



© Silvia J. González

Un evento de Casa Mediterráneo, Alicante

En colaboración con:

EuroVelo España, Fundación vías verdes, Instituto turismo región de Murcia, EUIPO, Diputación Alicante, Patronato Provincial de Turismo Costa Blanca, Generalidad Valenciana, expertos y aficionados.

Los organizadores:

Silvia J. González, Javier Campuzano, Nuria López, Philipp von Kapff

eventoeurovelo8.cmed@gmail.com

Invitación

Nos complace invitarles a la Jornada "Descubre Eurovelo" enfocado sobre todo a profesionales del ciclismo, ayuntamientos, organizaciones y empresas.

Cuando: 24 de octubre de 2024, a partir de las 9:00h.

Dónde: Casa Mediterráneo

Casa Mediterráneo organiza el próximo 24 octubre 2024 el primer evento en Alicante sobre la red ciclista europea EuroVelo 8, una vía de cicloturismo que va desde Cádiz hasta Grecia y Chipre, pasando por nuestra provincia. El evento se engloba en el marco del día internacional del cambio climático.

<https://casa-mediterraneo.es>

En la Comunidad Valenciana existen unos 500km de ciclovía EuroVelo, de los cuales por la provincia de Alicante discurren unos 214 km.

<https://www.eurovelospain.com/rutas/eurovelo-8/>

Las tres grandes instituciones de la Unión Europea, la Comisión, el Consejo y el Parlamento Europeo firmaron el 3 de abril de 2024 una Declaración europea sobre el uso de la bicicleta, que también se dirige a las entidades territoriales de España.

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202402377

Gran desconocido en la Generalidad Valenciana, sobre todo en la provincia de Alicante, el proyecto EuroVelo se integra fantásticamente bien en la política territorial, tanto a nivel local y regional, como a nivel europeo.

Evento abierto al público hasta completar aforo y emisión online desde el Canal de Youtube de [Casa Mediterráneo](#).

PROGRAMA

JUEVES 24 OCTUBRE 2024

El evento se podrá seguir en directo desde el Canal de Youtube de [Casa Mediterráneo](#)

Se reservan cambios hasta el día del evento.

9:00h Entrada abierta

1. **Javier Campuzano**, experto en bicicletas (organización) enseña una bicicleta bien montada de un cicloviajero, en el gran espacio de la antigua estación de tren antes del evento, en la pausa de café y después del evento.

9:30h Bienvenida y apertura de la jornada

2. **Andrés Perelló**, Director general de Casa Mediterráneo

3. **Maria Magdalena Martínez Martínez**, Diputada de Medio Ambiente, Energía y Residuos Sólidos Urbanos

4. **Nuria López González**, Cónsul honoraria de Alemania

9:45 Mesa 1- El potencial de Eurovelo

Moderación: Philipp von Kapff (organización)

Ponentes:

5. **Ignacio Sánchez de la Ossa** Dirección EuroVelo España (Conbici): El laberinto de las competencias (entre la Comisión Europea y un ayuntamiento local: quienes son los intervinientes principales para el funcionamiento de EuroVelo; desarrollo de EuroVelo 2030; asociaciones existentes para el impulso de la ruta MEDITERRANEAN COAST)

6. **Miruna Alexandra Calin** (Fundación Vías Verdes): Las vías verdes como parte central del cicloturismo en España (estadísticas sobre el uso de las vías verdes, estrategias de desarrollo, principales retos y soluciones para las localidades por donde pasa el EuroVelo)

7. **Silvia J. González** (guía de bicicleta, cicloviajera @plomoenlospedales, más de 16.000 km a través de EuroVelos, organización): El punto de vista del viajero, señalización en Europa,

Discusión, ruegos y preguntas

11:00 PAUSA CAFÉ (por cortesía de Casa Mediterráneo)

11:30 Mesa 2 - Mejores prácticas de EuroVelo

8. **Noelia Muñoz Meseguer**, Región de Murcia (product manager en la Oficina de Promoción del Instituto de Turismo): EuroVelo 8 a su paso por la Región de Murcia.

9. **Thomas Waldau**, arquitecto paisajista y urbanista (project manager para el desarrollo de espacios libres en la ciudad de Hamburgo): Perspectiva alemana sobre el desarrollo de ciclovías, especialmente EuroVelo, para el ciudadano y el turista

10. **Luis Montolio Perelló**, European Union Intellectual Property Office (EUIPO), Environmental Coordinator: El valor de una certificación 'Bikefriendly', la experiencia de un empleador certificado; definición y activación de estándares de calidad para productos turísticos.

11. **José Mancebo**, Director de Turismo Costa Blanca, Diputación de Alicante: Logros y retos de la Diputación de Alicante en temas de EuroVelo

Discusión, ruegas y preguntas

12. **Philipp von Kapff**, Conclusiones.

13:00h Final del Foro

13:30h Cierre de las puertas

Prensa

Información 11.10.2024

<https://www.informacion.es/economia/2024/10/11/eurovelo-busca-visibilizar-potencial-cicloturismo-109212373.html>

DECLARACIÓN EUROPEA SOBRE EL USO DE LA BICICLETA (C/2024/2377)

El Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión Europea proclaman solemnemente la siguiente Declaración conjunta sobre el uso de la bicicleta

Preámbulo

Considerando lo siguiente:

(1) El transporte es clave para la inclusión social y el desarrollo económico, y para la creación de puestos de trabajo y la promoción del acceso a otros servicios esenciales, como el empleo, la educación, la sanidad y los cuidados asistenciales. Sin embargo, sigue siendo una fuente importante de emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminación atmosférica, acústica e hídrica. La congestión sigue constituyendo un importante reto para la eficiencia de los sistemas de transporte, además de reducir la habitabilidad de las zonas afectadas, con un coste considerable para la sociedad y la economía.

(2) La implantación de formas de transporte sostenibles es esencial para alcanzar los objetivos de la Unión en materia de clima, contaminación cero y eficiencia energética. Entre esas formas de transporte, el uso de la bicicleta es una de las más sostenibles, saludables y eficientes, y brinda enormes posibilidades para apoyar la descarbonización del transporte urbano y contribuir al logro de los objetivos de la UE, a saber, la reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % de aquí a 2030 con respecto a los niveles de 1990 y la consecución de la neutralidad climática de aquí a 2050, en consonancia con el Reglamento sobre el Clima ⁽¹⁾. La bicicleta también nos ayudará a avanzar hacia el objetivo de contaminación cero ⁽²⁾, con numerosos beneficios conexos en otros ámbitos. Potenciar la utilización de la bicicleta es importante para las ciudades europeas en el marco de nuestros objetivos climáticos.

(3) El concepto de bicicleta comprende un gran conjunto de vehículos de carretera de tracción humana que evoluciona con rapidez: incluye las bicicletas para todo tipo de terrenos, las bicicletas de carga, las bicicletas para el transporte de niños, las bicicletas para personas con discapacidad, los triciclos para adultos, las bicicletas reclinadas, los velomóviles, los tandems, las bicicletas eléctricas y los remolques para bicicletas, que permiten atender a muy diversas necesidades de transporte y movilidad y requieren infraestructuras adecuadas. La bicicleta desempeña un papel cada vez más importante en el transporte urbano de mercancías, en particular los envíos de paquetes y las compras, gracias a las bicicletas de carga y similares. Con el fin de aprovechar todo el potencial del uso de la bicicleta, las políticas en la materia deben reflejar esta diversidad.

(4) A fin de desarrollar todo su potencial, el uso de la bicicleta debe abordarse adecuadamente en las políticas de movilidad a todos los niveles de gobernanza y financiación, planificación del transporte, sensibilización, asignación de espacio, normas de seguridad e infraestructuras adecuadas, con una atención especial a las personas con discapacidad o con movilidad reducida. Por ejemplo, la movilidad activa, incluido el uso de la bicicleta, ocupa un lugar central en el concepto de la planificación de la movilidad urbana sostenible ⁽³⁾ de la UE. Las medidas de apoyo al uso de la bicicleta deben notificarse en el marco de la dimensión «descarbonización» de los planes nacionales de energía y clima y se han

¹ (1) Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

² (2) El 8.º Programa de Acción en materia de Medio Ambiente [Decisión (UE) 2022/591] insta a la Comisión, a los Estados miembros, a las autoridades regionales y locales y a las partes interesadas, según proceda, a que refuercen los incentivos positivos para el medio ambiente y eliminen gradualmente las subvenciones perjudiciales para este, en particular las subvenciones a los combustibles fósiles, tanto a escala de la UE como a escala nacional, regional y local.

³ (3) Recomendación (UE) 2023/550 de la Comisión, de 8 de marzo de 2023, sobre los programas nacionales de apoyo a la planificación de la movilidad urbana sostenible (DO L 73 de 10.3.2023, p. 23).

de tener debidamente en cuenta en los planes de la misión de Horizonte Europa «Cien ciudades inteligentes y climáticamente neutras de aquí a 2030».

(5) El uso de la bicicleta mejora la inclusión social y contribuye a la salud física y mental de las personas y a su bienestar. Se trata de una actividad física moderada que reduce los riesgos para la salud y las muertes prematuras vinculados a estilos de vida sedentarios. Las bicicletas con asistencia eléctrica son cada vez más populares; permiten a los usuarios cubrir distancias más largas, y hacen posible satisfacer las necesidades de movilidad y transporte de las familias y las pequeñas y medianas empresas (pymes) y llegar a otros grupos, como las personas mayores y las personas con discapacidad o movilidad reducida.

(6) Es esencial contar con infraestructuras ciclistas seguras más numerosas y de mayor calidad en toda la Unión para inducir a más personas a desplazarse en bicicleta, tanto dentro de las zonas urbanas y rurales como entre ellas. La mejora de las infraestructuras ciclistas también beneficiará a otros medios de transporte, como las soluciones de micromovilidad.

(7) Hace falta destinar una financiación adecuada al uso de la bicicleta —a escala local, nacional y europea— para conseguir el objetivo de que más personas la utilicen para sus desplazamientos. Contar con un volumen adecuado de inversión es un requisito previo para mejorar significativamente las condiciones de utilización de la bicicleta y para mantener las infraestructuras.

(8) La seguridad es una condición indispensable para animar a las personas a circular en bicicleta. Además de implantar infraestructuras más seguras, como vías ciclistas separadas y aparcamientos seguros para bicicletas, habría que aplicar planes y estrategias de seguridad vial que sigan un planteamiento basado en el riesgo o un planteamiento integrado (como el del «sistema seguro») tanto a las bicicletas como a los vehículos motorizados y a los conductores que comparten la vía pública con los ciclistas. Tales planteamientos incluyen el establecimiento de velocidades de seguridad, la utilización segura de la vía pública y el empleo de vehículos seguros, con el respaldo de un riguroso control del cumplimiento de las normas de tráfico. La elaboración de normas para los carriles bici aumentaría la seguridad desde la fase de diseño de las nuevas infraestructuras ciclistas. La formación y la educación, por ejemplo en las escuelas, pueden contribuir a promover el uso seguro de la bicicleta.

(9) La industria europea de la bicicleta ocupa un lugar destacado a escala mundial, también en materia de innovación, y es un sector económico importante y en crecimiento. En la actualidad, este sector está integrado por más de mil pymes ⁽⁴⁾ y ofrece un millón de puestos de trabajo, con potencial para muchos más.

(10) El uso de la bicicleta también es un importante factor facilitador del turismo sostenible y contribuye a la conectividad dentro de las zonas rurales y urbanas y entre ellas, especialmente si se combina con el tren, el autobús y otros modos de transporte para crear servicios de movilidad multimodal. Aporta beneficios tangibles a la economía local, en particular a las pymes.

(11) En la Unión no se recopila de manera sistemática información sobre el uso de la bicicleta, lo cual dificulta la elección óptima de las inversiones en transporte y la evaluación de la eficacia de las medidas ya adoptadas.

(12) Se espera que los principios incluidos en la presente Declaración ayuden a cumplir los objetivos climáticos y medioambientales de la Unión, en particular el Plan de Acción «Contaminación Cero» ⁽⁵⁾ y los demás objetivos del Pacto Verde Europeo, la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente ⁽⁶⁾ y el nuevo Marco de Movilidad Urbana de la UE ⁽⁷⁾.

(13) En febrero de 2023, el Parlamento Europeo adoptó una Resolución sobre el desarrollo de una estrategia de la UE para la bicicleta ⁽⁸⁾. En 2022, seis Estados miembros de la Unión elaboraron una

⁴ (4) En particular, empresas de mantenimiento y reparación de bicicletas, minoristas, etc.

⁵ (5) Comunicación de la Comisión «La senda hacia un planeta sano para todos. Plan de Acción de la UE: “Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo”» [COM(2021) 400].

⁶ (6) COM(2020) 789.

⁷ (7) COM(2021) 811.

⁸ (8) https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_ES.html

primera Declaración europea sobre el uso de la bicicleta, que ya ha firmado la mayoría de los Estados miembros ⁽⁹⁾.

(14) La presente Declaración es la expresión de la voluntad política de la Unión de promover y aplicar los principios que en ella se exponen, y no es jurídicamente vinculante. La Unión es responsable de aplicarla en cooperación con sus Estados miembros, con arreglo a sus competencias respectivas y respetando plenamente el Derecho de la Unión. La presente Declaración no afecta al reparto de competencias entre la Unión y sus Estados miembros. Declaración europea sobre el uso de la bicicleta Queremos liberar todo el potencial que brinda el uso de la bicicleta en la Unión. La presente Declaración parte del reconocimiento de que el uso de la bicicleta es una de las formas de transporte y ocio más sostenibles, accesibles, inclusivas, asequibles y saludables, y del reconocimiento de su gran importancia para la sociedad y la economía europeas. Debe servir de guía estratégica para las políticas e iniciativas actuales y futuras relacionadas con el uso de la bicicleta.

Por esas razones, declaramos lo siguiente:

Capítulo I: Desarrollo y fortalecimiento de las políticas sobre el uso de la bicicleta

La Unión y sus Estados miembros, junto con las autoridades regionales y locales, pueden desempeñar un papel clave para apoyar un mayor uso de la bicicleta. Nos comprometemos a:

- 1. elaborar y adoptar políticas y estrategias sobre el uso de la bicicleta y reforzarlas en todos los niveles de gobernanza pertinentes;*
- 2. adoptar las medidas necesarias para aplicar dichas políticas y estrategias lo antes posible;*
- 3. dar prioridad a medidas que tengan en cuenta el uso de la bicicleta en la planificación de la movilidad sostenible en las zonas urbanas y suburbanas y, si ha lugar, en las zonas rurales;*
- 4. animar a las empresas, organizaciones e instituciones a promover el uso de la bicicleta a través de medidas de gestión de la movilidad como la oferta de incentivos para ir en bicicleta al trabajo, la oferta de bicicletas de empresa (eléctricas) y de aparcamientos e instalaciones adecuados para bicicletas y la utilización de servicios de entrega en bicicleta;*
- 5. promover el uso de la bicicleta como forma saludable de transporte y ocio, mediante campañas de sensibilización, campañas de promoción, y medidas de creación de capacidades y formación de profesionales, también en los foros internacionales pertinentes.*

Capítulo II: Promoción de una movilidad inclusiva, asequible y saludable

Todas las personas, incluidas las personas con discapacidad o las personas con movilidad reducida, independientemente de su edad y género, deben tener acceso a la movilidad, y el uso de la bicicleta puede contribuir en gran medida a ello. El uso de la bicicleta también debe ser asequible independientemente del nivel de ingresos de los interesados y debe promoverse por ser beneficioso para la salud mental y física.

Nos comprometemos a:

- 6. aumentar el uso de la bicicleta para promover la inclusión social, prestando especial atención a las necesidades de las mujeres, los niños, las personas mayores y los grupos vulnerables y marginados;*
- 7. adoptar medidas que faciliten el acceso de las personas con discapacidad o con movilidad reducida al uso de la bicicleta;*
- 8. adoptar medidas para impulsar la movilidad activa de las personas mayores y contribuir así al envejecimiento activo;*
- 9. proporcionar formación específica sobre el uso de la bicicleta, dirigida en particular a niños y grupos vulnerables y marginados;*
- 10. fomentar medidas que hagan más asequible el uso de la bicicleta ⁽¹⁰⁾.*

⁹ ⁽⁹⁾ <https://www.benelux.int/fr/publication/european-cycling-declaration/>

¹⁰ ⁽¹⁰⁾ Por ejemplo, la Directiva (UE) 2022/542 del Consejo (DO L 107 de 6.4.2022, p. 1) prevé la posibilidad de que los Estados miembros apliquen tipos reducidos del IVA al suministro de bicicletas y a los servicios de alquiler

Capítulo III: Creación de más y mejores infraestructuras ciclistas

La mejora de la calidad, la cantidad, la continuidad y el atractivo de las infraestructuras ciclistas es esencial para promover un mayor uso de la bicicleta. Nos comprometemos a:

11. desarrollar significativamente las infraestructuras que permiten circular en bicicleta con seguridad en toda Europa y aumentar la coherencia entre dichas infraestructuras;
12. elaborar y aplicar orientaciones de la UE para definir las normas aplicables a los requisitos de calidad relativos a los usuarios vulnerables de la vía pública, incluidos los ciclistas, con arreglo a la Directiva (UE) 2019/1936 sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias ⁽¹¹⁾¹¹;
13. aumentar los niveles de seguridad dando espacio suficiente a los ciclistas y demás usuarios vulnerables de la vía pública, en particular separando físicamente las vías para bicicletas del tráfico motorizado, cuando proceda, o garantizando velocidades seguras en el tráfico mixto;
14. trabajar para crear una red ciclista coherente en las ciudades y para mejorar la conectividad entre las zonas suburbanas y rurales y los centros urbanos, incluidas las vías rápidas para bicicletas;
15. garantizar la provisión de espacios seguros y protegidos para el aparcamiento de bicicletas en las zonas urbanas y rurales, en particular en las estaciones de ferrocarril y autobús y en los nodos de movilidad;
16. promover la implantación de puntos de recarga para bicicletas eléctricas en los espacios de aparcamiento para bicicletas y en el contexto de la planificación urbana.

Capítulo IV: Aumento de las inversiones y creación de condiciones favorables para el uso de la bicicleta

Se necesitan más inversiones para liberar el potencial de circulación en bicicleta. Nos comprometemos a:

17. proporcionar apoyo técnico, fondos y financiación para ayudar a desarrollar y aplicar estrategias para el uso de la bicicleta e inversiones relacionadas con el uso de la bicicleta, también a través de los instrumentos pertinentes de la UE y en las condiciones que en ellos se establecen;
18. tener en cuenta el uso de la bicicleta en las inversiones en todos los niveles de gobernanza ⁽¹²⁾¹².

Capítulo V: Mejora de la seguridad vial

Todo el mundo debería poder circular de manera segura y protegida. Nos comprometemos a:

19. trabajar para cumplir los compromisos establecidos en la Declaración de La Valeta ⁽¹³⁾¹³, a saber, el objetivo de reducir a la mitad el número de heridos graves en la UE de aquí a 2030 con respecto al nivel de referencia de 2020, utilizando la definición de la Declaración de La Valeta, y en el marco de una estrategia global de seguridad vial para este período (el «Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030» presentado por la Comisión Europea ⁽¹⁴⁾ —que reafirma el ambicioso objetivo a largo plazo de aproximarse a la cifra de cero muertes de aquí a 2050— y las estrategias y planes de acción nacionales en materia de seguridad vial);
20. mejorar el control del cumplimiento de las normas y la legislación en materia de seguridad vial para garantizar la coexistencia de diferentes medios de transporte, con hincapié en la protección de los ciclistas y demás usuarios vulnerables de la vía pública;

y reparación de bicicletas, incluidas las bicicletas eléctricas. ⁽¹¹⁾ Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (DO L 305 de 26.11.2019, p. 1).

¹¹ Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (DO L 305 de 26.11.2019, p. 1).

¹² Incluidos los planes nacionales de energía y clima [establecidos por el Reglamento (UE) 2018/1999 sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima].

¹³ ⁽¹³⁾ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/es/pdf> ⁽¹⁴⁾ SWD(2019) 283 final

21. dar un contenido sustantivo a las normas relativas a los requisitos de seguridad aplicables a las bicicletas eléctricas y promover su aplicación;
22. mejorar la seguridad en los aparcamientos públicos para bicicletas (incluidos los destinados al uso compartido de bicicletas y los nodos multimodales) y redoblar los esfuerzos para atajar el problema del robo de bicicletas;
23. reforzar la formación sobre la circulación en bicicleta —enseñando también a niños y jóvenes cómo desplazarse en bicicleta— y las campañas de sensibilización sobre seguridad vial, en particular con información sobre los riesgos más importantes para los ciclistas; apoyar el uso seguro de bicicletas y bicicletas eléctricas, y velar por que se aborde, durante la formación de los conductores, la cuestión de la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública.

Capítulo VI: Apoyo al empleo de alta calidad y al desarrollo de una industria europea de la bicicleta con presencia mundial

La mayor aceptación del uso de la bicicleta generará más puestos de trabajo locales y de alta calidad y será beneficiosa para la economía y el sector de la bicicleta de la Unión, además de contribuir a los objetivos de la Estrategia Industrial de la UE.

Nos comprometemos a:

24. crear condiciones para aumentar la producción europea de una amplia gama de bicicletas (incluidas las bicicletas eléctricas y las bicicletas para personas con discapacidad) y sus componentes, facilitando también el acceso a materiales y equipos y favoreciendo el mantenimiento de unas condiciones de competencia equitativas a escala mundial a través de los instrumentos de defensa comercial de la Unión ya existentes;
25. apoyar al sector de los servicios para bicicletas, incluidas las entidades de la economía social, y el uso circular de las bicicletas (reutilización, reparación y alquiler);
26. crear condiciones favorables para estimular la creación de empleo de alta calidad y de agrupaciones de empresas en el sector de la bicicleta, también en el ámbito del cicloturismo, con el fin de aumentar significativamente el número de puestos de trabajo de alta calidad relacionados con el uso de la bicicleta, apoyar a las pymes del sector y potenciar las competencias y la formación profesional pertinentes;
27. hacer que el sector resulte más atractivo y facilitar importantes transiciones entre puestos de trabajo desde otros sectores de actividad pertinentes;
28. reconocer a la industria europea de la bicicleta la condición de socio del sistema de movilidad con el fin de reforzar la resiliencia, la sostenibilidad, la circularidad y la digitalización en el sector de la bicicleta;
29. apoyar al sector de los servicios para bicicletas, como las empresas de uso compartido de bicicletas y de ciclogística, especialmente en las ciudades, en particular reforzando la integración de la ciclogística en el sistema logístico global.

Capítulo VII: Apoyo a la multimodalidad y al cicloturismo

El uso de la bicicleta debe desempeñar un papel clave en la mejora de la conectividad multimodal y el turismo, especialmente en combinación con el tren, el autobús y otros modos de transporte, tanto en las zonas urbanas como en las rurales.

Nos comprometemos a:

30. promover y aplicar soluciones multimodales tanto en las zonas urbanas, suburbanas y rurales como en relación con los viajes de larga distancia, mediante la creación de más sinergias entre el uso de la bicicleta y otros modos de transporte, por ejemplo posibilitando el transporte de un mayor número de bicicletas en autobuses y trenes y proporcionando zonas de estacionamiento seguras y protegidas para bicicletas en estaciones y nodos de movilidad;
31. apoyar los sistemas de uso compartido de bicicletas como solución para el primer y el último kilómetro del trayecto hacia y desde los servicios de transporte público;
32. crear condiciones favorables para apoyar el uso de la bicicleta como medio sostenible de ocio y turismo.

Capítulo VIII: Mejora de la recogida de datos sobre el uso de la bicicleta

Los datos sobre el uso de la bicicleta deben recopilarse de la misma manera en toda la Unión para garantizar un seguimiento eficaz de los avances en la aplicación de los principios y compromisos establecidos en la presente Declaración.

Nos comprometemos a:

33. supervisar el cumplimiento de nuestros compromisos;

34. permitir la medición continua de los avances en el uso de la bicicleta en la Unión mediante el establecimiento de una base de referencia a escala de la UE que incluya la longitud, la densidad de red, la calidad y la accesibilidad de las infraestructuras y servicios para bicicletas dirigidos a diferentes tipos de usuarios, el porcentaje de desplazamientos en bicicleta dentro del conjunto de las actividades de transporte y movilidad, y el número de heridos graves y víctimas mortales entre los ciclistas;

35. definir indicadores armonizados relativos al uso de la bicicleta para los nodos urbanos de la red transeuropea de transporte (RTE-T);

36. elaborar estadísticas sobre el uso de la bicicleta y las infraestructuras ciclistas a escala local, nacional y de la Unión, también mediante la cooperación entre los Estados miembros y Eurostat para la recogida de datos sobre el uso de la bicicleta.