



DERIO CICLABLE 2023 (y más)

“DC2023+»”



PLAN PARA FAVORECER LA MOVILIDAD EN BICICLETA EN DERIO

Proyecto de planificación constructiva de la **RED CICLISTA** del término municipal y **ACONDICIONAMIENTO CICLABLE DE SU ZONA CENTRAL**, junto al programa estratégico de **PROMOCIÓN Y FOMENTO DE LA BICICLETA**



Derio

Objeto y alcance de la encomienda

- **CENTRO CICLABLE:** insertar en la vía pública fórmulas facilitadoras de la circulación en bicicleta
 - Fomento de la convivencia en el viario
 - Mejorar las prestaciones de las vías ciclistas específicas disponibles (habilitadas)
 - Analizar actuaciones concretas exclusivas que las complementen (solo las necesarias)
 - Que configuren una estructura ciclable interconectada → mallado RED nuclear
 - Que la Red Ciclable nuclear se halle conectada con el Parque Tecnológico
- **CONECTIVIDAD INTERMUNICIPAL:** tener presente las conexiones de la red con los municipios colindantes y el Territorio Histórico (PTS de Vías Ciclistas de Bizkaia-PTSVCB)
- **MEDIDAS DE SENSIBILIZACIÓN, EDUCATIVAS Y NORMATIVAS:** que promuevan la convivencia «segura» entre modos y promuevan el uso de la bicicleta



DC2023+»

Plan Derio Ciclable

2020 (Diseño) → 2021–2022 (Arranque-Preparación) → 2023 → 2035 (ACCIÓN)

Organización del trabajo (I): Punto de partida

- **Estado de situación: Derio 2020**

- Descripción de la evolución de Derio: marco referencial
 - Evolución en el tiempo y configuración del Derio actual: valores que lo definen
- Año 2020, inicio de la década que va a prefigurar el nuevo Derio

→ PGOU en elaboración

→ PMUS en redacción

→ **Plan DC2023+»**



- **Estado de la movilidad: situación de partida**

- La Movilidad en el municipio de Derio
- Amabilidad y compromiso con los objetivos de reducción de GEI
- Planes y realidad ciclable de partida
 - Plan de Vías Urbanas para la Circulación en Bicicleta de Derio (2007)
 - Cuentas de la bicicleta de Derio

Organización del trabajo (II): Fortalezas, debilidades y soluciones

- **Argumentos-fuerza que sustentan la apuesta por la bicicleta**
 - Ventajas y razones para su promoción
 - Superar los inconvenientes
- **Rasgos de la red ciclista vigente: problemas y soluciones**
 - Sobre la estructura básica funcional
 - Sobre las debilidades en su puesta en servicio y su conversión en oportunidades
- **Fundamentos de la Red Ciclable y Escenarios**
 - Zona Ambientalmente Pacificada-ZAP: aliada de los desplazamientos en bicicleta
 - Configuración de la ZAP: escenario 2023
 - Conectividad ciclista exterior a la ZAP y Escenarios de Ejecución (2023, 2026, 2029, 2035)
 - Valoración económica y la búsqueda de alianzas
- **Acomodo en la Ordenanza Municipal de Tráfico (revisión)**

Convertir las debilidades en fortalezas y las amenazas en oportunidades

Organización del trabajo (III): Promover el uso de la bicicleta

• **Fundamentos del Programa de Sensibilización y Promoción**

- Factores clave para configurar una verdadera Estrategia de la Bicicleta
- Principales retos y oportunidades: coincidencia con las Directrices Europeas
- Las cinco “E” en las que se organiza el Programa de Intervención

• **Grupo de Actuaciones del Programa: Relación y Medidas**

- GA1 «*Engineering*» – Ejecución técnica infraestructural
- GA2 «*Encouragement*» – Estímulo
- GA3 «*Education*» – Educación)
- GA4 «*Enforcement*» – Estructuración normativa
- GA5 «*Evaluation*» – Evaluación

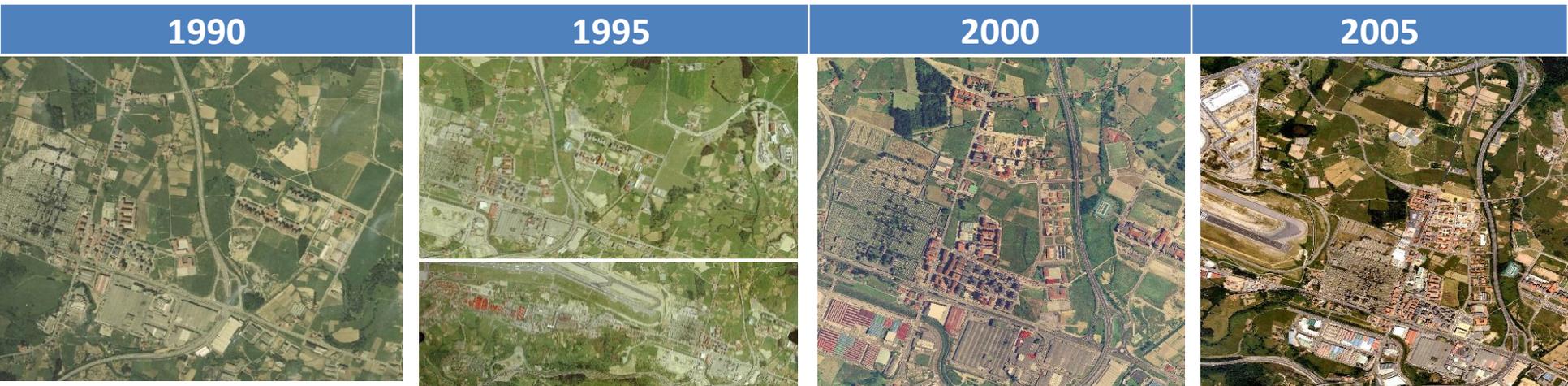
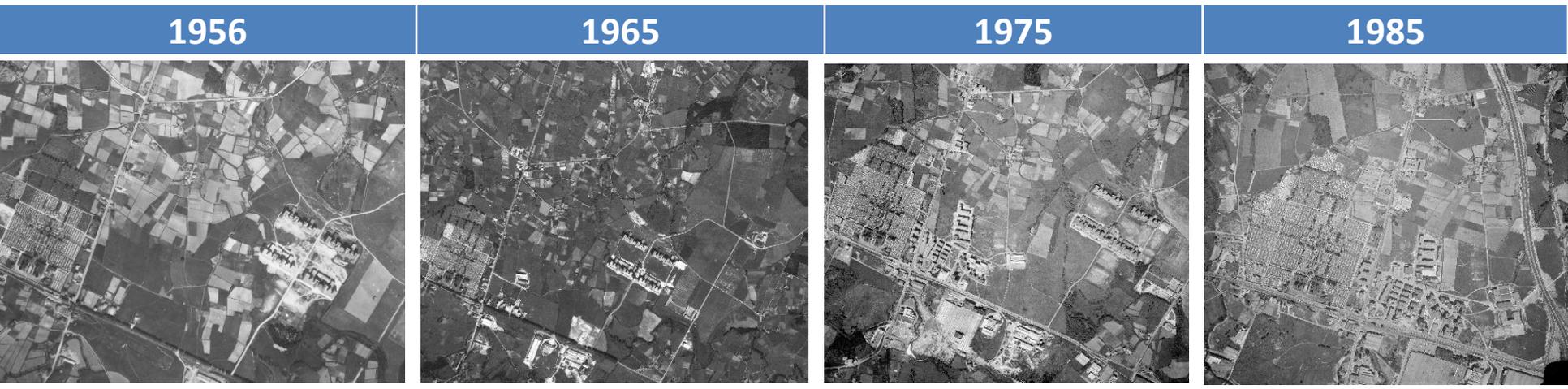
• **Anexos**

- Tipificación de las Vías para la Circulación en Bicicleta
- Base para los cálculos económicos de la red ciclable del Plan “DC2023+»”
- Planos para la configuración de la red urbana principal del Plan “DC2023+»”



**ESTADO DE
SITUACIÓN**

Año	1900	1925	1950	1960	1970	1981	1990	2001
Población	293	1.040	1.193	1.387	3.373	5.124	4.873	4.913



Año	2003	2005	2007	2009	2011	2013	2017	2019
Población	5.040	5.099	5.273	5.699	5.827	6.192	6.331	6.472

2010



2015



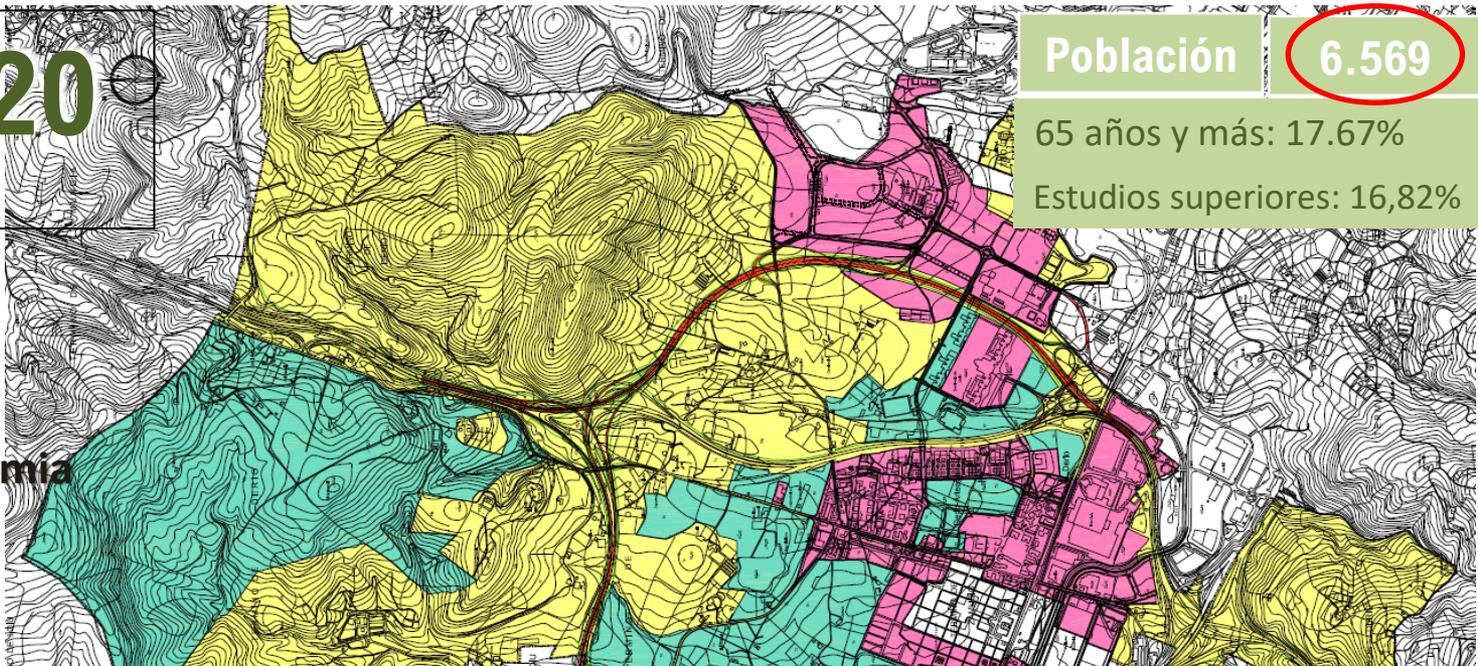
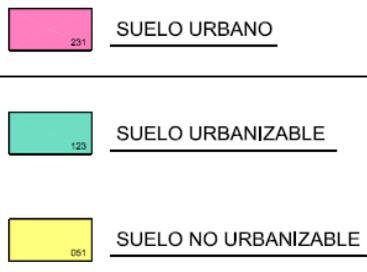
2019



2019 (Parke)



Derio 2020



Población **6.569**

65 años y más: 17.67%

Estudios superiores: 16,82%

Antes del inicio Pandemia

Tasa Paro: 7,4%

Empleo: 12.078

Servicios: 79,1% VAB

Industria: 15,3% VAB

Construcción: 5,4% VAB

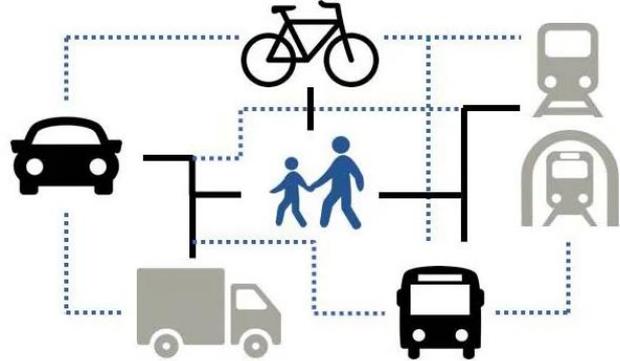
S. Primario: 0,2% VAB

Renta personal: 17.435 €

PIB municipal (Euskadi=100): 376,2

Reparto % de la población según entidades/ámbitos locales

Aldekone (San Isidro): 8,52	Aranoltza (San Antolín): 0,45
Arteaga: 58,72	Elexalde: 7,41
San Esteban: 24,48	Ugaldeguren (Santimami): 0,42



Municipios cercanos (habitantes, 2020)		
Zamudio: 3.313	Loiu: 2.311	Erandio: 24.433
Sondika: 4.534	Lezama: 2.413	Mungia: 17.278

MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE DERIO



Impacto ambiental movilidad Derio (ratios por habitante)

Consumo energético anual (tep) 0,35

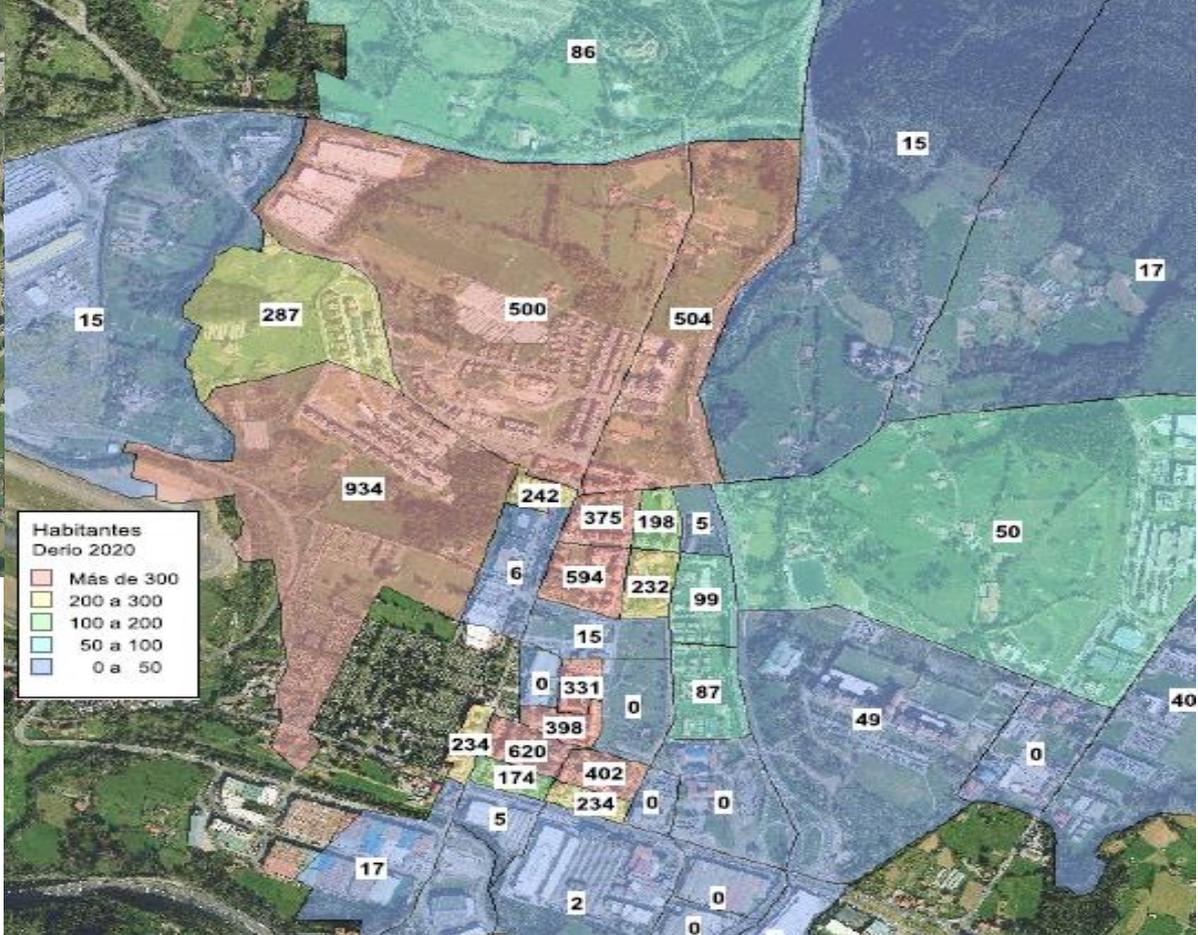
Emisiones de CO₂ anuales (Tn) 1,06

Transporte y movilidad	Año	Municipio	Comarca	Bizkaia	CAPV
Población ocupada de 16 y más años que trabaja fuera del municipio de residencia (%)	2011	78,33	62,48	64,53	56,45
Población estudiante de 16 y más años que estudia fuera del municipio de residencia (%)	2011	82,91	63,67	69,42	64,23
Parque de vehículos (vehículos/habitante)	2019	0,75	0,57	0,60	0,62

Centros de interés



Reparto poblacional



Con el crecimiento urbanístico de Derio la presencia peatonal en los viajes internos ha ido paulatinamente reduciéndose (e incrementándose los realizados en vehículo motorizado)

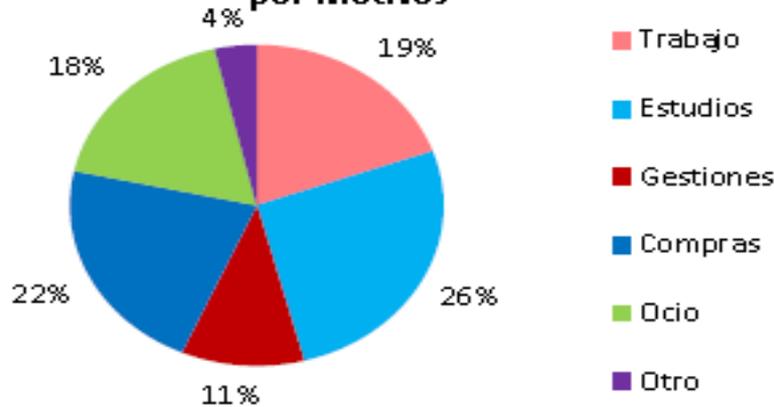
IRRELEVANTE REPRESENTACIÓN DE LA BICICLETA en el conjunto de la movilidad de la población (tanto en los desplazamientos internos como externos)



Los **desplazamientos internos** a pie se elevan al **59%** (siendo el 41% realizados en coche)
 → *Las mujeres son las que más se desplazan a pie con un 62% frente al 55% de los hombres*

Existen registrados un total de **4.541 vehículos** (frente a los 2.976 de 2005) -70,5% de ellos coches-
 → **+ 52,6%** (cuando la población en ese mismo período se ha incrementado en un 28,8%)

Movilidad Interna de los Residentes de Derio por Motivos



Los principales **MOTIVOS DE LOS VIAJES INTERNOS** son (por orden de importancia): estudios, compras, trabajo, ocio, gestiones y otros. Y respecto al modo en el que se realizan, se aprecia que la presencia del coche es muy mayoritaria en los desplazamientos por motivo de trabajo y para la realización de gestiones (73% y 61% respectivamente). Así como relevante (en los desplazamientos para formación/estudios y compras), con algo más del 30%.

VELOCIDAD DEL TRÁFICO INTERIOR. Se constata un diferente comportamiento en el cumplimiento de los límites de velocidad establecidos. Véase los resultados de las 4 calles aforadas:

- ❖ URIBE (*IMD: 1.080/893 vehículos/día según sentido de circulación*): Más de la mitad superó el límite permitido (lo cual es un porcentaje muy elevado)
- ❖ GERNIKAKO ARBOLA (*IMD: 2.538/1.500 vehículos/día según sentido de circulación*): La mayoría cumple con el límite de velocidad establecido, siendo un 20-27% quienes lo superaron (siendo los más infractores los que se desplazaban sentido Este)
- ❖ EUSKAL HERRIA (*IMD: 1.737 vehículos/día*): La casi totalidad de vehículos cumplen con el límite de velocidad establecido (si nos referimos a los 30 km/h -y una mayoría cualificada también los 20 km/h-), siendo un porcentaje menor al 3% quienes lo superaron.
- ❖ GANBE (*IMD: 1.194 vehículos/día*): Casi 2 de cada 3 vehículos (exactamente el 65%) superó el límite permitido, lo cual es un porcentaje muy elevado.

SINIESTRALIDAD: 31 incidentes ocurridos en el centro urbano durante 2018 y 2019:
1 accidentado grave, 11 leves y los restantes 19 con resultado de ilesos.

CUENTAS DE LA BICICLETA DE DERIO (a diciembre de 2018)



La transformación urbana “amable” de Derio es más que constatable y es más evidente en los veinte años transcurridos del presente siglo: **CALIDAD URBANA**

Planificación

- Plan de Movilidad Sostenible: **No** (Pronto inicio de los trabajos de redacción)
- Plan de Promoción Bicicleta: **No** (Pte. de diseñar una estrategia en el marco del nuevo Plan Ciclable a elaborar)
- Propuesta Red Ciclable: **Sí**. Encaje: **Plan Director o Municipal específico** (Pte. Revisión)

Vías ciclistas

- Vías ciclistas específicas: **Sí** {
- Km. de vías: **4 km** (+1,7 km en convivencia peatonal y 1 km conviviendo en el tráfico con preferencia-Ciclocalle)
 - Emplazamiento: **En plataforma independiente las específicas propiamente**
- Vías ciclistas planificadas: **Sí** {
- En 2019: **467,5 m** (senda ciclable compartida a habilitar por el Parque Tecnológico) + **270 m** integrados en Aldekone Fase II -2019-2021-)
 - En 2020: **La integrada en Aldekone Fase II** (Futura actuación: Pte. Redacción nuevo Plan Ciclable)

Bicicletas de préstamo Disponibilidad: **No**

Otros recursos para la promoción de la bicicleta

Registro municipal de bicicletas: **No**. Intención: **Ns/nc**
Subvenciones para la instalación de aparcabicis: **No**. Intención: **Ns/nc**
Ayudas para la adquisición de bicicletas: **Ns/nc**. Intención: **Ns/nc**

Personal del Ayuntamiento

Bicicletas municipales para personal servicios: **0**

Aparcabicis para personal Ayto.: **Sí**

{

- Nº: **1**
- Nº puntos municipio: **1**
- Nº plazas: **5** (exterior Ayto., compartido con el público)
- Nº bajo resguardo: **No** (hay quien aparca en el interior Ayto.)

Aparcabicis públicos

Aparcabicis públicos: **Sí**
(**10** ubicaciones con **95** plazas → 75 tipo amarre solo rueda, resto cuadro y rueda)

{

- En vía pública: **2** Puntos
- En equipamientos: **8** Puntos (en el exterior)
- Protegidas intemperie: **No**
- Junto centros intermodales: **1 cercana** (Ayto.)

Movilidad ciclista

- Datos de uso: **No**.
- Ordenanza municipal. Apartado dedicado a la movilidad ciclista: **No**
- Datos accidentalidad: **No**

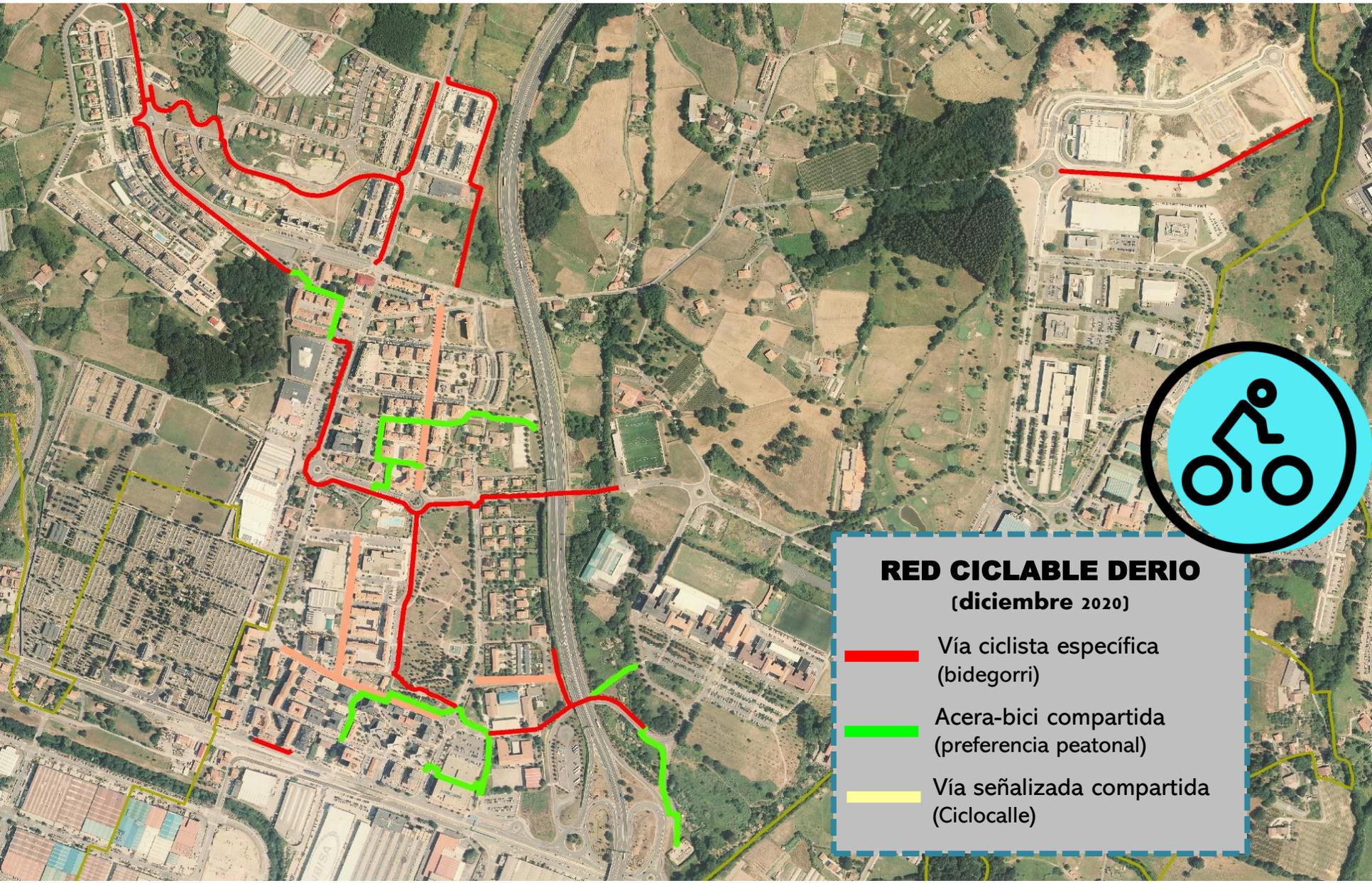
Programas de apoyo de movilidad ciclista al trabajo: **No**. Intención: **Sí**

Ayudas para guarda en custodia: **No**. Intención: **Ns/nc**
Actividades para la promoción de la bicicleta: **en el entorno de la Semana de la Movilidad**

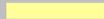
DATOS DE LA RED CICLABLE DE DERIO A DICIEMBRE DE 2020

Tipología	Longitud (m)	Ratio (*) (km/10.000 hab)	Observaciones
VÍAS CICLISTAS EXISTENTES			
Vías Ciclistas específicas (bidegorris)	3.983,5	10,9	Computados los 207 m en construcción dentro de las obras de urbanización de Aldekone -Fase II en marcha
Aceras-bici compartidas (preferencia peatonal)	1.691,5		Pese a contar con una marcación ciclista antigua y bastante deteriorada
Ciclocalles (vías señalizadas compartidas)	1.034		260 m habilitados recientemente en la calle Unbe y su confluencia con la Avda. Gernikako Arbola.
Senda ciclable compartida	467,5		Su habilitación y gestión corresponde al Parque Tecnológico
Sub-Total vías ciclistas existentes (gestión municipal, salvo la senda ciclable compartida del Parque Tecnológico que gestiona el propio Parque)	7.176,5		

LA RED CICLABLE DE DERIO A DICIEMBRE DE 2020



RED CICLABLE DERIO (diciembre 2020)

-  Vía ciclista específica (bidegorri)
-  Acera-bici compartida (preferencia peatonal)
-  Vía señalizada compartida (Ciclocalle)



PLAN CICLABLE “DC2023+»”

DERIO SE MUEVE EN FAVOR DE
LA NEUTRALIDAD DE CARBONO
EN 2050

Lo que cada persona haga o deje de hacer también suma o resta en el desafío global que representa el cambio climático, cuyos efectos perturbadores asoman ya en nuestro entorno, y con destacada virulencia, incluso, en distintos puntos del planeta

→ «la ciudadanía debe sentirse responsable y no culpable»

Eficiencia

Autonomía

Flexibilidad

Fiabilidad

Economía

Eficacia

Accesibilidad

**Relación con el
transporte público**

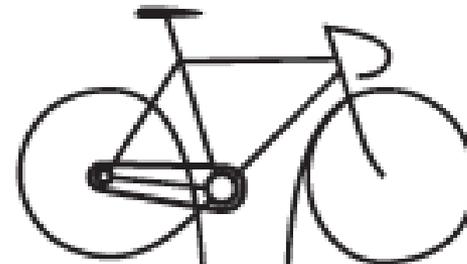


Contaminación atmosférica, del agua y del suelo

Impacto sobre el terreno

Economía

Salud



Seguridad vial

Ruido

Convivencia (humanización)

Energía

Otros recursos

Ocupación del suelo urbano e intrusión visual

La relación entre el número de ciclistas y el número de bajas entre ciclistas involucrados en un accidente de coche es inversa: a más ciclistas menor número de accidentados ciclistas

El marco de actuación de las políticas de fomento de la bicicleta debe hallarse necesariamente integrado dentro de una **ESTRATEGIA ÚNICA Y COORDINADA**, donde los esfuerzos en infraestructuras y en la promoción necesaria para permitir y favorecer su uso, sean acompañados de similares esfuerzos en cada uno de los tres pilares de la movilidad sostenible (*Mob Vs Aceso, Alvés 2010*):



- a) mejorar la densidad y la diversidad de los usos del suelo urbano;
- b) aumentar los viajes a pie, en transporte público y en bicicleta; y
- c) reducir velocidad, intensidad y plazas de aparcamiento para automóviles.

Sin el compromiso suficiente en todos y cada uno de estos tres pilares, las directrices y actuaciones incorporadas en las estrategias globales no podrán obtener los resultados deseados.

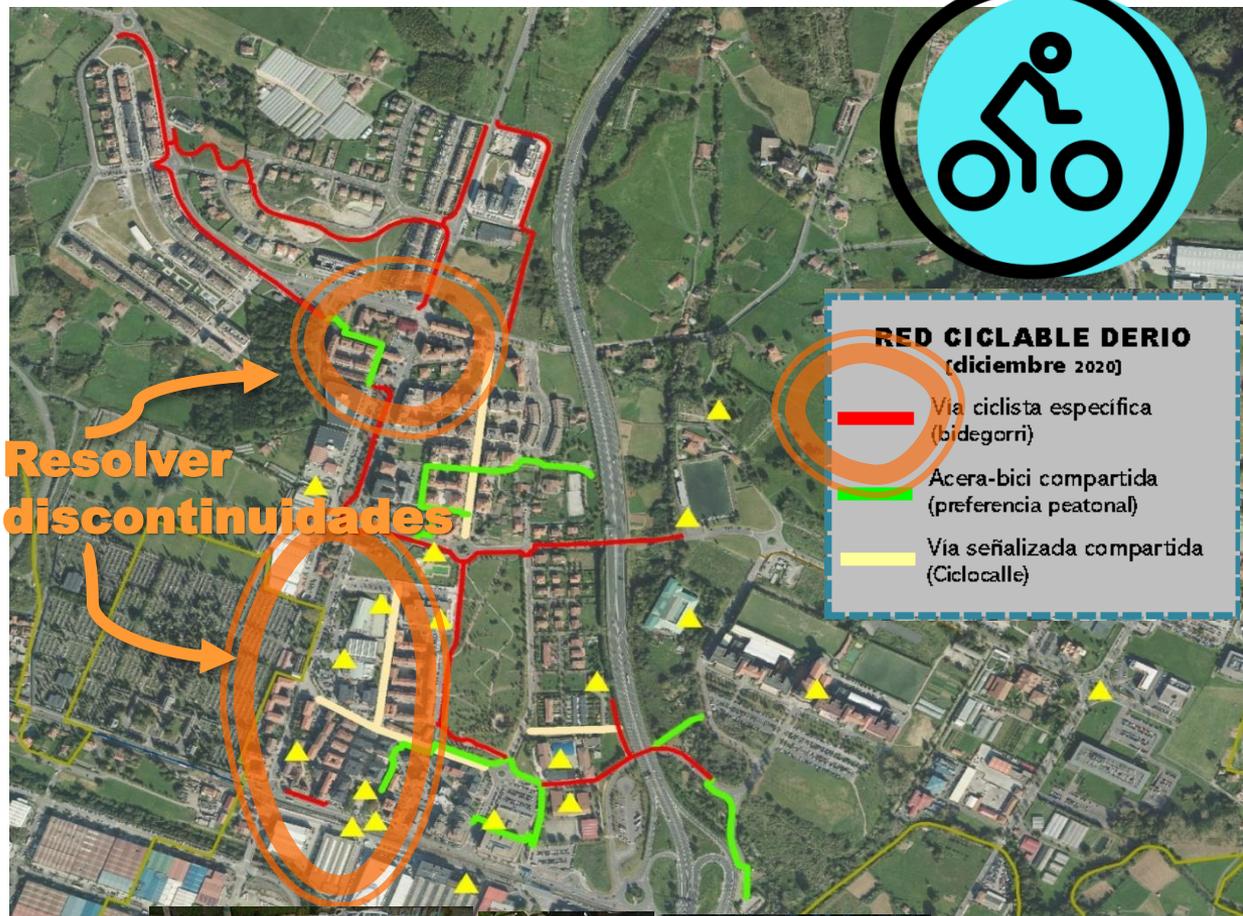


estrategias globales de movilidad sostenible

RASGOS DE LA RED VIGENTE A SUBSANAR: PROBLEMAS Y SOLUCIONES (1)

❑ Completar la red de vías seguras específicas actual, resolviendo dos conexiones preferentes en dos ámbitos de discontinuidad existentes:

- Alcanzando la intermodal de Euskotren (y el centro administrativo de Aretaga también por el lado oeste)
- Resolver la discontinuidad generada al norte de Aldekone Zaharra/San Isidro, en su continuidad hacia Rementariñe)



❑ Resolver el déficit en la marcación de las vías ciclistas en servicio (tanto transversal como vertical), mejorando la seguridad y reforzando su ciclabilidad y la presencia de la bicicleta como modo alternativo



RASGOS DE LA RED VIGENTE A SUBSANAR: PROBLEMAS Y SOLUCIONES (2)

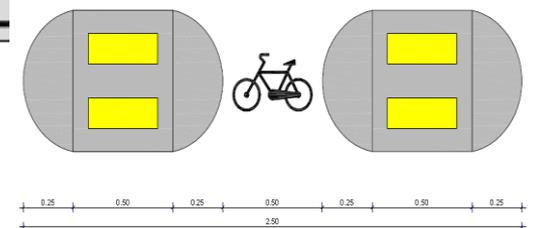
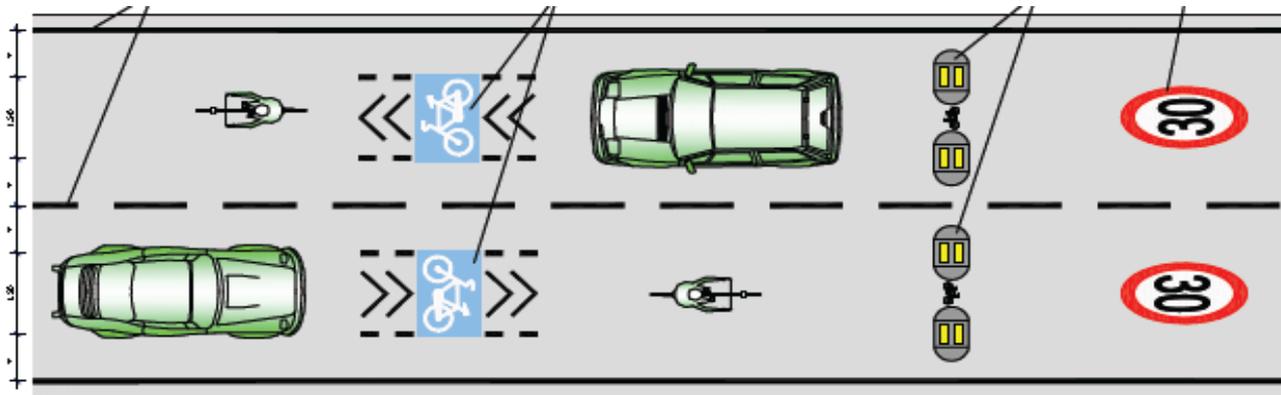


❑ Reforzar la bicicleta en su convivencia con el coche, favoreciendo la tranquilización sin penalizar la circulación ciclista:

- Reforzando la marcación ciclista centralizada (visible y manifiestamente): limitación de velocidad y prioridad ciclista



- Reforzando las medidas de calmado con salvaguardas para la bicicleta: reducción de carriles de circulación, badenes reductores con pasos específicos ciclistas)



❑ La Red de Vías Ciclistas como **EXPONENTE PROMOCIONAL DE LA BICICLETA**, aprovechando su presencia y enorme impacto comunicativo.

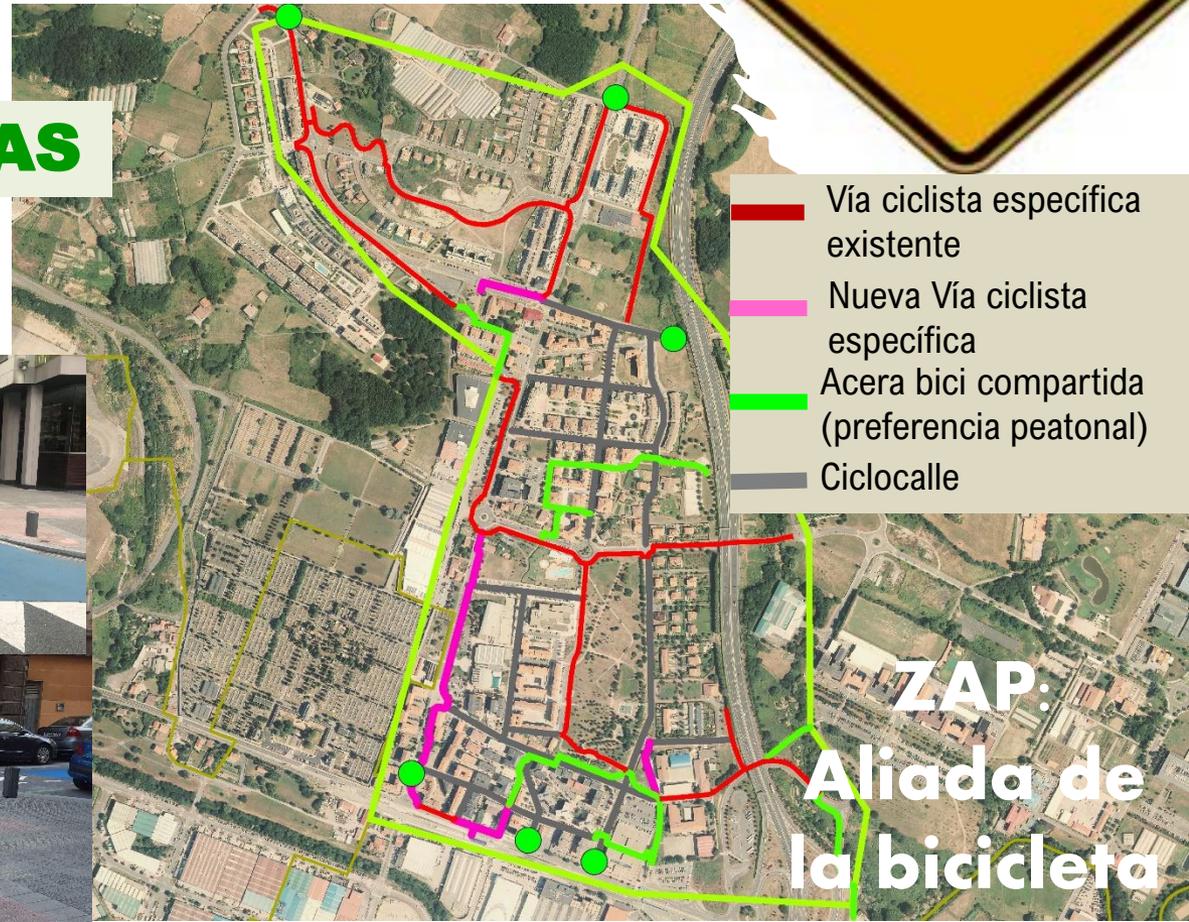
FUNDAMENTOS DE LA SOLUCIÓN BASE NUCLEAR

ZAP- Zona Ambientalmente Pacificada

Espacio urbano delimitado (con sus **puertas de acceso**) donde se prioriza la **circulación activa** (peatonal y ciclista) y donde el **automóvil es un invitado** que ve limitada su velocidad a unos rangos calmados (20-30 km/h). que permitan garantizar dicha **preferencia ciclopeatonal**. Y que cuenta con una **red mallada de vías ciclistas** que inundan todo el centro urbano y su zona de máxima influencia



●
PUERTAS



- Vía ciclista específica existente
- Nueva Vía ciclista específica
- Acera bici compartida (preferencia peatonal)
- Ciclocalle

ZAP:
Aliada de la bicicleta

TIPOLOGÍA DE VÍAS CICLISTAS

Catálogo amplio de soluciones posibles para configurar las vías ciclables con las que configurar el Plan DC2023+»

CONFORMACIÓN DE SU PLATAFORMA EN RELACIÓN A OTROS MODOS

Clasificación de Vías Ciclistas	Comparte plataforma con el viario motorizado	Comparte plataforma con la acera	Plataforma propia e independiente
Existencia de elementos físicos de protección (segregación)	<ul style="list-style-type: none">• Carril-bici protegido	<ul style="list-style-type: none">• Pista Acera-bici (acera-bici protegida)	<ul style="list-style-type: none">• Pista-bici• Senda ciclable sin uso peatonal
Inexistencia de elementos físicos de protección (no segregación)	<ul style="list-style-type: none">• Carril-bici• Arcén-bici• Carril Bus-bici• Vía señalizada compartida o mixta (Ciclocalle)	<ul style="list-style-type: none">• Senda o carril acera-bici• Acera-bici compartida	<ul style="list-style-type: none">• Senda ciclable compartida

(*) La definición de cada tipología de vía ciclista viene recogida en el “Plan de Vías Urbanas para la Circulación en Bicicleta de Derio (2007)”, precedente al presente plan ciclable, y en la NF 10/2014, de vías ciclistas forales de Bizkaia (Anexo 3). Y es igualmente reproducido en el texto del PTS de Vías Ciclistas de Bizkaia en elaboración

CONFIGURACIÓN DE LA ZAP Y SU RED CICLABLE (I)

ESCENARIO 2023

Contamos con un escenario de partida descrito de 7.176,5 m de vías ciclistas disponibles, de los que 6.709 m se hallarían dentro de la ZAP configurada. A este escenario inicial, y dentro de esa ZAP, se plantea incluir 3.631 m nuevos de vías ciclistas. Así pues, y tras configurar la ZAP, ésta contaría con una red ciclable municipal conformada por cerca de 10,4 km.

Tipología	Longitud (m)	Observaciones
NUEVAS Vías ciclistas planificadas dentro de la ZAP (delimitada por 6 puertas de acceso) ESCENARIO: 2023		
Vías Ciclistas específicas (bidegorris)	888	Básicamente alcanza a completar la conexión de los nuevos desarrollos urbanos de Derio de la zona norte con la estación de Euskotren por Avda. Mungialde (desde la rotonda de la confluencia con la calle Ganburu).
Aceras-bici compartidas (preferencia peatonal)	144	Una actuación mínima para interconectar tramos concretos de la red. Realmente la actuación a realizar en este ámbito se centraría en mejorar la imagen y demarcación de los tramos ya existentes hoy día (1.691,5 m)
Ciclocalles (vías señalizadas compartidas)	2.599	Complementando a estas nuevas incorporaciones el trabajo en esta tipología de vías de la red se centrará en renovar todas las marcaciones de la posición y preferencia ciclista en línea con lo avanzado este pasado mes de octubre dentro de las obras de la calle Unbe y su confluencia con la Avda. Gernikako Arbola.
Sub-Total NUEVAS vías ciclistas en la ZAP (gestión municipal)	3.631	Se estima que toda la ZAP, y por tanto estas nuevas vías ciclistas (así como el conjunto de medidas contempladas en este Plan para mejorar funcionalmente y actualizar las ya existentes. Objetivo: habilitación Escenario 2023.

CONFIGURACIÓN DE LA ZAP Y SU RED CICLABLE (II)

ESCENARIO 2023

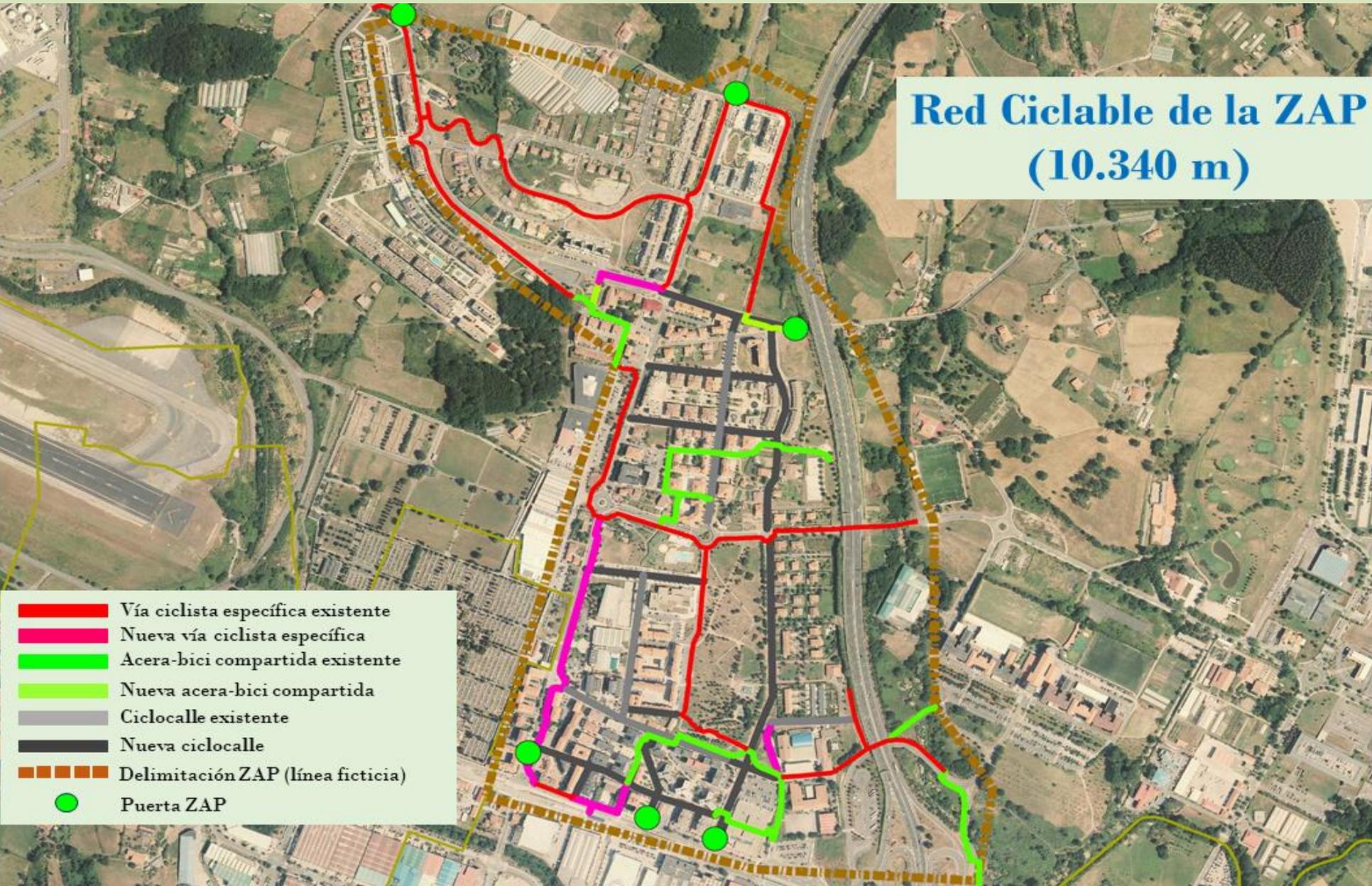
Los 10,4 km de vías ciclistas que conforman la ZAP se hallarían organizados de la siguiente forma:

Tipología	Longitud (m)			Observaciones
Vías ciclistas que configuran la Red Ciclable de la ZAP (delimitada por 6 puertas de acceso)				
ESCENARIO: 2023				
	Existentes	Nuevos	Total	
Vías Ciclistas específicas (bidegorris)	3.983,5	888	4.871,5	Incrementando un 22,3% los actualmente disponibles
Aceras-bici compartidas (preferencia peatonal)	1.691,5	144	1.835,5	Incrementando un 8,5% los actualmente disponibles
Ciclocalles (vías señalizadas compartidas)	1.034	2.599	3.633	Incrementando un 251,4% los actualmente disponibles
Sub-Total Red de vías ciclistas en la ZAP (gestión municipal)	6.709	3.631	10.340	Lo que permitiría alcanzar una ratio de 15,7 km/10.000 hab. (*) (incrementando un 53,4% este índice respecto al actual)

(*) Una ratio que se elevaría realmente hasta los 18,1 km/10.000 hab. si tenemos en cuenta los 467,5 m existentes en la senda ciclable del Parque Tecnológico e incluimos también en la red del escenario 2023 los 1.018 m de la Conectividad de la ZAP con el Eje Ciclable del Txorierrri al que nos referiremos a continuación, y cuyo objetivo apunta a su habilitación para ese año. Todo ello elevaría la red ciclable disponible en el término municipal de Derio al inicio del “Plan DC2023+»“ hasta los 11.825,5 m realmente.

CONFIGURACIÓN DE LA ZAP Y SU RED CICLABLE (III)

ESCENARIO 2023



La red ciclable de Derio fuera de la zona ZAP (pero conectada con ésta) se habilitará en función de los siguientes cuatro parámetros conectores a conformar:

- **Conectividad ciclista con el Parque Tecnológico**
- **Conectividad ciclista con el Aeropuerto**
- **Conectividad con el Eje Ciclable del Txorierri**
- **Conectividad con Mungialdea (Bi-3715)**

VÍAS CICLISTAS DE LA RED FUERA DE LA ZAP (I)

- Fuera de la ZAP, en el ámbito de competencia del Parque Tecnológico, existe hoy día una única vía ciclista de 467,5 m habilitada en 2019, del tipo senda ciclable compartida.

VÍAS CICLISTAS DE LA RED FUERA DE LA ZAP (II)

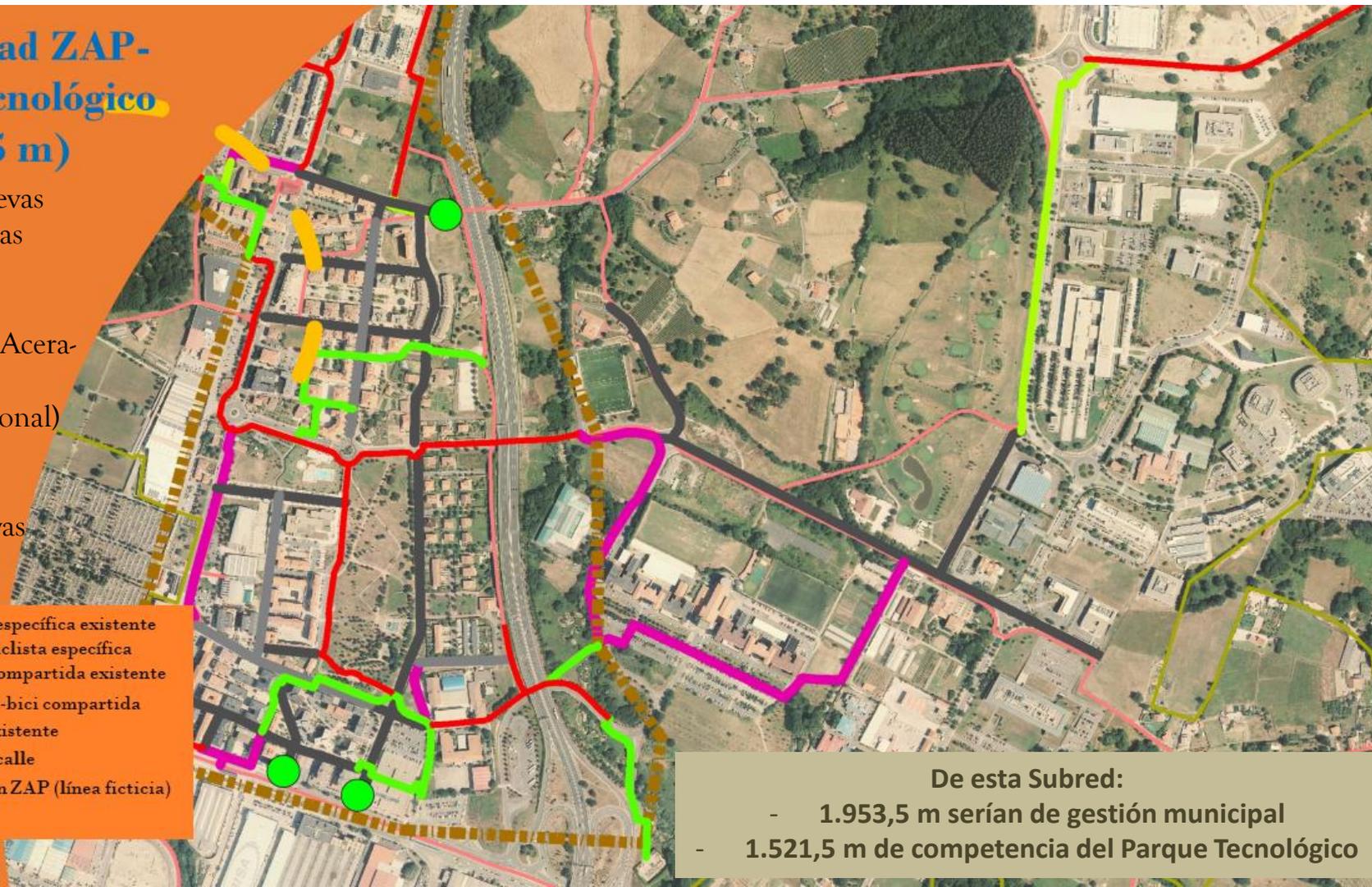
CONECTIVIDAD CICLISTA PARQUE TECNOLÓGICO (ESCENARIO 2026)

Dicha conectividad (zona centro de Derio e Intermodal Bici-Tren) se halla recogido en el Documento de Avance del PTS de Vías Ciclistas de Bizkaia-PTSVCB 2023-2035 (en elaboración).

Conectividad ZAP- Parque Tecnológico (3.475 m)

1.114,5 m de nuevas
soluciones ciclistas
específicas
diferenciadas
624 m de nueva Acera-
bici compartida
(preferencia peatonal)
(+467,5 m ya
ejecutados)
1.269 m de nuevas
ciclocalles

- Vía ciclista específica existente
- Nueva vía ciclista específica
- Acera-bici compartida existente
- Nueva acera-bici compartida
- Ciclocalle existente
- Nueva ciclocalle
- Delimitación ZAP (línea ficticia)
- Puerta ZAP



De esta Subred:

- 1.953,5 m serían de gestión municipal
- 1.521,5 m de competencia del Parque Tecnológico

VÍAS CICLISTAS DE LA RED FUERA DE LA ZAP (III)

CONECTIVIDAD CICLISTA CON EL AEROPUERTO (ESCENARIO 2029)

Recogido asimismo en el Documento de Avance del PTSVCB 2023-2035 (en elaboración), permite acceder en bicicleta al aeropuerto (intermodalidad) desde la red de Bizkaia (y también, por tanto, municipal-ZAP)



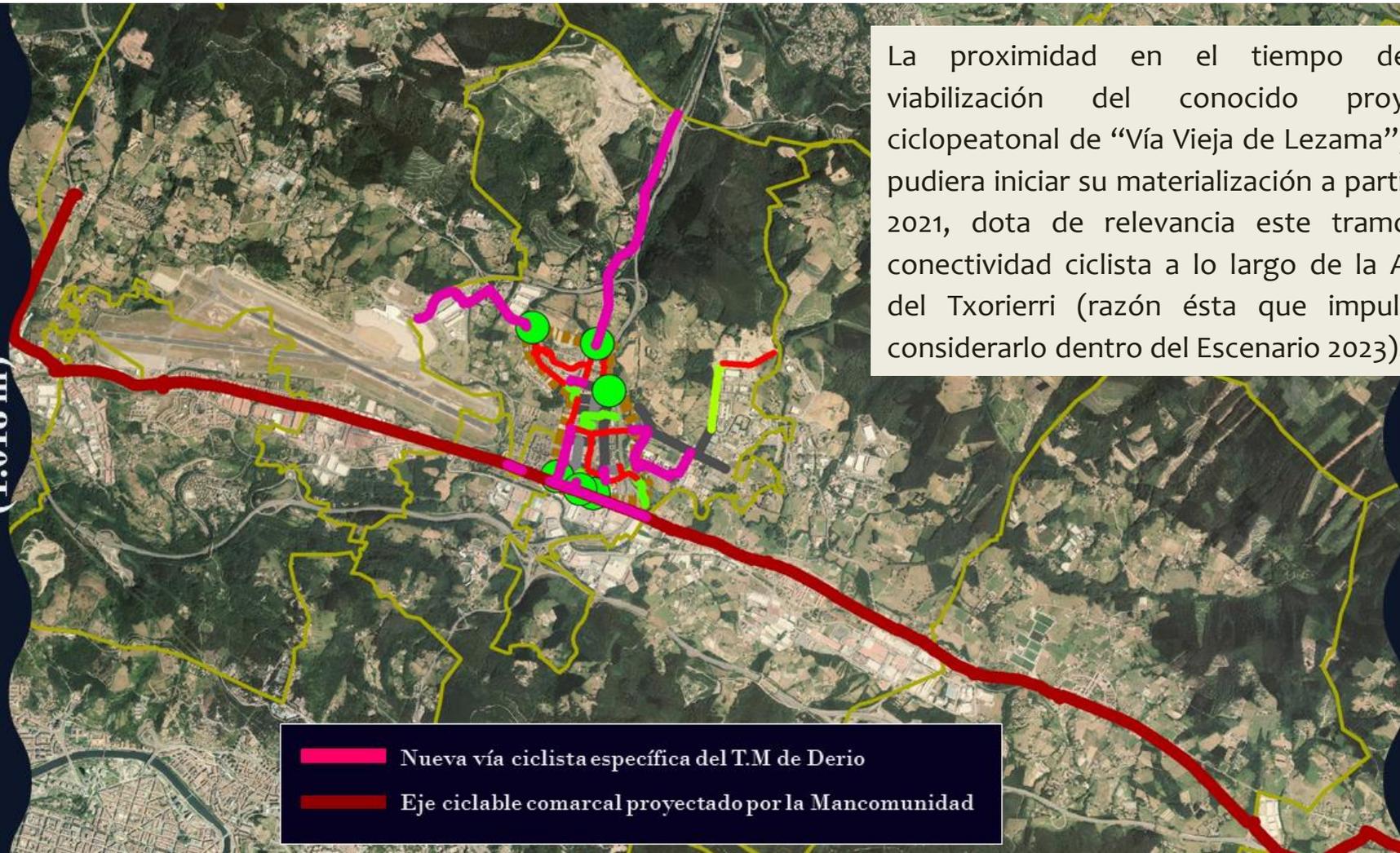
VÍAS CICLISTAS DE LA RED FUERA DE LA ZAP (IV)

CONECTIVIDAD EJE CICLABLE TXORIERRI (ESCENARIO 2023)

Forma parte del Eje Ciclable del Txorierri formulado por la Mancomunidad en 2012 y de la Línea 2 de la ROP-Red Objeto del citado PTSVCB 2023-2035 (en elaboración): Erletxes-Derio-Asua-Ría de Bilbao/Lutxana-Erandio: 249 m son de competencia y responsabilidad foral (al hallarse trazados adosados a un tramo de carretera foral Bi-737) siendo los restantes 769 m de competencia municipal.

Conectividad ZAP - Eje Ciclable del Txorierri

(1.018 m)



La proximidad en el tiempo de la viabilización del conocido proyecto ciclopeatonal de “Vía Vieja de Lezama”, que pudiera iniciar su materialización a partir del 2021, dota de relevancia este tramo de conectividad ciclista a lo largo de la Avda. del Txorierri (razón ésta que impulsa a considerarlo dentro del Escenario 2023).

-  Nueva vía ciclista específica del T.M. de Derio
-  Eje ciclable comarcal proyectado por la Mancomunidad

VÍAS CICLISTAS DE LA RED FUERA DE LA ZAP (V)

CONECTIVIDAD CON MUNGIALDEA (ESCENARIO 2035)

Forma parte del tramo secundario de la Línea 2 Txorierri-Mungialdea de la Red Objeto del PTSVCB 2023-2035 (en elaboración). Y salvo los 247 m iniciales que discurren por suelo calificado como urbano, la habilitación del resto del tramo se enmarcaría dentro del procedimiento conveniado establecido por el citado PTSVCB, con protagonismo foral (si bien una vez acondicionado, todo el tramo sería de competencia municipal).

Bi-3715
Conectividad
ZAP-Mungialdea
(2.236 m)

Alcanza a conectarse con la senda ciclable compartida operativa hoy día desde el barrio mungiarra de Zabalando (precisamente aprovechando parte de la traza del antiguo ferrocarril a Mungia).



VÍAS CICLISTAS DE LA RED FUERA DE LA ZAP (V)

CUADRO RESUMEN

Ámbitos de conexión/acceso ciclista	Longitud (m)	Observaciones
Vías ciclistas que configuran la red ciclable fuera de la ZAP		
Conectividad ciclista con el Parque Tecnológico	3.475	De ellos, 467,5 m habilitados en 2019 (senda ciclable compartida). 1.953,5 m de gestión municipal y los restantes 1.521,5 m de competencia del Parque Tecnológico. Por su parte, 1.114,5 m de las nuevas vías ciclistas corresponderían a una solución específica y diferenciada para la movilidad en bicicleta (bidegorri), 624 m mediante Acera-bici compartida y los restantes 1.269 m mediante ciclocalles Objetivo: habilitación Escenario 2026
Conectividad ciclista con el Aeropuerto	1.336	De gestión municipal (pudiéndose establecer una solución convenida con el Ente Foral para su materialización en el marco de desarrollo del PTSVCB 2023-2035). Objetivo: habilitación Escenario 2029
Conectividad con el Eje Ciclable del Txorierri	1.018	De ellos, 249 m son de competencia y responsabilidad foral y los restantes 769 m de competencia municipal. Tramo que forma parte del proyecto constructivo del eje ciclable del Txorierri redactado por la Mancomunidad de Servicios del Txorierri en 2012. A su vez, este tramo deriotarra pertenece a la Línea 2 Principal de la ROP-Red Objeto del PTSVCB 2023-2035 (en elaboración). Objetivo: habilitación Escenario 2023
Conectividad con Mungialdea (Bi-3715)	2.236	De gestión municipal (pudiéndose establecer una solución convenida con el Ente Foral para su materialización en el marco de desarrollo del PTSVCB 2023-2035, al menos en todo el trazado a excepción tal vez de los 247 m que discurre por suelo urbano). Objetivo: habilitación Escenario 2035
Sub-Total vías ciclistas FUERA de la ZAP Objetivos habilitación fuera de la ZAP: Escenario 2023 → + 1.018 m (Conectividad Eje Txorierri) Escenario 2026 → + 3.007,5 m (Conectividad Parke) Escenario 2029 → + 1.336 m (Conectividad Aeropuerto) Escenario 2035 → + 2.236 m (Conectividad Mungialdea)	8.065	Una buena parte de ellos forman parte de la Red Objeto del PTS de Vías Ciclistas de Bizkaia. Y tras su habilitación (que pudiera contar con apoyos supramunicipales en la parte afectada por la ROP del PTS) su gestión y titularidad serían muy mayoritariamente municipales (si exceptuamos los 249 m del eje ciclista del Txorierri de competencia foral y los 1.521,5 m de competencia del Parque Tecnológico). La búsqueda de la citada cofinanciación habría que orientarla principalmente hacia los 3.574 m interurbanos correspondientes a: 1.585 m correspondientes a la Conectividad Aeropuerto y al tramo foral de la Avda Txorierri (para el primer sexenio del PTSVCB) y a 1.989 m de la conexión ciclista con Mungialdea (segundo sexenio del PTSVCB).

RED TOTAL DE VÍAS CICLISTAS DE DERIO: ESCENARIO COMPLETO 2035

Tipología	Longitud (m)			Observaciones
Vías ciclistas que configuran la TOTALIDAD de la Red ciclable de Derio ESCENARIO FINAL: 2035				
	ZAP	Fuera de la ZAP	TOTALES	
Vías Ciclistas específicas (bidegorris)	4.871,5	5.704,5	10.576 (57,5%)	Un 165,5% más que los disponibles hoy día (esto es, cerca del triple de los existentes). 249 m de ellos de gestión a cargo de la DFB y el resto municipales (si bien se puede establecer una implicación supramunicipal-foral en la materialización de al menos 3325 m en los ámbitos de conectividad con el Aeropuerto y con Mungialdea)
Aceras-bici compartidas (preferencia peatonal)	1.835,5	624	2.459 (13,4%)	Incrementando un 45,4,5% los actualmente disponibles. 624 m de ellos de gestión a cargo del Parque Tecnológico y el resto municipales
Ciclocalles (vías señalizadas compartidas)	3.633	1.269	4.902 (26,6%)	Multiplicando por 4,7 los actualmente disponibles (un 374% más de los existentes hoy). 430 m de ellos de gestión a cargo del Parque Tecnológico y el resto municipales.
Senda ciclable compartida	---	467,5	467,5 (2,5%)	Los mismos que actualmente existen (no sufren incremento alguno). Gestión a cargo del Parque Tecnológico
TOTALIDAD DE LA RED CICLABLE DE DERIO 2035 [gestión municipal en su práctica totalidad, si exceptuamos 1.770,5 m que serían gestionados por el Parque Tecnológico (1.521,5 m) y por la DFB (249 m)]	10.340	8.065	18.405 (100%)	Multiplicando por 2,6 los actualmente disponibles. Lo que viene a representar una ratio de 29,1 km/10.000 hab. (*) (frente a la ratio del 10,9 actual o a la del 18,1 previsto para el 2023, fecha clave del Plan en su fase inicial)

(*) Calculado tras estimar la población deriotarra en 2035, en 6.319 habitantes. Cálculo obtenido tras aplicar a Derio la misma ratio de evolución de la población que el INE predice para Bizkaia en ese escenario del 2035 (y que concreta en una bajada estimada de 3,81%)

VALORACIÓN ECONÓMICA Y PROGRAMACIÓN TEMPORAL DE LA RED CICLABLE

Ámbito Proyecto	Longitud (m)	ANUALIDADES 2021-2023 (PG en €)		ANUALIDADES 2024-2026 (PG en €)		ANUALIDADES 2027-2029 (PG en €)		ANUALIDADES 2030-2035 (PG en €)	
		Municipal	Otros	Municipal	Otros	Municipal	Otros	Municipal	Otros
Red Ciclable ZAP	10.340	1.024.909	---	---	---	---	---	---	---
Conectividad Eje Ciclable Txorierri	1.018	253.098	84.040,5	---	---	---	---	---	---
Conectividad Parque Tecnológico	3.475	---	---	246.965	42.113	---	---	---	---
Conectividad Aeropuerto	1.336	---	---	---	---	---	575.122	---	---
Conectividad Mungialdea	2.236	---	---	---	---	---	---	140.292	2.756.754
TOTALES	18.405	1.278.007	84.040,5	246.965	42.113	---	575.122	140.292	2.756.754
		1.362.047,50		289.078		575.122		2.897.046	
		5.123.293,50 euros [1.665.264 euros (Municipales) + 3.458.029,50 euros (Otros)]							

Otros costes. Se han de contemplar, junto a los gastos constructivos, los gastos correspondientes de la “Redacción de los Proyectos Constructivos” (172.200 euros aprox.) + Direcciones de Obra (103.216 euros aprox.) y las labores de Coordinación de Seguridad y Salud Laboral (22.373 euros aprox.)

APUNTES SOBRE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE TRÁFICO Y CIRCULACIÓN Y EL TRATAMIENTO CICLISTA

Se valora el contenido de la actual ordenanza municipal (*) y se apuntan distintos aspectos de la misma con el objetivo de proceder a su reformulación y actualización, con arreglo a los criterios establecidos en el Plan “DC2023+»”.

Y teniendo siempre presente lo dispuesto a tal fin por el ordenamiento legal vigente:

- la LEY DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL-LTSV vigente: RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE nº261, 31.10.2015).
- el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN (consolidado a 01 10 2015)
- el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS
- el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos, y del Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores (BOE nº297, 11.11.2020)

(*) “ORDENANZA MUNICIPAL Reguladora de Usos, Tráfico, Circulación y Seguridad en las Vías Públicas de Carácter Urbano de Derio” (aprobado por el Ayto. en el Pleno celebrado el 25.10.2005, y publicado en el BOB nº 244, del 26.12.2005)

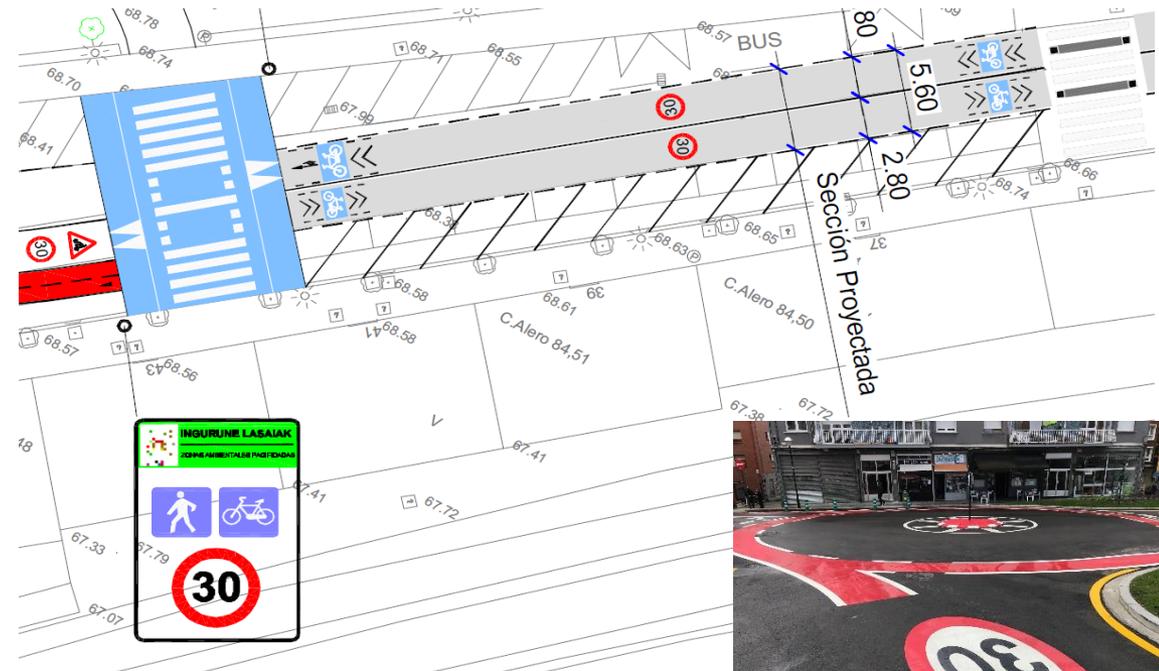
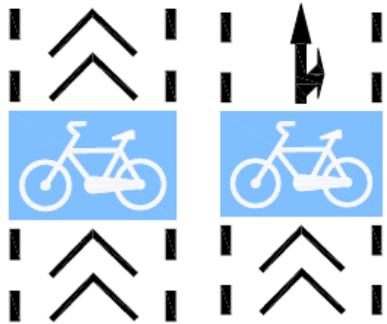
PROGRAMA DE INTERVENCIÓN

- **GA1 «Infraestructurales»**
- **GA2 «Estímulo»**
- **GA3 «Educativas»**
- **GA4 «Normativas»**
- **GA5 «Evaluativas»**



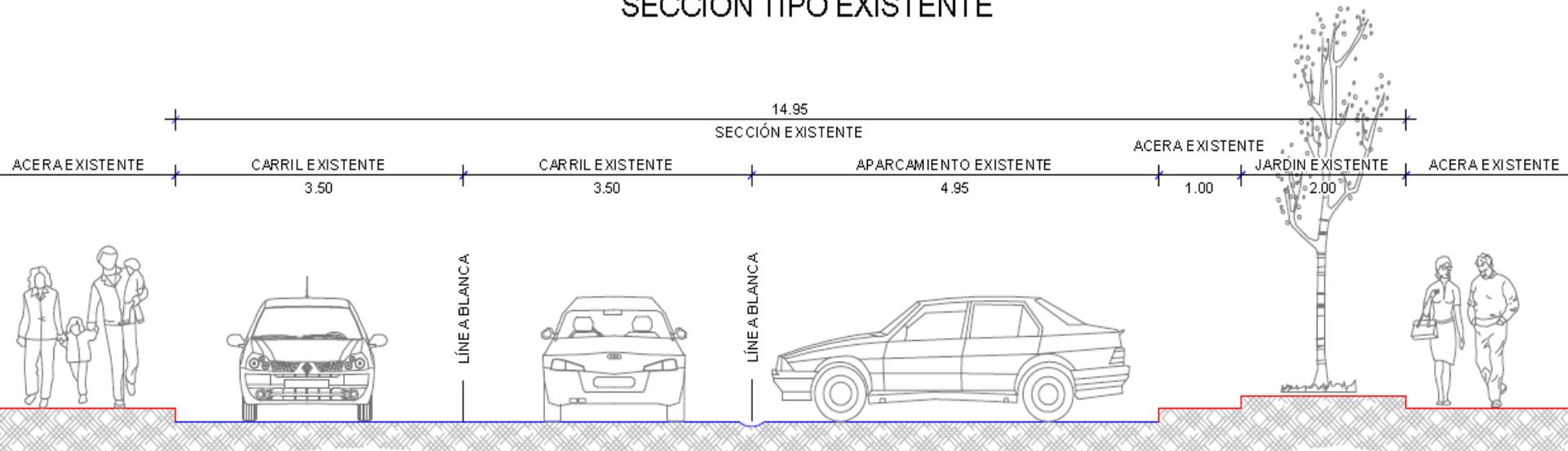


Puertas de Acceso - Ejemplos



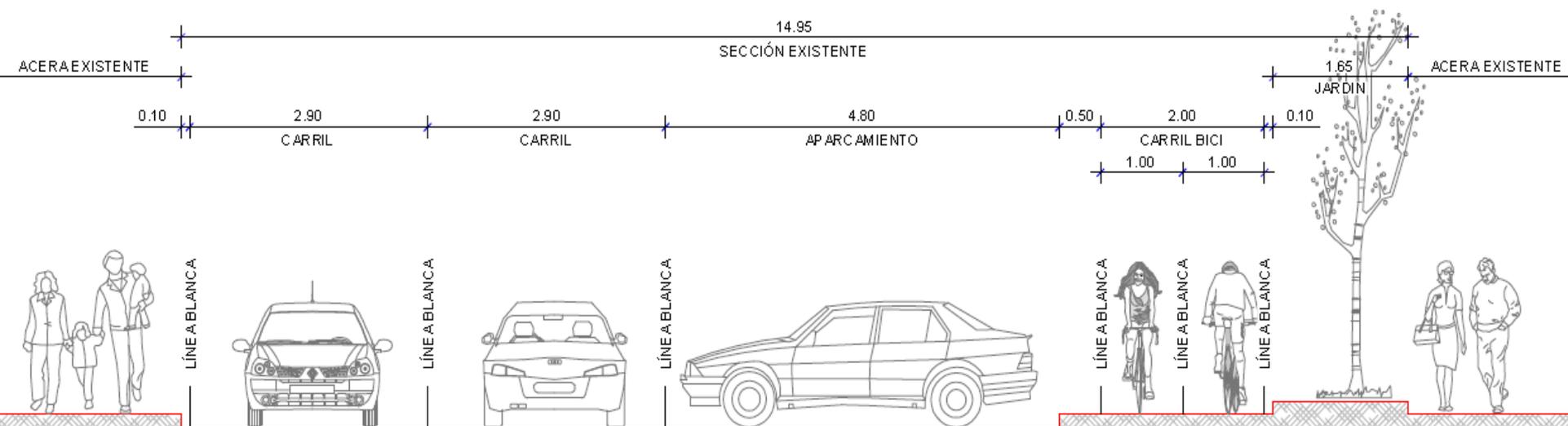
Marcación de la circulación y presencia ciclista en el viario
(Empoderamiento de la bicicleta)

SECCIÓN TIPO EXISTENTE



Idea plasmada para la nueva vía ciclista específica planteada en la Avda. Mungialdea de conexión con la intermodal de Euskotren

SECCIÓN TIPO PROYECTADA



GA2 «Estímulo» **PRINCIPALES ACTUACIONES**



- ❖ Campañas de **SENSIBILIZACIÓN**, marketing y relaciones públicas
- ❖ **CICLETADA**: Paseo popular participativo en bicicleta
- ❖ Campañas de colectivos específicos en **CENTROS DE TRABAJO y DE ESTUDIO**
- ❖ Visibilizar la bicicleta a través de **REFERENTES PÚBLICOS**
- ❖ Jornadas o **FOROS DE ENCUENTRO** sobre promoción ciclista local
- ❖ Campaña de **SENSIBILIZACIÓN INTERNA** entre el personal municipal
- ❖ Campaña «**BIKE-SHOP**»: comercios aliados de la bicicleta



Además de otras posibles propuestas de actividades como:

30DEB – Campaña 30 días en Bici
Semana de la bicicleta – **AsteBizi**

Concurso Gráfico: “Derio, la bici y tú sois protagonistas”
Campaña Itinerante: Derio va en bici, ¡todo son ventajas!

BiciGaua: la noche de las bicis

GA3 «Educativas» PRINCIPALES ACTUACIONES



- ❖ Campañas informativas y educativas sobre **CICLISMO CON SEGURIDAD**
- ❖ **BIZIESKOLA**: integrar la bici en el programa de centro
- ❖ Campañas de **CONVIVENCIA ENTRE MODOS** (peatones, ciclistas y conductores)
- ❖ Nuevo entorno web: **WWW.DERIONBIZI.EUS**
- ❖ Información sobre las **NORMAS DE CIRCULACIÓN**
- ❖ Campaña «**SOMOS PROTAGONISTAS**»
- ❖ **UNIDAD DIDÁCTICA** sobre movilidad sostenible



Además de otras posibles propuestas de actividades como:

Escuela de **Bici Adulta**

Informar y promover **Sistemas Antirrobo**

Instructores de Circulación (ciclovial)

Manual del perfecto uso ciclista en Derio

Proyecto Recicleta: taller de auto-reparación y reciclaje de bicis

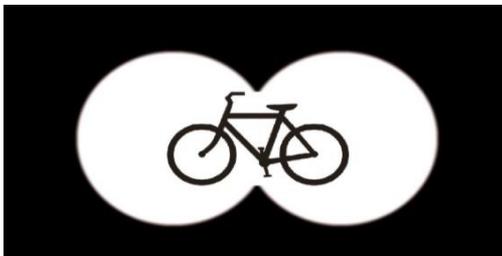
Una vida saludable en bici: la bicicleta para mejora la salud

Sin malos humos: la bici un recurso para la mejora ambiental y la habitabilidad





- ❖ Bicicleta en la **NORMATIVA MUNICIPAL**
- ❖ La bicicleta en el parque móvil de la policía: **UDALZAINGOA EN BICIMUNICIPAL EN BICI**
- ❖ Campañas sobre el **CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS** de circulación aplicable a las bicis
- ❖ Derio en la **RED DE CIUDADES POR LA BICICLETA «RCXB»**
- ❖ **OFICINA MUNICIPAL DE LA BICICLETA «OMB»** y Secretaría Asistencial Técnica (SAT) del Plan



Además de otras posibles propuestas de actividades como:

Criterios urbanísticos sobre la guardia y custodia en origen

Ayudas y **ventajas municipales** para el fomento de la bici

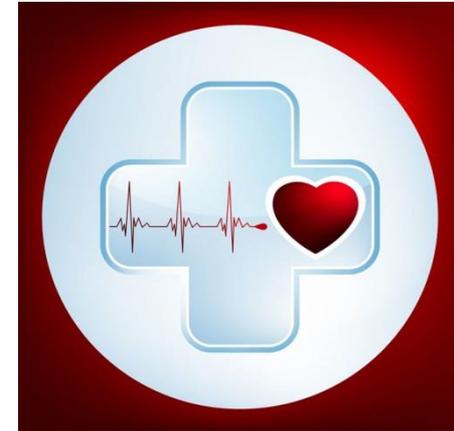
BiciRegistro y otros sistemas informativos de seguridad

Impulsar el uso del **Seguro RC** voluntario para ciclistas

GA5 «Evaluativas» **PRINCIPALES ACTUACIONES**



- ❖ Promover la **COORDINACIÓN INTRAMUNICIPAL** (entre las áreas municipales)
- ❖ Diseño de un **SISTEMA DE INDICADORES** sobre le uso de la bicicleta urbana en Derio
- ❖ **MESA DE LA BICICLETA** de Derio



Además de otras posibles propuestas de actividades como:
Estudio sociológico sobre el uso de la bicicleta urbana
Carta «Derio, **municipio amigo de la bicicleta**»: declaración
y decálogo de compromisos