



**DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA**

**OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN**

OBSERVATORIO DE LA BICICLETA

MEMORIA 2009



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
Aratz Arregi
Nerea González

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>	31
<u>3.4. PROPUESTAS DE PROMOCIÓN</u>	44



1. PRESENTACIÓN

Este documento pretende dar cuenta de las labores llevadas a cabo durante el año 2009 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 2009.

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. Además, tanto el OB como la asociación de ciclistas urbanos Kalapie, viene participando en cuantas iniciativas y actuaciones de evaluación se realizan en la ciudad en relación con la movilidad ciclista en la ciudad. En ese sentido, ambas entidades han participado activamente en la auditoría de la política ciclable en la ciudad realizada dentro del proyecto europeo BYPAD (Bycycle Policy Audit). 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 2009.

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, traslado de las mismas al Ayuntamiento o entidad competente, contraste con el Ayuntamiento de cada cuestión planteada y respuesta individualizada a cada queja o sugerencia.

- **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 establecidas.

- **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

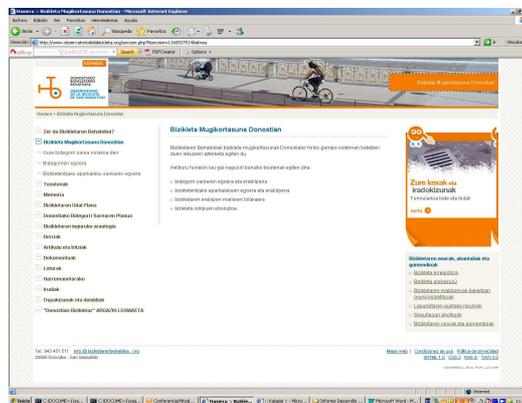
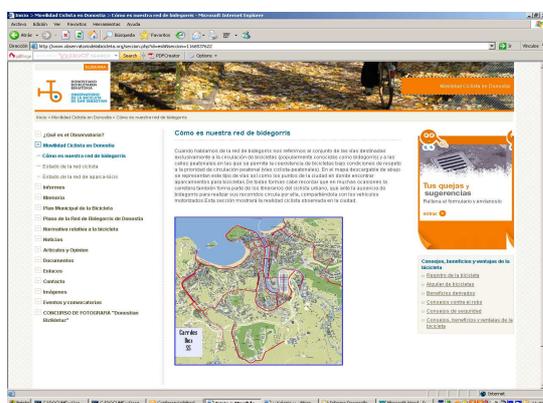
A fin de dar a conocer el OB y de fomentar la participación ciudadana en relación con el ciclismo urbano, vienen funcionando varios canales bilingües permanentes de comunicación entre los ciudadanos y el OB de modo que han permitido recoger todo tipo de sugerencias y quejas relativas al uso de la bicicleta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

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, conflictos entre los diferentes modos de desplazamiento en la ciudad, etc.).

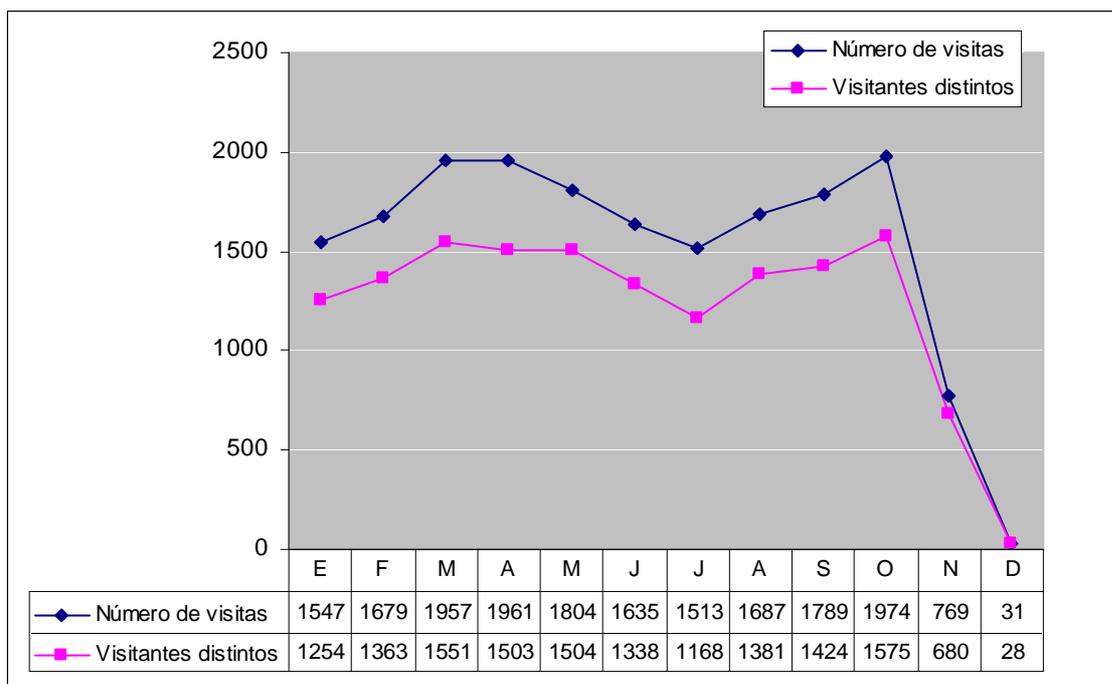




La página Web también cubre la función de informar a la población sobre la situación y el estado de desarrollo del uso de la bicicleta en la ciudad, facilitando la consulta de los informes que el OB publica periódicamente, del nivel de desarrollo de la red ciclista y de otras actuaciones municipales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

Se pretende 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. Durante el año 2007 se procedió a efectuar una serie de modificaciones de la Web con el objetivo de ganar en funcionalidad y aumentar la oferta de información a las personas usuarias de la bicicleta. A día de hoy, se sigue trabajando en buscar una mayor funcionalidad y servicio para las personas interesadas con la potenciación y uso de la bicicleta en la ciudad, publicación de noticias e incremento de información y apartados de la Web

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



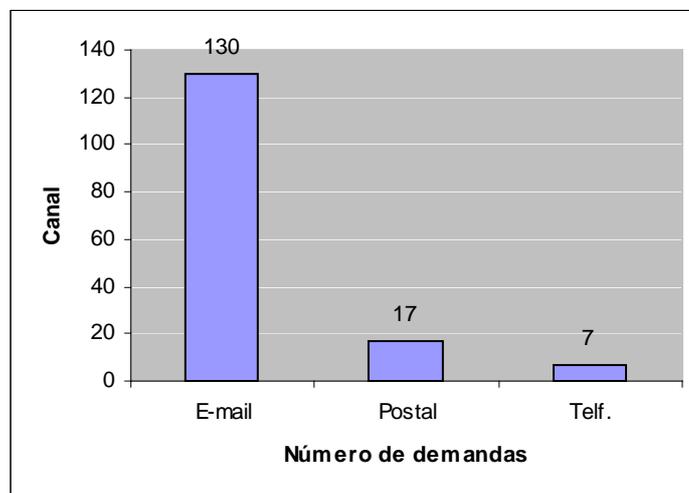


Algunos apuntes respecto a los datos ofrecidos en el gráfico:

- Es importante señalar que el descenso de visitas observado en noviembre y diciembre se debieron a problemas de funcionamiento del servidor de la Web. (El número de visitas se ha recuperado a parámetros parecidos a la media de 2009 en los meses transcurridos en 2010 hasta la redacción del presente informe)
- En relación con los años anteriores, y tomando como referencia los meses de enero a octubre, el número de visitas ha seguido aumentando ligeramente con respecto al año anterior. En números absolutos se han recibido 18.346 visitas a lo largo de todo el año. Considerando los meses en el que la Web a funcionado regularmente viene a representar una media de 58 visitas diarias, 7 mas que la media de 2008. Creemos que el número de visitas es interesante y que se consolida en el tiempo.
- Se sigue considerando que la Web es una herramienta fundamental de trabajo y comunicación del Observatorio con ciclistas y ciudadanía en general

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 2009 han sido **154**, que representa un decremento del 28,71% con respecto al año anterior. Todas las demandas han sido volcadas en una base de datos, clasificadas según temática. La utilización de los canales de participación ha sido la siguiente:





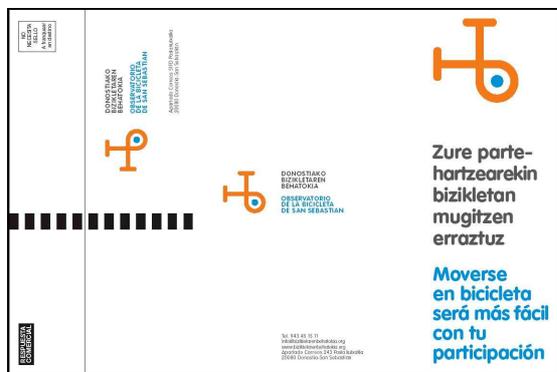
DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN

Como se puede observar, el medio preponderante de comunicación con el Observatorio es el correo electrónico. Viene a representar el 84,41% de las comunicaciones recibidas en el OB. Sigue siendo el medio preponderante de comunicación, incluso ha aumentado su proporción en relación con años anteriores, aunque la comparación en relación con años anteriores tiene sus limitaciones, dado que sólo se ha realizado un reparto de trípticos en centros públicos y no se ha realizado la distribución de los trípticos “adaptados” en las bicicletas aparcadas en la ciudad.

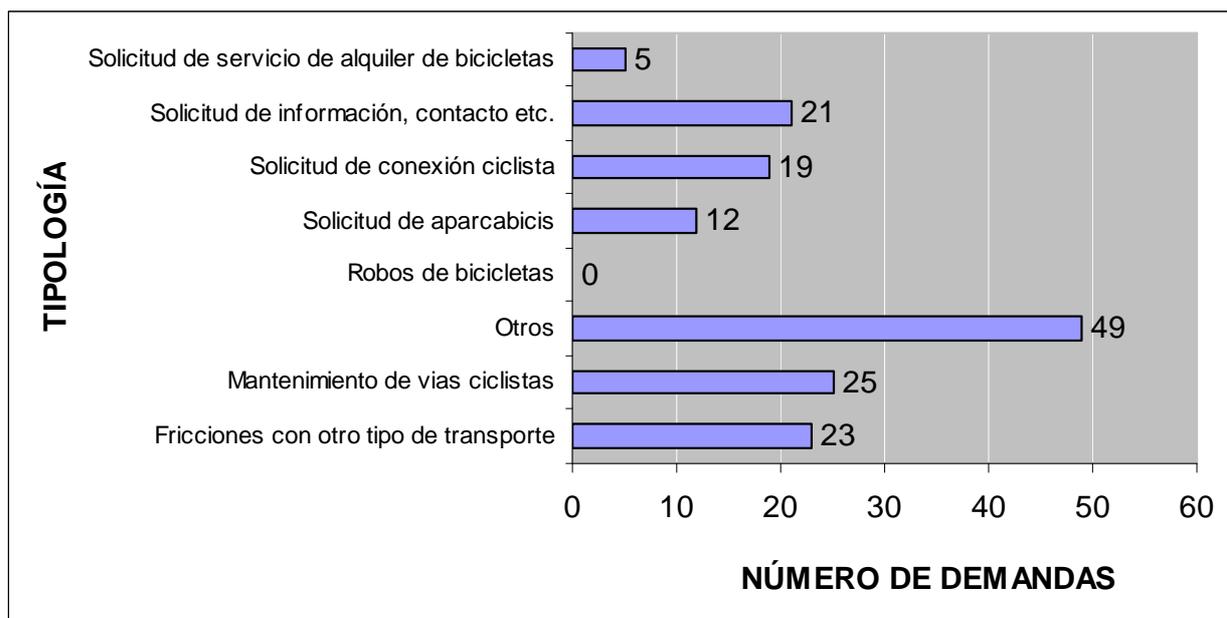
Los folletos informativos, que incluyen un formulario-carta con franqueo gratuito, han sido menos utilizados. Este medio de relación con el Observatorio ha venido a representar, durante el año transcurrido, el 11% de las comunicaciones recibidas, frente al 20,83% que vinieron a representar en 2008.

Se considera que se trata de personas que no utilizan el correo electrónico, pero con mucho interés en transmitir sus impresiones y quejas.





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:

- Cerca del 40% 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
- Las demandas de nuevas conexiones vienen a representar un 12,33 %. La gran mayoría 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.
- Las comunicaciones que versan sobre temas relacionados con las fricciones existentes entre los distintos modos de moverse en la ciudad vienen a representar el 14,93 % del total de comunicaciones recibidas. Un número importante de estas comunicaciones presentan problemas de coexistencia entre peatones y ciclistas.



Con respecto a las comunicaciones recogidas en el año 2008 se podrían hacer las siguientes consideraciones:

- a. Un importante número de las comunicaciones recibidas siguen centrándose en la extensión y mantenimiento de la Red. Muchas de ellas coincidentes en los temas objeto de demanda, aunque este año se puede apreciar una mayor dispersión en los temas objeto de comunicación con el Observatorio
- b. Se sigue demandando más aparcabicis en diferentes puntos de la ciudad y se insiste en la necesidad de más aparcabicis en algunos lugares donde se evidencia la masiva presencia de bicicletas: Playa de la Zurriola, Boulevard, etc.
- c. Ha aumentado, relativamente, el número de comunicaciones relacionadas con los problemas de coexistencia entre peatones y ciclistas

Las peticiones de información diversa en temas relacionados con la bicicleta (considerando también el apartado otros) han aumentado respecto al año pasado y en la proporción con respecto al conjunto de temas objeto de comunicación

3.2. SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA

El OB ha establecido una metodología 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. En 2006 se protocolizó la obtención de información y datos con el objeto de dotarse de un sistema de Indicadores sobre la movilidad ciclista de la ciudad. Además, se ha podido realizar una diagnosis del estado de la red de vías ciclistas en base a la inspección sistemática que se ha realizado del viario existente y de las inspecciones que mensualmente se realizan con ocasión de comprobar y contestar las demandas ciudadanas recibidas.

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

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

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 €
2007	532.000 €		51.631 €	71.162 €
2008	113.700 €	48.320 €	34.528 €	43.903 €
2009	3.533.068 €	21.000 €	6.300 €	13.420 €

El total de las inversiones contabilizadas en 2009 alcanza la cifra de **3.573.788 €**. El gasto medio correspondiente a 2009 viene a suponer una media de **19,28 €** por habitante, cantidad muy superior en este caso a la cantidad estimada en el Plan de Potenciación de la Bicicleta que cifraba en 4,5 € año y habitante la cantidad a gastar por una ciudad para *desarrollar una política de "ciudad ciclable" digna de tal nombre*. Este año, la inversión realizada supera con creces la efectuada en años anteriores. Hasta ahora, la cifra máxima de inversión se había alcanzado en 2006, suponiendo en ese año un gasto de 7,54 € por donostiarra.

La inversión principal de 2009 se ha centrado en el desarrollo de vías ciclistas. La ejecución del vial ciclista que atraviesa el túnel de Morlans ha supuesto un gasto de 2.949.323,68 €, viniendo a representar el 82,52% de la cantidad total de la inversión realizada en este ejercicio.

Comparando las inversiones realizadas en otros apartados (mantenimiento, aparcamientos y promoción) con las destinadas en años anteriores, la cifra de 2009 es bastante menor que la dedicada en los años precedentes, destacando la poca inversión empleada en aparcabicy y la importante disminución del gasto asociado a



DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN

promoción (un 70% menos respecto al año pasado) y a mantenimiento (un 56,54% menos que el año anterior).



INDICADOR 2.

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

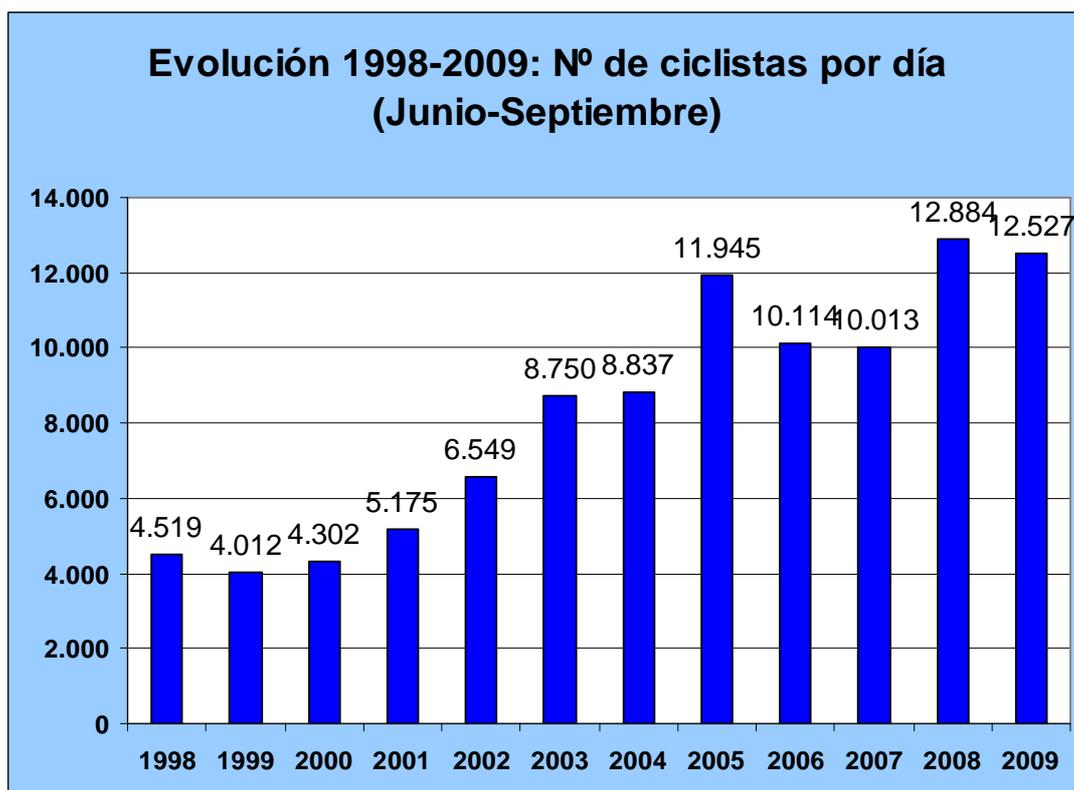
Como se viene advirtiendo en informes anteriores, este Indicador, en principio, podría ser obtenido de una encuesta cuatrianual que realiza IHOBE, Sociedad Pública del Gobierno Vasco. Esa encuesta se realiza con el fin de obtener, entre otras cuestiones, los indicadores relativos a Movilidad y Transporte 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 del sistema de IHOBE “*Movilidad local y transporte de viajeros*” incluye los diferentes aspectos que contribuyen en la definición del modelo general de movilidad. Entre los parámetros que se considera necesario estudiar está el análisis de los modos de transporte utilizados para la realización de los desplazamientos diarios 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. La escala en la que se realiza el muestreo y la periodicidad cuatrianual en la obtención de la información inclinaron al Ayuntamiento a optar por otras referencias para evaluar y comparar la evolución de la movilidad ciclista en la ciudad

Desde esa perspectiva se planteó 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 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



Son **12.527** los desplazamientos que diariamente se producen en la ciudad, según la estimación y metodología establecida. Los datos devienen de la información obtenida en el conteo de ciclistas realizado a lo largo de los meses de abril a octubre en 6 puntos de aforo preestablecidos (Avenida de la Libertad, Calle Getaria, Paseo de La Concha, Avenida de los Fueros, Puente de M^a Cristina, Avenida de la Zurriola y Puente de Santa Catalina/Plaza de Euskadi).

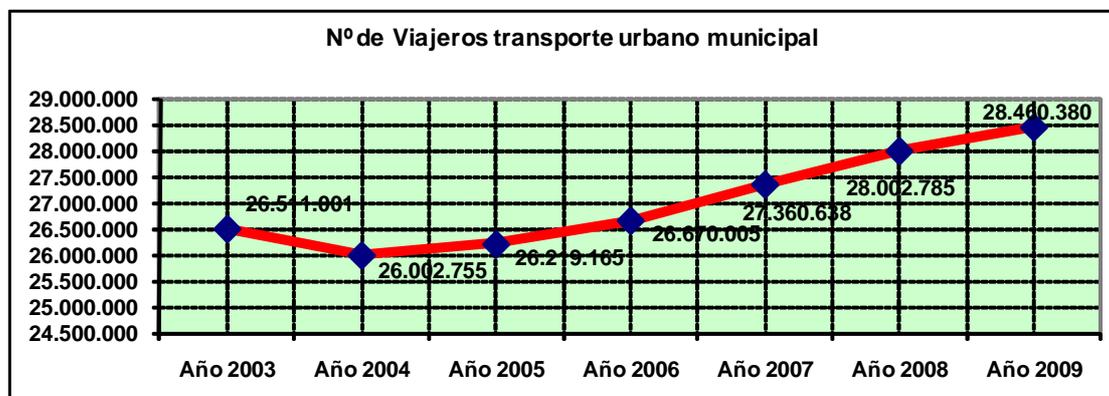
De los datos obtenidos se puede observar una ligera disminución de los desplazamientos ciclistas por la ciudad con respecto al año pasado, pero que se mantiene superior a años anteriores. Creemos que el uso de la bicicleta en la ciudad va asentándose paulatinamente y que, si miramos la evolución registrada respecto a los últimos años, en los que la red ciclista se ha venido desarrollando en la ciudad, el número medio de desplazamientos diarios en bicicleta sigue una tendencia ascendente.



INDICADOR 2 B.

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

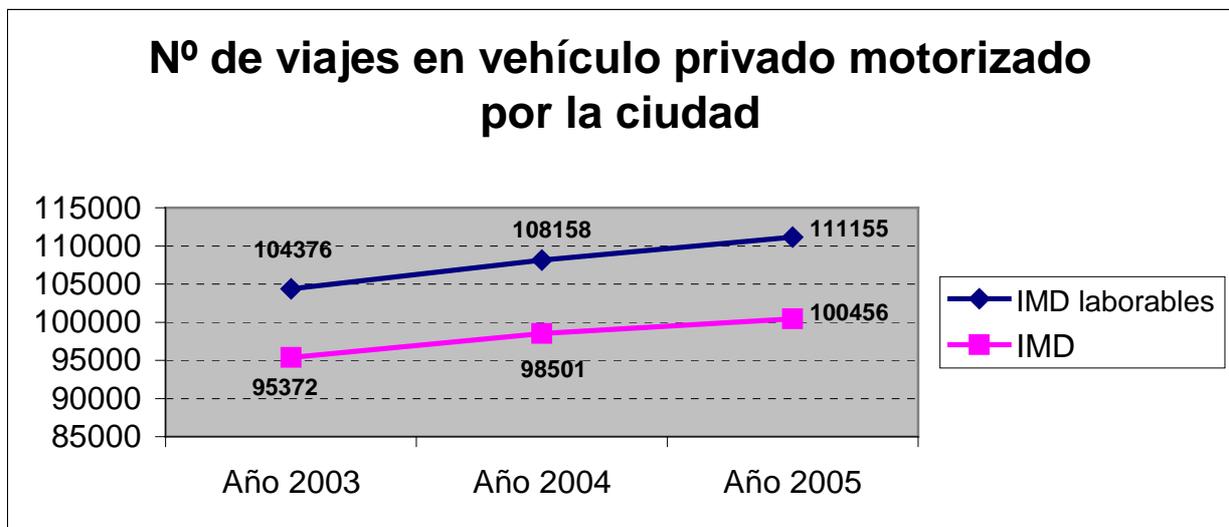
Nº de Viajeros	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	26.002.755	26.219.165	26.670.005	27.360.638	28.002.785	28.460.380



El número de viajes en autobús se ha incrementado en cerca de dos millones y cuarto en estos 5 últimos años, representando un incremento anual del 2%. Los resultados obtenidos vendrían a suponer que cada habitante donostiarra realiza al año 153 viajes en autobús de media, muy superior a las medias de 80 viajes por persona que presentan ciudades españolas con población parecida. La explicación de este incremento se puede encontrar en la mejora de servicio en las líneas Antinguo y Altza-Hospitales, entre otras, la integración con Lurraldebus, un mayor uso de bonos mensuales y servicios nocturnos, la mejora de los índices de puntualidad y regularidad en el servicio, así como actuaciones de priorización en el viario del transporte público con el paulatino aumento de vías reservadas para los autobuses.



INDICADOR 2 C.
Número de viajes en vehículo privado motorizado por la ciudad



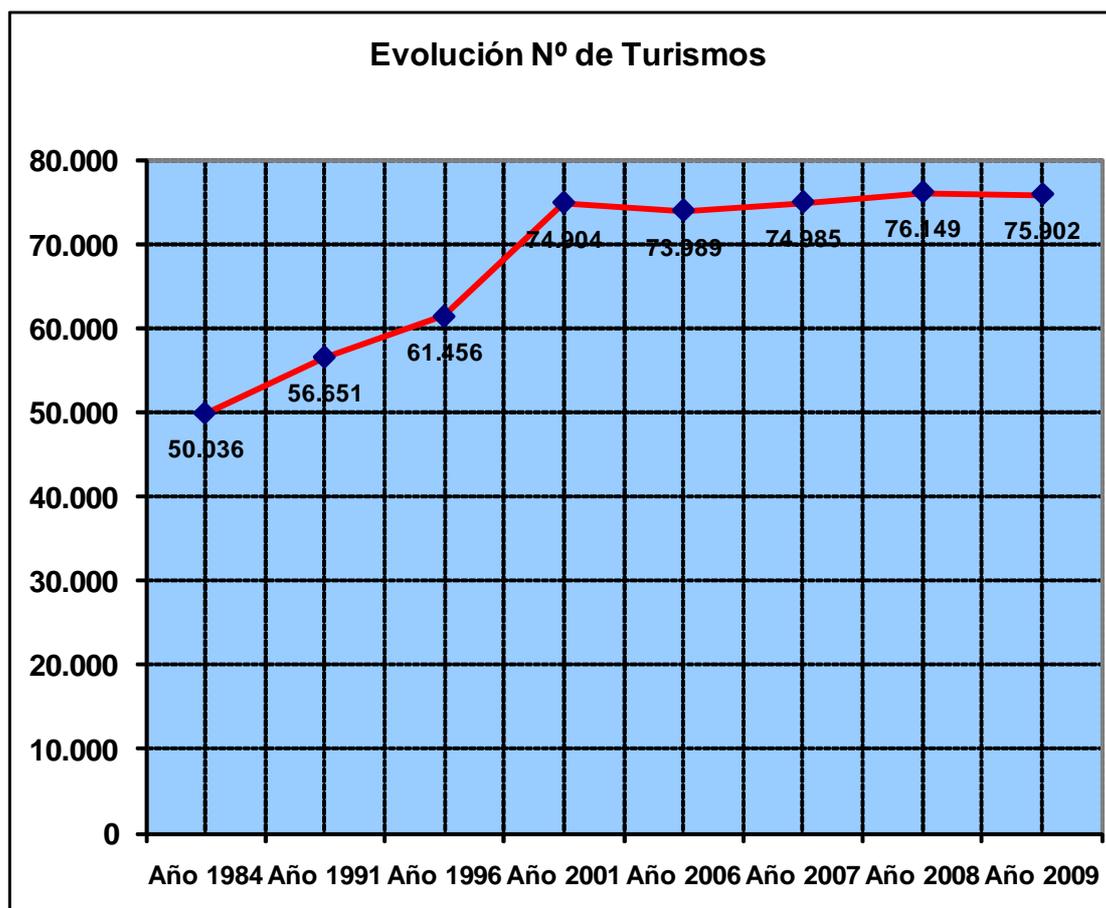
IMD: Intensidad Media Diaria
IMDL: Intensidad Media Diaria día Laboral

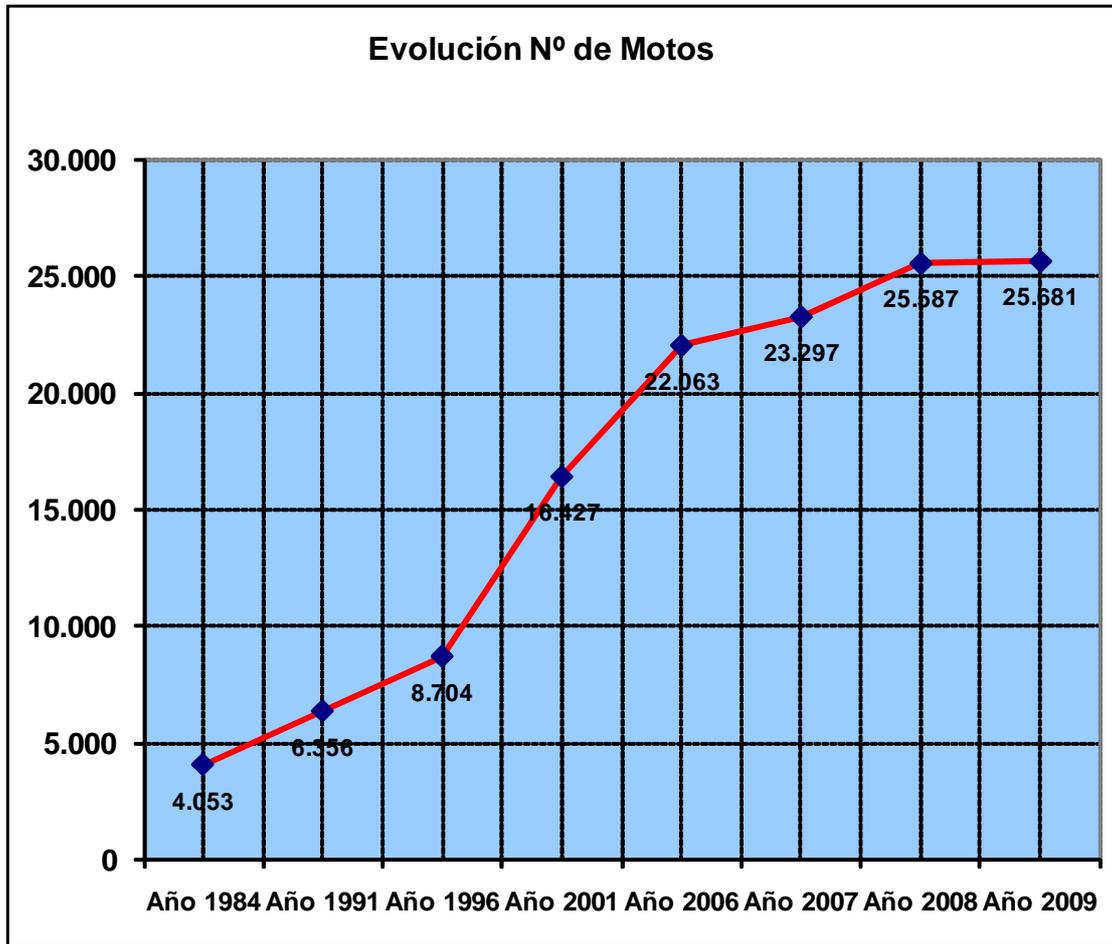
No se tienen datos de 2006, 2007, 2008 ni de 2009

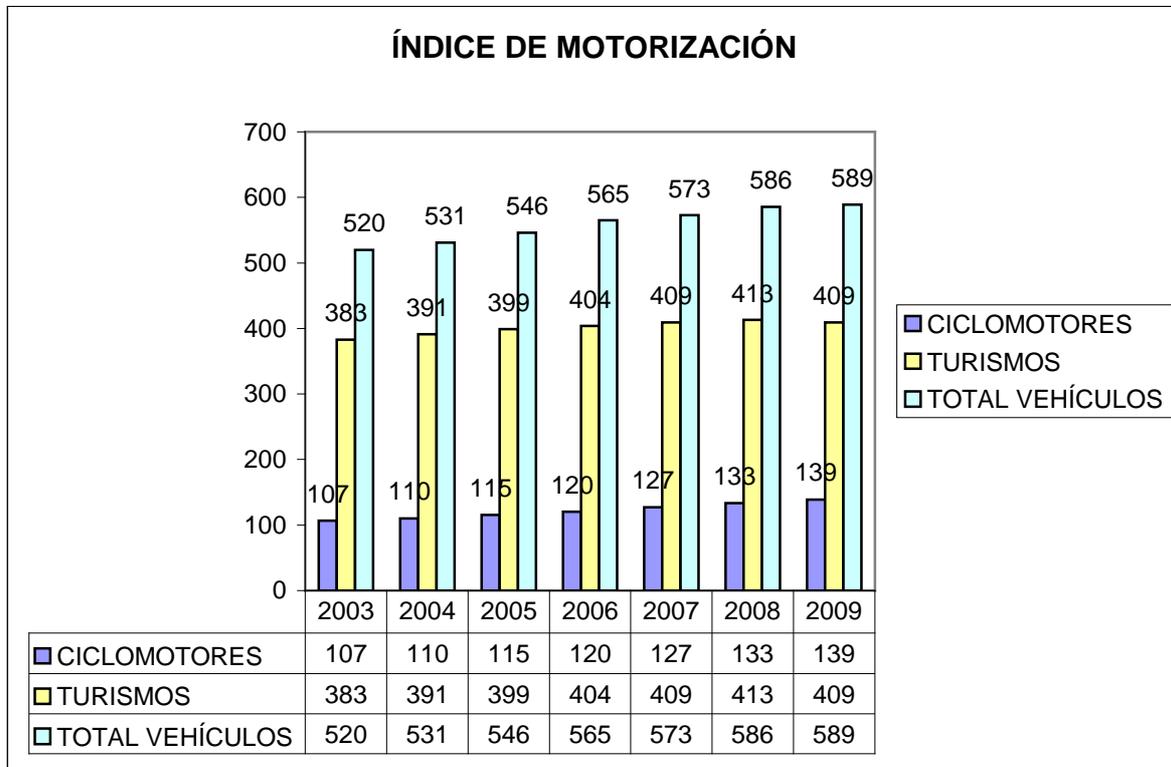


INDICADOR 3. Índice de motorización por cada 1000 habitantes (Evolución)

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
2007	104.953	74.985	23.297
2008	107.883	76.149	25.587
2009	109.157	75.902	25.681







Los gráficos reflejan una lenta pero creciente tasa de motorización que impacta sobre la movilidad general y la calidad ambiental de la ciudad. La tendencia, aunque suave, sigue siendo de incremento, aunque este año, el índice de los turismos dados de alta ha sufrido un decremento del 1%. Las variaciones en el 2009 se deben probablemente a los efectos de la crisis económica, con un incremento menor que en años anteriores en todos los tipos de vehículos e incluso disminuyendo el número de matriculaciones de turismos. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura de San Sebastián diagnostica esta orientación lenta al crecimiento, resaltando que la tendencia a que la movilidad se siga basando en el automóvil es insostenible, ya que la necesidad de una mayor capacidad vial obligaría a obras de nueva infraestructura en los accesos y en el viario urbano, poco viables desde el doble punto de vista ambiental y económico.



INDICADOR 5. Evolución del número de ciclistas víctimas de accidente

Nº ACCIDENTES CON VÍCTIMAS Y CICLISTAS IMPLICADOS	70
Nº CICLISTAS IMPLICADOS EN ACCIDENTES CON VÍCTIMAS	70

VÍCTIMAS	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES
VÍCTIMAS TOTALES	0	3	80
VÍCTIMAS PEATONES	0	0	11
VÍCTIMAS CICLISTAS	0	2	60
“PAQUETES EN BICI	0	0	2
CONDUCTORES CICLOMOTOR Y MOTO	0	1	7

Este es el tercer año que se obtienen datos de accidentalidad ciclista. En relación con los años anteriores, sigue aumentando el número de accidentes, al contabilizar 80 accidentes en 2009 frente a los 68 que se produjeron en 2008 y 59 en 2007. Se observa también un mayor número de accidentes en los que los peatones aparecen como heridos leves, siendo 11 los peatones que resultaron heridos en 2009 frente a los 6 del año anterior

Se debe resaltar que en 2009, al igual que en 2008, tampoco se ha producido ninguna víctima mortal (en 2007 falleció un ciclista con ocasión de un accidente). El número de heridos graves ha sido el mismo que en 2008, dos ciclistas y un motorista



DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN

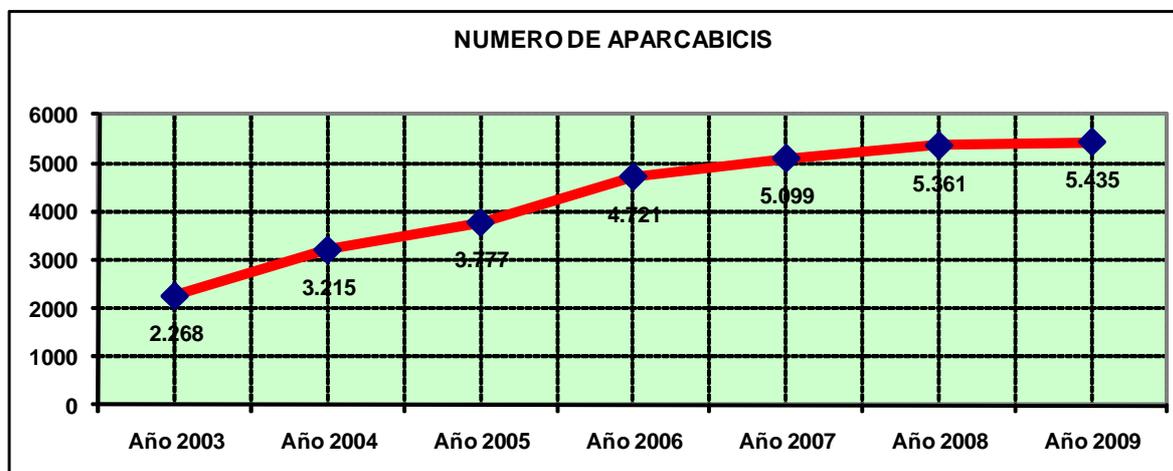
fueron las personas atendidas con heridas graves, producidas en accidentes en los que estaba involucrado algún ciclista.



INDICADOR 6. Evolución del número de plazas de aparcamiento para bicicletas

Año	Nº Plazas
2004	947
2005	562
2006	944
2007	378
2008	262
2009	74

2003 = 2.268 plazas
2009 = 5.435 plazas



El gráfico muestra la progresiva instalación de aparcabicis por la ciudad y refleja la actividad desarrollada por la Dirección de Movilidad intentando cubrir la creciente demanda por parte de los usuarios ciclistas de esta infraestructura; no obstante, se puede observar que el incremento de nuevas plazas en 2009 ha sido mucho menor que el número de plazas de aparcabicis colocados en los años anteriores y que no cubre la creciente demanda manifestada por los usuarios e identificada en los informes realizados por el Observatorio de la Bicicleta.



INDICADOR 7

Evolución del número de denuncias de bicicletas robadas

AÑO 2008		AÑO 2009	
DENUNCIAS	714	DENUNCIAS ³	883

De los datos ofrecidos por la Guardia Municipal se puede apreciar que el número de vehículos sustraídos ha aumentado con respecto al año anterior, se mantiene en una cifra que viene a suponer una media algo mayor a dos denuncias de robo de bicicletas al día. De las 883 denuncias efectuadas, 85 fueron de bicicletas registradas en el Registro Municipal de Bicicletas que en 2007 el Ayuntamiento puso en marcha y que a finales de 2009 cuenta ya con 2.270 registros.

Durante 2009 se han recuperado 43 bicicletas, estando registradas 7 de ellas

³ Los datos reflejan las denuncias registradas en la Guardia Municipal. No se tienen datos de las registradas en la Ertzaintza, de alguna de las cuales no se tiene conocimiento en la Guardia Municipal



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

Por quinto año consecutivo el OB ha elaborado un informe sobre las condiciones de ciclabilidad que ofrecen los más de 33 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, así como algunos tramos de calzada en los que se ha realizado una señalización específica para la circulación de bicicletas en convivencia con los vehículos motorizados. 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 del estudio y análisis de las inspecciones que mensualmente se han venido realizando a lo largo de todo el año⁴ y de la última inspección realizada a lo largo de finales de diciembre de 2009 y primeros de enero de 2010. 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

⁴ 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.



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.

1: Síntesis de los principales obstáculos v 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 en el sentido de la marcha
1.2 Isabel II- Eustasio Amilibia	*	3	-	-	Bancos, invasión coches y furgonetas.
1.3 Eustasio Amilibia- Zuaznabar	-	-	-	•	Basura de contenedores en Eustasio Amilibia Balsa de agua Sumideros en el sentido de la marcha
1.4 Zuaznabar- Araba	*	-	1	-	Balsas de agua
1.5 Araba- San Martín	*	1	2	-	Sumideros en el sentido de la marcha
1.6 San Martín -Pte Sta Catalina	*	1	-	•	-
1.7 Sta Catalina--Zurriola	*	-	1	-	Caseta de obra
1.8 Pte Zurriola- Paseo Nuevo	-	1	-	-	-
2.3. Paseo Zubiaurre - Rodil	-	2	1	-	Contenedores en Rodil
2.4 Rodil-Zurriola	-	-	-	-	Aclarar el tramo frente al Ambulatorio de Gros
2.5 Plaza Lapurdi - Aldamar	*	1	-	-	-
3.1. Igara - Ibaeta Plaza	-	7	1	-	
3.2 Plaza Ibaeta -Trento	*	-	1	•	Varias paradas de Autobús
3.3 Trento- túnel del Antiguo	*	-	1	-	Cuneta en Avda. Satrustegi Desagües



3.4 Túnel del Antiguo-plaza Vinuesa	*	-	-	-	-
3.6 Easo -Etxaide	*	-	1	•	Aparcabicis
3.7. Etxaide- Pte. Santa Catalina	-	-	1	-	Falta conectar el tramo
3.8 Plaza España -Paseo Colón	-	-	-	-	Rampa de entrada a garaje
4.1 Plaza Euskadi-Pte M ^a Cristina	*	2	-	•	Tapas de gas, gravilla
4.2 Pte M ^a Cristina-Pte Mundaiz	*	1	4	•	Acumulación de basuras en García Lorca
5.1. Pl San Marcial-Garbera	-	1	1	-	Bancos
5.7 Paseo Francia –Plaza Bilbao	-	1	-	•	-
5.8 Plaza Bilbao- Plaza Vinuesa	*	-	-	-	Firme resbaladizo
7.2 Policlínica -Rotonda Oriamendi	*	-	6	•	Bidegorri desaparecido por obras
7.3 Rotonda Oriamendi – Colegio Alemán	-	-	-	•	Señal, gravilla, vegetación
8.1 Plaza Ibaeta -Plaza América	-	-	1	-	-
Red local: Aldamar - Aquarium	-	-	-	-	Terraza acristalada, venta ambulante, grupos musicales....
Red local:Plaza Bilbao-Boulevard	*	-	-	•	Firme resbaladizo
Red Local: Andia-Camino-Sta Catalina	*	-	-	-	Valla metálica
Red local: Duque de Mandas	-	1	-	-	-
Red local: San Francisco	-	-	-	•	Furgonetas reparto
Red local: Errondo	*	1	2	-	Obras
Red local: Nueva –San Francisco	-	-	-	-	Terrazas
Red Local: Zorroaga	-	1	-	-	Valla



Red Local: Loiola	-	2	1	-	Plantas Valla
Red Local: ERROTABURU-AÑORGA TXIKI	-	1	2	-	-
Red Local: Avda Barcelona (Riberas de Loiola)	-	-	-	-	Bases de valla
Red Local: Xabier Lizardi	-	2	3	-	Poda de árboles, restos de obras. Postes de plástico Sumideros en el sentido de la marcha
Red Local: Olarain	-	1	-	-	Valla y elementos de obra
Red Local: Alderdi Eder	*	-	-	-	Obras en el Parking de La Concha y en el Náutico.
Red Local: PAGOLA	-	-	-	-	Zona en obras
Red Local: MORLANS	*	1	1	-	Zona en obras, bicicletas aparcadas en Lugaritz
Red Local: NEKE ETXE	-	-	-	-	Paso bloqueado por obras
Red Local: ANTONIO ARZAK	-	-	-	-	Postes desaparecidos y tirados sobre el bidegorri
Red Local: P.M. COLLADO-PíoXII-Arqu. CORTAZAR	-	1	1	-	-
Totales		32	36		

Respecto a la evaluación del anterior ejercicio cabe destacar que el Ayuntamiento ha dado solución a algunos problemas detectados en la misma.

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

Los datos facilitados por el Ayuntamiento son referidos al recuento 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 vías ciclistas que actualmente configuran la Red.



DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN

Hecha esta advertencia, de los datos suministrados por la Dirección de Movilidad se constata que incremento del uso de la bicicleta en la ciudad este año no se ha producido, sufriendo un decremento de un 3% respecto al año pasado. (Ver Indicador 2 A *“Número de desplazamientos en bicicleta”*).



3.3. EVALUACIÓN DEL PLAN DE LA BICICLETA

En el año 2001 el Ayuntamiento de Donostia – San Sebastián aprobó el Plan de Potenciación de la Bicicleta en la Movilidad Urbana de Donostia – San Sebastián. Un Plan en el que se proponía 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 se han ido ejecutando una serie de los tramos de 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 desarrollado diversas medidas de promoción del uso de este vehículo, en mayor o menor medida, a lo largo de todos estos años.

Al igual que en los informes realizados en años anteriores, el objetivo principal de este documento es efectuar una nueva fotografía del desarrollo del Plan inicial y evaluar el nivel de desarrollo del mismo. No obstante, como ya se señaló en anteriores informes, el Observatorio de la Bicicleta entiende que, al igual que cualquier instrumento de planeamiento urbanístico general, el Plan de la Bicicleta contaba con un horizonte temporal “deslizante” de unos 6-7 años, lo que significa que, aunque las directrices planteadas pudieran seguir siendo válidas, el horizonte temporal del Plan ya ha finalizado, siendo necesaria su revisión y adecuación al asentado y creciente uso de la bicicleta en la ciudad, teniendo en cuenta sobre todo la programación no ejecutada, así como las previsiones futuras de desarrollo y modelo urbano contemplado en el nuevo Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) aprobado provisionalmente el junio de 2009. En este sentido, desde 2007, el Ayuntamiento viene realizando una revisión del Plan de la Bicicleta que debería contener, en lo referente a infraestructuras ciclistas, una nueva formulación y programación con el objeto de completar la red ciclista pendiente, hacer frente a la nueva realidad ciclistas emergente y adecuarse al reto de satisfacer, entre otras cuestiones y como se comentaba anteriormente, el adecuado desplazamiento ciclista en la movilidad que se va a generar con los futuros desarrollos urbanos previstos en el horizonte del nuevo Plan de Ordenación Urbana de la ciudad, consolidando definitiva y funcionalmente la correcta y necesaria conexión ciclista con los municipios colindantes. Lo decíamos el año pasado y éste se vuelve a constatar, otro año más sin que la prevista revisión y nuevo Plan de Vías Ciclistas vea la luz, que se entronque y desarrolle las previsiones realizadas en otros instrumentos de planificación como es el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura (PMUSS) que ya dibuja el horizonte de 2024 y dedica una atención particular a este medio de transporte no motorizado. Asimismo, la concreción y desarrollo de un Plan Estratégico para la Bicicleta resulta perentorio y se recoge como una importante acción a desarrollar en otros documentos estratégicos aprobados en 2008 como son

el Plan Local de Lucha contra el Cambio Climático y la Agenda Local 21. Ambos documentos sitúan a la bicicleta, entre otras cuestiones, como un elemento vertebrador de la movilidad sostenible. En concreto, la Agenda 21 Local, en su programa dedicado al fomento y promoción de los medios de transporte no motorizado y la accesibilidad universal contiene una acción concreta que consistiría *“Desarrollar y revisar el Plan de Potenciación de la Bicicleta, realizando la Red de bidegorris por toda la ciudad y la conectividad con los municipios colindantes mediante las vías forales contenidas en la Red ciclista guipuzcoana”*. La Agenda 21 contempla desarrollar todas sus acciones en el horizonte de 2013. Además, si tenemos en cuenta la actual red ejecutada, un 12 % de la misma corresponde a trayectos realizados no contemplados en la Red inicialmente planificada y que, en ocasiones, sustituyen a los previstos en el Plan

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 anterior a la aprobación del Plan (junio de 2001) con la que tiene ésta en diciembre de 2009, se concluye que ha habido un incremento de 18,99 Km. (de 14,90 Km. iniciales a los actuales 33,89 Km.).

Si se compara la longitud del viario ciclista en 2009 correspondiente a la Red programada (actualmente alcanza 29,70 Km.) con la longitud total planeada (58,11 Km.) se comprueba que faltarían 28,41 Km. de bidegorri por realizar, es decir, se ha ejecutado un 51 % de la red planeada y por tanto faltaría un 49 % por acometer (frente al 53,61% que faltaba en diciembre de 2008). A lo largo de 2009 se han ejecutado 2.749 metros de viario ciclista contemplado en la red, mas 625 metros de tramos nuevos. Ciñéndose solamente a la longitud del conjunto de los 8 itinerarios principales, el porcentaje de la red realizada alcanza el 50,43 %, mientras que la red local ejecutada alcanza un 52 %. Habría que sumar la realización de otros nuevos tramos ciclistas no contemplados en la Red inicialmente planificada y que por diversos criterios y circunstancias se han ido efectuando en la ciudad a lo largo de estos últimos años; estos nuevos tramos suponen en estos momentos un total de 4,19 Km de vía ciclista, que viene a representar un 12 % del total existente y que se han desarrollado, en ocasiones, como enlaces o tramos alternativos a la programación inicial.

Cinco de los ocho itinerarios principales tienen ejecutada una longitud superior al 50% de la planeada (se trata de los itinerarios de Intxaurreondo-Centro, Universidad-

Gros, Plaza de Euskadi-Loyola, Anoeta-Paseo Nuevo y Errotaburu-Amara, al terminar de habilitar esta año el túnel de Morlans)

Síntesis de los desarrollos longitudinales de la red ciclista con relación a los itinerarios del Plan de la Bicicleta (periodo 2001-2009)

Itinerario	Longitud a Junio 2001 (m)	Longitud Plan Bicicleta (m)	Incremento 2001-2009 (m)	Longitud a Diciembre 2009 (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	2.369	3.235	1.365	30%
3. Universidad-Gros	2.208	5.092	1.856	4.064	1.028	20%
4. Plaza de Euskadi-Loiola	741	2.708	737	1.478	1.230	45%
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	2.121	2.121	930	30%
Red local	4.353	23.563	7.923	12.276	11.287	48%
Otros	408	-	3.783	4.191	-	-
TOTAL RED	14.902	58.111	18.989	33.897	28.411	49%

Red existente por tipos de vía ciclista

Tipología de vía ciclista	Longitud (m) (2008)	Longitud (m) (2009)
Vía Ciclista	25.664	28.404
Coexistencia	4.862	5.177
Calzada	995	1.305
TOTAL	31.521	33.897

Las vías segregadas para el tránsito de bicicletas representan el 81% de la longitud del viario total, mientras que los tramos en los que se circula en convivencia con peatones suponen un 15%. Desde 2006 se vienen habilitando zonas en las que, mediante el calmado de tráfico y tratamiento de la calzada, se facilita la circulación



ciclista más segura en convivencia con vehículos motorizados; viene a representar el 4% del total de la longitud de la Red considerada.

Se puede observar que el nivel de desarrollo de la red de itinerarios principales se ha incrementado con la apertura del túnel de Morlans. En diciembre de 2008 el grado de ejecución alcanzaba un 42,31% habiéndose elevado el porcentaje hasta el 50,43 %.

Un criterio general contenido en el Plan, y que debiera seguirse en la revisión de la Red ciclista, es la priorización en la ejecución de los itinerarios principales frente a los de carácter local, sin que tampoco se dejen pasar las oportunidades de desarrollar estos últimos, debiéndose tener en cuenta los flujos ciclistas más importantes que ya actualmente se producen en la ciudad

En ese sentido, para el desarrollo progresivo y equilibrado de la Red, se deberían tener presentes los criterios ya señalados en el Plan respecto a la priorización de conexiones: la captación de viajes (en la medida en que se disponga de datos), el aprovechamiento de actuaciones emblemáticas, y, sobre todo, la conexión de los barrios más poblados con el Centro. Es una demanda permanente, en la que insistimos y que viene siendo manifestada por numerosas personas y colectivos que se ponen en contacto con el Observatorio.

Desde esa perspectiva, volvemos a incidir en los itinerarios que consideramos tienen una mayor prioridad de ejecución y que son los siguientes⁵:

- Itinerario 2. Intxaurreondo-Centro: Sobre todo el tramo Boulevard-Hernani eje central que daría funcionalidad a la red existente, así como la penetración a Intxaurreondo.
- Itinerario 3. Universidad-Gros: faltaría la calle Zubieta y la plaza Zaragoza, si es que se decide habilitar esa alternativa y liberar el paseo de La Concha, además de estudiar las posibilidades funcionales de la travesía por San Marcial
- Itinerario 5. Altza-Concha: quedan por ejecutar alrededor de 5 kilómetros, es decir, la práctica totalidad del itinerario, a excepción de pequeños tramos existentes en el Centro y un tramo inconexo en Garbera. Una barrios tan importantes como Altza y Egia con el Centro, atravesando Intxaurreondo Sur.
- Itinerario 6. Larratxo-Ategorrieta: este itinerario en su totalidad es de vital importancia.

⁵ Los desarrollos no están citados por orden de prioridad.



-
- Itinerario 8. Errotaburu-Amara: Es uno de los principales ejes de comunicación ciclista de la ciudad, ya que une los barrios de Amara e Ibaeta de forma directa. La apertura del túnel de Morlans ha supuesto un salto cualitativo
 - También se considera interesante la culminación del itinerario 4. Plaza Euskadi-Loiola, conexión básica del barrio de Loiola con el resto de barrios. Se está aprovechando la urbanización de Riberas de Loiola para incorporar dicha conexión como por ejemplo el tramo de Nemesio Etxániz, quedando pendiente el acceso al barrio de Loyola, habiendo supuesto un salto cualitativo la pasarela peatonal y ciclista que une el parque de Cristina Enea con Riberas de Loyola.

Como ya se señalaba en informes anteriores, otro factor a considerar, recogido en el Grupo de Reflexión del Observatorio y en la *Propuesta para impulsar la segunda fase del Plan de Potenciación de la Bicicleta*, es que un porcentaje importante de los nuevos ciclistas solo transita en bicicleta por vías reservadas o por aceras y zonas peatonales, originándose incomodidad y riesgos para el peatón, además de una invasión de algunas aceras que no están acondicionadas para un uso ciclista.

En la Propuesta de la Dirección de Movilidad ya se avanza que sería “*conveniente continuar extendiendo la red y favorecer la convivencia de las bicicletas con el tráfico motorizado, dado que no es factible la existencia de red ciclista segregada que acceda a la mayor parte de los destinos del término municipal*”, algunas de las reflexiones formuladas en el Grupo de Reflexión del Observatorio coinciden con esta línea argumental que comienza a ser considerada en la planificación y rediseño de la Red

Por lo tanto, además del desarrollo de la red de los itinerarios principales, desde el Observatorio se vuelve a recomendar, y en especial para la red local, la introducción de nuevas medidas que favorezcan el uso de la bicicleta a través de una mayor integración de ésta con el tráfico motorizado. Las ventajas y beneficios que con este tipo de medidas se derivarían para la mejora de la movilidad y la habitabilidad de la ciudad son múltiples. Estas propuestas consisten en: diversas medidas de calmado del tráfico, creación de zonas 30 y 20 como la que se ha introducido en Gros y comenzando a introducir en otros barrios, plataformas avanzadas de espera en intersecciones semaforizadas (empiezan a ser importantes las colas ciclistas que se forman en determinadas intersecciones) y las vías ciclistas a contracorriente. Las medidas deberán adoptarse paulatinamente, de forma sopesada y experimentando con determinados tramos⁶. Volvemos a insistir que en paralelo se han de desarrollar campañas específicas de educación cívica en movilidad dirigida a motoristas,

⁶ En esta línea el Plan de Seguridad Vial beneficiará la adopción de estas medidas.



usuarios del automóvil, jóvenes ciclistas, etc. divulgando y explicando cada medida que se vaya a adoptar con actuaciones importantes de comunicación y sensibilización

Por último, volvemos a incidir en una serie de consideraciones, la mayoría de las cuales vienen recogidas en Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura y que se deben tener en cuenta en la planificación, desarrollo y rediseño de la Red ciclista:

- Priorizar la ejecución de los viales ciclistas previstos a los barrios densos y alejados del centro y con desniveles importantes como es la zona Este de la ciudad
- Ejecutar las actuaciones previstas en el Plan de Transporte Vertical permitiendo la accesibilidad a los barrios altos de la ciudad con alta densidad de población
- Extender las infraestructuras ciclistas a los nuevos desarrollos urbanos
- Reducir la movilidad motorizada de modo que el mallado de la red ciclista en los barrios se pueda desarrollar en calzada
- Solucionar los actuales estrangulamientos y la disfuncionalidad de algunos puntos y tramos de la red existente como por ejemplo la conexión Este - Oeste de la ciudad a través del Boulevard, Camino-Andía, o la saturación del paseo de la concha en la zona de coexistencia, conectar debidamente la Plaza de Euskadi, etc. Cuidar el diseño de los trazados ciclistas en su funcionalidad como medio de transporte, ganando en confort y seguridad
- Desarrollar la conexión ciclista con los municipios vecinos
- Ampliar el número de plazas de aparcamientos para bicicletas y elaborar un Plan de aparcamientos que introduzca nuevas medidas para implantar este tipo de infraestructuras en los edificios residenciales, estaciones ferroviarias, aparcamientos subterráneos, edificios públicos, etc.
- Mejorar y aumentar la señalización vertical y horizontal de los bidegorris y tramos de coexistencia,
- Establecer un Plan de mantenimiento y limpieza de la red ciclista e infraestructuras asociadas.

Y además:

- Aumentar las frecuencias en las líneas de autobús donde se permite el acceso de bicicletas, estudiando la posibilidad de establecer el servicio en nuevas líneas
- Aumentar el número de estaciones del sistema de préstamo de bicicletas
- Realizar las gestiones necesarias para adecuar aparcamientos y facilitar la accesibilidad en bicicleta al conjunto de estaciones ferroviarias
-

3.3.2. Medidas de promoción

En coherencia con los postulados del Plan de Bicicletas, 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.

Consideramos que en 2009 han disminuido de modo importante las actuaciones de promoción. A continuación se enumeran algunas de las actuaciones realizadas por el Ayuntamiento en los diferentes frentes enunciados, centrándose especialmente en las actuaciones realizadas durante este último año 2009.

Segunda marcha nocturna “En Marcha”

Como el año anterior, en el mes de mayo se celebró una multitudinaria marcha nocturna en la que, en bicicleta o patín, se realizó un amplio recorrido por diferentes barrios de la ciudad. La iniciativa estuvo encuadrada en las segundas Jornadas de Salud, Nutrición y Medio Ambiente “En Marcha” celebradas en el Kursaal.

Exposición Move Together (16 de septiembre – 23 de octubre)

La exposición respondía a una iniciativa europea: Move Together. Los elementos principales que componen la exposición provienen de esta red, por ello, desde Fundación Cristina Enea, entidad productora de la exposición, optaron por añadirle otra capa a la exposición. Por medio de vinilos adheridos al suelo se plantea un recorrido con una serie de paradas en distintos puntos que simbolizan diversos medios de transporte. Además se ha incorporado un vídeo en formato DVD en el que se recogen opiniones tanto de los usuarios como de los afectados por los carriles bici de San Sebastián, conocidos como bidegorris. Se organizaron visitas guiadas. La exposición está concebida para su ubicación en otros lugares. Además de las visitas guiadas, pasaron por la exposición 2.096 personas

Norte salado Sur dulce

(Conferencia sobre experiencia cicloviajera)

Proyección realizada en el Salón de Pleno del ayuntamiento en el mes de septiembre y que muestra de cerca la experiencia de cicloviajar en familia. Recorre espacios naturales como el Rin, Danubio, Isar, Elbe, Mar del Norte, y urbanos como Strasbourg, Basel, Munich, Linz, Viena, Hamburgo, Amsterdam, o París.

Asimismo, reflexiona sobre modelos de fomento de la movilidad en bici en Europa, y aporta algunos trucos para cicloviajar con niños.



Merienda con información para ciclistas urbanos realizada por Kalapie

De cuatro a ocho de la tarde del 22 de septiembre se puso una mesa con folletos informativos, plano de los bidegorris de Donostia y diferentes viandas en la plaza Vinuesa, lugar muy transitado por ciclistas.

Durante ese espacio de tiempo se repartieron folletos, se informó a los/las ciclistas sobre la problemática de la movilidad y se compartió, en la vía pública un lunch con las personas que se acercaban con sus bicicletas.

Recorrido Ciclo-Fotográfico por la ciudad

El sábado 19 de septiembre y el sábado 3 de octubre se realizaron salidas programadas recorriendo en bicicleta distintos puntos de la ciudad comentando y recogiendo imágenes fotográficas de los puntos débiles de la red ciclista, los aciertos en la resolución de determinados tramos, así como las actitudes cívicas e incívicas en el pedalear urbano.

Se facilitó una dirección electrónica donde enviar las imágenes captadas con sus respectivos comentarios, siendo Fundación Cristina Enea la entidad encargada de elaborar un informe final con las aportaciones ciudadanas

Taller sobre movilidad urbana y procesos participativos

Mediante técnicas participativas se realizó un taller donde se analizaron las dificultades y fortalezas que supone la incorporación de la participación ciudadana en el diseño, implementación y evaluación de las políticas y planes de movilidad sostenible. Fruto del trabajo realizado se elaboró un “Cuaderno de apuntes” editado por Fundación Cristina Enea.

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”. Es así como se contempla la movilidad como un fenómeno urbano en el que deben priorizarse los medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente urbano.

Dentro del Programa de Educación Vial que viene desarrollando la Unidad de Formación de la Guardia Municipal desarrolla contenidos y acciones dirigidas al uso de la bicicleta como medio de locomoción desde temprana edad. En concreto el Temario para los alumnos y alumnas de Educación Primaria, 3º ciclo viene centrando sus actividades en el conocimiento y uso de ese vehículo. Tanto en éste



como en el 2º ciclo en el que se trabaja la autonomía total como peatón, se priorizan los criterios de seguridad en su movilidad. En el Tercer ciclo se fomenta el uso de la bicicleta como herramienta de desplazamiento.

Los contenidos del Temario dirigido al alumnado de 6ª curso de EGB también incluyen actividades destinadas a dotar a los alumnos y alumnas de criterios de análisis para poder elegir modos de transporte, entre los que se incluye la bicicleta, e itinerarios adecuados a su movilidad cotidiana, así como para hacer un uso “seguro” de la vía pública, tanto ellos como para las personas que les rodean.

El programa completo de Educación Vial de la Guardia Municipal se ha desarrollado este año en 43 centros de primaria y 4 centros de secundaria. En primaria han participado 8.611 niños y niñas, siendo 274 los alumnos de secundaria

Recogiendo la referencia que se hacía el año anterior, la Guardia Municipal viene señalando que “entre las figuras emergentes del tráfico ciudadano está la del conductor de bicicleta, también niños y niñas del “Tercer Ciclo”, que utilizan este vehículo no como juego de parque, sino como modo de transporte más o menos cotidiano”, considerando esta situación como una oportunidad para educar a un sector significativo de la población en los valores de una educación vial integral y moderna. También hay que recordar que la Unidad de Formación de la Guardia Municipal viene apuntando la necesidad de abrir su campo de acción en materia de educación vial a los jóvenes adolescentes, intentando integrar en su proyecto un programa que vaya abarcando a los alumnos y alumnas del ciclo de Secundaria (ESO). El Observatorio viene insistiendo en que este tipo de programas pueden ser una oportunidad inmejorable para integrar elementos de formación y sensibilización en las formas sostenibles de moverse en la ciudad y en la adecuada forma de desplazarse en bicicleta, máxime cuando uno de los escenarios barajados para un futuro es que la bicicleta circule en calzada y en coexistencia con vehículos motorizados. Además, se ha podido observar que la tendencia creciente por parte de jóvenes a la utilización de las bicicletas para acudir a sus centros escolares no está exenta de fricciones por su utilización, a veces indebida, en aceras y espacios de tránsito peatonal

3.3.4. Aspectos normativos

Como venimos recogiendo en anteriores informes, 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, insistimos en que es una norma poco conocida por la población.⁷ Volvemos a insistir en que se hace del todo necesaria

⁷ En el Estudio sobre el ciclismo urbano en Donostia (Siadeco, junio 2008) encargado por el Observatorio tan sólo un 45,3 % reconoce haber oído hablar sobre la Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos



una mayor difusión de las obligaciones que deben cumplir las personas que se desplazan en bici por la ciudad. En los últimos años venimos asistiendo a un aumento considerable del número de ciclistas. Se puede considerar que son personas de edad que recuperan la utilización de la bicicleta en sus desplazamientos ordinarios y nuevas generaciones de jóvenes que la vienen a utilizar para ir a los centros de enseñanza o a sus actividades lúdicas (playa, zonas deportivas, etc.). Unas personas por falta de pericia y otras por su inconsciencia o falta de respeto, el caso es que diariamente se producen transgresiones a las normas de circulación existentes, entre otras cuestiones, invadiendo aceras y, en ocasiones, circulando en velocidad y forma peligrosa para los viandantes que ocupan las aceras.

En ese sentido, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura ya apunta los desajustes existentes en la cultura de uso del espacio público con la incorporación de la bicicleta al paisaje urbano donostiarra y las fricciones que presenta con otros modos de transporte, así como las carencias de cultura ciudadana en relación a la seguridad vial.⁸

Por otro lado, en 2008 se elaboró un Manual de señalización de vías peatonales y ciclistas con el fin de sistematizar y homogeneizar la señalización de los espacios y vías que utilizan los peatones y ciclistas en la ciudad, pero aún no se ha publicitado ni dado a conocer. Esta señalización pretende contribuir a una nueva cultura de la movilidad y a reducir los conflictos entre diferentes usos y personas que utilizan las vías pudiendo ser una herramienta importante en la normalización y difusión de una movilidad cívica y segura.

3.3.5. Instrumentos de gestión, participación y evaluación

Observatorio de la Bicicleta

El Observatorio de la Bicicleta es un instrumento creado a través de la colaboración entre el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián y la Asociación de Ciclistas Urbanos Kalapie, para facilitar y mejorar las condiciones del uso de la bicicleta en la ciudad. Para ello el Observatorio:

- Gestiona y canaliza las quejas y sugerencias
- Realiza un seguimiento de la movilidad urbana en bicicleta
- Vela por el cumplimiento del Plan de la Bicicleta de la ciudad
- Sugiere nuevas medidas para desarrollar este medio de transporte

⁸ Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura de Donostia-San Sebastián. (PMUSS). Texto refundido septiembre 2008, pag 11

El conjunto de actuaciones señaladas tienen su reflejo en los diferentes Informes que esta entidad realiza y que se pueden consultar en la Web: www.observatoriodelabicicleta.org

Registro de Bicicletas

El registro de bicicletas comenzó a funcionar en marzo de 2007. Actualmente tienen registradas 2.270 bicicletas, siendo 1.173 las bicicletas registradas a lo largo de 2009, representando un importante incremento con respecto al año anterior. La Base de datos (de propietarios y bicicletas) fue creada según la Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos(31/01/2006) y tiene la finalidad de prevenir los robos o extravíos de las bicicletas y facilitar su localización.

El marcaje es voluntario, se ha de ser mayor de 14 años y la bicicleta debe disponer de un número identificativo que puede ser el nº de bastidor y/o un nº de Marcaje del Sistema homologado por el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián. Un mayor conocimiento del público en general y una coordinación con otras bases de datos existentes en otros municipios son algunas de las posibilidades que se deberían estudiar.

Sistema de Bicicleta Pública

El Ayuntamiento puso en marcha en enero de 2008 un sistema público de préstamo de bicicletas denominado d-BiZi, con el objetivo de facilitar a la ciudadanía la utilización de este medio de transporte en su vida cotidiana, en trayectos cortos, y a un precio reducido.

El servicio público de préstamo se compone actualmente de 5 estaciones que disponen de 125 puntos de estacionamiento para un total de 100 bicicletas gestionadas por la empresa CEMUSA. Las estaciones están ubicadas en el Boulevard, estación del Norte, plaza Pío XII, Campus de Ibaeta y en la plaza Secundino Esnaola. Está previsto extender el servicio a otros lugares de la ciudad con el fin de consolidar el servicio de transporte y facilitar su uso en el conjunto de la ciudad.

El abono al servicio cuesta 12€ anuales. El ayuntamiento facilita una tarjeta electrónica que se puede obtener en la oficina municipal de Udalinfo. La tarjeta sirve para liberar la bici del anclaje establecido en cada estación para las bicicletas en servicio.

Desde la puesta en marcha del servicio se han abonado 2.451 personas⁹ , habiéndolo utilizado 1.875. El 52,38 % de las personas que han utilizado el servicio han sido mujeres.

⁹ Ha habido 50 bajas

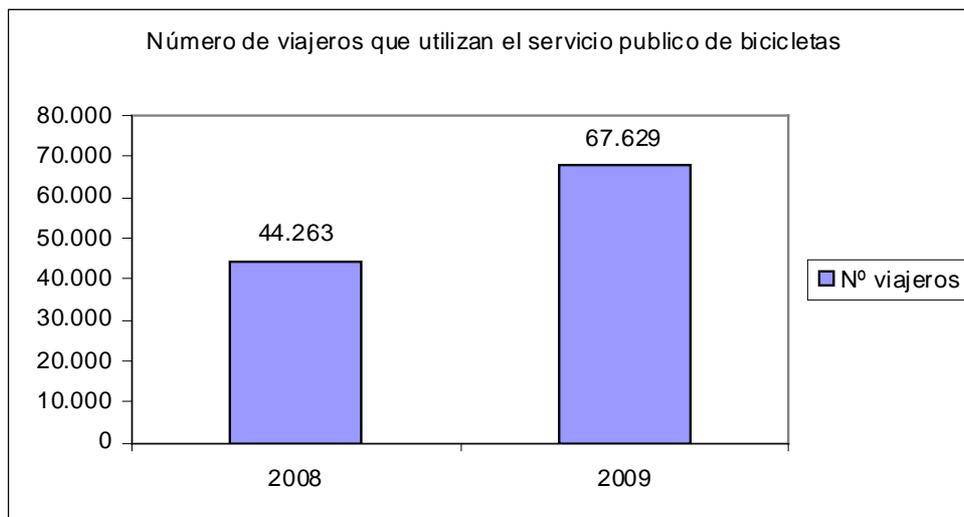


Por edades, el perfil es el siguiente:

- 1,60 % entre 0 y 20 años
- 40,80 % entre 20 y 40 años
- 47,20 % entre 40 y 60 años
- 10,40 % >de 60 años

Los días laborables son los de mayor utilización de este servicio. Debemos apuntar que las personas usuarias vienen demandando ampliación de horario (actualmente el servicio funciona de 07:00 h. a 21:00 h), así como un mayor número de estaciones y de bicicletas.

Un 56 % de los servicios han sido utilizados para traslados en bicicleta de menos de 15 minutos y un 15 % para el tiempo comprendido entre 15 y 30 minutos.



3.3.6. Evolución del presupuesto económico asignado al desarrollo del plan

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 €
2007	532.000 €		51.631 €	71.162 €
2008	113.700 €	48.320 €	34.528 €	43.903 €
2009	3.533.068 €	21.000 €	6.300 €	13.420 €

El total de las inversiones contabilizadas en 2009 alcanza la cifra de **3.573.788 €**. El gasto medio correspondiente a 2009 viene a suponer una media de **19,28 €** por habitante, cantidad muy superior en este caso a la cantidad estimada en el Plan de Potenciación de la Bicicleta que cifraba en 4,5 € año y habitante la cantidad a gastar por una ciudad para *desarrollar una política de “ciudad ciclable” digna de tal nombre*. Este año, la inversión realizada supera con creces la efectuada en años anteriores. Hasta ahora, la cifra máxima de inversión se había alcanzado en 2006, suponiendo en ese año un gasto de 7,54 € por donostiarra.

La inversión principal de 2009 se ha centrado en el desarrollo de vías ciclistas. La ejecución del vial ciclista que atraviesa el túnel de Morlans ha supuesto un gasto de 2.949.323,68 €, viniendo a representar el 82,52% de la cantidad total invertida en el conjunto de la inversión realizada en este ejercicio.

Comparando las inversiones realizadas en otros apartados (mantenimiento, aparcamientos y promoción) con las destinadas en años anteriores, la cifra de 2009 es bastante menor que la invertida durante los años precedentes, destacando la poca inversión dedicada a aparcabici y la importante disminución del gasto dedicado a promoción (un 70% menos respecto al año pasado) y a mantenimiento (un 56,54% menos que el año anterior.).



3.4. PROPUESTAS DE PROMOCIÓN

En este apartado se vuelven a incluir las propuestas ya formuladas en el Informe del año pasado y que consideramos deben ser tenidas en cuenta, dado el parón que en estos ámbitos de la promoción ha adolecido el trabajo desarrollado durante 2009. 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 de cada vez mas 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.). En ese sentido proponemos establecer un Programa de “Educadores de Calle” dirigido a la educación vial y cívica, fundamentalmente de ciclistas. Este Programa se visualizaría en la calle con personal debidamente identificado que realizaría una labor pedagógica y difusora de una cultura ciudadana del uso del espacio público y la circulación segura.



-
- Campaña dirigida a lograr el trasvase de automovilistas y motoristas hacia la bicicleta. El estudio sociológico sobre el ciclismo urbano en San Sebastián realizado en 2008 apunta que teniendo en cuenta el principal motivo de desplazamiento en bicicleta por la ciudad, el 42.8% de la población ciclista manifiesta que, anteriormente, por ese motivo, se desplazaba a pie, un 28.3% en autobús, un 13.5% en coche privado y un 7.3% en moto. Prácticamente la mitad ha cambiado un modo de transporte motorizado por la bicicleta, de modo que un 20.8% ha pasado de utilizar un transporte privado motorizado (coche privado y moto) a utilizar la bicicleta. Y otro 29.6% ha cambiado los medios motorizados públicos (autobús, tren-topo) por 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 incentivación 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 con la movilidad sostenible y el uso de la bicicleta como medio de transporte, se vienen realizando entre escolares principalmente. (Ver el apartado correspondiente del trabajo que desarrolla la Guardia Municipal)
- Volvemos a incidir en 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. Continuar la participación en el proceso Batubide y las acciones desarrolladas desde Civitas. 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 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, con la movilidad y el uso de la bicicleta: Agenda 21 Escolar, Educación Vial, Camino Escolar, Audiencia Pública u otros. El “Proyecto para la educación en movilidad sostenible y segura” con su Plan de Acción y en el que han participado diversas áreas municipales puede ser un interesante punto de partida.

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

En el Informe de 2007 se recogía un artículo “La Bicicleta: una medicina sobre ruedas” 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.

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

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



Desde esa perspectiva y en el marco de los contactos establecidos con el sector sanitario, en concreto especializado en cardiología, y que viene participando en el Grupo de Trabajo del Observatorio, se plantea la conveniencia de efectuar las siguientes actuaciones:

- 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
- Contactar con los organismos competentes en el ámbito de la salud y universitarios de este campo para establecer líneas de investigación sobre los efectos en la salud derivados de la actividad ciclista como ejercicio moderado y como modo de transporte
- En colaboración con los organismos competentes en el ámbito de la salud, impulsar programas dirigidos a los profesionales de la salud con el fin de formarles y concienciarles del uso terapéutico de la bicicleta
- Realizar una conferencia pública sobre los beneficios para la salud derivados del uso regular de la bicicleta

D. Promocionar el uso de la bicicleta desde la vertiente del turismo.

Se considera oportuno establecer una estrategia, en coordinación con San Sebastián Turismo, que posibilite el desarrollo del turismo en bicicleta. Desde varias vertientes:

- Impulsando y desarrollando las infraestructuras necesarias que permitan acceder en bicicleta a la ciudad. Esta actuación requiere una coordinación interinstitucional.
- Coordinando a los distintos sectores y operadores turísticos potencialmente involucrados para crear los productos turísticos adecuados.
- Divulgando las posibilidades, el atractivo y las potencialidades del turismo en bicicleta. Desde ese punto de vista se propone
 - ✓ Realizar una conferencia pública que divulgue rutas europeas realizadas en bicicleta y recoja las experiencias de sus protagonistas.
 - ✓ En colaboración con San Sebastián Turismo, impulsar una Jornada Técnicas dirigida al sector donde se presenten experiencias de este público o cliente turístico y se analicen las potencialidades y debilidades de la ciudad y su comarca.



E. 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-San Sebastián mayo de 2010