

DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN

OBSERVATORIO DE LA BICICLETA

MEMORIA 2006



info@bizikletarenbehatokia.org
info@observatoriodelabicicleta.org

<http://www.observatoriodelabicicleta.org>
<http://www.bizikletarenbehatokia.org>



(+34) 943 451 511



DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN

Asistencia Técnica:



Dirección y coordinación:
Manu González

Equipo

Ander Irazusta
Nerea González
Eneko Diez
Asel Lezeta

Coordinación:



Hiriko txirrindularien elkartea-Asociación de Ciclistas Urbanos/as



SUMARIO

<u>1. PRESENTACIÓN</u>	4
<u>2. OBJETIVOS DEL OBSERVATORIO DE LA BICICLETA</u>	5
<u>3. TRABAJOS REALIZADOS POR EL OBSERVATORIO</u>	6
<u>3.1. CREACIÓN Y MANTENIMIENTO DE CANALES PARTICIPATIVOS</u>	6
<u>3.2. SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA</u>	11
<u>3.3. EVALUACIÓN DEL PLAN DE LA BICICLETA</u>	29
<u>3.4. ACTUACIONES Y PROPUESTAS DE PROMOCIÓN</u>	34



1. PRESENTACIÓN

Este documento pretende dar cuenta de las labores llevadas a cabo durante el año 2006 por el Observatorio de la Bicicleta¹, recogiendo las tareas desarrolladas por la Asistencia Técnica contratada y el Equipo de Dirección que ha coordinado y dirigido los trabajos, presentando de este modo los resultados obtenidos en el ejercicio de 2006.

Los inicios de las labores del OB se remontan al convenio que el Ayuntamiento de Donostia – San Sebastián y la Asociación de Ciclistas Urbanos/as Kalapie suscribieron en junio de 2004 por el que se creaba el OB. Este ente tiene por objetivos la gestión y la dinamización de la participación ciudadana en relación con el ciclismo urbano; el seguimiento de la movilidad en bicicleta y del desarrollo y grado de cumplimiento del Plan de Potenciación de la Bicicleta en la Movilidad Urbana²; y la propuesta o realización de labores de fomento de la movilidad en bicicleta. En dicho convenio la citada asociación se comprometía a poner en marcha el OB.

El OB es además un instrumento contemplado en el Plan la Bicicleta, un plan integral en el que, además de proponerse una red de vías ciclistas, se subraya la necesidad de incidir en la promoción y la creación de instrumentos de participación, gestión y evaluación sobre las cuestiones relativas al fenómeno del ciclismo urbano cada vez más creciente en esta ciudad.

Debemos resaltar también que el OB es una iniciativa municipal pionera en España, quedando así incorporada Donostia – San Sebastián al grupo de ciudades europeas, como Copenhague o Bruselas, que han decidido someter a un diagnóstico continuo su labor a favor del uso de la bicicleta. En nuestro caso, la tarea de diagnóstico presenta la particularidad de que la realiza un equipo de personas coordinadas por una asociación de usuarios de la bicicleta.

La presente memoria, además de recordar los objetivos del OB y los medios con los que ha contado, ofrece una síntesis de las principales labores desarrolladas durante el año 2006

¹ En adelante se utilizarán las siglas OB para referirse a él.

² En adelante nos referiremos al mismo como Plan de la Bicicleta. Este plan fue aprobado en 2001 en Comisión de Gobierno del Ayuntamiento, con el previo visto bueno del Consejo Asesor de Movilidad, órgano municipal en el que se encuentra representada una amplia gama de entidades sociales y privadas con implicación en la movilidad.



2. OBJETIVOS DEL OBSERVATORIO DE LA BICICLETA

El OB se constituyó como un instrumento dirigido a realizar las siguientes labores:

- **Gestionar y canalizar las quejas y sugerencias ciudadanas**

Contemplada como un objetivo prioritario, el OB pretende hacer efectiva la participación ciudadana en torno a los asuntos relacionados con la movilidad en bicicleta, mediante la recogida, tratamiento de las quejas y sugerencias recibidas, respuesta individualizada a cada queja o sugerencia y traslado de las mismas al Ayuntamiento

- **Realizar un seguimiento de la movilidad en bicicleta**

El OB viene realizando un seguimiento permanente de los parámetros que definen y condicionan la movilidad en bicicleta, haciendo una diagnosis continua del diseño y el estado de las infraestructuras ciclistas (vías y aparcamientos para bicicletas), los flujos de bicicletas, etc.

- **Velar por el cumplimiento del Plan de la Bicicleta de la ciudad**

De forma paralela el OB realiza una evaluación sobre el nivel de cumplimiento del Plan de la Bicicleta. Se evalúa tanto el nivel de ejecución de los diferentes itinerarios ciclistas planeados, como las acciones de promoción, las inversiones municipales realizadas u otras actuaciones planificadas

- **Sugerir nuevas medidas para desarrollar este medio de transporte**

El OB también se ha dotado de una metodología y grupo de trabajo con el fin de estudiar y presentar propuestas para fomentar el uso de la bicicleta. Estas propuestas se derivan del estudio de las necesidades y carencias promocionales y educativas observadas.



3. TRABAJOS REALIZADOS POR EL OBSERVATORIO

3.1. CREACIÓN Y MANTENIMIENTO DE CANALES PARTICIPATIVOS

A fin de dar a conocer el OB y de fomentar la participación ciudadana en relación con el ciclismo urbano, vienen funcionando varios canales bilingües permanentes de comunicación entre los ciudadanos y el OB de modo que han permitido recoger todo tipo de sugerencias y quejas relativas al uso de la bicicleta como medio de transporte.

Los canales creados y que han funcionado a lo largo de todo el año con el fin de fomentar la participación ciudadana en relación con el ciclismo urbano son:

- Página Web
- Folleto explicativo y formulario participativo
- Línea de teléfono
- Dirección de correo electrónico: info@bizikletarenbehatokia.org

3.1.1. Página Web

Para facilitar y potenciar la participación ciudadana se dispone de una página Web: (<http://www.bizikletarenbehatokia.org> / <http://www.observatoriodelabicicleta.org>) que se configura como el canal básico de comunicación y participación del OB. La página Web permite la recogida de cualquier queja o sugerencia ciudadana relacionada con la movilidad en bicicleta en Donostia (por ejemplo el mal estado de los bidegorris, la falta de aparcamientos para bicicletas, los diseños erróneos de vías ciclistas, cruces peligrosos, solicitudes de nuevas conexiones y viales ciclistas, etc.).

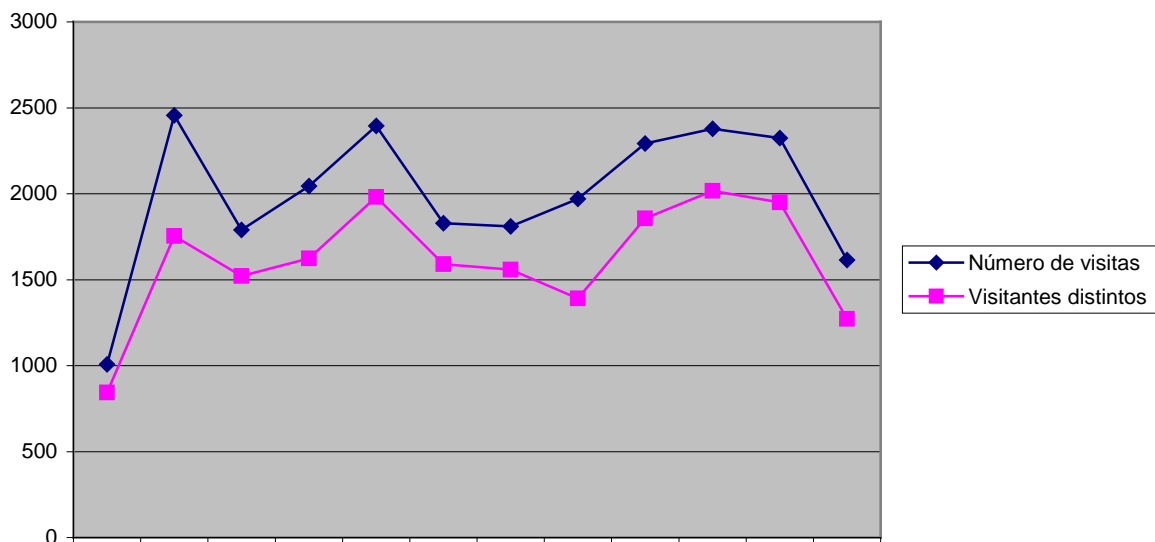




La página Web también cubre la función de informar a la población sobre la situación y el estado de salud de la bicicleta en la ciudad, facilitando la consulta de los informes que el OB publica periódicamente, del nivel de desarrollo de la red ciclista y de otras actuaciones municipales relacionadas con la promoción de los modos de movilidad sostenibles.

Se ha pretendido que la Web sea una herramienta efectiva de comunicación ciudadana, llenándola de contenidos y manteniendo su actualización e interactividad, asegurando de este modo que se facilita información concreta, de interés y documentada.

Realizada la comprobación de las visitas que se han efectuado a la Web del Observatorio, se han obteniendo los siguientes resultados.



—◆— Número de visitas	1008	2456	1790	2044	2395	1829	1810	1970	2292	2378	2324	1614
—■— Visitantes distintos	844	1754	1521	1624	1981	1591	1558	1391	1857	2017	1950	1271

Es el primer año que se obtienen los datos reflejados en el cuadro. El tiempo transcurrido es corto para una valoración clara.

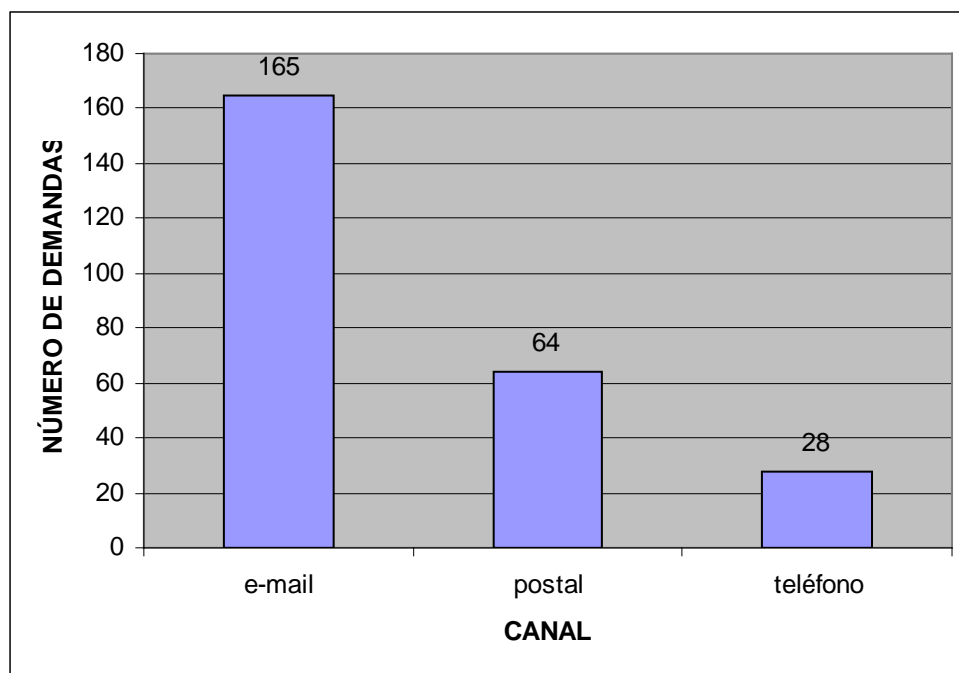
Tres breves apuntes respecto a los datos ofrecidos en el gráfico:



- Se estima que el número de visitas es importante. Se han recibido más de 24.000 visitas a lo largo de todo el año, que viene a representar una media de algo más de 65 visitas diarias.
- Si examinamos las diferencias existentes entre el número de visitas de cada mes y la de visitantes distintos, podemos apreciar una horquilla media que puede ir de las 420 a 340 visitas que se podrían considerar como habituales, es decir que establecen consulta periódica con el Observatorio.
- Se considera que la Web es una herramienta fundamental de trabajo y comunicación del Observatorio con los donostiarros y ciudadanía en general y en ese sentido se han articulado una serie de medidas de mejora y presentación de la misma

3.1.2. Datos absolutos de demandas y medio de comunicarse con el Observatorio

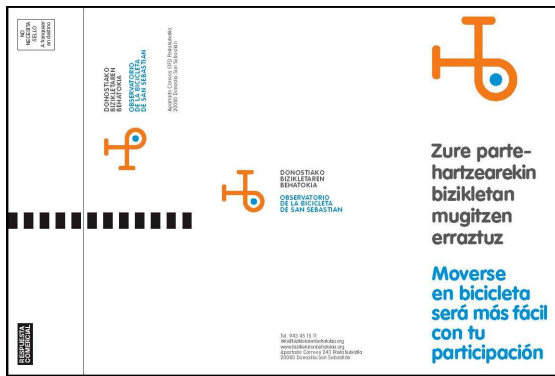
A continuación se muestran algunos datos referidos a las demandas que han llegado al OB desde los canales que se han puesto a disposición de la ciudadanía. Las demandas clasificadas y recibidas en el período de Enero a Diciembre de 2006 han sido **257**. Todas las demandas son volcadas en una base de datos, clasificadas según temática, analizadas por el OB y contestadas, dando asimismo traslado de las mismas al Ayuntamiento. La utilización de los canales de participación ha sido la siguiente:



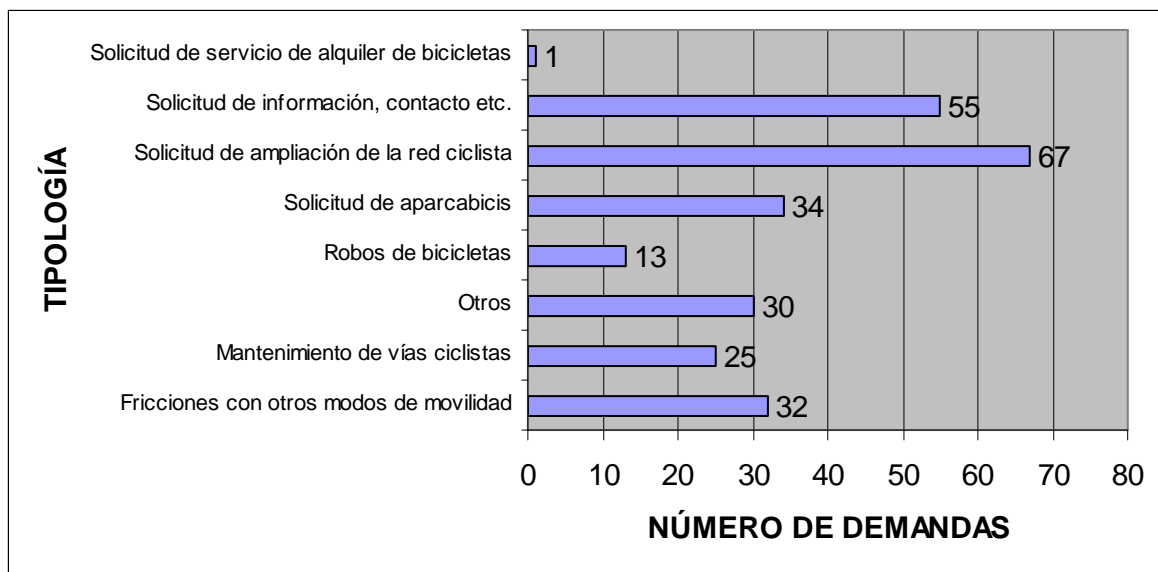


Como se puede observar, el medio preponderante de comunicación con el Observatorio es el correo electrónico. Viene a representar el 64,20% de las comunicaciones recibidas en el OB

Los folletos informativos, que incluyen un formulario-carta con franqueo gratuito, son menos utilizados. No obstante, este medio de relación con el Observatorio ha venido a representar, durante el año transcurrido, el 25 % de las comunicaciones recibidas. Seguramente se tratará de personas que no utilizan el correo electrónico, pero con mucho interés en transmitir sus impresiones y quejas. El folleto informando sobre el OB se distribuye por distintos puntos de la ciudad (centros culturales y juveniles, dependencias municipales, Oficina de Información Turística, Universidad, polideportivos, etc.)



3.1.3. Motivo tipo de las demandas u otras comunicaciones con el OB



Motivo tipo de las demandas recibidas



De los resultados del gráfico podemos extraer las siguientes conclusiones:

- a. Casi el 50 % de las comunicaciones con el Observatorio han sido por temas relacionados con la Red de Bidegorris, ya sea para solicitar nuevos ramales o conexiones, mejoras en los existentes o nuevos y más aparcabicis. Ese % puede alcanzar el 60% si consideramos que muchas de las comunicaciones clasificadas en el apartado "Otros" se refieren, en bastantes ocasiones, a personas que se dirigen al Observatorio para explicitar buenas prácticas de potenciación de la bici en otras ciudades, demandas solicitando campañas de concienciación, o la intermodalidad con RENFE, buses, etc. cuestiones todas ellas relacionadas, de alguna manera, con la Red ciclista existente.
- b. En ese sentido, queremos destacar también, que el 26 % del total de las comunicaciones recibidas en el Observatorio están relacionadas con la demanda de nuevas conexiones ciclistas. Muchas de ellas coinciden con la propuesta de Red recogida en el Plan de Potenciación de la Bicicleta y pendiente de ejecución, incidiendo asimismo en los ejes vertebradores de la Red hacia el Este y Sur de la Ciudad
- c. Por otro lado, casi una cuarta parte de las comunicaciones (21 %) son referidas a la solicitud de algún tipo de información o contacto en relación con el uso de la bicicleta. Se puede deducir que el Observatorio puede ser un referente de fuente de información para los usuarios de la bicicleta.
- d. Las comunicaciones que versan sobre temas relacionados con las fricciones existentes entre los distintos modos de moverse en la ciudad cobran una cierta relevancia, vienen a representar el 12,45% del total de comunicaciones recibidas. Un número importante de las comunicaciones reflejan problemas de coexistencia entre peatones y ciclistas; de hecho, son peatones que se dirigen al Observatorio demandando mayor prudencia por parte de los usuarios de la bicicleta en las aceras.



3.2. SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA

El OB ha establecido una metodología rigurosa que le permite elaborar un diagnóstico sistemático y continuo de las principales características que definen la movilidad ciclista en el sistema de transporte urbano de Donostia – San Sebastián. Este año es la primera vez que ha protocolizado y sistematizado una serie de información y datos con el objeto de dotarse de un sistema de Indicadores sobre la movilidad ciclista de la ciudad. Además, ha podido realizar una diagnosis del estado de la red de vías ciclistas en base a la inspección sistemática que ha realizado cada mes del viario existentes y del estudio detallado de los aparcamientos.

3.2.1. Indicadores de movilidad ciclista

La propuesta inicial de indicadores que se formuló fue:

1. Evolución de la inversión en obra nueva, el gasto de mantenimiento de las vías ciclistas ya existentes, y el de la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte;
2. Evolución del número de viajes en bicicleta y su peso relativo sobre la totalidad de los viajes efectuados;
3. Evolución del índice de motorización por cada 1.000 habitantes;
4. Evolución de la longitud del viario específico para desplazamientos ciclistas en función de la longitud de la red viaria urbana;
5. Evolución del número de ciclistas víctimas de accidente;
6. Evolución del número de plazas de aparcamiento para bicicletas.

Del estudio y exploración de las posibilidades de aplicación de todos ellos, se ha realizado un trabajo de protocolización y análisis de los mismos, identificando fuentes de obtención de la información y características de la misma. Alguna información no se ha podido recabar y otros datos obtenidos no permiten, en estos momentos, extraer conclusiones.



RESULTADOS OBTENIDOS

INDICADOR 1.

Evolución de la inversión en obra nueva, el gasto de mantenimiento de las vías ciclistas ya existentes y el de la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.

Inversiones municipales realizadas en materia de ciclismo urbano (datos incompletos)

Año	Ejecución Vías ciclistas	Mantenimiento Vías ciclistas	Aparcamientos	Promoción
2002	1.200.000 €		30.000 €	-
2003	20.000 €		30.000 €	-
2004	300.000 €		30.000 €	-
2005	1.100.000 €		54.336 €	-
2006	1.223.000 €		58.600 €	85.500 €

A falta de datos³, el gasto medio realizado en el total de estos 5 años, equivaldría a unos **4,5 €** por año y habitante, exactamente la cifra que el Plan considera que una ciudad debe gastar *para desarrollar una política de “ciudad ciclable” digna de tal nombre*. Cifra que por otra parte estaría bastante por debajo de los 7,5 € de Estrasburgo, referente europeo, pero que sí que se alcanza si consideramos la inversión total realizada en 2006 que viene a significar un gasto de **7,54 €** por donostiarra⁴

³ No se dispone de información sobre las cantidades destinadas a promoción en años anteriores, ni se han obtenido datos del costo de mantenimiento de los viales existentes

⁴ Ver el apartado 4.3.6 de esta Memoria donde se analiza la evolución del presupuesto económico asignado al desarrollo del Plan



INDICADOR 2.

Evolución del número de viajes en bicicleta y su peso relativo sobre la totalidad de los viajes efectuados.

Este Indicador, en principio, podría ser obtenido de una encuesta cuatrianual que realiza IHOBE, Sociedad Pública del Gobierno Vasco. Esa encuesta se realiza con el fin de obtener, entre otras cuestiones, los indicadores relativos a Movilidad y Transporte del Sistema de Indicadores que el Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno Vasco tiene establecido para el seguimiento de los Planes de Acción de las Agendas 21 Locales. El Indicador 3. “Movilidad local y transporte de viajeros” incluye los diferentes aspectos que contribuyen en la definición del modelo general de movilidad de cada ciudadano. Entre los parámetros que se considera necesario estudiar está el análisis de los modos de transporte utilizados para la realización de los desplazamientos y distancias recorridas en cada desplazamiento (% relativo en cada medio de transporte considerado). Se tienen en cuenta los siguientes modos de transporte: andando, bicicleta, motocicleta, coche, taxi, autobús, metro y tranvía.

No obstante, y tras conversaciones mantenidas con los técnicos de la Dirección de Movilidad, se ha considerado la oportunidad de desechar este Indicador 2. Son varias las razones que orientan la decisión:

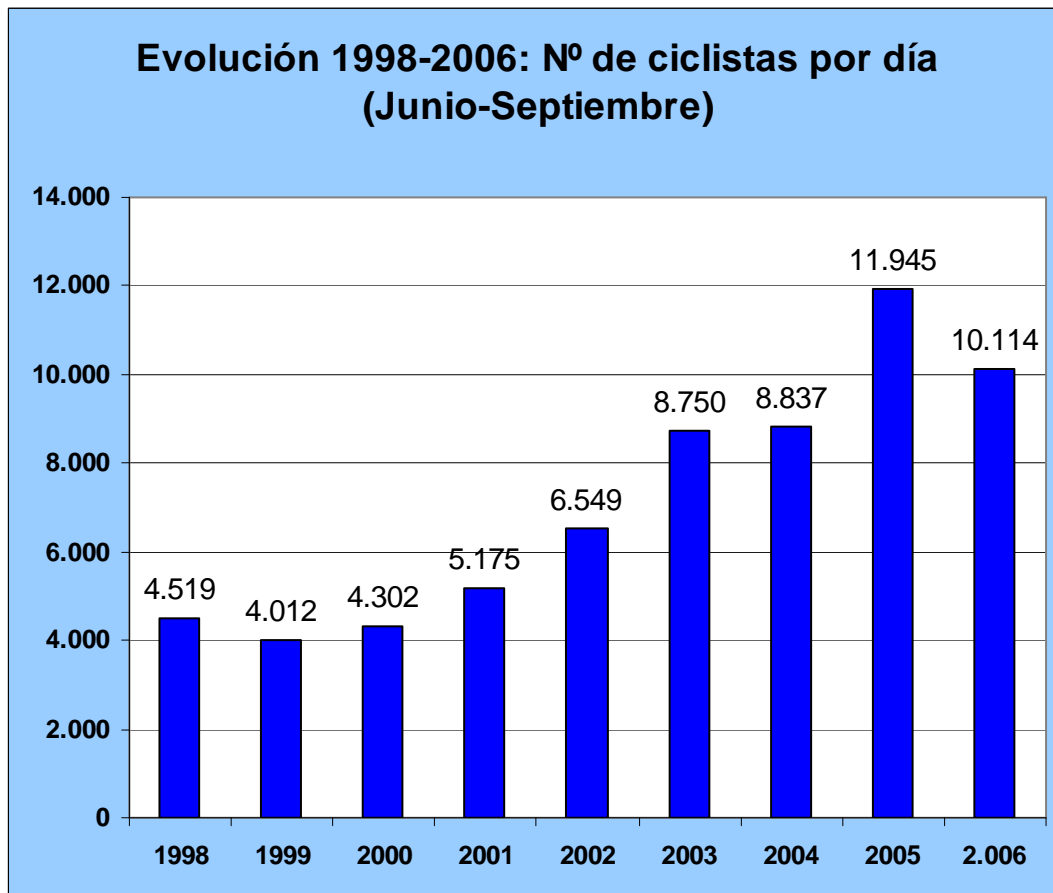
- En primer lugar, la periodicidad obligada de su obtención, ya que se depende de la encuesta cuatrianual realizada por IHOBE, resultando por tanto un Indicador que no se obtiene cada año.
- En segundo lugar, se considera que la escala de obtención de los datos y el muestreo realizado no se ajustarían a la necesaria prospección a realizar a nivel del municipio para obtener una mínima fiabilidad de la extrapolación de los datos

Desde esa perspectiva se ha planteado la posibilidad de incorporar tres Indicadores que, de alguna manera, permitan visualizar la evolución del número de desplazamientos que diariamente se realizan en bicicleta en la ciudad en relación con otros modos de trasladarse por ella. La formulación de los tres nuevos Indicadores es la siguiente:

- **Número de desplazamientos en bicicleta**
- **Número de viajeros que utilizan el transporte público**
- **Número de desplazamientos en vehículo privado motorizado por la ciudad.**



INDICADOR 2 A.
Número de desplazamientos en bicicleta



Número de desplazamientos en bicicleta

año	Media diaria por mes	Incremento	nº ciclistas
1998	4.519	0,0	18.077
1999	4.012	-11,2	16.047
2000	4.302	7,2	17.208
2001	5.175	20,3	20.700
2002	6.549	26,6	26.196
2003	8.750	33,6	34.998
2004	8.837	1,0	35.348
2005	11.945	35,2	47.780
2006	10.114	-15,3	40.457



De los datos suministrados por la Dirección de Movilidad se podría deducir que el nº de desplazamientos ciclistas por la ciudad ha disminuido en el año 2006 respecto a los desplazamientos realizados en 2005.

Los datos facilitados devienen de la información obtenida en el recuento de ciclistas realizado a lo largo de los meses de abril a octubre en 5 puntos de aforo preestablecidos (Avenida, Getaria, Concha, Fueros, Puente de M^a Cristina, Zurriola y Puente de Santa Catalina/Plaza Euskadi). La información facilitada no permite cruzar la información con otras circunstancias (climatología, eventos en la ciudad, calles cortadas, etc.) que permita profundizar en el análisis de los datos, pero todo hace pensar que circunstancias de ese estilo han podido incidir determinadamente en los datos obtenidos. Tal vez podría replantearse la metodología y los medios empleados para el recuento.

De todo lo expuesto, y con los datos facilitados, no nos atrevemos a sacar conclusiones, máxime cuando la percepción que tenemos desde el OB es que el nº de ciclistas crece día a día. Nuestra percepción es fruto del uso de la bicicleta en los traslados diarios por la ciudad, la visualización pública de este vehículo en el viario urbano de la ciudad y del trabajo periódico de observación de la red ciclista, de su uso e incidencias, que hemos venido realizando a lo largo de 2006⁵

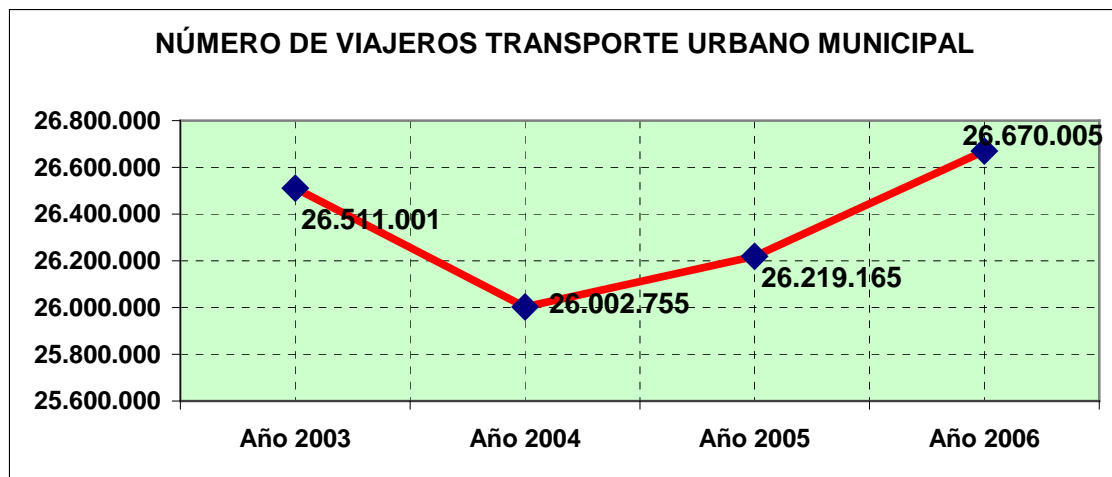
⁵ Ver apartado 3.2.4. de esta Memoria donde se analiza la evolución de los niveles de uso de la bicicleta



INDICADOR 2 B

Número de viajeros que utilizan el sistema de transporte urbano municipal (Donostia Bus)

	2003	2004	2005	2006
Nº de Viajeros	26.511.001	26.002.755	26.219.165	26.670.005

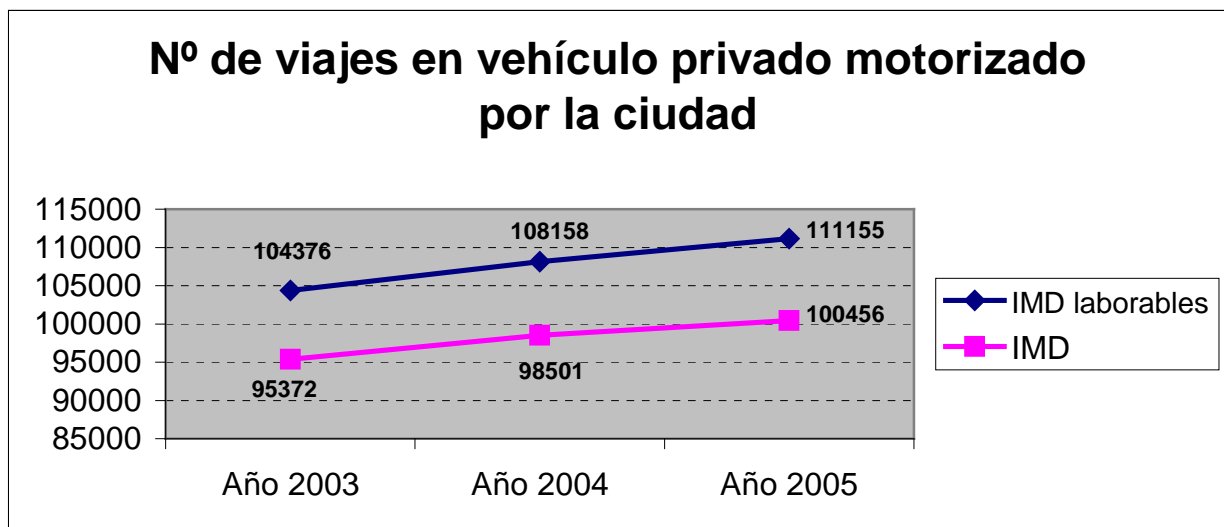


No se posee información para valorar el descenso de viajeros experimentado durante el año 2004, pero fue una tendencia generalizada en muchas ciudades, coincidiendo con la tendencia generalizada al aumento del uso del vehículo privado motorizado. Las medidas y actuaciones desarrolladas en los dos últimos años por Donostia Bus han permitido recuperar viajeros y alcanzar cotas importantes de uso de este medio de transporte



INDICADOR 2 C

Número de viajes en vehículo privado motorizado por la ciudad



IMD: Intensidad Media Diaria

IMDL: Intensidad Media Diaria día Laboral

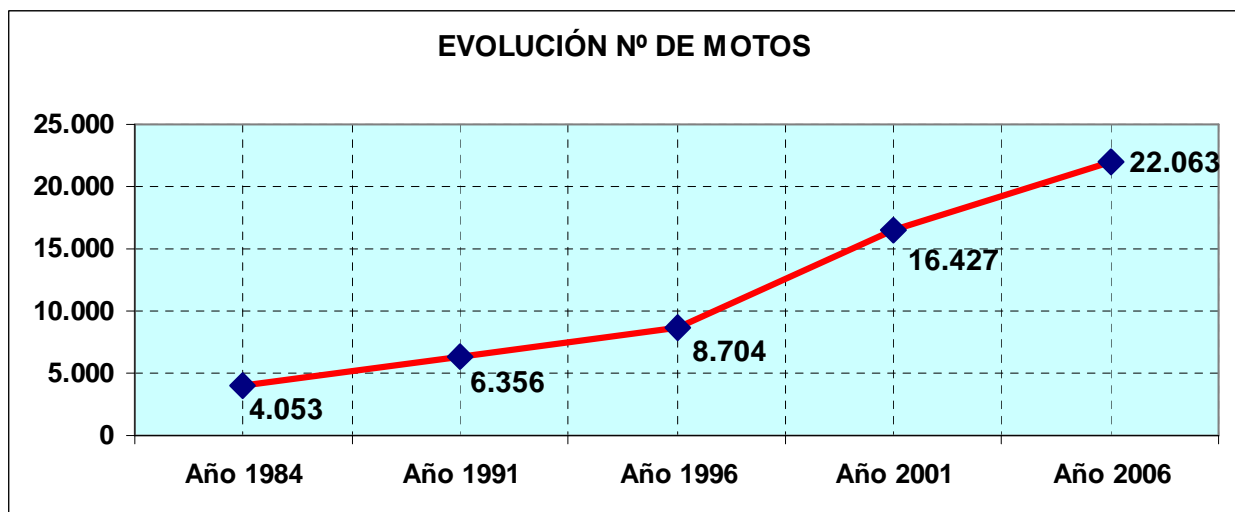
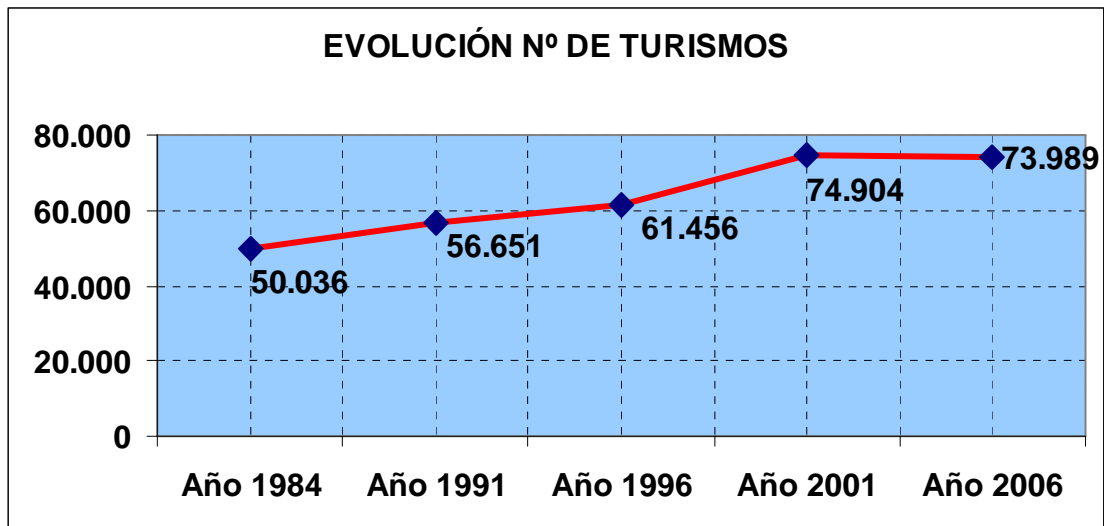
No se tienen datos de 2006. El aforo de vehículos se obtiene de 8 puntos de medida preestablecidos. La tendencia apunta a un incremento del uso del vehículo privado motorizado en la ciudad, siendo un factor determinante en la movilidad general que se genera y en los impactos de ruido y emisiones generadas en la ciudad



INDICADOR 3

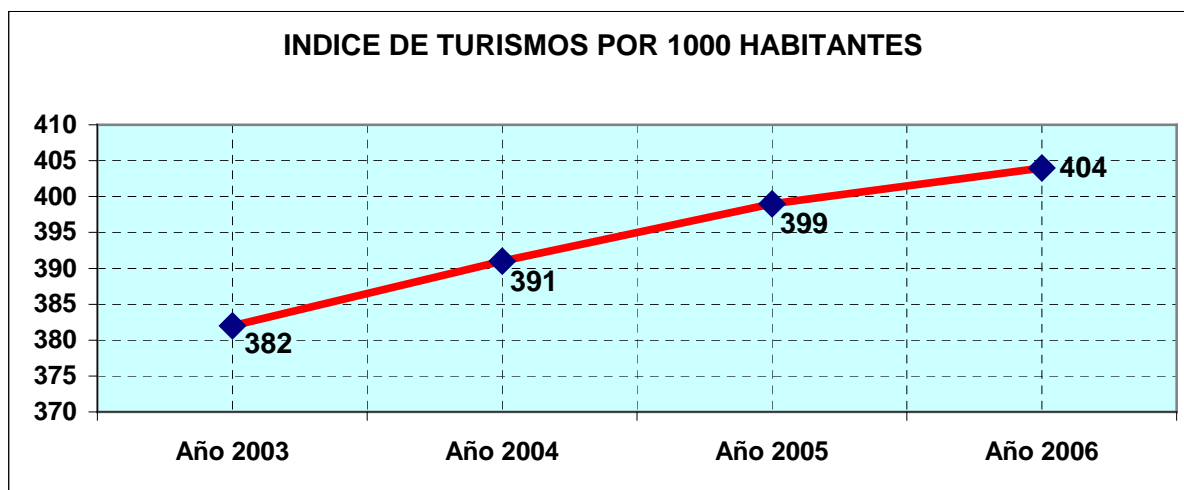
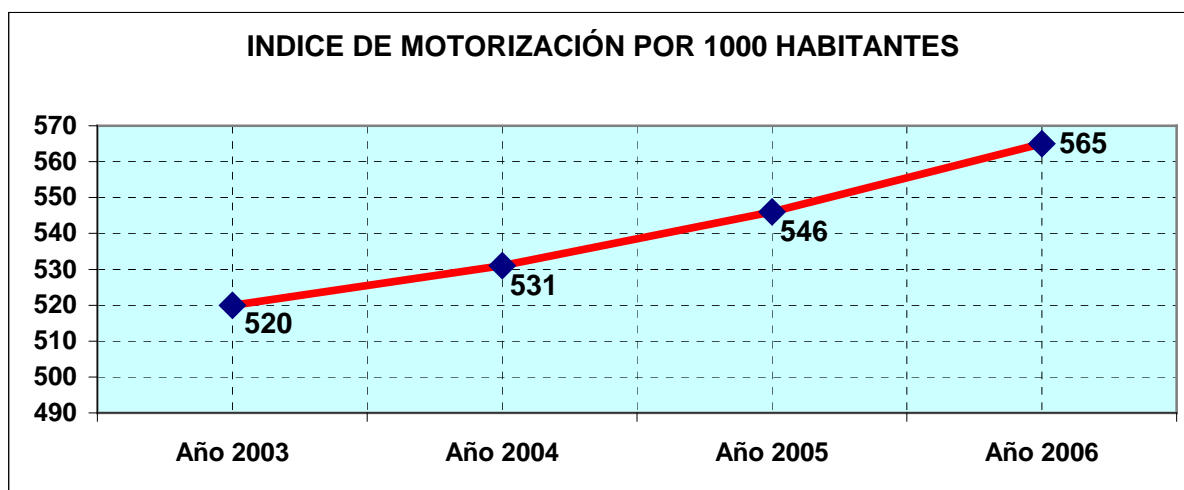
Índice de motorización por cada 1000 habitantes (Evolución)

Año	Nº de vehículos	Nº de Turismos	Nº de Motos
1984	58.381	50.036	4.053
1991	68.502	56.651	6.356
1996	77.255	61.456	8.704
2001	95.771	74.904	16.427
2006	102.369	73.989	22.063





Índice de motorización /1.000 hab.	2003	2004	2005	2006
Total vehículos	520	531	546	565
Turismos	383	391	399	404



Los gráficos reflejan la creciente tasa de motorización que impacta sobre la movilidad y calidad ambiental de la ciudad. Se puede considerar que el índice de motorización es medio alto, aunque algo menor a la media guipuzcoana, que ya arrojaba cifras de 420 turismos por cada 1000 habitantes en 2004. Y también algo menor al de otras ciudades como Vitoria-Gasteiz que ya en 2004 alcanzaba los 437 turismos por cada 1.000 habitantes y Pamplona con 432 turismos de media en ese mismo año .

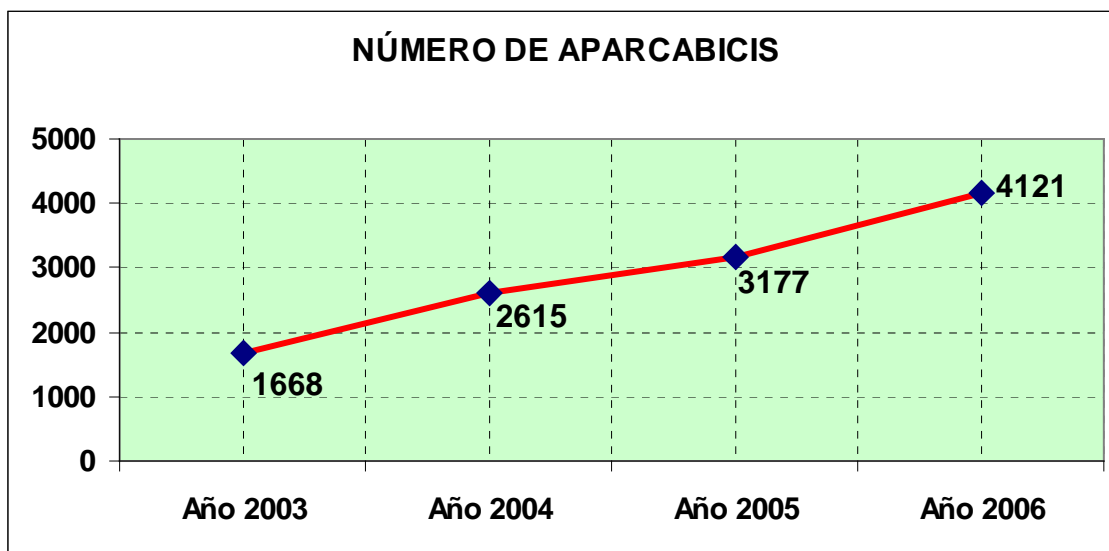


INDICADOR 6

Evolución del número de plazas de aparcamiento para bicicletas

Año	Nº Plazas
2004	947
2005	562
2006	944

2003 = 1.668 plazas



El gráfico muestra la creciente instalación de aparcabicis por la ciudad y refleja la intensa actividad desarrollada por la Dirección de Movilidad cubriendo la creciente demanda de esta infraestructura por parte de los usuarios ciclistas.



INDICADOR 7

Evolución del número de denuncias de bicicletas robadas

AÑO 2005		AÑO 2006	
ATESTADOS	407	ATESTADOS	551
detenidos	7	detenidos	21
recuperadas	12	recuperadas	40

La información obtenida no es suficiente para realizar un análisis en detalle de la problemática referida al robo de bicicletas.

Se parte de la información facilitada por la Guardia Municipal. Los datos obtenidos indican que el número de vehículos robados ha ido en aumento, el número de detenidos también, y parece haber aumentado la eficacia de recuperación. Se desconoce si la recuperación ha sido debida a las detenciones efectuadas o como fruto del seguimiento e identificación del creciente número de bicicletas abandonadas, problemática que también deberá ser tratada en los órganos y foros correspondientes



3.2.2. Diagnóstico de las condiciones de ciclabilidad de la red de vías ciclistas

Por segundo año consecutivo el OB ha elaborado un informe sobre las condiciones de ciclabilidad que ofrecen los más de 25 kilómetros de vías destinadas a la circulación ciclista en Donostia-San Sebastián, entendiéndose como tales las vías tanto especializadas para la bicicleta como las de coexistencia peatonal-ciclista. El análisis se ha realizado bajo el criterio principal de que éstas deben permitir circular en bicicleta de un modo cómodo, seguro y atractivo.

El Informe es fruto de las inspecciones que mensualmente se han venido realizando a lo largo de todo el año⁶ y de la última inspección realizada a lo largo de finales de noviembre y primeros de diciembre de 2006. En cada tramo analizado se recogen las principales cuestiones a considerar y se proponen algunas posibles actuaciones.

Para realizar la inspección se ha aplicado la metodología empleada en el informe del año anterior, basado en fichas ilustradas en las que se han analizado los siguientes condicionantes:

1. Firme o pavimento
2. Señalización horizontal
3. Señalización vertical
4. Rebajes de los bordillos
5. Elementos de separación de viarios
6. Iluminación
7. Drenaje
8. Obstáculos
9. Seguridad de las intersecciones
10. Problemas de coexistencia

Respecto a la evaluación del anterior ejercicio cabe destacar que el Ayuntamiento ha dado solución a algunos problemas detectados en la misma. Se ha renovado el asfalto en un tramo del itinerario 1. Se han realizado actuaciones que afectan a la señalización horizontal y vertical de tramos pertenecientes a los itinerarios 1, 2 y 3. Y se han mejorado una importante proporción de los bordillos que anteriormente estaban mal rebajados. A continuación se expone una tabla-síntesis de los principales obstáculos y problemas de la red básica de vías ciclistas de Donostia – San Sebastián evaluados en el presente ejercicio.

⁶ Los aspectos más relevantes o urgentes que se han venido detectando en cada inspección mensual se han venido dando traslado al Dirección de Movilidad en el Informe Mensual que se emite desde la secretaría Técnica del Observatorio y que se incorporan en el Anexo II del Informe referido a los Canales de Recepción de quejas y sugerencia

Los problemas de seguridad actuales más reseñables se derivan principalmente de una deficiente señalización vertical, planteándose, al igual que en el ejercicio anterior, la necesidad de intervenir en las intersecciones (tanto con la calzada como con itinerarios peatonales).

Tabla 1: Síntesis de los principales obstáculos y problemas de la red de vías ciclistas

TRAMO	Pavimento deficiente	Nº cruces con itinerario peatonal con problemas	Nº cruces con calzada con problemas	Rebajes de bordillo insuficientes	Otros obstáculos
1.1. Dr. Begiristain – Isabel II	*	4	-	●	sumideros a desnivel
1.2. Isabel II - Eustasio Amilibia	*	2	-	-	bancos; invasión coches y furgonetas
1.3. Eustasio Amilibia – Zuaznabar	-	-	-	●	-
1.4. Zuaznabar – Araba	-	-	1	-	-
1.5. Araba - San Martín	-	1	2	-	-
1.6. San Martín-Pte.Santa Catalina	*	1	-	●	-
1.7. Pte.Santa Catalina-Pte. Zurriola	-	-	1	-	-
1.8. Pte. Zurriola - Paseo Nuevo	-	-	-	-	-
2.4. Rodil-Zurriola	-	-	-	-	-
2.5. Plaza Lapurdi – Aldamar	*	-	-	-	-
3.2. Plaza Ibaeta – Trento	*	-	1	-	Parada autobús
3.3. Trento – Túnel Antiguo	*	-	1	-	cabina telefónica
3.4. Túnel Antiguo – Plaza Vinuesa	*	-	-	-	Pivote separador
3.6. Easo – Etxaide	*	-	-	●	-
3.8. Plaza España – Paseo Colón	-	-	-	-	rampa acceso garaje
4.1. Plaza Euskadi – Pte. M ^a Cristina	*	2	-	●	-
4.2. Pte. M ^a Cristina – Pte. Mundaiz	-	-	4	-	expendedores OTA
5.7. Paseo Francia – Plaza Bilbao	-	-	-	●	Tapas de gas
5.8. Plaza Bilbao – Plaza Vinuesa	*	-	-	-	-
7.2. Policlínica – Rtda. Oriamendi	-	-	6	●	-
7.3. Rtda. Oriamendi – Colegio Alemán	*	-	-	●	Señal; gravilla; vegetación
8.1. Plaza Ibaeta – Plaza America	-	-	1	-	drenaje deficiente
RED LOCAL					
Aldamar -Aquarium	-	-	-	-	Terraza; venta ambulante; grupos musicales
Bilbao-Boulevard	*	-	-	●	



Duque de Mandas	-	1	-	-	-
Reyes Católicos	-	-	-	-	-
San Francisco	-	-	-	●	-
Claret-Mompas	-	-	-	-	-
Errondo	*	-	1	-	-
Nueva-San Francisco	-	-	-	-	-
Autonomía	-	-	-	-	-
Errotaburu-Añorga Txiki	-	-	-	-	-
TOTAL		11	18		



3.2.3. Estudio de la red de aparcamientos para bicicletas

La disponibilidad de un aparcamiento cómodo y seguro, tanto en el origen como en el destino de los desplazamientos, no sólo es una condición imprescindible para asegurar un uso normalizado de la bicicleta, sino que, en muchas ocasiones, condiciona la disposición de adquirir dicho vehículo.

La política seguida por la Dirección de Movilidad respecto a la ubicación e instalación de aparca-bicis ha seguido hasta ahora tres criterios básicos:

- a. Aumentar la instalación de puntos de aparcamiento para bicicletas en las zonas de atracción ciudadana y equipamientos importantes
- b. Instalar nuevos aparcamientos en zonas próximas a los nuevos desarrollos de viales ciclables
- c. Instalar aparca-bicis en aquellos puntos donde lo han solicitado personas particulares o instituciones, tras estudiar su viabilidad técnica.

Además de la instalación paulatina de nuevos aparca-bicis, los Servicios Técnicos de la Dirección de Movilidad han propuesto para su estudio algunas otras líneas de actuación, como pueden ser:

- Habilitar plazas para bicicletas en aparcamientos subterráneos municipales de rotación y de residentes
- Incluir en las ordenanzas municipales de edificación que en las nuevas construcciones se reserven espacios para el aparcamiento de bicicletas a nivel de calle.
- Estudiar la implantación de algún elemento de aparcamiento subterráneo de bicicletas automático

Considerando estas cuestiones y tras un estudio sobre la situación, el uso y el mantenimiento del parque de aparcamientos para bicicletas, el OB ha realizado un informe en donde se aborda la problemática general de los aparca-bicis y se recogen algunas recomendaciones de actuación.

Para evaluar el estado y uso del parque de aparcamientos existente, al igual que se hizo anteriormente, se han estudiado los siguientes aspectos definitorios:

- Nivel de ocupación del parque de aparcamientos.
- Existencia o no de señalización de los puntos de aparcamiento.
- Mantenimiento e higiene de los amarres.
- Posibles problemas (bicicletas abandonadas, presencia de motos).



Dotación:

A fecha de finales de diciembre de 2006, el número total de plazas de aparcamiento para bicicletas era de 4.171, repartidas en 525 puntos de la Ciudad. En el periodo de 2006 fueron un total de 944 las nuevas plazas habilitadas.

Ocupación:

Respecto a la última inspección realizada a finales de 2004, en el año 2006 se han observado niveles de ocupación superiores (48,4% de ocupación media frente al 42,3 de la inspección anterior), lo que denota que dos años después existe una mayor demanda de este tipo de infraestructura y por tanto un uso creciente de la bicicleta.

Señalización:

Para que el aparcamiento sea visible desde cierta distancia, suele ser necesario indicar su ubicación mediante la correspondiente señal vertical. En el 2006 la mayoría de los puntos de aparcamiento inspeccionados se encontraban sin señalizar, habiéndose encontrado la señal vertical en uno de cada tres (32,6%), lo que supone una mejoría respecto de la inspección de 2004, cuando tan solo se encontraban señalizados un 25% de los aparca-bicis.

Mantenimiento:

La disposición, el estado físico y la limpieza tanto del propio aparca-bici, como del entorno más próximo inciden sobre el atractivo y la comodidad del lugar para aparcar la bicicleta. A través de la inspección se ha comprobado que el estado de los aparcamientos es en general aceptable, y que incluso ha mejorado respecto de la última inspección. Si en el 2004 había un 36% de aparca-bicis que presentaba algún tipo de problema de mantenimiento, en el 2006 esta proporción ha descendido a un 18%, lo que supone una considerable reducción.

Principales conclusiones y propuestas del informe de aparcamientos

La tendencia observada indica que año tras año la demanda de aparcamientos crece y se multiplica conforme los usuarios de la bicicleta la van usando más habitualmente en sus desplazamientos diarios obligados: trabajo y estudios fundamentalmente; o en sus desplazamientos cotidianos por razones de ocio o gestiones diversas: ir al cine, al polideportivo, a realizar la compra, o simplemente a pasear por la periferia, el barrio o desplazarse al centro de la Ciudad.



La utilización activa por muchos usuarios de la bicicleta de determinados elementos del mobiliario urbano para el amarre de bicicletas es otra característica que se puede apreciar en esta realidad dinámica que se viene produciendo respecto al uso de la bicicleta y los medios y formas de aparcar.

Por otro lado, destacan los problemas de falta de espacio y dificultades de acceso de este tipo de vehículos a las viviendas, junto con la percepción de los usuarios del posible deterioro y robo, cuestiones éstas que puede disuadir de dejar la bicicleta “dormir en la calle”, o simplemente no usarla más habitualmente, o quizás no comprarla.

Ese conjunto de circunstancias, y otras, asociadas a cuestiones de oportunidad como es la posibilidad de establecer plazas de aparca-bicis en aparcamientos subterráneos públicos, junto a otros factores estratégicos a considerar, como por ejemplo el escenario futuro de ocupación urbana de la Ciudad existente y los nuevos desarrollos previstos en la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana que se viene realizando, inclinan a proponer, junto con otra serie de propuestas, la conveniencia de dotarse de un Plan Municipal de Aparcamientos de Bicicletas en base a un análisis de los escenarios futuros de la movilidad de la Ciudad, junto al estudio de posibles localizaciones, perfil de los actuales y crecientes usuarios, sus necesidades, posible normativa a desarrollar respecto a nuevas construcciones, públicas y privadas, plazas de aparca-bicis a habilitar, etc.

En el informe se ofrecen otras pautas de actuación para la mejora de las condiciones del aparcamiento de bicicletas. Medidas concretas que se podrían ir desarrollando independientemente de la redacción del Plan propuesto. Estas acciones abordarían cuestiones como la ampliación del número de amarres en puntos existentes pero saturados, la instalación de aparca-bicis con mayores niveles de protección (tipo “biceberg”), la habilitación de plazas para bicicletas en parkings subterráneos para turismos existentes (sobre la base que ofrece el estudio realizado en el año 2003), el establecimiento de un protocolo para la mejora del actual seguimiento municipal de las bicicletas abandonadas, la reconversión paulatina de plazas de aparcamiento en superficie para turismos en plazas para bicicletas, o medidas de tipo normativo en el planeamiento que garantizasen espacios para guarda de bicicletas en viviendas de nueva construcción.



3.2.4. Seguimiento de la evolución de los niveles de uso de la bicicleta

Los datos facilitados por el Ayuntamiento son referidos al conteo que se realiza en unos lugares muy concretos establecidos con anterioridad a la aprobación del Plan de Potenciación de la Bicicleta y diseño de la actual Red de Itinerarios Ciclistas de la ciudad.

Desde el OB creemos que los datos facilitados no reflejan convenientemente el creciente aumento y los volúmenes de uso de la bicicleta que hemos observado en los distintos tramos de la red de vías ciclistas donostiarras. Circunstancias como la climatología a la hora de realizar los conteos han podido incidir de manera determinante en los resultados obtenidos. El Observatorio ha establecido un canal de comunicación con la Dirección de Movilidad del Ayuntamiento de Donostia – San Sebastián, a fin de avanzar en un posible replanteamiento de los métodos de conteos de ciclistas.

Hecha esta advertencia, de los datos suministrados por la Dirección de Movilidad se constata que la evolución del uso de la bicicleta en la ciudad viene experimentado un notable incremento. En efecto, entre 2000 y 2006, el número medio de desplazamientos diarios en bicicleta que se registran se ha multiplicado por **2,35**, pasándose de 4.302 a 10.114.

Esto significa que en 2006 ascendería a 3.691.610 el número anual de desplazamientos en bicicleta que se realizaron en Donostia, lo que equivaldría al 13,84% del volumen total de viajeros que transportó la compañía de autobuses urbanos Donostia Bus.



3.3. EVALUACIÓN DEL PLAN DE LA BICICLETA

En el año 2001 el Ayuntamiento aprobó el Plan de Potenciación de la Bicicleta en la Movilidad Urbana de Donostia – San Sebastián. Un Plan en el que se propone la habilitación de una red de vías ciclistas para la ciudad, y, yendo más allá de las infraestructuras, una serie de medidas dirigidas a promocionar el uso de la bicicleta.

Desde su aprobación hace casi 6 años se han ido ejecutando una importante proporción de los itinerarios ciclistas propuestos en el Plan, así como otros que no figuraban en el mismo, y que han ido sumándose a la red anterior existente. En este periodo también se ha venido instalando una amplia red de aparcamientos para bicicletas y se han desarrollando diversas medidas de promoción y apoyo para el uso de este vehículo.

Al igual que en el informe realizado en abril de 2005, el OB ha elaborado en diciembre de 2006 su trabajo, ofreciendo una nueva fotografía del desarrollo del Plan inicial en todas sus facetas⁷. No obstante, el Observatorio de la Bicicleta entiende que, al igual que cualquier instrumento de planeamiento urbanístico general, el Plan de la Bicicleta cuenta con un horizonte temporal “deslizante” de unos 6-7 años, lo que significa que ofrece unas directrices que si bien continúan siendo válidas, pueden y deben ser revisadas y actualizadas. En este sentido, el Ayuntamiento encargó durante 2006 una revisión del Plan que deberá contener una nueva formulación y programación con el objeto de completar la red ciclista pendiente y hacer frente a la nueva realidad ciclista.

3.3.1. Desarrollo de la Red de itinerarios ciclistas propuesta en el Plan

En el momento de la aprobación del Plan de la Bicicleta existían 7 conjuntos de tramos de vías ciclistas inconexos entre sí y que sumaban una longitud de 15 Km. El Plan proponía una red de vías ciclistas de 58 Km., de los que 34,5 Km. (60%) pertenecen a la red principal de itinerarios y los restantes 23,5 Km. (40%) a la red local.

Si se compara la longitud de la red ciclista cuando se aprobó el Plan (junio de 2001) con la que tiene ésta en diciembre de 2006, se concluye que ha habido un incre-

⁷ Ver el Informe de 2006 “Evaluación del nivel de desarrollo del Plan de Potenciación de la Bicicleta en la movilidad urbana de Donostia-San Sebastián. En el informe citado, además de evaluarse el nivel de desarrollo del Plan vigente y ofrecer recomendaciones para un adecuado desarrollo de la red, se informa sobre acciones emprendidas en campos como la promoción de la bicicleta, la educación vial, aspectos normativos y de gestión, y finalmente, sobre la evolución del presupuesto destinado al desarrollo del Plan.

mento de 10,6 Km. (de 14,9 Km. a 25,5 Km.), lo que equivale a un incremento del 71% sobre la red inicial.

Si se comparan la longitud del viario ciclista en 2006 (25,5 Km.) con la longitud total planeada (58,1 Km.) se comprueba que faltan 33,8 Km. de vías ciclistas por realizar, es decir, se ha ejecutado un 42% de la red planeada y por tanto faltaría un 58% por acometer (frente al 63% que faltaba en abril 2005). Ciñéndose solamente a la longitud del conjunto de los 8 itinerarios principales, el porcentaje de la red realizada se limita a un 38%, mientras que la red local ejecutada se sitúa en un 42%. Tan sólo 2 de los 8 itinerarios principales tienen ejecutado una longitud superior al 50% de la planeada.

Tabla: Síntesis de los desarrollos longitudinales de la red ciclista en relación a los itinerarios del Plan de la Bicicleta (periodo 2001-2006)

Itinerario	Longitud a Junio 2001 (m)	Longitud Plan Bicicleta (m)	Incremento 2001-2006 (m)	Longitud a Diciembre 2006 (m)	Longitud pendiente (m)	Longitud pendiente (%)
1. Anoeta-Paseo Nuevo	2.049	3.841	1.064	3.113	728	19%
2. Intxaurreondo-Centro	866	4.591	399	1.265	3.326	72%
3. Universidad-Gros	2.208	5.092	1.369	3.577	1.515	30%
4. Plaza de Euskadi-Loiola	741	2.708	537	1.278	1.430	53%
5. Altza-Concha	2.043	6.556	-864	1.179	5.377	82%
6. Larratxo-Ategorrieta	0	2.675	0	0	2.675	100%
7. Ilunbe-Aiete	2.234	6.034	0	2.234	3.800	63%
8. Errotaburu-Amara	0	3.051	471	471	2.580	85%
Red local	4.353	23.563	5.433	9.786	13.777	58%
Otros	408	-	2.208	2.616	-	-
TOTAL RED	14.902	58.111	10.617	25.519	33.874	58%

	Longitud Plan Bicicleta	Longitud a Diciembre 2006	Longitud pendiente	Longitud pendiente
TOTAL RED	58.111 m	25.519 m	33.874 m	58%



3.3.2. Medidas de promoción

En coherencia con los postulados del Plan de la Bicicleta, desde la Dirección de Movilidad se tiene asumido que las infraestructuras para bicicletas son una condición necesaria pero no suficiente para que los ciclistas puedan tener un papel relevante en el sistema de transportes. Desde esa perspectiva, se viene considerando que es necesario implementar un amplio elenco de medidas de promoción del uso de la bicicleta.

Esta asunción municipal de la importancia de la promoción, junto con la necesaria colaboración de la asociación de ciclistas Kalapie y la mediación del propio OB ha llevado a que en el último ejercicio se haya experimentado un notable aumento de iniciativas dirigidas a fomentar el uso de la bicicleta.

Estas iniciativas se han encuadrado en campañas dirigidas a la ciudadanía en general, en campañas centradas en la Semana de la Movilidad, en el desarrollo de la Semana de la Bicicleta, en la organización de conferencias y grupos de discusión sobre el uso de la bicicleta.

3.3.3. Educación vial

Una educación vial integral, en la línea de lo que se postula en el Plan, es otra forma de promocionar el uso de la bicicleta. Se entiende por ello una educación que vaya más allá de la mera enseñanza del código de circulación, o el “cómo ser buenos conductores”. Se contemplaría la movilidad como un fenómeno urbano en el que deben priorizarse los medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente urbano.

En este sentido desde el Área de Movilidad del Ayuntamiento y en colaboración con 11 centros escolares de la ciudad y la Unidad de Formación de la Guardia Municipal, entre los años 2004 y 2006 han realizado diversas experiencias englobadas dentro el proyecto "*Camino Escolar*". Éste consiste en facilitar y enseñar a los niños formas de acudir a clase en medios de transporte sostenibles.

También, y dentro del Programa de Educación Vial que viene desarrollando la Unidad de Formación de la Guardia Municipal, se contemplan contenidos y acciones dirigidas al uso adecuado de la bicicleta como medio de locomoción desde temprana edad. En concreto, el Temario para los alumnos y alumnas de 5º curso de EGB centra sus actividades en el conocimiento y usos de ese vehículo. Se puede considerar que el número de preadolescentes que han accedido a formación y actividades relacionadas con el uso de la bicicleta, dentro del Programa desarrollado por la unidad de Formación de la Guardia Urbana ha sido de unos 2.623.

3.3.4. Aspectos normativos

En el año 2006 se aprobó la Ordenanza Municipal de Circulación de Vehículos y Peatones, que contempla normas que pretenden regular y favorecer el uso de la bicicleta. En concreto, cuenta con 7 artículos referidos a la bicicleta. A partir de ahora resulta fundamental dar a conocer esta ordenanza, en la medida en que supone publicidad y promoción de un uso más respetuoso de la vía pública tanto por los ciclistas como por el resto de usuarios.

Otra medida estrenada en el año 2005 y que ha tenido continuidad es la de introducir bicicletas en líneas de autobuses que se dirigen a barrios altos de la ciudad. Esta medida está en consonancia con el artículo 15 de la Ordenanza de Transporte municipal. Creemos que la medida debe ser objeto de seguimiento y evaluación para continuar implementándola en nuevas líneas y recorridos de los autobuses urbanos

3.3.5. Instrumentos de gestión, participación y evaluación

A la creación en el año 2004 del Observatorio de la Bicicleta se le suma en el 2006 la inscripción e integración del Ayuntamiento en la red BYPAD (Bycycle Policy Audit). Instrumento europeo de evaluación continua de la integración de la bicicleta que además ofrece un asesoramiento contrastado para la mejora de la planificación ciclista.

3.3.6. Evolución del presupuesto económico asignado al desarrollo del plan

Tabla 2: Inversiones municipales realizadas en materia de ciclismo urbano (datos incompletos)

Año	Vías ciclistas	Aparcamientos	Promoción
2002	1.200.000 €	30.000 €	-
2003	20.000 €	30.000 €	-
2004	300.000 €	30.000 €	-
2005	1.100.000 €	54.336 €	-
2006	1.223.000 €	58.600 €	85.500 €
TOTAL (2002-2006)	3.843.000 €	202.936 €	-



La inversión total realizada en 2006 viene a significar un gasto de **7,54 €** por donostiarra. Una media importante en comparación con referencias encontradas de otras ciudades europeas. Por ejemplo: 5,43 €/hab/año en Gant (Bélgica), 4,26 €/hab/año en Gotemburgo (Suecia), 3,58 €/hab/año en Leipzig (Alemania).⁸

No obstante, si se tiene en cuenta el gasto medio contabilizado como realizado en los últimos 5 años, este equivaldría a unos **4,5 €** por año y habitante, exactamente la cifra que el Plan considera que una ciudad debe gastar *para desarrollar una política de "ciudad ciclable" digna de tal nombre.*

Cabe concluir a este respecto que:

- El esfuerzo inversor del Ayuntamiento durante el año 2006 es equiparable a ciudades de referencia como Estrasburgo (7,5 € en 2001)⁹, aunque se puede observar un débito inversor en años anteriores (2003 y 2004)
- Si bien las cantidades medias que se han gastado superan las que se proponían en el Plan de Bicicletas, no han sido suficientes para ejecutar la red viaria planteada para el periodo 2001-2003, ni siquiera en 2006, quedando actualmente un 58% de la Red por concluir. Este elemento debe ser determinante para acercar las cantidades previstas, a las necesidades reales de ejecución de la Red programada.
- Si bien el esfuerzo inversor de la política ciclista municipal se está diversificando, éste sigue centrándose en la necesaria creación de infraestructuras para el ciclismo urbano. Deben buscarse fórmulas de financiación que permitan aumentar el gasto en capítulos como la información, promoción, educación, gestión y evaluación.
- El Ayuntamiento debería aumentar los esfuerzos en los ámbitos de información, educación y el respeto mutuo entre los diferentes medios de transporte, ámbitos que el Plan de Potenciación de la Bicicleta en la Movilidad Urbana considera expresamente como imprescindibles en la política de potenciación de la bicicleta.
- Se deberían contabilizar de forma específica, y estudiar, los gastos de mantenimiento de la Red estableciendo las previsiones necesarias en un horizonte de crecimiento del viario y de su paulatino envejecimiento

⁸ "Pla Estratègic de la Bicicleta" (Ajuntament de Barcelona, 2006)

⁹ FUBcy. "Palmarés 2000 des villes cyclables". "Velocité", nº 58, septiembre/octubre 2000



3.4. ACTUACIONES Y PROPUESTAS DE PROMOCIÓN

3.4.1. Actuaciones

Dos han sido las principales actuaciones que el OB ha realizado durante 2006 dirigidas al fomento y uso de la bicicleta

Trabajos de promoción de la bicicleta en la Universidad

Se han mantenido contactos y reuniones con los órganos rectores del Campus de Ibaeta para presentar y contrastar el *“Borrador del Plan Estratégico para el fomento de la bici en el Campus Universitario de Ibaeta”*, estableciéndose una línea de colaboración para la implementación de algunas de las acciones formuladas en el Plan

Asimismo, se ha organizado un Curso de 15 horas (2 créditos), dentro del Programa de Extensión Universitaria a impartir en marzo de 2007. Los contenidos básicos son:

1. *El Transporte y la Movilidad Sostenible*
2. *La bici como alternativa de movilidad. Experiencias Europeas*
3. *El Pacto de Movilidad y la Red Ciclista en Donostia-San Sebastián.*
4. *Seguridad vial.*
5. *El Observatorio de la Bicicleta*
6. *Taller práctico de mecánica de la bici. Autorreparación*

Conferencia pública de Philip Insaal

En el mes de octubre el OB organizó una conferencia pública en San Sebastián con la presencia de Philip Insaal, Director de Relaciones Internacionales de Sunstrans (www.sustrans.org.uk), una entidad británica pionera en el Reino Unido en el desarrollo de las vías ciclistas y peatonales. El objetivo de este tipo de actividad se enmarca en las acciones que el Observatorio ha emprendido este año con el fin de dar a conocer buenas prácticas y experiencias en el uso de la bici como medio de transporte.



3.4.2. Propuestas de promoción

Las propuestas que se recogen en este apartado son fruto de la reflexión colectiva desarrollada en el Grupo de Trabajo constituido en el Observatorio y de los estudios y análisis realizados desde la Secretaría Técnica sobre el desarrollo y resultados del Plan de Potenciación de la Bicicleta.

A. *Desarrollar campañas específicas por sectores de público objetivo*

La presencia cada vez mayor de ciclistas en el paisaje urbano donostiarra ha despertado apoyos y adhesiones de muchas personas, pero también viene siendo fuente de fricción con otras maneras de desplazarse en la ciudad. El afianzamiento de la bicicleta como medio de transporte exige que se desarrollen campañas específicas según sectores y públicos objetivos distintos, además de realizar las necesarias infraestructuras que faciliten la utilización de ese vehículo.

En efecto, serán muy diferentes las campañas de educación vial y promoción que se deban dirigir a los nuevos usuarios de la bicicleta que van adquiriendo seguridad poco a poco en sus traslados diarios por la ciudad y que se vienen habituando a pedalear en vías segregadas o de convivencia peatonal, que las necesarias campañas orientadas a captar nuevos usuarios de la bicicleta entre automovilistas que utilizan su vehículo motorizado para desplazarse a distancias y en un medio urbano en los que la bicicleta puede ser un vehículo mucho más eficiente, cómodo y saludable.

De este modo, se propone elaborar las siguientes campañas específicas de promoción y uso de la bici:

Campaña dirigida a usuarios habituales de la bicicleta: Donde se ponga el acento en la forma correcta de moverse en bici por la ciudad y se facilite información de los complementos que requiere cada vehículo (luces, timbre, reflectantes, etc.).

Campaña dirigida a lograr el trasvase de automovilistas y motoristas hacia la bicicleta.

Programas de formación vial y mecánica, así como salidas guiadas dirigidos a los nuevos usuarios de la bicicleta.

Campañas de promoción y apoyo al uso de la bicicleta dirigida a comerciantes y agentes económicos de la ciudad.

Promocionar el desarrollo de Planes de Movilidad Sostenible en empresas, tanto públicas como privadas, así como en las Administraciones Pública, en los que la in-



centivación del uso de la bicicleta para realizar los desplazamientos al trabajo sea una de las medidas contempladas.

B. Realizar acciones de fomento del uso de la bicicleta y de su adecuada utilización dirigida a los sectores juveniles.

Respecto a la utilización y uso de la bicicleta por la juventud queremos apuntar algunas cuestiones previas a considerar:

El enorme potencial que abriga este segmento de población en cuanto a número de personas y posibilidades, así como su carácter estratégico y de futuro.

La existencia de programas y actuaciones que, en relación a la movilidad sostenible y el uso de de la bicicleta como medio de transporte, se vienen realizando entre escolares principalmente.

Recordar algunas situaciones de peligro y fricción que se han venido produciendo a lo largo del año, ocasionadas por el exceso de velocidad o forma de tránsito ciclista en zonas habilitadas como de convivencia entre peatones y ciclistas, o aceras en las que, en principio, no está permitida la circulación ciclista¹⁰

Teniendo en cuenta lo anteriormente expresado, proponemos desarrollar las siguientes líneas de actuación:

Desde el Observatorio:

Continuar la colaboración con la UPV-EHU para implementar un Plan de Promoción del Uso de la Bicicleta en el Campus Universitario

Tomar contacto con otras Universidades con presencia en la Ciudad para presentarles el mencionado Plan e implicarles en el desarrollo del mismo en los ámbitos territoriales donde se ubican.

Establecer una línea de trabajo con el Departamento de Juventud, Educación, Cooperación y Derechos Humanos con el fin de estudiar y diseñar una campaña dirigida a los sectores juveniles de la ciudad cuyo objetivo sea la promoción del uso de la bicicleta y de su adecuada forma de utilización

Desde el Ayuntamiento:

Crear un marco de coordinación y análisis de los programas que se vienen realizando dirigidos a la comunidad escolar y que tienen contenidos, y están relacionados,

¹⁰ Esta observación no excluye a ciclistas de otras edades, ni incluye a todas las personas jóvenes que utilizan la bicicleta



con la movilidad y el uso de la bicicleta: Agenda 21 Escolar, Educación Vial, Camino Escolar, Audiencia Pública u otros.

C. Promocionar el uso de la bicicleta desde la vertiente de la salud

“La Bicicleta: una medicina sobre ruedas” es el título de un artículo del doctor Ingo Froböse¹¹ donde viene a afirmar que está clínicamente comprobado que el pedaleo en bicicleta es una de las actividades más completas y universales para prevenir dolores de espalda, proteger articulaciones y mejorar el sistema circulatorio e inmunológico.

Desde esa perspectiva se plantea la conveniencia de realizar las gestiones necesarias ante los Organismos competentes para:

Estudiar la realización de campañas específicas para informar a la población de los beneficios físicos y psíquicos que se pueden conseguir a través de la actividad ejercitada con el uso habitual de la bicicleta

Establecer líneas de investigación sobre los efectos en la salud derivados de la actividad ciclista como ejercicio moderado y como modo de transporte

Implementar programas dirigidos a los profesionales de la salud con el fin de formarles y concienciarles del uso terapéutico de la bicicleta

D. Estudiar el fomento y organización de una Red de Voluntariado pro-bicicleta

Se propone establecer un Plan que organice y estructure una Red de Voluntariado que se implique en las labores que el Observatorio viene realizando, y en otras que puedan surgir, con los objetivos de promoción de la bicicleta, seguimiento de la movilidad ciclista y atención a sus infraestructuras.

Donostia, marzo de 2006

¹¹ Ingo Froböse, es Doctor en Medicina Deportiva, nacido en 1957, es Profesor de rehabilitación y prevención en el deporte en el Politécnico Alemán de Deporte (Deutsche Sporthochschule DSHS) de Colonia, y Responsable del Instituto de Salud