

Eranskina

**Bilboko Udalak 1998tiko
bizikletari dagokionez hartutako
akordio eta erabakiak**

1998: Europako Hiriak garapen Iraunkorrari adostasun-itormena eta Aalborg-en Gutuna (1994)

Ingurumena errespetatzen duten garraiobideei lehentasuna emango diegu (oinez edo txirringaz egiten direneei edo garraio publikoei, bereziki), eta gure plangintza-ahaleginetan abiapuntuan jarriko dugu bitarteko horien konbinazioa.

“Programa 21” delakoaren agindupean hitz ematen dugu, Rio de Janeiroko goi-bileran onartutako funtsezko dokumentuak agindu bezala, gure herrietako alderdi guztiekin lan egingo dugula –herritarrak, lantegiak, talde interesatuak-, programa horri laguntzeko tokian tokiko plangintza egiterakoan. (...) Beraz, parte hartzen duten talde guztien lankidetzan oinarrিতා izango dira gure lanak. Hiritar eta talde interesatu guztiek eskura izango dute informazioa, eta lekuan lekuko prozesuetan erabakiak hartzeko aukera ere bai.

1999: Hiri-Higikortasun Iraunkorraren Indartze Plana

Proposatzen du bizikletetako hiri-sareko sorrera, motorizatutako baliabideen erabileraren murriztapenerako oinezkoen higikortasunaren ondoan aukera bezala.

2004: Aalborg (+10) - Konpromisoak

Gobernatzeko moduak

- 3. tokiko sektore guztiei aktiboki parte hartzeko eskatzea*
- 4. erabaki irekiak, arduratsuak eta gardenak hartzea.*

Mugikortasuna hobetzea eta zirkulazioa murriztea

- 2. garraio publikoan, oinez eta bizikletaz mugitzen den jende-kopurua areagotzea.*
- 4. hiriko mugikortasun iraunkorrerako plan integratuak garatzea*

2005: Agenda 21 Bilbo. 2005-2008rako Tokiko Ekintza-Plana

LÍNEA ESTRATÉGICA 2: BILBAO, AVANZANDO HACIA LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE SOSTENIBLE

Programa de Actuación 2.2. PREFERENCIA DEL PEATÓN Y LA BICICLETA SOBRE EL VEHÍCULO PRIVADO

OBJETIVO: Favorecer el desarrollo de sistemas alternativos al vehículo privado, fomentando la creación y conexión de viales para la bicicleta y otorgando mayor importancia al peatón frente al coche.

Actuaciones propuestas:

Ampliar la Red de Bidegorris municipal. Elaboración y aprobación del primer Plan Especial de Bidegorris. 2.2.2 Fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo y sostenible. Evaluación del uso de los aparcabicis e instalación en nuevas instalaciones.

(...)

Promoción de la participación ciudadana en la toma de decisiones. Se considera como herramienta básica del desarrollo sostenible la participación ciudadana, entendida no exclusivamente como consulta sino como un compromiso ciudadano que se plasme de forma activa en la construcción del municipio del futuro.

2005: Kale Egokien Plana

Bilboko Udalak "bizikletak zirkulatzeko kale egokien plana" sortu nahi du hirigunean. Proiektuak udaletxearen eta San Mamesen arteko guneari eta Abandoibarra eta Amezolaren arteko guneari eragiten dio, eta txirrindularien bide-segurtasuna bermatzeko neurriak hartzen ditu kontuan. Asmoa lurrean seinaleak ezartzea da adierazteko txirrindulariei nondik joan behar duten eta auto-gidariei txirrindularia nondik iritsiko den. Bidegurutzetan auto-gidaria eta txirrindularia elkar ondo ikusteko laguntzak egongo dira. Proiektuaren helburua hiriguneko kale batzuk egokitzea da bizikletak, oinezkoak eta ibilgailuak bizikide izan daitezen segurtasun-maila hobetzeko. Kale batzuetan zirkulazioa arinduko da, txirrindulariak ibiltzeko egoki gisa markatuko eta identifikatuko dira eta bizikletan zirkulatzeko neurriak jarriko dira. Kale egokien sare hori bidegorriekin lotuko da.

2006: Bilbon Bizi bizikletetako maileguko udal-zerbitzuaren inaugurazioa

2007: Mugikortasun Segururako Udal Plana 2007 – 2013

Bizikletari buruzko erreferentzia bi:

- *En 2009 se han realizado campañas de "Ciclistas (83 controles)*
- *Educación y sensibilización en seguridad vial – Campañas de vigilancia y control: (...) Ciclistas*

2007: Bizikleta Bideei buruzko Plan Berezia (Bizikletk Zirkulatzeko Hiribideen eta Bidegorrien Bilboko Egitamu Berezia)

"El Plan perfila una red básica de vías ciclistas para Bilbao donde se contemplan no sólo las infraestructuras existentes y las iniciativas en marcha sino que dibuja una malla de vías urbanas para la circulación ciclista amplia y realista, lo más eficiente posible, donde se hallan integrados la mayoría de centros de interés ciclable de la Villa.

Para hacer efectiva la red se han tenido en cuenta, asimismo, las distintas tipologías de vías ciclistas posibles a desarrollar en el entramado urbano de la ciudad, al objeto de garantizar la continuidad de las rutas y la seguridad en la circulación, así como la funcionalidad de la vía por donde discurren cada uno de los itinerarios e infraestructuras ciclistas contemplados".

"El objetivo del presente Plan Especial de Bidegorris y Vías Urbanas para la Circulación en Bicicleta es ayudar a la consolidación e integración de la bicicleta en la ciudad, coordinando el estado actual y el desarrollo futuro de todas las iniciativas y proyectos de las distintas Áreas Municipales y de otros agentes urbanos, estableciendo al mismo tiempo criterios de diseño y gestión de las infraestructuras y equipamientos ciclistas".

"Así mismo, y para la concreción de los más de 78 Km. que conforman la nueva Red Municipal de Vías Urbanas para la Circulación Ciclista de Bilbao, incluidas en el presente Plan Especial (...)"

CRITERIOS PARA EL DISEÑO DE LA RED: Conectividad – Multifuncionalidad - Integración urbana - Servicio al Centro y a los Barrios

2012: Red de Ciudades por la Bicicleta-delakoari Atzikitzea

Las ciudades, miembros y entes de la Red de Ciudades por la Bicicleta son pioneras en la aplicación de políticas favorables al desarrollo del uso de la bicicleta en la ciudad. La marca "Red de Ciudades" es sinónimo de una ciudad o ente que desarrolla o planifica las mejores prácticas en la aplicación de políticas favorables a los modos dulces de movilidad: la bicicleta y el caminar.

Los objetivos de la Red son:

- *Impulsar iniciativas para conseguir que el desplazamiento en bicicleta sea más seguro.*
- *Intensificar la promoción de la bicicleta y desplegar su potencial.*
- *Incrementar las infraestructuras para el uso de la bicicleta.*
- *Defender el potencial de la bicicleta como vehículo silencioso, limpio, asequible y sostenible ante la opinión pública.*
- *Promocionar el uso de la bicicleta como herramienta de movilidad alternativa al coche y a la moto en los desplazamientos cortos.*

2013: Udaleko Osoko Bilkuran onartutako mozioa (2013/9/25)

El Pleno del Ayuntamiento de Bilbao considera que para garantizar la seguridad vial en la Villa, la velocidad de los vehículos no debe exceder los 30 Km/h en las áreas residenciales del municipio, ni los 50 Km/h en el resto de vías, e insta a la Junta de Gobierno Local a:

- 1. Adoptar las medidas necesarias (señalización, semaforización, reductores de velocidad, etc.) para limitar la velocidad por debajo de los límites de 30 y 50 Km/h.*
- 2. Señalizar de forma vertical y horizontal una serie de calles que den continuidad a las rutas ciclables de Bilbao.*
- 3. Seguir implementando medidas que faciliten la movilidad ciclista y peatonal de manera segura y eficiente.*