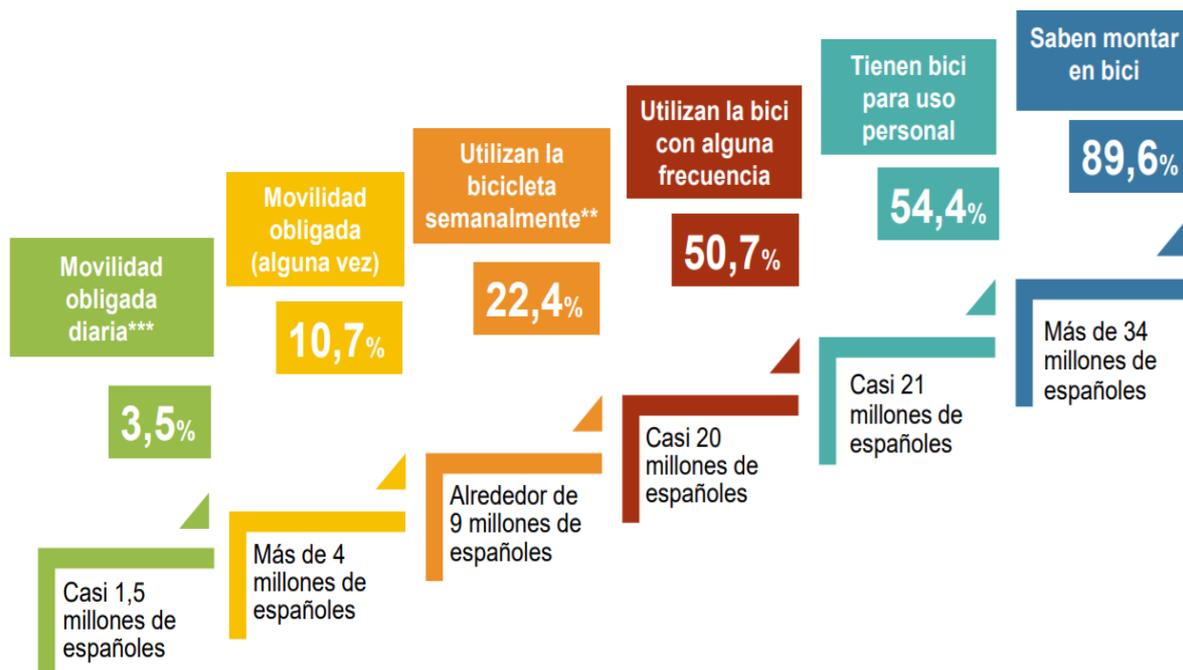


Gráfico obtenido de la Red de ciudades por la bicicleta

Sin duda estas cifras han aumentado tras la crisis sanitaria provocada por la pandemia, cuya aparición ha disparado las cifras de ventas de las bicicletas. Según la AMBE (Asociación de Marcas y Bicicletas de España), en 2020 se vendieron más de 1,5 millones de bicis, lo que supuso un incremento del 24% respecto al año anterior, cifra récord impulsada por los cambios en movilidad en las ciudades y por un resurgir del ocio sobre las dos ruedas. Se venden el doble de bicis que de coches (851.211 en España). El mayor incremento se ha producido en las bicicletas eléctricas (más de 200.000) y urbanas vendidas, que suben en ambos casos casi un 50%.

Los usuarios de la bicicleta se reparten de forma más o menos homogénea en todo el país, tanto en ciudades grandes como pequeñas. Por comunidades autónomas, Madrid, Cataluña y Andalucía son las que presentan mayores porcentajes de usuarios, seguidas por Canarias, País Vasco y la Comunidad Valenciana.

La Rioja cuenta con una superficie de poco más de 5.000 km² y una población de 319.000 habitantes distribuidos en 174 municipios y un gran número de aldeas, en su mayoría núcleos compactos. Junto con la capital, que alberga casi al 50% de la población riojana, otros **27 tienen una población superior a 1.000 habitantes** y en su conjunto concentran el 91% de la población total.

Con estos datos, parece indicado dirigir el foco principal de actuaciones a estos núcleos más importantes, no olvidando por ello las buenas opciones que para la movilidad ciclista pueden presentar municipios más pequeños situados en el entorno de los principales o separados por cortas distancias entre sí.

4. OBJETIVOS

La **ESTRATEGIA REGIONAL DE LA BICICLETA EN LA RIOJA** persigue los objetivos siguientes:



- Integrar la bicicleta como medio de transporte sostenible, aumentando su presencia en relación con otros modos de transporte privados motorizados, fomentando su uso para los desplazamientos cotidianos en detrimento del vehículo a motor.
- Establecer la coordinación necesaria entre diferentes administraciones que estén de alguna manera involucradas con el fomento del uso de la bicicleta.
- Difundir los beneficios para la salud, el medioambiente, la eficiencia energética y los beneficios para la economía doméstica vinculados al uso de la bicicleta.
- Implicar a los agentes sociales en el desarrollo de una movilidad más sostenible.
- Fomentar la educación vial para la convivencia de todos los medios de transporte.
- Desarrollar una normativa que establezca unas adecuadas condiciones de seguridad física y jurídica para los diferentes usuarios de nuestras vías de comunicación.
- Diseñar una red de ciclista para La Rioja, integrando los ámbitos urbanos, metropolitano, interurbanos y el medio rural.

- h) Favorecer la creación de servicios e infraestructuras complementarias para la movilidad ciclista.
- i) Coordinar el uso de la bici con las redes de transporte público colectivo, favoreciendo la intermodalidad.
- j) Fomentar el transporte de mercancías de última milla basado en movilidad ciclista.
- k) Incluir la bicicleta como una opción turística más, complementándose con otras más instauradas en nuestra región, como el enoturismo o el turismo asociado al disfrute de la Naturaleza.
- l) Implementar acciones para la promoción de la bicicleta como medio de transporte educativo, recreativo y deportivo.
- m) Apoyar iniciativas deportivas ciclistas, tanto competitivas como no competitivas.
- n) Potenciar canales de información y encuentro entre los agentes sociales y las administraciones.

Incorporar la perspectiva de género de forma transversal, de manera que las medidas a implementar no supongan nuevas desigualdades entre hombres y mujeres, sino todo lo contrario, que ayuden en la medida de sus posibilidades a disminuir la brecha de género. En definitiva, se pretende que esta Estrategia vaya más allá de diseñar una red ciclable regional, componente en cualquier caso esencial del plan, proponiendo un conjunto de medidas que consigan facilitar un uso seguro de la bicicleta y convencer a la población de su utilización.

Para ello, además de disponer de unas infraestructuras seguras y confortables para ir en bicicleta, es necesario trabajar en el campo de la educación y de la comunicación, darlas a conocer mediante campañas de difusión, ofreciendo estímulos a la ciudadanía.

5. EJES ESTRATÉGICOS DE ACTUACIÓN

El fomento del uso de la bicicleta reporta múltiples beneficios a la sociedad que hacen que sea un elemento que debe ser impulsado de forma transversal.

La Estrategia incluye acciones en diversos ámbitos con el objetivo de avanzar en la implantación del uso de la bicicleta en el territorio riojano:



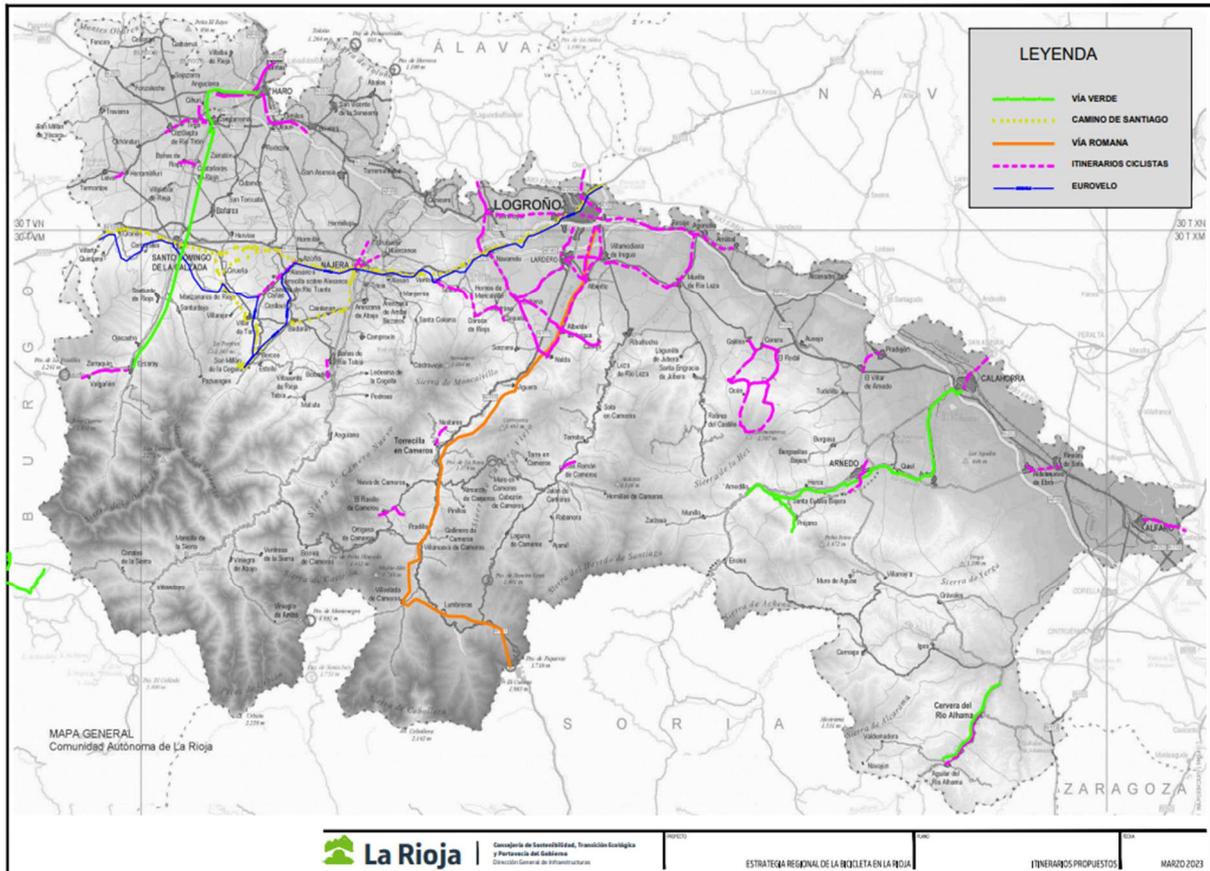
Por ello, se hace indispensable la implicación de todas las administraciones públicas que puedan aportar medidas para hacer efectiva la presente Estrategia (ayuntamientos, consejerías competentes en salud, educación, infraestructuras, agricultura, hacienda, turismo etc., administración estatal), además de la colaboración de agentes sociales, formativos y empresariales.

Se exponen a continuación las medidas que pueden ponerse en marcha en cada campo.

5.1. INFRAESTRUCTURAS

El desarrollo de una red de vías ciclistas regional y la adaptación de la existente a la coexistencia con la movilidad ciclista constituye una de las principales propuestas de la Estrategia Riojana de la Bicicleta.

Esto se traduce en la incorporación en este documento de una propuesta para la creación de una **Red Regional de Vías Ciclistas**, propuesta que se desarrolla en un **APÉNDICE**. Esta red establece diversos itinerarios para la conexión entre municipios riojanos, tanto del área metropolitana de Logroño como de otros municipios importantes que se extienden por toda la geografía riojana.



Plano de la Red Regional incluido en el APÉNDICE

La Red debe permitir la comunicación entre ellos mediante el uso de la bicicleta de una forma eficiente y segura, favoreciendo su utilización como medio de transporte individual de uso cotidiano, incorporando también otros usos relacionados con el turismo y el deporte.

Hay que tener en cuenta que el diseño de una red de infraestructuras ciclistas exige una importante coordinación con la planificación y diseño de las carreteras de La Rioja, en la medida, en que muchos de sus tramos pueden coincidir en un mismo corredor y requerir, en consecuencia, una concepción integrada de la movilidad automóvil-ciclista, cuando sea posible una vía ciclista, en la que tendrá que tenerse en cuenta las diferentes velocidades de ambos medios de transporte y el riesgo asociado a dicho trazado compartido.

En estos casos habrá que buscar las fórmulas más adecuadas, lo que puede implicar en determinadas ocasiones la conveniencia de adoptar secciones de carreteras o regulaciones en su utilización que sean capaces de integrar a los ciclistas en las mismas en condiciones adecuadas de seguridad.

Se estima importante, también, llegar a definir modelos-tipo de intersecciones de vías ciclistas con carreteras, de cara a homogeneizar su diseño y señalización y así hacerlos más seguros para conductores y ciclistas.

Esto exige incorporar a las instituciones responsables de las carreteras (nacionales y regionales) en el desarrollo de esta Estrategia, con un alto nivel de colaboración entre los correspondientes

servicios técnicos de carreteras y de otros departamentos concernidos como los de medio ambiente, salud, educación, cultura o turismo.

Todo esto sugiere la conveniencia de considerar en las próximas revisiones del Plan de Carreteras la inclusión de las vías ciclistas como un elemento más de las infraestructuras viarias, incorporándola dentro de los objetivos y ámbitos de actuación.

En este sentido hay que reseñar que **ya se está avanzando en la inclusión de este tipo de movilidad en el Plan de Carreteras 2022-2030 que está en fase de desarrollo**. De hecho, dentro de sus objetivos se contemplará la incorporación, tanto en carreteras de nueva creación como en aquellas actuaciones de ensanche y mejora, un carril bici complementario a los nuevos viales que se construyan, especialmente para conectar localidades con servicios compartidos o que tengan poca distancia entre ellas.

En el diseño de la Red también hay que tener en consideración las conexiones con otros itinerarios relevantes de uso recreativo y turístico que tenemos en nuestra Comunidad, como son el Camino de Santiago, las Vías Verdes, la red Eurovelo, los Caminos Naturales o la Vía Romana del Iregua. La mejora de estas vías junto con la recuperación de infraestructuras en desuso debe incluirse dentro del plan de infraestructuras ciclistas.

En cualquier caso, hay que tener claro que la existencia de esta red no garantiza por sí sola que se produzca un aumento relevante de la movilidad ciclista interurbana. Será necesario implementar otras actuaciones que “animen” a la población a utilizar la bicicleta como medio de transporte y que desincentiven el uso del coche.

5.2. URBANISMO Y VIVIENDA

Hay un amplio repertorio de figuras de planificación en los que se pueden desarrollar políticas en favor de la movilidad ciclista. Existen planes de movilidad, planes urbanísticos o planes sectoriales, como los de Carreteras o Transportes, en los que incluir aspectos a favor de la bicicleta considerándola como un medio de transporte prioritario si atendemos a la situación de emergencia climática que vivimos, a los efectos perniciosos de la movilidad de combustión para la salud de las personas o al necesario reparto justo del espacio en nuestros pueblos y ciudades.

El urbanismo incide en la movilidad, al mismo tiempo que el impulso de la movilidad activa deberá ser asumido por el urbanismo. La etapa de diseño y construcción de la infraestructura ciclista debe estar bien planificada y su desarrollo debe adelantarse al incremento esperado de ciclistas.

El urbanismo es una de las materias donde el Gobierno de La Rioja tiene competencias y puede jugar un papel clave recomendando a los municipios la consideración de la movilidad ciclista y sus infraestructuras en los planes urbanísticos que elaboran.

Su desarrollo, así como el de las infraestructuras, fomentarán el uso de la bicicleta. Desde el Gobierno Autonómico se debe trabajar para fomentar el desarrollo, impulso y seguimiento de las actuaciones que en este campo lleven a cabo las administraciones locales, sin perjuicio de sus competencias urbanísticas.

Los planes urbanísticos tanto de alcance global municipal (planes generales), como de escala de barrio (planes parciales y especiales) deben adoptar medidas para el diseño e implementación de espacios que inviten a la circulación de bicicletas, favoreciendo su uso frente a otros medios de transporte por sus beneficios medioambientales, y en el ámbito de la salud y el reparto del espacio público.

Es conveniente que los instrumentos de planeamiento sean capaces de identificar los flujos de desplazamientos cotidianos en el interior del municipio, actuales y futuros, localizando los principales elementos de atracción de los mismos, los itinerarios más concurridos de ocio, deporte o turismo de interés para los ciclistas, los movimientos hacia/desde otros municipios, etc. Y determinar flujos prioritarios. Asimismo, que sea capaz de conectar con las infraestructuras ciclistas existentes fuera del municipio, incluyendo la Red Regional de Vías Ciclistas.

Mencionamos a continuación herramientas de planificación que podrían ser eficaces para la extensión de vías ciclistas en el ámbito municipal:

- Incluir normas o recomendaciones que promuevan la inclusión de redes de infraestructuras ciclistas en el planeamiento urbanístico, lo que podrían dotar a estas redes de la categoría de sistemas generales o locales, para garantizar la cesión del suelo necesario para su construcción o su obtención por el procedimiento de expropiación en estos ámbitos.
- Establecer la necesidad de proveer estacionamientos públicos para bicicletas, así como la dotación mínima de plazas de aparcamientos para bicicletas exigibles en edificios, tanto residenciales, como de actividades económicas, de equipamientos, etc., al igual que se hace con los estacionamientos de automóviles.
- Ordenar la creación de espacios de aparcamiento seguro y de fácil accesibilidad para bicicletas en edificios de nueva creación y en obras de reforma y rehabilitación de los existentes.

Facilitar un aparcamiento sencillo, eficaz y rápido, de forma que los usuarios no tengan que subir la bici a su vivienda o dejarla en la plaza de garaje o trastero (si la tienen), eliminará inconvenientes para el uso de su bicicleta. Para conseguirlo deben habilitarse zonas comunitarias protegidas de las inclemencias meteorológicas, seguras (con protecciones antirrobo), con sistemas de amarre sencillos, de dimensiones adecuadas, con buena accesibilidad y próximas a los accesos a las viviendas, bien iluminadas, etc.

- Establecer en los pliegos para las empresas concesionarias de los aparcamientos públicos subterráneos la localización de zonas de estacionamiento para bicicletas dentro de los mismos en una proporción establecida.
- Establecer una normativa e incentivos fiscales para que las empresas y centros de equipamientos de cierta entidad (por ejemplo, más de 30 empleados) dispongan de vestuarios y duchas para los que se desplacen en bicicleta hasta su centro de trabajo.

El planeamiento urbanístico también tiene capacidad para utilizar instrumentos referidos a otros aspectos de la movilidad que pueden tener como efecto una cierta disuasión del uso del automóvil, como es la regulación de aparcamientos disuasorios de vehículos y, por tanto, colaborar indirectamente a potenciar el uso de otros medios de transporte, entre ellos la bicicleta.

Otra medida en este campo sería la divulgación de catálogos de buenas prácticas con perspectiva ciclista para el calmado y restricción del tráfico motorizado y disponer de un inventario de las actuaciones que se desarrollen en los distintos municipios y sus resultados, para potenciar el trasvase de unos a otros de las iniciativas exitosas en la promoción de la bicicleta. Para ello también se deberá en cuenta la experiencia de otras CC.AA. y localidades.

Las posibilidades de implementación de recomendaciones en materia de planeamiento urbanístico pasan por:

- Incluir las como parte de las recomendaciones para promover una movilidad más sostenible en el proceso de evaluación ambiental de los planes en todas sus fases.
- Incluir las como criterios para la revisión del planeamiento en las fases en que es preceptivo el Informe de las instancias regionales.
- Proponerlas en la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja como criterios regionales propios para la redacción del planeamiento.
- Incentivos fiscales.

5.3. EDUCACIÓN

Para poder lograr un cambio cultural y de hábitos en la población que generalice el uso de la bicicleta y convenga a los ciudadanos a usarla de forma sistemática es imprescindible trabajar en el campo de la educación, pensando en un horizonte a largo plazo.

Es necesario invertir en la re-educación de la población adulta y más aún en la educación de las nuevas generaciones. Los primeros niveles del sistema educativo son claves en la formación del sistema de valores de las personas.

La mejor forma de promocionar el uso de la bicicleta como medio de transporte, pasa por que la población conozca los beneficios que reporta, tanto para su propia salud, la lucha contra el sedentarismo y la obesidad, la promoción de la autonomía y como herramienta para la mejora del medioambiente, suponiendo un modo de transporte sostenible, eficiente y autónomo.

La población debe interiorizar estos aspectos para incluir el uso de la bicicleta en su día a día. Y esto se puede lograr en gran medida a través de la Educación, donde el gobierno autonómico es competente.

Fomentar el uso de la bicicleta en los centros educativos, desarrollar programas que difundan la cultura ciclista y la educación vial, formar a los equipos docentes para que sepan explicar sus beneficios y enseñar las normas básicas de su utilización, en convivencia con otros modos de transporte, promover premios en educación vial en colegios, etc. son medidas efectivas para lograr este objetivo.

En el apartado 6 de Propuestas de actuación se incluyen unas medidas concretas para el fomento del uso de la bicicleta en los centros educativos.

5.4. SALUD

La Organización Mundial de la Salud recomienda realizar actividad física aeróbica de intensidad moderada, de 30 minutos diarios, como hábito de vida saludable en personas mayores y adultas, y de 60 minutos en la infancia y adolescencia. Ir a trabajar o a estudiar en bici redonda en un beneficio para nuestra salud física y mental.

La contribución que el uso cotidiano de la bicicleta supone para la mejora de la salud general de la población radica en la consecución de una buena forma física, lo que reduce las enfermedades asociadas al sedentarismo basado en el automóvil, tales como la hipertensión, la obesidad y sus riesgos derivados, los accidentes cardio-vasculares, etc. Mejora de la forma física y del bienestar emocional que se traduce, a su vez, en una mejor calidad de vida de la ciudadanía que contribuye a la salud de su comunidad.

Los efectos positivos de un ejercicio físico como el que supone el uso de la bicicleta y la disminución de la contaminación y el ruido que implica (tan perjudicial para nuestra salud) pueden convertirse en grandes argumentos para convencer a un número creciente de personas, progresivamente preocupadas por la salud, de que es posible aprovechar los desplazamientos cotidianos para mantener una forma física adecuada y mejorar la calidad del aire.

Por ello, es imprescindible la implicación de la Consejería de Salud, buscando su apoyo en la divulgación de los efectos beneficiosos para la salud que tiene practicar ejercicio con regularidad como es el uso de la bicicleta, incluyendo este argumento en las todas las campañas coordinadas por dicha Consejería encaminadas a potenciar la salud de los ciudadanos, transmitiéndose a través de los folletos y carteles habituales en los centros sanitarios, ambulatorios y consultorios, medios de comunicación, páginas web y las redes sociales en que participen e impulsando el uso de la bicicleta por parte del personal de la Comunidad.

El hecho de que pueda incluirse como una buena práctica más en la implementación local de la Estrategia de Promoción de la Salud y Prevención supondría un empuje importante en el impulso del uso de la bicicleta en la población de edad más avanzada, dentro de sus posibilidades, sector al cual es más difícil llegar.

También supondría un buen empuje la promoción de "**Rutas saludables en bicicleta**", a imagen y semejanza de lo que se viene haciendo en la campaña de "**Paseos saludables**" o apoyando iniciativas como *Ciclismo activo sin edad*, para lo que se podría contar con la colaboración de asociaciones o clubes ciclistas.

Otra medida es el desarrollo de un proyecto piloto para la promoción del uso de bicicleta en los Centros de Salud de las diferentes Zonas Básicas de Salud y alguno de los dos centros hospitalarios de referencia de la Comunidad Autónoma, el Hospital San Pedro o la Fundación Hospital de Calahorra, que incluya la mejora de los itinerarios ciclistas de acceso, la instalación de aparcabicis, la disposición de vestuarios y duchas, la promoción del uso de la bicicleta entre el personal sanitario, el reparto y asistencia en bicicleta allá donde sea posible, etc.

Pero es necesario además acompañar las medidas de promoción de modos activos con medidas de desincentivo del uso del coche o modos contaminantes: gestión de aparcamientos y cobro,

reducción de plazas de coches, campañas sanitarias explicativas de las consecuencias de la movilidad sedentaria (asociado a coste sanitario), etc.

5.5. **NORMATIVA**

El desarrollo normativo debe ser un instrumento en el que se apoye el fomento del uso de la bicicleta, que unifique las diversas normativas existentes. Los marcos normativos europeos y estatales han definido ya algunas directrices para incluir a la bici en las nuevas formas de movilidad, a las que se suman las diferentes normativas municipales.

La promoción de la movilidad ciclista requiere por parte de los diferentes ámbitos normativos la consideración de la bicicleta como un medio de transporte prioritario por sus beneficios medioambientales, sanitarios y sociales. Por ejemplo, en la Ley de Carreteras resultaría muy importante la inclusión y reconocimiento de los diferentes tipos de vías ciclistas para permitir su planificación y ejecución. Además, la normativa relativa a imposiciones e incentivos fiscales deberá considerar las externalidades positivas que el uso de la bicicleta tiene frente a las externalidades negativas que guardan los medios de transporte individuales y, especialmente, los de motor de combustión.

Disponer de una Normativa específica, clara y concreta sirve como referente a los usuarios de la bicicleta, dotándoles de una confianza jurídica y normativa respecto a su uso.

También es conveniente que el desarrollo normativo no sólo abarque los aspectos correspondientes a los desplazamientos por las vías, sino que se conjugue con otras como la protección del medio ambiente, la accesibilidad al transporte, la adaptación de espacios o el deporte, etc.

Las administraciones públicas tienen la responsabilidad de legislar, dotar y mantener las infraestructuras y servicios óptimos para el uso de la bicicleta. Desde el Gobierno de La Rioja se puede impulsar y coordinar el desarrollo de ordenanzas y políticas locales de movilidad ciclista. En el ámbito municipal probablemente es donde más transcendencia tenga la aprobación de ordenanzas específicas.

El desarrollo de una movilidad sostenible en las ciudades requiere la incorporación de reglas que establezcan un reparto eficaz y equilibrado del uso del viario, tanto para vehículos, motorizados como no motorizados, y peatones. Todo ello con el fin de mejorar la convivencia de los diferentes modos y la reducción de conflictos que puedan producirse entre ellos y, en particular, la protección de los ciclistas.

Debido a las grandes diferencias existentes entre los municipios de La Rioja (tamaño, población, topografía, tipo de viario, recursos, etc.), puede resultar poco práctico proponer una regulación común a todos ellos, siendo probablemente más pertinente facilitar criterios y orientaciones que permitan a cada municipio establecer la regulación más adecuada a su problemática concreta.

5.6. SEGURIDAD VIAL

La seguridad física de los trayectos en bicicleta es fundamental para que ésta sea aceptada y usada. La generación de condiciones de seguridad, la adopción de medidas por parte de todas las personas usuarias de la vía, la información y la vigilancia por parte de las administraciones públicas son claves en el desarrollo de esta estrategia.

Es muy importante que los **proyectos de carreteras incorporen criterios de seguridad ciclista** en cada una de las actuaciones de mejora y nueva construcción de carreteras del Gobierno de La Rioja, teniendo en cuenta la seguridad y la comodidad ciclista.

Se sugiere incorporar medidas de reducción de velocidad, modificaciones físicas de tramos peligrosos o propuestas de señalizaciones indicativas para futuros programas de mejora de seguridad vial en las carreteras regionales.

Hay que continuar reforzando los trabajos de mejora de la señalización y de la conservación de carreteras, incluyendo la inversión en la digitalización de la señalización, incorporando sistemas inteligentes de gestión del tráfico.

Así mismo, mantener una colaboración activa con el *Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT*, en la parte específica de la movilidad ciclista que se dedica a analizar y difundir información sobre riesgos, causas y consecuencias de los siniestros viales.

Diversas entidades como Fundación MAPFRE o la Asociación Española de la Carretera, también han mostrado su sensibilidad sobre la seguridad ciclista; Ésta última, en la presentación del Plan de carreteras seguras, verdes y conectadas, mencionan aspectos relacionados con la seguridad, defendiendo las inversiones en actuaciones como la repavimentación de algunas carreteras interurbanas, la creación de carriles bici segregados del tráfico motorizado y la mejora de la funcionalidad de los accesos a poblaciones, con especial atención a usuarios vulnerables como los ciclistas.

Por otro lado, adoptar medidas que fomenten un uso mayor de la bicicleta conllevará una **disminución del tráfico de vehículos a motor privados y, por tanto, la mejora de las condiciones de seguridad de la circulación.**

Sin olvidar la influencia que tiene en la seguridad viaria de los ciclistas la educación de los conductores y su mentalización respecto a la necesidad de compartir el espacio que este modo de transporte mucho más vulnerable, mediante campañas de publicidad, jornadas o cursos a conductores de autobuses urbanos a través de los ayuntamientos, así como campañas específicas de sanción y cumplimiento de límites de velocidad, límites sonoros o comprobación de emisiones.

5.7. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible supone una herramienta más en las diversas estrategias de sostenibilidad, tanto en la protección ambiental como en la de cambio climático.

Es indudable que el desarrollo de una estrategia que potencie el uso de la bicicleta favorece la protección del medio ambiente. Los beneficios del aumento del reparto modal de los desplazamientos en bicicleta serán tangibles en varios campos:

- Disminución de emisiones de gases de efecto invernadero y otros gases contaminantes.
- Disminución de ruidos, tanto del motor como los de rodadura.
- Disminución de generación de residuos, especialmente aceites y plásticos.
- Disminución del consumo de energía primaria que además hay que importar a otros países, al reducirse el uso de modos de transporte motorizados que son los que consumen dicha energía.
- Menor ocupación de espacio público, tanto en viales como en aparcamientos.
- Reducción de superficies asfaltadas, reduciendo el efecto isla de calor y favoreciendo urbanismo resiliente.

La materialización de medidas que supongan un aumento de los desplazamientos en bicicleta en detrimento del uso de modos de transporte motorizados contribuirá a reducir la huella de carbono. Cada kilómetro recorrido en bici, sin contar procesos de fabricación, emite 1,67 gramos de CO₂, mientras que cada kilómetro recorrido en coche con motor de gasoil emite 300 gramos de CO₂ (180 veces más).

La consecución de corredores interurbanos ciclistas es además una oportunidad para incluir y combinar infraestructuras verdes y azules: actuaciones globales que integren corredores ambientales, medidas de aprovechamiento de agua y recorridos saludables.

5.8. TURISMO Y OCIO

Promocionar el cicloturismo como una opción turística más en nuestro territorio contribuirá sin duda a aumentar el atractivo de esta región. Este tipo de turismo se ha demostrado como un polo atractivo, representando un turismo de calidad y que cuida el territorio.

Además, el cicloturismo no es estacional puesto que se puede realizar en cualquier época del año, complementado de esta forma las ofertas invernales y estivales que ya están implantadas en nuestra región.

Hay que invertir en una “red de movilidad turística” que además va a beneficiar a pequeñas poblaciones, adecuando la red local y las travesías en entornos rurales, haciéndolas más atractivas a la movilidad ciclista. Y teniendo en cuenta los diferentes tipos de cicloturismo (de ocio, de aventura, familiar, de largo recorrido,...) y sus posibles interacciones con otros tipos de turismo en los que La Rioja sobresale o tiene gran potencial (jacobeo, enoturismo, astroturismo, geoturismo, de naturaleza, gastronómico...).

Crear rutas turísticas en bicicleta y potenciar otras ya existentes como Eurovelo, facilitar información sobre rutas y servicios cicloturistas en las oficinas de turismo, establecer ayudas para la adaptación de alojamientos en entorno rural con servicios cicloturistas, etc. son medidas que favorecerán esta opción turística de la región.

Además, el cicloturismo es perfectamente compatible con otras modalidades ya consolidadas en La Rioja, como el enoturismo, el turismo gastronómico, el deportivo y de aventura, el turismo rural, etc. generando sinergias que aumentará la calidad de la oferta turística de La Rioja.

Hay que aprovechar el gran potencial que tiene nuestra región desde el punto de vista enológico y gastronómico para promocionar este tipo de turismo combinado.

Por lo tanto, hay que promocionar esta vertiente, divulgándola y facilitando información sobre rutas y servicios cicloturistas en todas las oficinas de turismo, ferias turísticas como Fitur y otras específicas orientadas al cicloturismo.

5.9. DEPORTE

La práctica deportiva del ciclismo es una disciplina que está arraigando cada vez con más fuerza en nuestra Comunidad, especialmente en la modalidad de bicicleta de montaña (BTT). El fomento de esta práctica deportiva a veces es la forma de conocer sus otras vertientes.

El Gobierno de La Rioja debe encabezar y dirigir todos los impulsos que desde cualquier ámbito de la sociedad pretendan fomentar el deporte ciclista. La promoción y la regulación de eventos deportivos relacionados con la bicicleta se encuentran dentro de sus competencias.

También lo es el promover, mantener y mejorar y crear instalaciones deportivas para la práctica del ciclismo. Hay que potenciar las instalaciones del complejo deportivo de Prado Salobre, que cuenta con un velódromo y un circuito de BTT, impulsando su utilización mediante la celebración de pruebas ciclistas. Lo anterior pasa también por mejorar el acceso viario a este complejo, que se hace a través de caminos en estado muy mejorable.

Por otro lado, hay que aprovechar la inestimable ayuda que pueden aportar para el desarrollo de la presente Estrategia tanto la **Federación Riojana de Ciclismo, la Asociación de Comercios de Bicicletas (BICIRIOJA FER)** como todas las asociaciones y clubes ciclistas de La Rioja. Por ejemplo, en la organización de eventos ciclistas, charlas en centros docentes, cursos de aprendizaje, competiciones populares, salidas recreativas, etc.

Así mismo, hay que volver a apostar por la organización de la vuelta ciclista a La Rioja, que quedó suspendida hace unos años, promoviendo su retorno, haciéndola más atractiva a la participación de los equipos profesionales.

Y seguir impulsando “La Rioja Bike Race” que ya se organiza gracias a la colaboración de varias administraciones, entre ellas el Gobierno de la Rioja.

Sin olvidarnos de otro tipo de pruebas ciclistas, similares a la que organiza el Club Ciclista de Cenicero Rioja y Pedal, “la clásica retro de La Rioja”.

También la celebración de Juegos deportivos en edad escolar en la modalidad deportiva de ciclismo, creando una Liga Escolar de Ciclismo de La Rioja, como se ha hecho en otras comunidades autónomas, implicando a las Escuelas y Clubes de Ciclismo, así como a la Federación Riojana de Ciclismo.

Revisar el sistema de solicitudes y permisos para facilitar pruebas deportivas, especialmente para el uso de vías públicas, es una medida que ayudaría a la organización de pruebas ciclistas populares.

También se puede actuar en la promoción del acceso en bicicleta a las instalaciones deportivas. Muchos municipios de La Rioja disponen de alguna instalación deportiva a la que acude la ciudadanía para practicar diferentes deportes. Estas instalaciones constituyen focos de atracción de desplazamientos de personas. Sería importante que las instituciones deportivas, municipales y regionales, trataran de promover el acceso a dichas instalaciones en modos de movilidad sostenible como la bicicleta.

Esta medida debe ir acompañada con el desarrollo de vías ciclistas en los itinerarios de acceso a las principales instalaciones deportivas, consensuándose su construcción entre las autoridades municipales y las regionales, acompañadas de la instalación de aparcabicis seguros y de puntos de préstamo de bicicletas. Acompañadas de medidas de desincentivo del uso de formas de modalidad contaminantes.

También entraría dentro de este apartado la colaboración con las instituciones deportivas para la promoción del uso de la bicicleta entre sus aficionados. Por ejemplo, para que la utilicen en los accesos a los campos de fútbol o polideportivos donde jueguen sus competiciones.

5.10. PROMOCIÓN Y DIFUSIÓN

La bicicleta tiene en la actualidad unas connotaciones directas ligadas al deporte y al esfuerzo, mucho mayor a las que se refieren a su uso como medio de transporte seguro y sostenible, que hacen que parte de la población no se la plantee su utilización con este objetivo.

Por ello, es necesario generalizar la cultura ciclista, ámbito de la bicicleta que ha experimentado importantes cambios en los últimos años. Se debe acompañar del desarrollo del ciclismo urbano, el cual muestra a la bicicleta como medio de transporte, de la visibilización de la diversidad de modalidades deportivas y de la difusión del impacto económico que genera en el territorio.

Todo ello plantea la necesidad de difundir la Estrategia Regional de la Bicicleta, organizando jornadas, campañas publicitarias, empleando medidas para la generación de materiales gráficos y audiovisuales que estén disponibles a través de los medios de comunicación y de plataformas digitales.

También puede desarrollarse una página web de la bicicleta en La Rioja, de información y recursos ciclistas, para dar visualización de su promoción en todos los ejes que aparezcan en el plan, dar a conocer las acciones que se deriven del mismo, la promoción de los proyectos y sus resultados.

5.11. PARTICIPACIÓN Y COLABORACIÓN

Es conveniente la creación de espacios de participación para implicar a distintas administraciones, tejido social empresarial, asociaciones y club ciclistas, organizaciones ecologistas y todas aquéllas que promueven una movilidad sostenible. Para ello puede crearse una **Mesa de la Bicicleta en La Rioja**, que sirva para establecer un proceso participativo para la revisión de la presente Estrategia Riojana de la Bicicleta.

Será igualmente importante generar, al mismo tiempo, canales permanentes de comunicación con el objetivo de disponer de toda la información. De esta forma se verá mejorada la efectividad de las acciones y se multiplicará su efecto.

También pueden buscarse sinergias con otras entidades como la *Red de Ciudades por la Bicicleta*, que cuenta con la representación de 807 municipios, pero también Diputaciones como Guipúzcoa, Vizcaya, Pontevedra y Barcelona y Consorcios de transporte, con objetivos comunes a este Plan como promover el compromiso institucional a favor de la bicicleta, difundir e incentivar su uso y orientar la planificación técnica y estratégica.

5.12. PLANIFICACIÓN, GESTIÓN Y SEGUIMIENTO

Tanto la planificación como las acciones que se contemplan en esta Estrategia deberán desarrollarse en base a una coordinación, gestión y seguimiento que son necesarios para beneficiar y garantizar el crecimiento adecuado del uso de la bicicleta.

Una de las principales dificultades que encuentra el desarrollo de este tipo de planes es la ausencia de una institución específica, de un departamento en el Gobierno que asuma las competencias, coordine las actuaciones y se responsabilice de impulsarlo.

Es por ello que resulta imprescindible la creación de un Organismo que se encargue de asegurar la coordinación, desarrollo, impulso y seguimiento de todas las actuaciones que se lleven a cabo, tanto por el Gobierno de La Rioja como por el resto de las administraciones locales. Será necesario también para evaluar los resultados obtenidos, todo ello sin perjuicio de las competencias existentes.

Por otro lado, es muy importante disponer de datos para poder realizar un análisis y diagnóstico de la situación actual de la movilidad ciclista, ver su evolución y valorar la incidencia las actuaciones puestas en marcha. La puesta en marcha de un “**Barómetro de la bicicleta riojana**”, similar al ya existente a escala nacional, es una herramienta que puede ser de gran ayuda en la planificación, permitiendo conocer con más detalle, a través de encuestas de hábitos de movilidad, tipologías de la movilidad ciclista riojana, distribución por sexo y edades, recorridos, frecuencias, motivaciones, necesidades y problemáticas, usuarios potenciales, etc.

¿QUÉ MEDIO UTILIZABA ANTES DE UTILIZAR LA BICICLETA?



Imagen obtenida del Barómetro de la Bicicleta en España que revela que, en los desplazamientos cotidianos, el medio que se usaba antes de utilizar la bicicleta eran el coche o la moto en más del 40% de los casos.

Analizar estos datos es clave para continuar diseñando medidas que mejoren el uso de la bici.

Hoy día las aplicaciones tecnológicas permiten la obtención automática de datos con información fiable y objetiva para analizar datos de movilidad ciclista; por ejemplo, con la instalación de “contadores” tanto en la red ciclista como en carreteras o vías compartidas o incluso el uso de apps.

Esto permitiría elaborar mapas de flujos ciclistas, evaluar el uso de estas infraestructuras, obtener datos de frecuencias y distribuciones temporales, ver su evolución, medir el éxito de una campaña determinada, etc.

6. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

6.1. DISEÑO DE UNA RED CICLABLE EN EL ÁREA METROPOLITANA DE LOGROÑO

El área metropolitana de Logroño se puede concretar en 15 municipios con sus núcleos de población (Albelda de Iregua, Alberite, Agoncillo y Recajo, Arrúbal, Cenicero, Clavijo y la Unión de los Tres Ejércitos Entrena, Fuenmayor, Lardero, Logroño con Yagüe, La Estrella, Varea y El Cortijo, Murillo de Río Leza, Nalda e Islallana, Navarrete, Ribafrecha, y Villamediana de Iregua y Puente Madre) que acumulan una población de 190.000 habitantes, un 60% de la población de toda la Comunidad Autónoma de La Rioja. La distancia máxima a la capital es de 22 km en el caso de Cenicero, pero la distancia media es de unos 10 km.

Se propone establecer una red de itinerarios ciclistas que comuniquen todas estas localidades, bien directamente o bien a través de otras intermedias.

Dicha red debe contemplar con especial atención las **comunicaciones del área metropolitana de Logroño con los nudos más importantes de movilidad de la ciudad**, como pueden ser el Hospital San

Pedro, la Universidad, la Estación Intermodal de Tren y Autobuses, los polígonos industriales, centros culturales, turísticos etc., todo ello en colaboración y coordinación con el Ayuntamiento de Logroño.

En este sentido, reseñar que en marzo de 2021 se ha redactado un documento por encargo de la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica del Gobierno de La Rioja, denominado “Estudio de viabilidad para la instalación de vías ciclistas entre los municipios del área metropolitana de Logroño”. Dicho estudio plantea la creación de una red ciclista de unos 354 km de longitud total, que contempla la conexión de los municipios mencionados pertenecientes al área metropolitana de la capital riojana, con una inversión cercana a los 40 millones.

Las vías ciclistas consistirían en una de las siguientes opciones, según cada caso:

- Carril-bici adosado a una carretera.
- Vía mixta, resultante de la adaptación de caminos vecinales existentes.
- Senda-bici, itinerarios de uso exclusivo de bicicletas aplicados a caminos tradicionales.
- Conversión de carriles de tráfico motorizado en vías ciclables.

Finalmente, la Consejería, a través de la dirección general de Infraestructuras ha iniciado el diseño de una primera fase de Red Metropolitana de Vías Ciclistas de La Rioja, con la posibilidad de financiarse con fondos europeos provenientes del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia. Esta primera fase abarcará las uniones entre Logroño-Lardero, Logroño -Villamediana de Iregua, Logroño-polígono de Cantabria y Villamediana de Iregua- Alberite. La unión entre Alberite-Lardero y Lardero-Villamediana de Iregua sería abordable en la segunda fase de la Red.

6.2. RED REGIONAL DE VÍAS CICLISTAS

La creación de una red de vías ciclistas de ámbito regional, que complemente la red del área metropolitana de Logroño definida en el apartado anterior, es la principal apuesta de la Estrategia Regional de la bicicleta.

La red regional debe establecer las conexiones de otros municipios importantes que quedan fuera del área citada, favoreciendo la comunicación entre ellos mediante el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Es importante también que la Red tenga una estructura definida y congruente con la realidad social de La Rioja, que disponga de un cierto grado de conectividad en su conjunto y que tenga una “imagen reconocible” que potencie su utilización.

El tipo de desplazamientos que se contemplan, los interurbanos, corresponden en buena medida a las distancias donde la bicicleta se considera un medio de transporte capaz de competir con otros vehículos privados más contaminantes y menos saludables como el coche con motor a combustión. La bicicleta en distancias de hasta 10 km, y bicicleta con asistencia eléctrica hasta 25 ó 30 km, son opciones de transporte que deben considerarse prioritarias.

Por otro lado, se pretende que esta red no sólo sirva para recoger los **desplazamientos de tipo cotidiano** (desplazamientos motivados por el trabajo, estudios, compras, etc.) sino también aquellos relacionados con el **ocio, el turismo y el deporte**.

Estos últimos están dirigidos a un uso más recreativo de la bicicleta, ubicados en entornos naturales de singular belleza o centros de atracción turística. Con ello se pretende fomentar el uso de la bicicleta como herramienta turística que este medio puede generar en las comarcas menos pobladas de la Comunidad Autónoma.

Esta red debe contemplar también la conexión con los carriles bici que se incorporarán en las obras de mejora de la red viaria autonómica que sirve de acceso a polígonos industriales, como se ha realizado recientemente en los polígonos de Planarresano y del Raposal, ambos en Arnedo.

Los criterios que se han considerado para diseñar esta red se basan fundamentalmente en los siguientes aspectos:

- Datos de población: criterio principal que ha pretendido buscar rutas directas de transporte en bicicleta en el entorno de las localidades de más de 1.000 habitantes. También se ha tenido en cuenta los datos de población estacional, por su potencial utilización con un uso más recreativo.
- Funcionalidad y potencialidad: distancia entre núcleos, pendiente media altimétrica, conexión con centros de actividad laboral.
- Conectividad con puntos de atracción turística, recreativa, medioambiental, etc.
- Interconexión con la red de transporte regional de autobuses (metropolitano, interurbano y rural) y la red ferroviaria.
- Conectividad con otros itinerarios cicloturistas y deportivos.
- Conexiones con otras rutas como el Camino de Santiago, Eurovelo, vías verdes y rutas senderistas.

Como anejo a esta memoria se ha incluido un **Apéndice** con la descripción de los itinerarios propuestos. **En total se proponen 47 itinerarios que suman 269 kilómetros de recorrido.**

El mismo Apéndice incluye su descripción y una breve justificación, conteniendo para cada uno de ellos una tabla que incluye la longitud, desniveles, velocidad media estimada, tiempo de recorrido, tipos de vía por donde discurre y un plano esquemático.

Así mismo, contiene un **Plano General** que incluye todos los recorridos para reflejar su distribución regional y las conexiones con otros itinerarios de interés turístico, ambiental y patrimonial, como son las vías verdes, el Camino de Santiago y la Vía Romana del Iregua.

Se aprecia en él un conjunto de itinerarios que integran los objetivos expuestos, tanto los enfocados a fomentar una movilidad ciclista cotidiana, como medio de transporte alternativo al motor de combustión, como aquellos que tienen una funcionalidad más turística y recreativa, tanto para los ciudadanos riojanos como para sus visitantes.

El ámbito regional del trabajo correspondiente a esta primera fase de la Estrategia conlleva que el nivel de detalle de los trazados sea reducido, sin entrar a valorar itinerarios alternativos a los

elegidos. Esa evaluación se debe remitir a fases sucesivas de este estudio y/o al propio proyecto constructivo de cada vía ciclista.

En ellos se deberá resolver la dificultad de compatibilizar la circulación segura de ciclistas sobre las plataformas de las carreteras que, en gran medida, son los ejes de comunicación más directa entre núcleos urbanos y su trazado puede ser el más funcional también para los desplazamientos ciclistas.

La puesta en marcha de una red ciclista tan ambiciosa como la propuesta requiere de un largo periodo de tiempo, por lo que sus efectos globales tardarán en mostrarse, lo que puede desanimar a las instituciones que lo impulsan y a la población en general, por lo que se deberá acompañar de una campaña de comunicación intensa, continuada y coherente.

Por ello, es beneficioso ir poniendo en marcha algunos “proyectos piloto” que muestren la potencialidad de esta Estrategia, exponiendo sus efectos y las condiciones de éxito. Es lo que se pretende hacer por parte del Gobierno Regional con la redacción de **dos proyectos de viales ciclopeatonales, uno entre las poblaciones de Baños de río Tobía y Bobadilla (ya en ejecución) y otro junto a la carretera LR-251 desde Fuenmayor hasta el camping**, trabajos que están ya en marcha en paralelo a la propia redacción de este documento.

6.3. INFRAESTRUCTURAS COMPLEMENTARIAS

Dentro de este apartado se contemplan otras infraestructuras que facilitan el uso de la bicicleta o que sirven de apoyo a los usuarios de la red ciclista. Nos referimos a las siguientes:

Aparcabicis seguros

Consiste en la implantación de aparcamientos seguros cerrados o la adaptación de locales para ese uso en núcleos urbanos, estaciones de ferrocarril y autobuses en colaboración con Ayuntamientos, ADIF y empresas de transporte público. Hay muchos y diferentes modelos instalados en otras ciudades españolas y europeas. En la imagen adjunta se muestra el empleado en la ciudad de Santander.



Talleres de auto reparación

Nos referimos a columnas de uso público que disponen de las herramientas más comunes para realizar reparaciones básicas de la bicicleta.

Hay diferentes modelos comerciales, como el que se muestra en la imagen adjunta, que ya han sido instalados en otras regiones. Suelen estar ubicados en vías cicloturistas de importancia, circuitos de BTT (bicicleta de montaña), vías verdes, o próximos a la universidad, centros deportivos, etc. En algunas ocasiones van acompañados de lavaderos para la limpieza de la bicicleta, muy útiles cuando estos se colocan en los circuitos de BTT.

Es muy conveniente que la instalación de este tipo de infraestructuras cuente con la colaboración de los ayuntamientos para su mantenimiento y, en el caso de lavaderos, para la conexión con la red de agua.



Puntos de préstamo de bicicletas

Consiste en crear una infraestructura, similar a la existente en Logroño, para el préstamo de bicicletas que, en este caso, podría contar con bicicletas eléctricas, puesto que estarían encaminadas al transporte entre núcleos de población entre los que las distancias son mucho mayores.

Puntos de recarga para bicis eléctricas

En los últimos años asistimos a un incremento en el uso de la bicicleta eléctrica, lo cual está posibilitando el acceso a la bicicleta a sectores que lo tenían más difícil. Es el ejemplo de las personas mayores en lo relativo a un uso personal, o el del reparto de mercancías con triciclos eléctricos en lo relativo a un uso profesional.

Este aumento de las bicicletas de pedaleo asistido debería acompañarse con puntos de recarga accesibles y próximos, que proporcionen mayor autonomía complementando a la de las tomas domésticas.

Garantizar una red de recarga para bicicletas eléctricas podría tener un impacto relevante, abriendo interesantes perspectivas de movilidad.

En el mercado existen ya algunas tipologías de puntos de recarga, con tendencia a ser inalámbricos.

Uno de los más innovadores es el de las peanas que sirven para estacionar, anclar y recargar la bicicleta, utilizando la pata de cabra para realizar esta operación. El de la imagen contigua es un modelo desarrollado por una empresa tecnológica de los países bajos que consta de una placa de carga embebida en el pavimento conectada a la red eléctrica local y un pie de apoyo especial formado por dos patas que se instala en la bicicleta.



Esta medida puede venir acompañada del uso de redes de energía sostenibles (paneles solares u otros sistemas menos habituales, pero disponibles en el mercado, como las microturbinas hidráulicas conectadas a la red de abastecimiento de agua de las poblaciones).

Señalética específica

Nos referimos a la instalación de carteles que contengan planos con los itinerarios existentes en su entorno, incluyendo datos prácticos para los usuarios de forma que conozcan con detalle la ruta que van a emprender, como su longitud, el desnivel, el tiempo de viaje y su dificultad.

Los mapas y planos deberán ser visibles para los usuarios potenciales, debiendo estar presentes en nodos de comunicación, centros escolares, sanitarios, culturales y turísticos para que las personas conozcan su existencia y sus posibilidades de uso.

A lo largo del recorrido se instalarían también flechas direccionales e hitos kilométricos para complementar la información transmitida al ciclista. Este tipo de carteles y señales ya son habituales en recorridos cicloturistas.

Cobertura de telefonía móvil y de datos

La conectividad a internet es una gran herramienta con aplicaciones directamente relacionadas con el uso de la bicicleta, utilizada habitualmente para la descarga de información, mapas, etc. La cobertura de datos permite además la localización y auxilio de un ciclista en caso de accidente.

Por tanto, habrá que dotar de la tecnología necesaria para conseguir tener una buena cobertura de datos y voz en la toda la red ciclable regional.

6.4. ACTUACIONES EN SEGURIDAD VIAL

Mejora de la señalización

En este aspecto ya se están desarrollando algunos trabajos para la mejora de la señalización en nuestras carreteras, incluyendo la variable de la movilidad ciclista.

Hay que continuar reforzando y ampliando la señalización y limitación de velocidad en trayectos habituales de ciclistas.

Pero hay mucho camino por recorrer, mejorando por ejemplo la inversión en la digitalización de la señalización, incorporando sistemas inteligentes de gestión del tráfico.

Actuaciones como la instalación de señales verticales luminosas que se activan al paso de ciclistas, como los que se han colocado en varios puntos de las carreteras riojanas, son una muestra de la creciente sensibilidad de la Administración por mejorar la seguridad de los ciclistas.



También sería conveniente reforzar los trabajos de conservación de nuestras carreteras, asegurando la limpieza y la regularidad del pavimento, especialmente en arcones de uso habitual ciclista.

En cuanto a la señalización horizontal y el balizamiento, son elementos que refuerzan la atención de los conductores advirtiendo de la presencia de un carril bici. Son muy habituales cuando éste discurre en paralelo a una vía. Esta circunstancia va a presentarse habitualmente cuando se desarrolle la Red Regional de Vías ciclistas. Ya se ha mencionado que en gran parte de los recorridos propuestos coincidirán en un mismo corredor carreteras y vías ciclistas, al ser éstas las conexiones más directas entre las poblaciones. Por lo tanto, es conveniente “segregar” de alguna manera la calzada de la vía ciclista.

En cualquier caso, tanto en la señalética como en el diseño de vías ciclables, deberá garantizarse la homogeneización en el territorio de la Comunidad y del resto de autonomías, de modo que sea reconocible para el usuario, evitando la proliferación de diseños que solo pueden confundir a usuarios y resto de conductores.



Información y educación vial

La medida anterior debe complementarse con un esfuerzo por el conocimiento y divulgación de la señalética asociada a la movilidad ciclista y con cursos de educación vial que incluyan seguridad vial en bicicleta.

6.5. INTERMODALIDAD CON EL TRANSPORTE PÚBLICO

La distancia y la topografía son factores limitativos en el posible uso de la bici como medio de transporte cotidiano. A partir de distancias de 10 km, y bicicleta con asistencia eléctrica hasta 25 ó 30 km, o de 20 a-30 minutos de recorrido empieza a ser un medio de transporte poco competitivo para uso cotidiano.

La combinación entre la bicicleta y otros medios de transportes a lo largo de todo el territorio permite ampliar los horizontes para los desplazamientos sostenibles. Fomentar la intermodalidad es hacer posible el acceso al transporte público y de uso combinado.

También desde la perspectiva de los desplazamientos de ocio y turismo, la integración bicicleta-transporte público ofrece la ventaja de permitir desplazamientos a zonas más alejadas conectadas por ferrocarril o autobús, donde moverse en bicicleta para recorrerlas.

Las acciones que se pueden desarrollar en este campo son:

- Adaptación de la normativa de transporte de pasajeros por carretera (promoción de la intermodalidad autobús más bicicleta).
- Adaptación de la normativa de transporte ferroviario de pasajeros (promoción de la intermodalidad tren más bicicleta).
- Permitir a los usuarios del transporte público portar bicicletas, para lo cual los vehículos deberían llevar los oportunos soportes, en la forma y con los límites que se establezcan.
- Informar sobre las condiciones de acceso a los autobuses con una bicicleta, publicitándolo en las estaciones y en los vehículos de las empresas adjudicatarias de servicios de transporte de viajeros por carretera.
- Promover, mediante acuerdos con RENFE, la instauración de rutas turísticas combinadas tren-bicicleta a través de estaciones de ferrocarril que sirvan de acceso a rutas de cicloturismo, enoturismo, etc. Modelos similares ya se están utilizando en otras comunidades autónomas.

- Instalación de aparcamientos seguros para bicicletas en estaciones e intercambiadores de transporte.
- Habilitar zonas de aparcamiento subterráneo en los aparcamientos de las estaciones intermodales de viajeros de La Rioja.
- Instalación de servicio de préstamo de bicicletas para poder disponer de una bicicleta de alquiler en destino que permita completar el recorrido. Incluso se podría promover la integración tarifaria de los servicios de préstamo y alquiler de bicicletas con el transporte público, de modo que el pago de este último dé derecho al uso de aquellas.
- Facilitar la accesibilidad, en los andenes, y en las puertas o controles de acceso, generalmente pequeños para el paso con una bicicleta.
- Diseñar programas de promoción de usos mixtos de la bicicleta con los modos de transporte colectivos.
- Campañas de sensibilización y formación a personal de transporte público.
- Informar mediante cartelería u otros medios en las estaciones intermodales y núcleos de transporte sobre los itinerarios y vías ciclistas disponibles que los conectan con otros lugares por bicicleta.

6.6. TRANSPORTE DE ÚLTIMA MILLA

El reparto de mercancías con bicicletas de carga en los centros urbanos es perfectamente viable. Incluso se menciona en el Dictamen del Comité Europeo de las Regiones 2017/C 088/10 - Una hoja de ruta de la UE para la bicicleta (punto 27). En él se pide que las próximas directrices de la Comisión Europea sobre logística urbana reconozcan el enorme potencial del cambio que representaría prestar servicios y entregar mercancías de hasta 250 kg con bicicletas eléctricas de carga, por lo que se recomienda optar por este tipo de logística y evitar, en la medida de lo posible, el uso de vehículos contaminantes, dañinos para la salud y el medio ambiente, en los núcleos urbanos de las ciudades.

Por lo tanto, hay que pensar también en la bicicleta como un vehículo para el transporte de mercancías de última milla, como ciclo-logística para la distribución comercial dentro del centro de las ciudades, sobre todo donde hay mayor intensidad de intercambios comerciales y donde los accesos al tráfico rodado están de alguna manera restringidos.

Es, además, una fuente de empleo y desarrollo económico incipiente.

Algunas propuestas para el fomento del transporte de mercancías de última milla pueden ir encaminadas a:

- Habilitación de espacios logísticos para la incubación de empresas, con facilidades fiscales y bonificaciones.
- Determinación en pliegos de la Administración de este tipo de reparto (labor ejemplarizante)
- Creación de flota de bicicletas de carga, puestas a disposición de empresas privadas para periodos de prueba, con incentivos fiscales.
- Creación de un portal de datos con información de las empresas del sector;

- Redacción de una guía para la inclusión en los PMUS de estándares para la facilitación de la ciclo logística;
- Organización de jornadas especializadas;
- Convocatoria de premios.
- Subvenciones para las iniciativas de distribución urbana de mercancías activas y sostenibles.

6.7. APARCAMIENTOS EN ZONAS COMUNITARIAS RESIDENCIALES

En línea con lo mencionado en el apartado 5.2 de URBANISMO Y VIVIENDA, una medida que más para fomentar el uso de la bicicleta es ordenar la creación de espacios de aparcamiento en edificios de nueva creación y en obras de reforma y rehabilitación de los existentes.

A través de herramientas de planeamiento urbanístico y mediante subvenciones a comunidades de propietarios se pueden incentivar las obras necesarias para que los edificios y zonas residenciales incorporen aparcamientos protegidos, seguros y accesibles.

6.8. APLICACIONES MÓVILES

Esta propuesta consiste en que desde el Gobierno de La Rioja se impulse el desarrollo de una aplicación móvil (app) destinada a la movilidad ciclista. Desde esta app se podría acceder a servicios como:

- Consulta del mapa de la red regional de vías ciclistas.
- Definición de itinerarios: longitud, desnivel, tiempo de recorrido, etc.
- Descarga de rutas.
- Conexiones con transporte público y ferroviario.
- Ubicación de los puntos de préstamo de bicicletas, aparcabicis, talleres de autoreparación, etc.
- Puntos de interés turístico, medioambiental, patrimonial, rutas senderistas, vías verdes, etc.
- Instrucciones de mecánica básica: ruedas, cadena, frenos, cambios. Kit de herramientas.
- Recomendaciones de seguridad vial: cómo andar en bici de noche, accidentes comunes en bicicleta y cómo evitarlos, qué hacer en caso de accidente, seguros, etc.
- Aviso al 112 en caso de accidente con localización vía GPS.
- Buzón de incidencias, opiniones o sugerencias.

6.9. PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y DEL TEJIDO EMPRESARIAL

Su importancia en el proceso de concienciación y mejora de las condiciones de la movilidad sostenible se ha mencionado en apartados anteriores.

Es conveniente establecer un proceso de participación con el objetivo de lograr la mayor colaboración de la sociedad y la Administración para buscar la resolución de las necesidades y problemas particulares mediante aportaciones conjuntas.

Se hace necesaria la creación de espacios de participación para implicar a la ciudadanía, al tejido social y empresarial, estableciendo canales permanentes de comunicación con el objetivo de mejorar la efectividad de las acciones.

Las formas de participación que se proponen son las siguientes:

- Constitución de un grupo de trabajo con participación de las Direcciones Generales de Infraestructuras, Biodiversidad, Educación, Deportes, Salud, etc., la Demarcación de Carreteras del Estado, RENFE, asociaciones ciclistas, etc.
- Habilitación de una página web en la que además de exponer los documentos de esta Estrategia, se presentan opciones de participación y sugerencias.
- Diseño y realización de una encuesta dirigida a las asociaciones y clubes ciclistas, organizaciones ecologistas y las que promueven la movilidad sostenible, donde se recojan sus datos, sugerencias y propuestas.
- Celebración de reuniones de trabajo con ayuntamientos, responsables regionales de carreteras, transportes, deportes, educación, urbanismo, sanidad, así como asociaciones y clubs ciclistas federados.
- Elaboración de un documento de síntesis para facilitar su divulgación en los diferentes ámbitos de participación. Incluiría la descripción de la situación actual, los objetivos de la presente Estrategia y el resumen de las actuaciones propuestas.
- Exposición de los objetivos en varios foros y conferencias de diverso alcance (Jornadas, Prensa, Radio, Youtube, Televisión, videos en los autobuses públicos, paneles explicativos, etc.).
- Reuniones con responsables de otras comunidades autónomas y del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

6.10. FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA EN LOS CENTROS EDUCATIVOS

Se propone la financiación de proyectos de fomento de la bicicleta en centros educativos. Este tipo de actuaciones se han puesto ya en marcha en otras comunidades autónomas como la de Cantabria.

Los objetivos generales del programa de fomento de la bicicleta en los centros educativos se enmarcarían dentro de los siguientes principios:

- a) Incluir en el currículo escolar la formación en bicicleta, como ya ocurre en otros países europeos, desvinculándola de la educación física para considerarla como medio de transporte.
- b) Concienciar y formar a la comunidad educativa (alumnos, profesores, personal y padres) en relación al concepto de movilidad sostenible, con especial incidencia en las opciones de la bicicleta.
- c) Desarrollar propuestas encaminadas a lograr un acceso sostenible a los centros escolares, para hacer de la bicicleta el medio de transporte prioritario. Modificación física de entornos escolares, restricción de tráfico, y campañas de concienciación.
- d) Formar y familiarizar a la comunidad educativa, sobre el uso de la bicicleta en el contexto cotidiano como medio de transporte habitual.

- e) Conocer y analizar las características y condiciones de movilidad existentes para acceder al centro educativo.
- f) Fomentar la utilización de la bicicleta por parte de los profesores, como forma de potenciar la imagen de ésta entre los alumnos.
- g) Fomentar la independencia del alumnado en su movilidad cotidiana mediante el uso habitual de la bicicleta especialmente, para acudir a los centros escolares.
- h) Formar a los usuarios de la bicicleta sobre sus características y mantenimiento.
- i) Dotar de aparcamientos para bicicletas todos los centros educativos.

Se pueden establecer subvenciones destinadas a los centros educativos de la Comunidad Autónoma de La Rioja para el desarrollo de proyectos que fomenten el uso cotidiano de la bicicleta, así como establecer colaboración con los Centros Educativos Hacia la Sostenibilidad (CEHS) para integrar la movilidad ciclista entre sus acciones.

Se considerarían gastos subvencionables:

- Pequeñas infraestructuras vinculadas al uso de la bicicleta en el espacio de los centros solicitantes, siempre y cuando dichos elementos estén relacionados con el proyecto que se plantea.
- Recursos humanos necesarios para el diseño, desarrollo, implantación o gestión de los proyectos.
- Cualquier tipo de gasto de inversión vinculado con el diseño, desarrollo, implantación o gestión de los proyectos propuestos.
- Formación en conducción en bicicleta por poblaciones.

Las medidas que se pueden poner en marcha para fomentar el uso de la bicicleta en los centros educativos son, por ejemplo:

- Desincentivar el uso del vehículo motorizado en las entradas y salidas a los centros escolares.
- Desarrollar, con la ayuda del profesorado o de las asociaciones ciclistas, cursos de aprendizaje de uso de la bicicleta en distintos niveles, desde aprender a manejarla, hasta el desarrollo de recorridos en una conducción segura en los alrededores del colegio o en excursiones durante días especiales (Día de la Bicicleta) para desarrollar una verdadera cultura ciclista.
- En los primeros niveles de enseñanza, promover la formación de una organización del profesorado, del alumnado y de sus familias que:
 - Promuevan entre las familias del alumnado la utilización por el cuerpo estudiantil de bicicletas para desplazarse a la escuela;
 - Señalicen a favor de los ciclistas las intersecciones próximas al acceso al centro, de cara a mejorar la seguridad de los mismos, alertando a los conductores
- Detectar los problemas más importantes para conseguir una movilidad sostenible y segura de acceso a los centros educativos.
- Diseñar y ubicar aparcabicis en los colegios.
- Configurar itinerarios temáticos (arte, cine, parques, etc.) que puedan resolverse mediante movilidad ciclista, incluyendo actuaciones que la faciliten.

6.11. FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA EN EMPRESAS PRIVADAS

Se ha de considerar que los patrones de movilidad en general, y en particular los de accesibilidad a los centros de trabajo, se han ido transformando con el tiempo, aumentando el número de desplazamientos en vehículos motorizados, de tal manera que hoy en día es frecuente ver atascos en los accesos, dificultades de aparcamiento, contaminación atmosférica que causa enfermedades, mortalidad y un mayor gasto sanitario, emisiones que están en la base de la crisis climática, un desigual reparto del espacio público y de gato en infraestructuras, etc.

El modelo actual no sólo tiene consecuencias directas reflejadas en costes económicos, sino que existen otros costes no evaluados, como los derivados del consumo de recursos, el aumento de emisiones, la pérdida de espacio público de uso ciudadano de calidad, o consecuencias sobre la salud de las personas.

Esta propuesta pretende favorecer la movilidad sostenible mediante el uso de la bicicleta, actuando sobre los hábitos de movilidad y los patrones culturales vinculados para llevar a cabo su transformación hacia la sostenibilidad ambiental.

Los objetivos generales se enmarcan dentro de los siguientes principios:

- a) Concienciar y formar a empresarios y trabajadores en relación al concepto de movilidad sostenible, con especial incidencia en las opciones de la bicicleta como medio de transporte habitual.
- b) Desarrollar propuestas encaminadas a lograr un acceso sostenible a los centros de trabajo en bicicleta, en detrimento de los vehículos de motor.
- c) Formar y familiarizar sobre el uso de la bicicleta en el contexto cotidiano, sus ventajas, características, modo de uso, circulación y mantenimiento
- d) Elaborar programas de accesibilidad y movilidad en bicicleta al trabajo.
- e) Reducir o transformar el entorno físico de las empresas privadas dedicado a los vehículos de motor, en beneficio de la bicicleta.

Se deben establecer subvenciones e incentivos fiscales destinados a la empresa privada de La Rioja para el desarrollo de proyectos que fomenten el uso cotidiano de la bicicleta como medio de transporte para acudir a sus centros de trabajo. Por ejemplo, se considerarían gastos subvencionables las inversiones en:

- Pequeñas infraestructuras vinculadas al uso de la bicicleta en el espacio de los centros de trabajo solicitantes, incluyendo las relativas a la higiene personal de los y las trabajadoras, siempre y cuando dichos elementos estén relacionados con el proyecto que se plantea.
- Recursos humanos necesarios para el diseño, desarrollo, implantación o gestión de los proyectos.
- Cualquier tipo de gasto vinculado con el diseño, desarrollo, implantación o gestión de los proyectos propuestos.

Las empresas que sean ejemplarizantes en cuanto al incentivo del uso de la bicicleta y el desincentivo del vehículo a motor podrán recibir el reconocimiento de las Administraciones Públicas mediante premios o incentivos.

6.12. FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA POR PARTE DEL FUNCIONARIADO PÚBLICO

Esta propuesta se focaliza en la labor ejemplarizante de la administración pública: los desplazamientos al centro de trabajo de las personas que trabajan en las Administraciones Públicas. Se incluyen, además del itinerario de los funcionarios desde su domicilio al lugar de trabajo, los resultantes de su propio trabajo y los traslados entre distintos centros de la Administración.

El programa pretende favorecer la movilidad sostenible mediante el uso de la bicicleta, actuando sobre los hábitos de movilidad y los patrones culturales vinculados para llevar a cabo su transformación hacia la sostenibilidad ambiental.

Los objetivos generales se basan en los mismos principios enumerados en la propuesta para el fomento del uso de la bicicleta en empresas privadas.

Las actuaciones a poner en marcha serían:

- Implantación de aparcabicis, preferiblemente cubiertos y seguros, en todos los centros de trabajo de la Administración.
- Compra de flotas de bicicletas e implantación de sistemas de préstamo en las proximidades de todos los centros de trabajo de la Administración.
- Instalación de puntos gratuitos de recarga para bicicletas eléctricas en instalaciones de la Administración.
- Habilitación de locales para vestuarios y duchas a la entrada de todos los edificios de la Administración.

6.13. AYUDAS PARA LA ADQUISICIÓN DE BICICLETAS

Ayudas directas

Consiste en la concesión de ayudas por parte del Gobierno de La Rioja para la adquisición de bicicletas convencionales y eléctricas. Serían beneficiarias las personas físicas residentes en la Comunidad Autónoma de La Rioja que efectúen la compra de una bicicleta a través de las tiendas o comercios adheridos a la convocatoria.

Si nos fijamos en las propuestas hechas en otras Comunidades Autónomas, el importe de las ayudas podría oscilar en torno a los valores siguientes:

- Adquisición de bicicletas eléctricas: 250 €.
- Adquisición de bicicletas convencionales: 100 €.
- Adquisición de bicicletas con elemento de carga para transporte de menores: 150 €.
- Adquisición de bicicletas de carga para empresas/negocios: 500€

Deducciones fiscales

Se centra en establecer desgravaciones fiscales o aumentar la cuantía de las existentes. Por ejemplo:

- *En La Rioja te puedes desgravar ahora el 15% del importe de las adquisiciones de bicicletas de pedaleo no asistido. Límites máximos: 50 euros por vehículo y, a su vez, 2 vehículos por unidad familiar (Art. 32.13 Ley 10/2017 por la que se consolidan las disposiciones legales de la Comunidad Autónoma de La Rioja en materia de impuestos propios y tributos cedidos).*
- *Se recomienda revisar las desgravaciones de otras comunidades autónomas para equiparar las mismas con aquellas regiones que más apoyan el uso de la bicicleta.*

Se debe ampliar el espectro a bicicletas eléctricas, de carga, etc. y contar con una mayor dotación económica en las deducciones.

6.14. APOYO A EMPRESAS DE ALQUILER DE BICICLETAS

Nos referimos a la posibilidad de promocionar los negocios de alquiler de bicicletas, fundamentalmente en el ámbito rural. Por ejemplo, con la concesión de ayudas en la inversión inicial (a cambio de que exploten y mantengan el servicio de alquiler) y darles visibilidad en la cartera de servicios turísticos y tejido empresarial.

Esto es aplicable tanto a empresas de nueva implantación como a negocios que ya existan (bodegas, restaurantes, bares, casas rurales, etc.) principalmente situados en pueblos, o bien que estén cercanos a puntos de atracción turística, zonas recreativas o vías verdes, etc., pero también para las flotas de empresas y organismos con plantillas amplias.

6.15. SUBVENCIONES A ASOCIACIONES DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA

Esta medida iría encaminada a la concesión de ayudas a asociaciones que realicen actuaciones de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte en la Comunidad Autónoma de La Rioja, como viene haciendo la Diputación Foral de Guipúzcoa.

Los conceptos subvencionables estarían relacionados con aspectos como:

- Acciones formativas: cursillos de aprendizaje y perfeccionamiento en el uso de la bicicleta, cursillos de mantenimiento y reparación de bicicletas, etc.
- Acciones informativas: exposiciones, conferencias, seminarios, fiestas, marchas ciclistas, etc.
- Realización de investigaciones sobre la movilidad ciclista.
- Organización de mercadillos de compra y venta de bicicletas y material de segunda mano.

6.16. CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN

A la vez que se ponen en marcha medidas para el fomento del uso de la bicicleta hay que intensificar el esfuerzo desde la información, la educación y la sensibilización. Es necesario involucrar a toda la sociedad para lograr un cambio de mentalidad.

Hay que desarrollar campañas encaminadas a:

- Mostrar la labor ejemplarizante de la Administración.
- Normalizar la bicicleta como medio de transporte.
- Transmitir una imagen atractiva, calmada, saludable y segura del uso de la bicicleta.
- Mejorar la convivencia entre los distintos usuarios de la vía pública, peatones, ciclistas y conductores.
- Desincentivar el uso de vehículos motorizados en base a mejoras en salud, medioambiente y urbanismo.
- Fomentar una actitud de respeto entre los distintos actores, con especial atención a los más vulnerables.
- Desarrollar campañas de información sobre normativa, seguridad, rutas, destinos y beneficios del uso de la bicicleta.
- Realizar campañas formativas para alumnado y profesorado en centros escolares.
- Realizar campañas formativas en torno a la bicicleta como modelo de negocio: Ciclogística, talleres de reparación, FP.

Esto se puede hacer por diferentes medios de comunicación: anuncios en prensa y radio, cartelera en centros oficiales, marquesinas, mupis, carteles en autobuses urbanos y regionales, folletos de “buenas prácticas”, páginas web oficiales, mensajes en redes sociales, etc.

Es importante incorporar a las asociaciones y comercios dedicados a la compraventa de bicicletas a este proceso de sensibilización ya que éstas son, en muchas ocasiones, el eslabón intermedio que puede informar a cada persona usuaria sobre los beneficios de la movilidad ciclista y normas de uso de las bicicletas en cada entorno.

También se deben incorporar acciones de sensibilización en lugares clave como los centros educativos, las Zonas Básicas de Salud del Gobierno de La Rioja o la web de la Escuela de Salud de La Rioja, dedicada a la promoción de hábitos saludables, entre los que se incluye la actividad física, y materiales elaborados por el Ministerio de Sanidad sobre la seguridad en el entorno escolar, así como el proyecto Mapa de Activos para la Salud, donde están geolocalizados los paseos saludables y también podría figurar las rutas ciclistas saludables (por grupos de edad y otras condiciones de salud).

7. CONCLUSIÓN

Con esta Estrategia Regional de la Bicicleta el Gobierno de La Rioja quiere encabezar su impulso como medio de transporte sostenible, poniendo en valor los beneficios sobre la salud de la población, la protección del medio ambiente y la mejora del territorio.

Incluye propuestas diversas con las que se pretende desarrollar una política que fomente el uso de la bicicleta y mejore las condiciones para su empleo, tanto en los desplazamientos cotidianos como para el turismo, el ocio y el deporte.

Debe servir como un instrumento para promover la participación del tejido social y empresarial de nuestra Comunidad y de las asociaciones ciclistas, exigiendo también la colaboración de las diferentes Administraciones públicas locales, regionales y estatales.

Es necesario establecer en el futuro indicadores y objetivos que sirvan como referencia para monitorear el estado de las distintas variables asociadas al uso de la bicicleta. En todo caso, hay que esforzarse en la recolección de información que permita dar cuenta del impacto, la receptividad y la evolución de la Estrategia Regional de la Bicicleta en La Rioja.

Algunos ejemplos de estos indicadores y/o objetivos se presentan a continuación, con el año 2030 como horizonte temporal:

Actuación	Descripción	Objetivo
Carriles bici por habitante	Km de carril bici o vía ciclable por cada 1.000 habitantes	1 km /1000 hab.
Usuarios de la bicicleta	alguna vez al mes	40% población
	al menos 1 vez a la semana	25% población
	a diario (como medio de transporte)	10% población
Número de bicis por habitante	1 por cada 3 habitantes	107.000
Número de bicis por hogar	al menos 1	75% de los hogares
Uso de bicicletas públicas	Nº de bicis de préstamo	1.200
	Nº de abonados	5% población
	Préstamos por bici al día	8

También deben incluirse indicadores referidos al número de estrategias sectoriales de fomento ciclista puestas en marcha por el sector público (salud, educación, función pública, urbanismo), estrategias puestas en marcha por empresas el sector privado o por ayuntamientos. Además de índices accesorios como los de obesidad infantil, obesidad en adultos, decibelios en zonas urbanas, calidad del aire, ayudas concedidas para fomento del uso de la bicicleta, etc.

Como se ha expuesto en la introducción, este documento debe considerarse como un primer trámite abierto a incorporar iniciativas que impulsen el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y potencien sus otras modalidades con fines turísticos o recreativos.

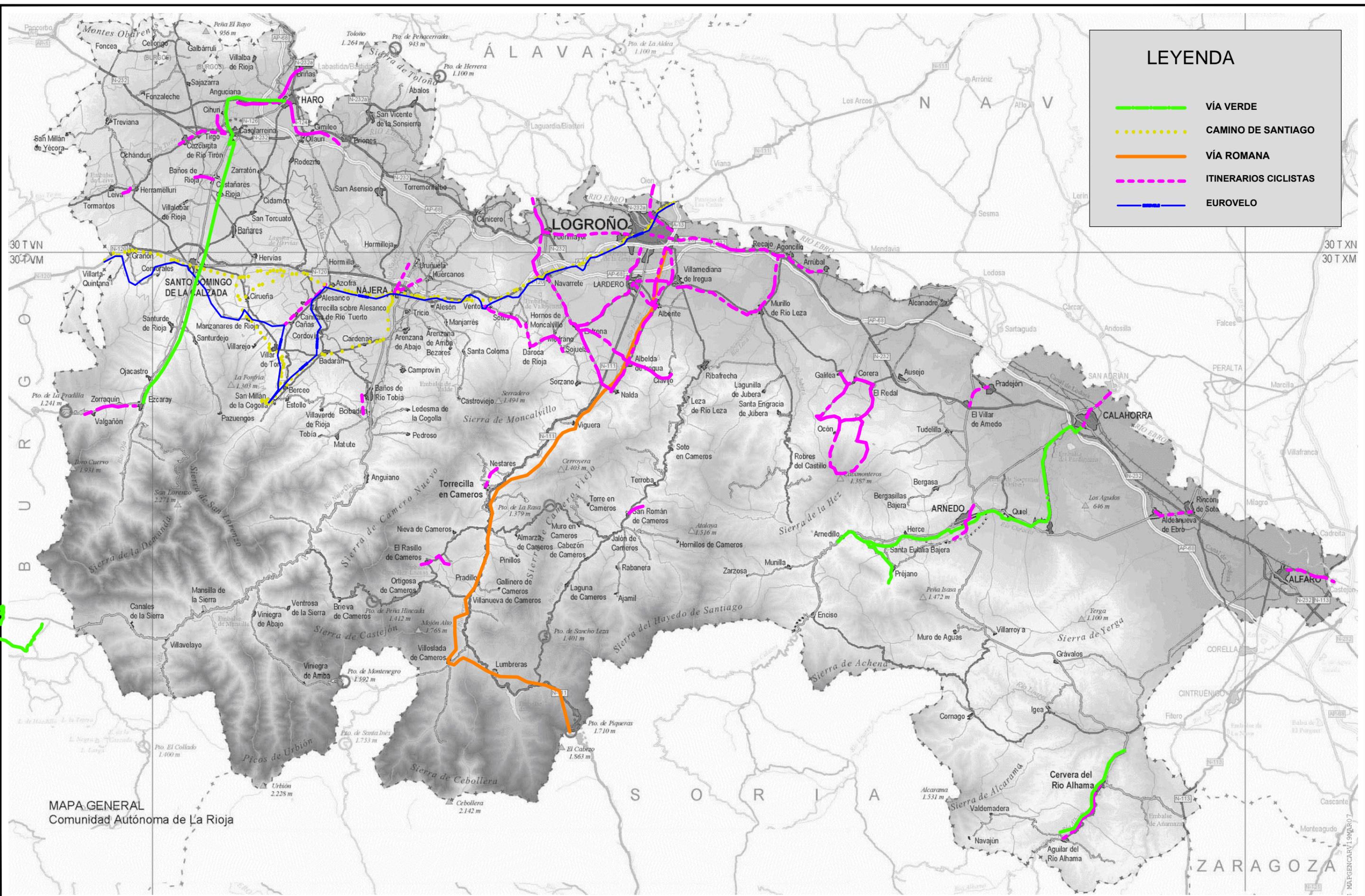
Las propuestas y alegaciones que surjan a partir de su presentación a bien seguro que lo enriquecerán, recogerán las diferentes realidades del territorio riojano y servirán para a una mejor adaptación a las necesidades de todas las personas que practican el ciclismo en sus diversas modalidades.

En todo caso, la puesta en marcha de la Estrategia regional de la bicicleta en La Rioja no es solo una responsabilidad del Gobierno Regional. Es el conjunto de instituciones y la sociedad, junto con su ciudadanía, los que deben ser capaces de desarrollarla.

Logroño, mayo de 2023

APÉNDICE

RED REGIONAL DE VÍAS CICLISTAS



LEYENDA

- VÍA VERDE
- CAMINO DE SANTIAGO
- VÍA ROMANA
- - - - ITINERARIOS CICLISTAS
- EUROVELO

MAPA GENERAL
Comunidad Autónoma de La Rioja



Consejería de Sostenibilidad, Transición Ecológica
y Portavocía del Gobierno
Dirección General de Infraestructuras

PROYECTO

ESTRATEGIA REGIONAL DE LA BICICLETA EN LA RIOJA

PLANO

ITINERARIOS PROPUESTOS

FECHA

MARZO 2023