



**DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA**

**OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN**

OBSERVATORIO DE LA BICICLETA

MEMORIA 2012



info@bizikletarenbehatokia.org
info@observatoriodelabicicleta.org

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



(+34) 943 451 511

Asistencia Técnica:



Manu González Baragaña
Aratz Arregi Calvo

Coordinación:



Hiriko txirrindularien elkartea-Asociación de Ciclistas Urbanos/as



SUMARIO

1. PRESENTACIÓN	4
2. OBJETIVOS DEL OBSERVATORIO DE LA BICICLETA	6
3. TRABAJOS REALIZADOS POR EL OBSERVATORIO	7
3.1. CREACIÓN Y MANTENIMIENTO DE CANALES PARTICIPATIVOS	7
3.2. SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA	15
3.3. EVALUACIÓN DEL PLAN DE LA BICICLETA	33
3.4. PROPUESTAS DE PROMOCIÓN	48
ANEXO I: Accidentalidad ciclista en la ciudad	53
ANEXO II: Campaña mejora de la seguridad vial.....	61
ANEXO III: Foro de percepción ciclista	65



1. PRESENTACIÓN

Este documento pretende dar cuenta de las labores llevadas a cabo durante el año 2012 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 2012.

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 subrayaba la necesidad de incidir en medidas de promoción y en 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,

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

² En adelante nos referiremos al mismo como Plan de la Bicicleta, aunque el mismo ha quedado ya obsoleto y son otros los instrumentos de planificación referentes y vigentes. El Plan de la Bicicleta 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. El Plan de la Bicicleta contemplaba un horizonte “deslizante” de 6-7 años, horizonte que ya ha finalizado. La red ciclista actualmente existente y las previsiones de desarrollo han quedado integradas en el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), cuya aprobación definitiva tuvo lugar el 25 de junio de 2010. Además, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura (PMUSS) 2008-2024, aprobado por el Ayuntamiento, entre sus programas de actuación contempla un programa específico dedicado a la movilidad ciclista que, además de establecer la red ciclista del Siglo XXI, plantea otros objetivos y actuaciones complementarias que las encuadra en lo que debería ser el II Plan de la bicicleta. Consideramos que estos dos instrumentos planificadores, el PGOU y el PMUSS, son los referentes a tener en cuenta en la implementación de la política de potenciación de la movilidad ciclista en la ciudad y sus programas de actuación., amén de las iniciativas desarrolladas desde el Departamento de Movilidad del Ayuntamiento en el desarrollo de la Red ciclista o iniciativas transversales dimanantes del PMUSS como por ejemplo la implantación de Zonas 30



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 y el Departamento de Movilidad municipal. 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 sostenible y en particular la ciclista. En ese sentido, ambas entidades han participado activamente en la auditoría de la política ciclable 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 2012.



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 (viales ciclistas, aparcamientos para bicicletas, señalítica...), seguimiento de los flujos de bicicletas, etc.

- **Velar por el cumplimiento de la Planificación de la movilidad ciclista**

De forma paralela el OB realiza una evaluación sobre el nivel de cumplimiento del Plan de la Bicicleta u otros instrumentos de planificación que contemplen la movilidad ciclista. Se evalúa tanto el nivel de ejecución de los diferentes itinerarios ciclistas planteados, como las acciones de promoción, las inversiones municipales realizadas u otras actuaciones establecidas.

- **Sugerir nuevas medidas para desarrollar el uso de la bicicleta como medio de transporte**

El OB también se viene proveyendo de foros de participación y reflexión 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.

El OB se ha dotado de un grupo estable de trabajo y dirección en el que mensualmente se realiza un seguimiento de las demandas ciudadanas y las actuaciones que en el ámbito de la movilidad ciclista realiza el Ayuntamiento. Este grupo lo conforma un técnico municipal, dos miembros de Kalapie y la secretaria técnica contratada.

3. TRABAJOS REALIZADOS POR EL OBSERVATORIO

3.1. CREACIÓN Y MANTENIMIENTO DE CANALES PARTICIPATIVOS

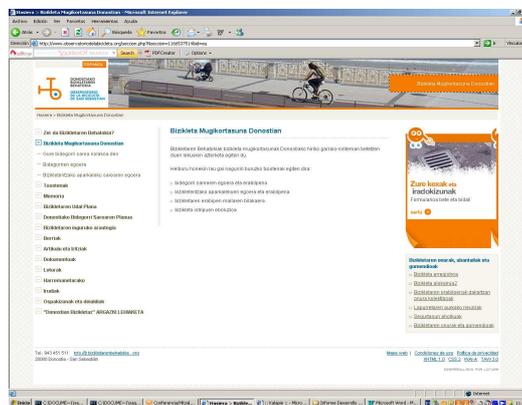
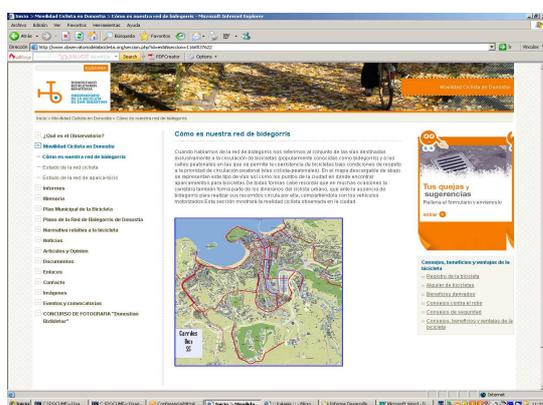
A fin de dar a conocer el OB y de fomentar la participación ciudadana en relación con el ciclismo urbano, vienen funcionando varios canales permanentes de comunicación entre los ciudadanos y el OB de modo que han permitido recoger todo tipo de sugerencias y quejas relativas al uso de la bicicleta como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

Los canales que inicialmente se configuraron con el fin de fomentar la participación ciudadana en relación con el ciclismo urbano fueron:

- Página Web
- Folleto explicativo con formulario participativo
- Línea de teléfono
- Dirección de correo electrónico

3.1.1. Página Web

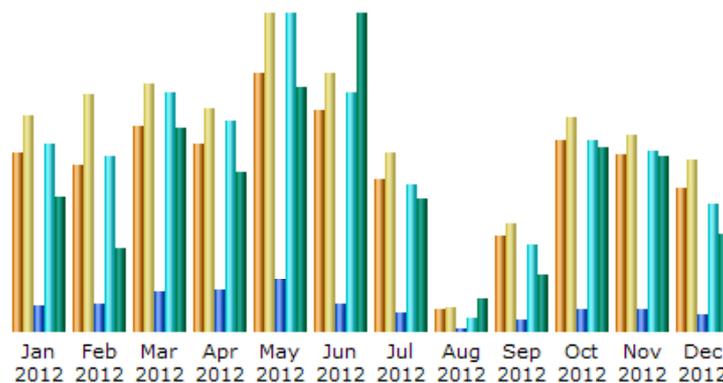
Para facilitar y potenciar la participación ciudadana se dispone de una página Web: (<http://www.bizikletarenbehatokia.org> / <http://www.observatoriodelabicicleta.org>) que se configura como el canal básico de comunicación y participación del OB. La página Web permite la recogida de cualquier queja, consulta 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 de vías ciclistas, cruces peligrosos, solicitudes de nuevas conexiones y viales ciclistas, robos, conflictos entre los diferentes modos de desplazamiento en la ciudad, etc.).





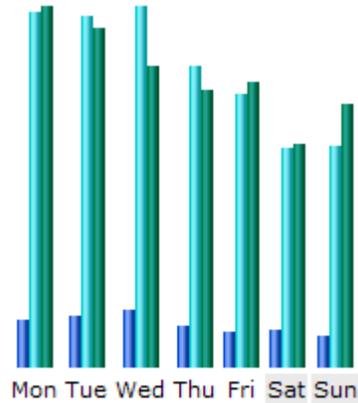
La página Web también cubre la función de informar a la población sobre la situación y el estado de desarrollo del uso de la bicicleta en la ciudad, facilitando la consulta de los informes que el OB publica periódicamente, de la Red existente y de su nivel de desarrollo y de otras actuaciones municipales 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. Dispone de un apartado de Noticias.

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



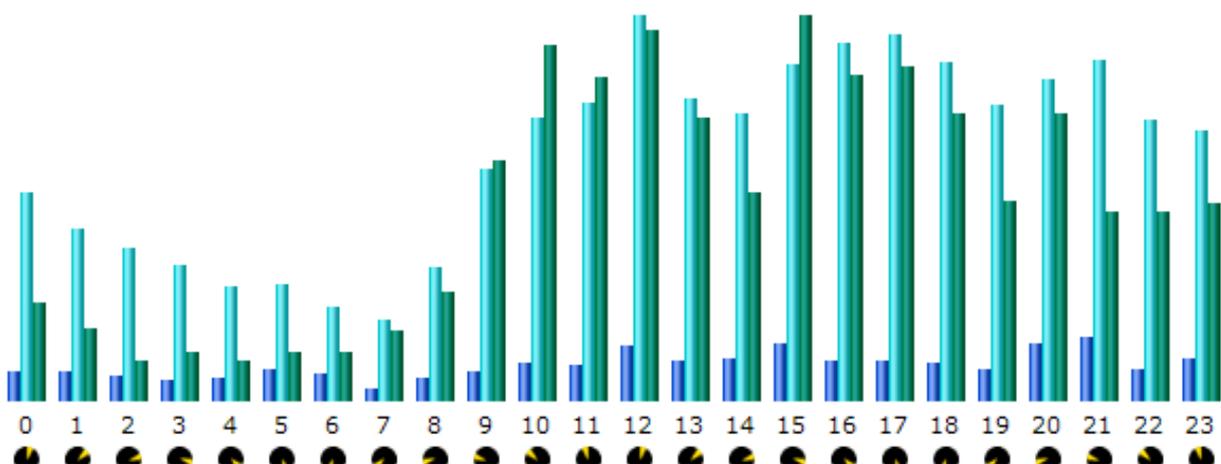
Month	Unique visitors	Number of visits	Pages	Hits	Bandwidth
Jan 2012	1,057	1,273	3,075	22,461	1.30 GB
Feb 2012	982	1,405	3,177	20,905	819.07 MB
Mar 2012	1,210	1,461	4,731	28,472	1.96 GB
Apr 2012	1,108	1,314	4,955	25,082	1.53 GB
May 2012	1,522	1,876	6,153	37,889	2.35 GB
Jun 2012	1,304	1,523	3,304	28,586	3.06 GB
Jul 2012	901	1,063	2,293	17,568	1.28 GB
Aug 2012	131	145	311	1,476	324.84 MB
Sep 2012	572	643	1,286	10,516	572.79 MB
Oct 2012	1,129	1,262	2,627	22,804	1.78 GB
Nov 2012	1,044	1,161	2,550	21,615	1.70 GB
Dec 2012	849	1,016	2,097	15,207	962.25 MB
Total	11,809	14,142	36,559	252,581	17.58 GB

Número de visitas mes a mes



Day	Pages	Hits	Bandwidth
Mon	110	825	60.47 MB
Tue	117	814	57.04 MB
Wed	132	837	50.56 MB
Thu	97	699	46.50 MB
Fri	81	634	47.76 MB
Sat	87	507	37.61 MB
Sun	72	512	44.17 MB

Distribución de visitas los días de la semana



Distribución de visitas a lo largo de las horas del día

Algunos comentarios respecto a los datos ofrecidos en los gráficos:

- El número total de visitas ha aumentado un 3%. Representa un ligero aumento respecto a 2011. Durante 2012 han sido 14.142 las visitas, frente a 13.688 del año 2011, lejos aún de las 18.346 visitas de 2009.
- De las 14.142 visitas, 11.809 son visitantes únicos
- Las principales horas en las que se visualiza la Web son de 10:00 h a 20:00h.

Otro aspecto que consideramos importante analizar son las palabras clave empleadas en las búsquedas que se han derivado a la Web del Observatorio.

Se observa que las principales búsquedas van encaminadas hacia términos tales como “beneficios de la bicicleta”, “ventajas de la bicicleta”, etc. Las siguientes búsquedas por cantidad son las relativas al trazado de bidegorris de la ciudad: “bidegorri donostia”, “bidegorri donostia mapa”...

Analizando los documentos más bajados del año, se observa que la mayor parte de los documentos bajados son los planos de la Red de Bidegorris de Donostia, 1.617 veces, frente a las 1.076 veces del año 2011, lo que supone un aumento de casi el 50% en el número de documentos descargados.

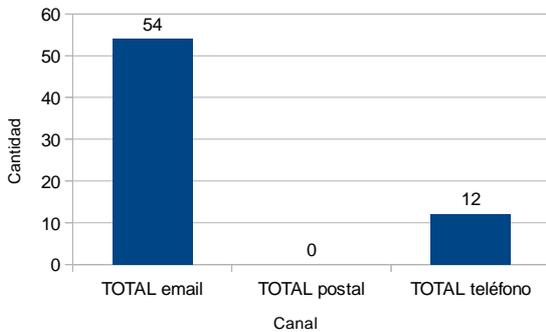
Especial incidencia han tenido este año los documentos relativos a las Ordenanzas de circulación tanto Municipales como Forales, siendo un total de 1.140 documentos.

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

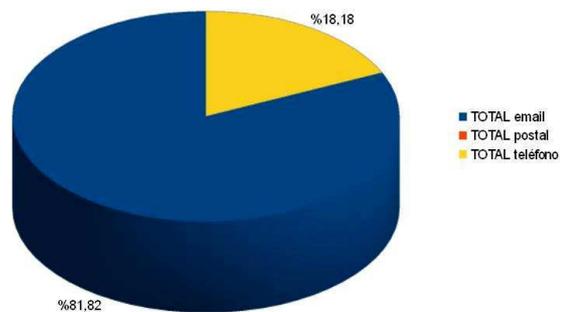
A continuación se muestran algunos datos referidos a las demandas que han llegado al OB desde los canales que se han puesto a disposición de la ciudadanía. Las demandas recibidas y clasificadas en el periodo de enero a diciembre de 2012 han sido 66, que representa un decremento del 55%. Todas las demandas han sido volcadas en una base de datos, clasificadas según temática. La utilización de los canales de participación ha sido la siguiente:



Distribución por canal de comunicación



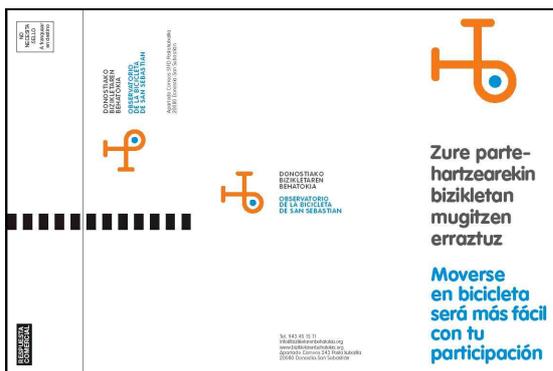
Distribución porcentual por canal



Como se puede observar, el medio preponderante de comunicación con el Observatorio es el correo electrónico. Viene a representar el 81,82% de las comunicaciones recibidas, manteniendo su proporción con respecto bajando nueve puntos respecto al 2011.

El canal telefónico ha subido notablemente hasta alcanzar el 18,18% de las comunicaciones.

Los trípticos informativos, que incluyen un formulario-carta con franqueo gratuito, no han sido utilizados.³

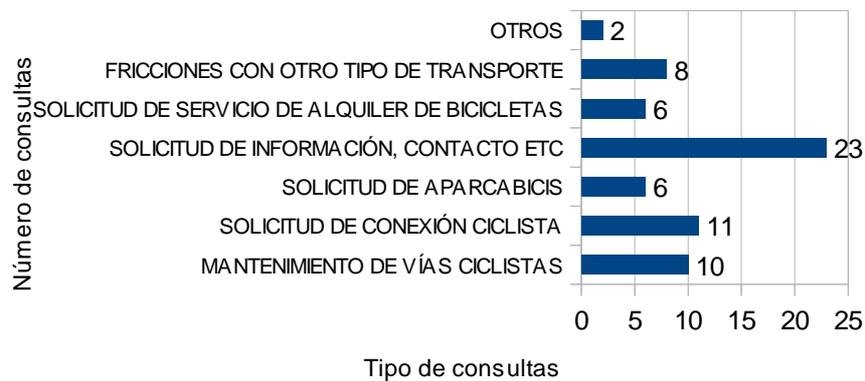


³ Es lógico que este medio tienda a desaparecer dado que no se ha podido distribuir el formulario al no quedar existencias



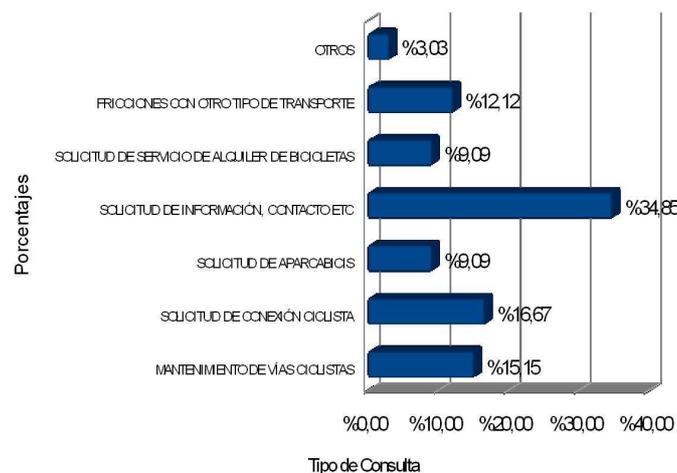
3.1.3. Motivo tipo de las demandas u otras comunicaciones con el OB

Número demandas por tipo de consulta



Fuente: Observatorio de la Bicicleta

Porcentaje del motivo tipo de las demandas recibidas



Fuente: Observatorio de la Bicicleta



De los resultados de los gráficos anteriores podemos extraer las siguientes conclusiones:

- La principal inquietud de la ciudadanía con casi el 35% de las consultas ha sido relativo a solicitudes de información. En 2011 representaron un 25%.
- El 41% de las comunicaciones con el Observatorio han sido por temas relacionados directamente con la Red Ciclista, ya sea para solicitar nuevos ramales o conexiones, problemas de mantenimiento o nuevos y más aparcabicicletas. El año anterior supusieron el 45,81% de las demandas.
- Las demandas de nuevas conexiones proporcionalmente han bajado notablemente y vienen a representar un 16,67% frente al 26,72% del 2011 y el 29,1% del 2010. Las demandas inciden en los ejes de salida/entrada de los viales ciclistas por el Este y Sur de la Ciudad.
- Las comunicaciones que versan sobre temas relacionados con fricciones con otros medios de transporte siguen descendiendo y en la actualidad representan el 12,12% cuando en 2011 representaban un 14,50% o el 15,53 % de 2010.
- Los temas relacionados con el mantenimiento de la Red han aumentado hasta el 15,15%, en 2011 representaban un 10,69%.

Considerando las comunicaciones recogidas en el año 2011 se pueden apreciar algunas cuestiones:

- Cerca de la mitad de las comunicaciones recibidas siguen centrándose en cuestiones relacionadas con la extensión y mantenimiento de la Red. Muchas de ellas coincidentes en los puntos objetos de demanda, aunque este año se puede apreciar una mayor dispersión en los temas objeto de comunicación con el Observatorio.
- Se siguen demandando (igual rango de consulta que en anteriores años) 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. Varias entidades tanto públicas como privadas han solicitado información sobre la instalación/compra de aparcabicis.
- Ha disminuido 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 de manera importante, incidiendo en este caso en temas relacionados con la aplicación de la normativa de circulación de las bicicletas.
- Se ha podido comprobar que un año más las demandas han sido más concretas, con lo que se ha conseguido clasificarlas de manera más eficaz y el apartado “otros” ha disminuido hasta el 3,03% (año 2011 6,87% y 2010 11,55 %).



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 un seguimiento de la red de vías ciclistas en base a las inspecciones que mensualmente se realizan con ocasión de comprobar y contestar las demandas ciudadanas recibidas en el OB.



3.2.1. Indicadores de movilidad ciclista

La propuesta inicial de indicadores que se formuló a la constitución del OB 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 realizó 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, incorporándose en los últimos cuatro años el número de denuncias por sustracción de bicicletas efectuadas ente la Guardia Municipal

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
2010	1.725.573	-	74.560	23.345
2011	3.489.797	42.000	31.500	15.457
2012	1.206.193	0	5.600	2.000

Fuente: Dirección de Movilidad

El total de las inversiones contabilizadas en 2012 alcanza la cifra de **1.213.793 €**. El gasto medio correspondiente a 2012 viene a suponer una media de **6,51 €** por habitante, tres veces menos que la del año pasado, y una cantidad ligeramente superior en este caso a la cantidad estimada en el Plan de Potenciación de la Bicicleta que cifraba en su momento en 4,5 € año y habitante la cantidad mínima a invertir para el incentivo de la ciclabilidad local.

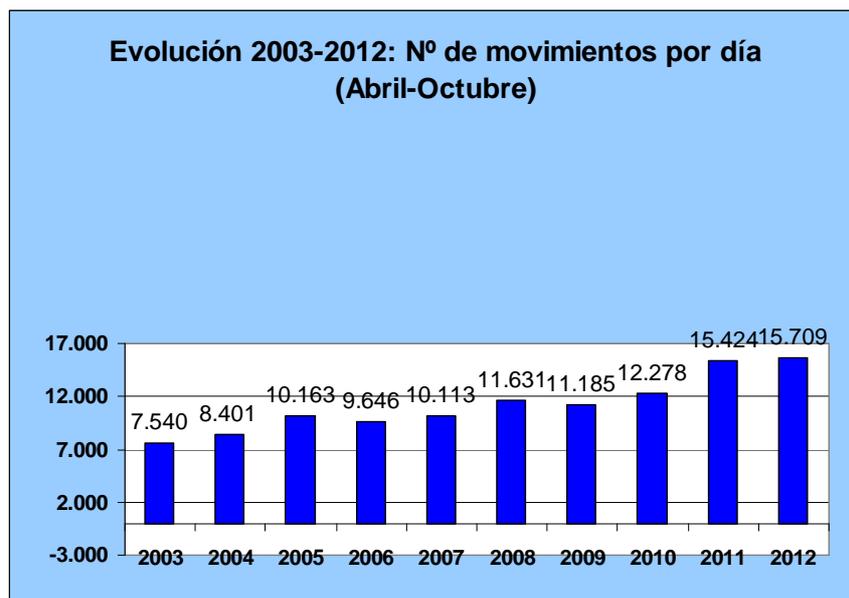
La principal inversión de 2012 se ha centrado en la ejecución del vial ciclista que ha unido Añorga con Rekalde y que desarrolla la salida ciclista por el O de la ciudad. A



diferencia del año anterior, no se ha realizado ninguna inversión en el mantenimiento del viario. Ha vuelto a disminuir, de forma importante, la partida dedicada al establecimiento de aparcamientos en la ciudad y ha sido muy deficitaria la partida dedicada a promoción, si el año pasado ya se redujo un 34% respecto a 2010, este año, los 2.000 € empleados reflejan el importante decremento de un 87% respecto a 2011.



INDICADOR 2 A. Número de desplazamientos en bicicleta



Fuente: Dirección de Movilidad

Han sido **15.709** la media de los desplazamientos que diariamente se han producido 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 diferentes puntos de aforo preestablecidos.

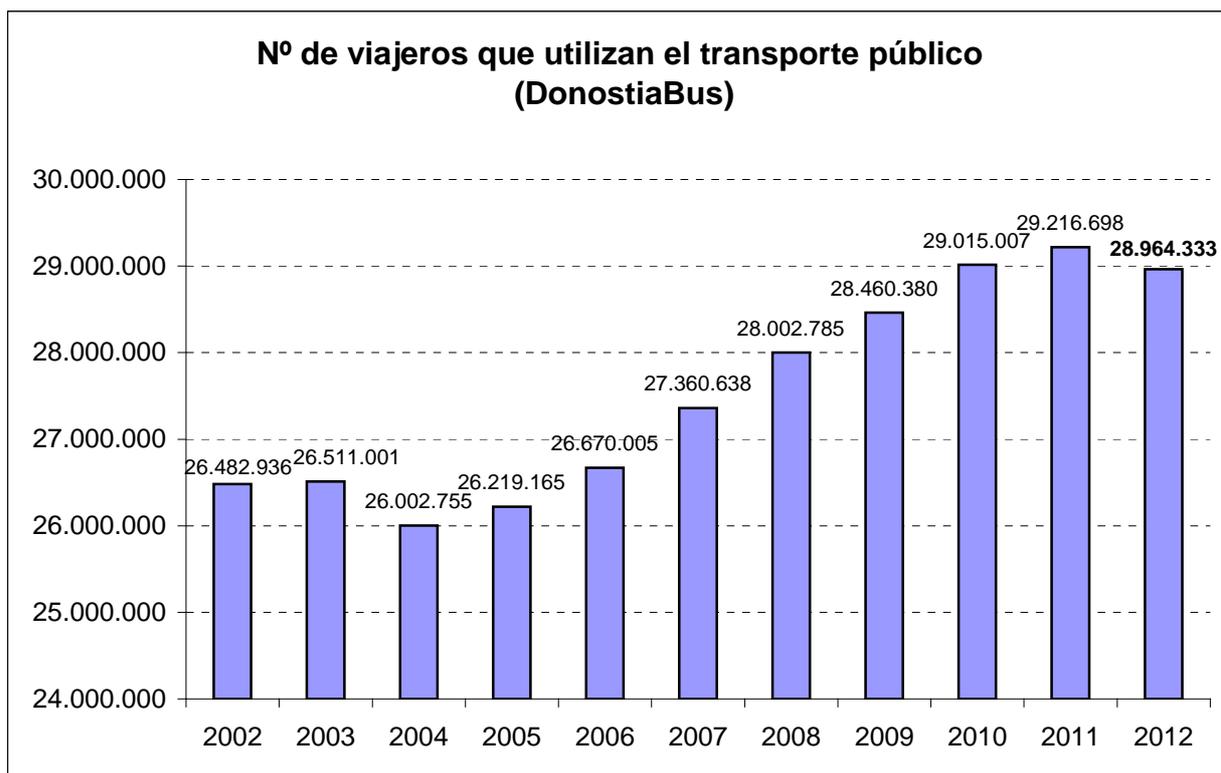
De los datos obtenidos, se puede observar un ligero incremento de los desplazamientos ciclistas por la ciudad. Si miramos la evolución registrada respecto a los últimos años, en los que la red ciclista se ha ido mallando y extendiendo en la ciudad, el número medio de desplazamientos diarios en bicicleta se va consolidando, incrementándose este año en un 2%

Según los conteos realizados de modo visual, el número de mujeres que se desplazan en bicicleta viene a representar el 42,05 %, siendo hombres un 57,95% del total de contabilizados.



INDICADOR 2 B.

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



Fuente: dBus

El número de viajeros de autobús en los servicios de DBUS en el año 2012 ha sido de 28.964.333, habiendo disminuido en un 0.86% respecto a 2011

Son varios los factores que han podido determinar la disminución del número de viajes efectuados⁴:

- En el año 2012 se han registrado tres huelgas generales contra la reforma laboral y la política de recortes aplicada por el Gobierno de España. (29 marzo, 26 septiembre y 14 noviembre). Puede estimarse en 170.000 los viajes perdidos por esta razón en 2012.

⁴ Memoria de DBUS. 2012



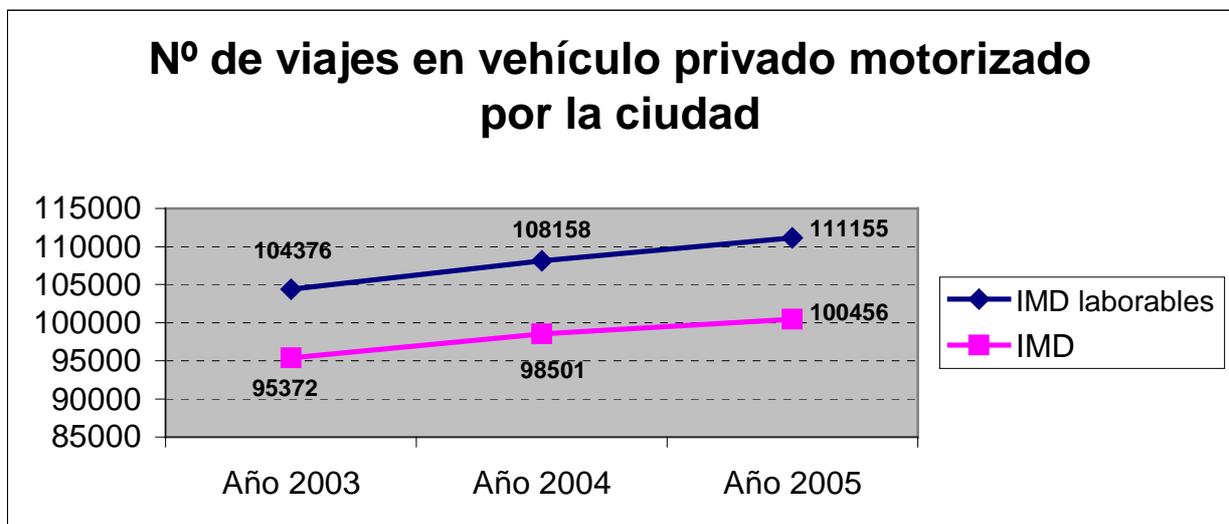
-
- En Octubre de 2012 han entrado en funcionamiento las nuevas estaciones Intxaurreondo y Herrera de Euskotren. En el año 2012 se estima que ello ha tenido un efecto de disminución de aproximadamente 50.000 viajes.
 - La coyuntura económica claramente condiciona la movilidad de los usuarios. En este sentido, conviene recordar que según los últimos datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística (INE) correspondientes a diciembre del 2012, el transporte público urbano disminuyó un 7,9%.

Con estos datos y, en comparación con otras ciudades, San Sebastián continúa estando a la cabeza de ciudades de parecido tamaño en la utilización del autobús. Cada habitante donostiarra realiza al año 156 viajes en autobús de media, una de las cifras más altas en Europa.



INDICADOR 2 C.

Número de viajes en vehículo privado motorizado por la ciudad



IMD: Intensidad Media Diaria

IMDL: Intensidad Media Diaria día Laboral

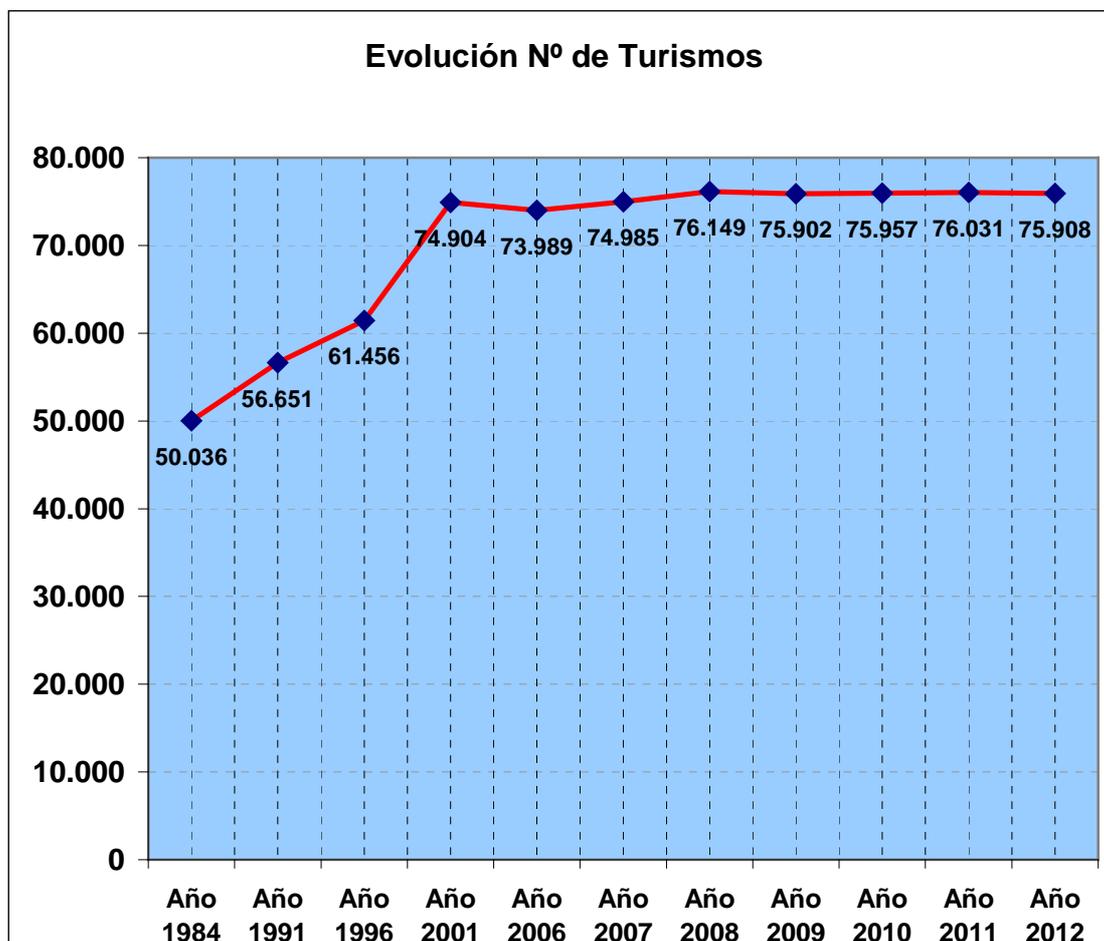
No se tienen datos desde 2005

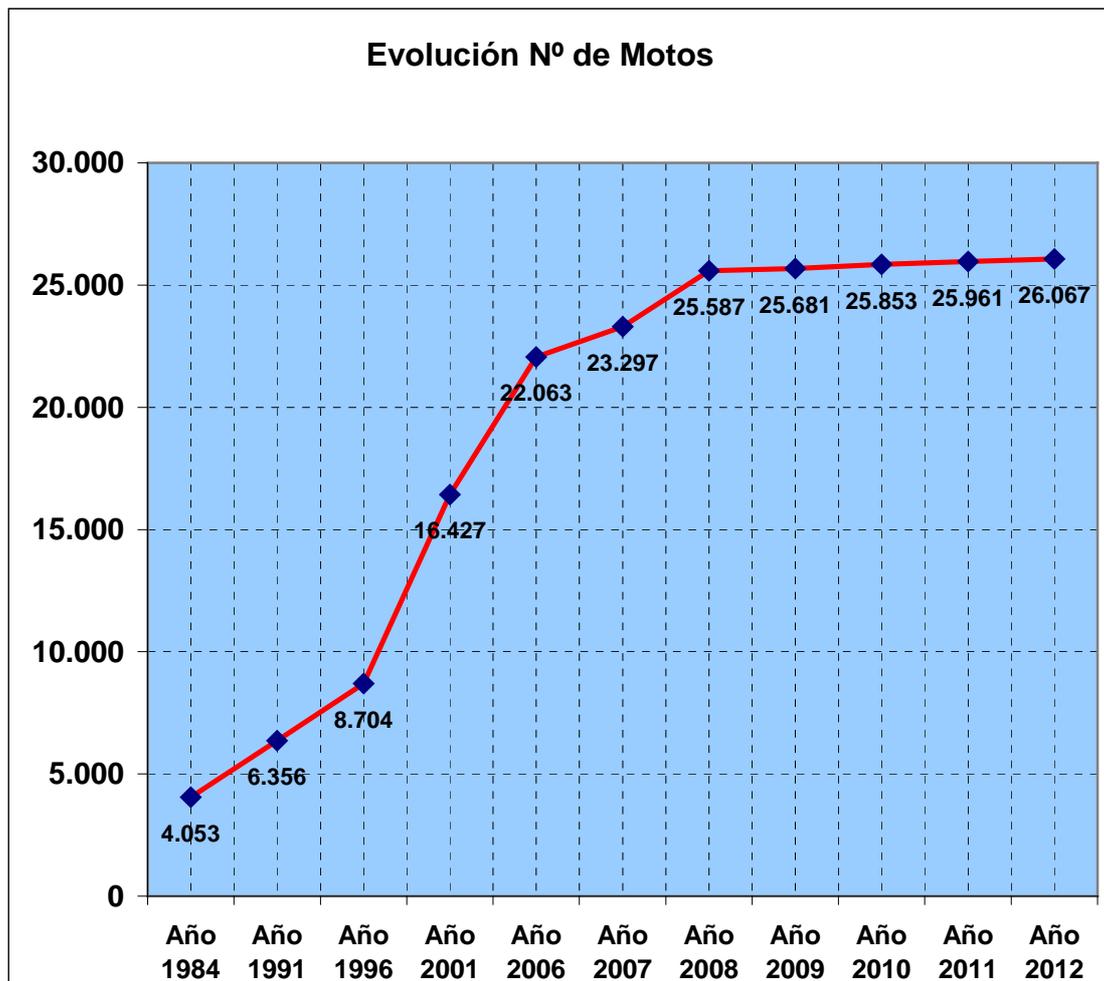


INDICADOR 3.

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
2010	109.351	75.957	25.853
2011	109.748	76.031	25.961
2012	109.810	75.908	26.067





Continúa el estancamiento en el crecimiento del índice de motorización, habiendo disminuido ligeramente el número de turismos que, con respecto a 2011, representa un decremento del 0,16%. Esta situación se debe probablemente a los efectos de la crisis económica de los últimos años y las incertidumbres relacionadas sin despejar. En ese sentido, en unos momentos en los que la crisis no se había manifestado aún con crudeza, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura de San Sebastián de 2008 diagnosticaba una 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, al margen ya de los efectos que el precio del petróleo puede acarrear en el transporte basado en este combustible fósil.



INDICADOR 5. Evolución del número de ciclistas víctimas de accidente

	2009	2010	2011	2012
Nº ACCIDENTES CON VÍCTIMAS REGISTRADAS, HABIENDO CICLISTAS IMPLICADOS	70	73	87	79
Nº CICLISTAS IMPLICADOS EN ACCIDENTES CON VÍCTIMAS	70	76	91	86

TIPO DE USUARIO	2009			2010			2011			2012		
	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES									
Peatones	0	0	11	0	0	8	0	0	9	0	0	11
Conductores de bici	0	2	60	0	8	58	0	5	72	0	1	70
“paquetes” en bici	0	0	2	0	0	0	0	0	3	0	0	0
Se desplazaban en moto	0	1	7	0	0	4	0	0	4	0	0	3
Pasajeros de autobús	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
Se desplazaban en patín o similares	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
TOTAL	0	3	80	0	8	71	0	5	90	0	1	84

Fuente: Guardia Municipal (Seguridad Vial)

Este es el cuarto año que se obtienen datos de accidentalidad ciclista registrados por la Guardia Municipal. En relación con 2011 se puede observar que el número de accidentes en los que ha habido ciclistas implicados y el número de ciclistas accidentados ha disminuido. De los 71 ciclistas heridos, ha habido un solo herido grave, reduciéndose también el número de ciclistas heridos graves con respecto a años anteriores. Además, han resultado 11 peatones accidentados con diagnóstico leve, y otras tres personas que se desplazaban en moto.

Se debe resaltar que en 2012, al igual que en años anteriores, no se ha producido ninguna víctima mortal (hay que remontarse a 2007 en que falleció un ciclista con ocasión de un accidente).

Un número importante de accidentes lo han sido en colisión con turismos, 28, aunque también han resultado con heridas leves 27 ciclistas sin colisión con otra persona o vehículo. Las colisiones con peatones han sido 12, entre bicicletas arroja un saldo de 7 y 5 los accidentes con moto. (Ver informe Guardia Municipal y comentarios. Anexo I).

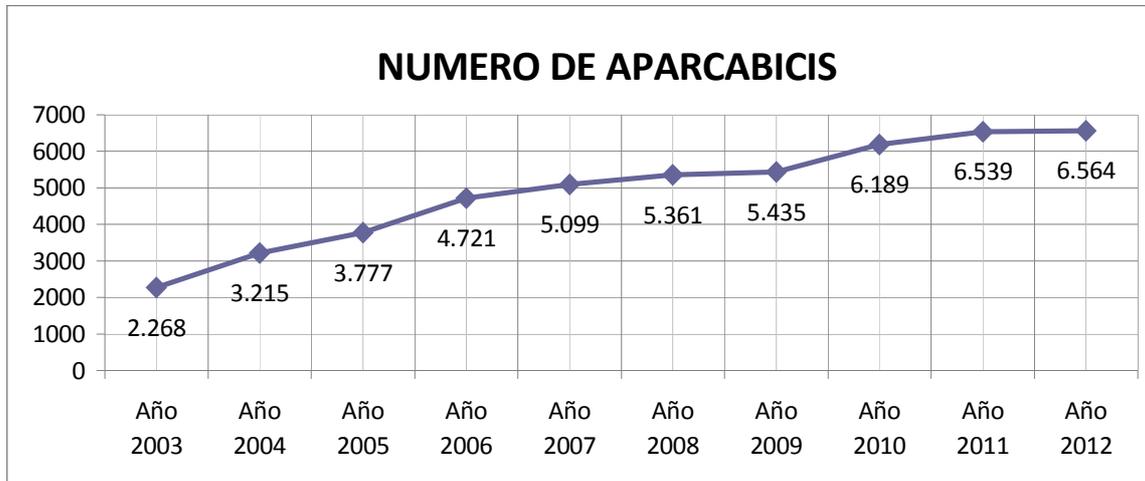


INDICADOR 6. Evolución del número de plazas de aparcamiento para bicicletas

Año	Nº Plazas
2004	947
2005	562
2006	944
2007	378
2008	262
2009	74
2010	754
2011	305
2012	70

2003 = 2.268 plazas

2012 = 6.564 plazas



Fuente: Dirección de Movilidad

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, el número de plazas de aparcabicis instalada en 2012 representa un importante estancamiento respecto al esfuerzo realizado años anteriores y la demanda existente.

INDICADOR 7

Evolución del número de denuncias de bicicletas sustraídas

Año	2008	2009	2010	2011	2012
DENUNCIAS⁵	714	833	849	947	642

Fuente: Guardia Municipal

De los datos ofrecidos por la Guardia Municipal se puede apreciar que el número de vehículos sustraídos ha disminuido de forma importante, representando un decrecimiento en el número de denuncias del 32% con respecto a 2011 y la cifra más baja de todos los años de referencia

Durante 2012 se han recuperado 52 bicicletas que, en relación con el número de sustracciones viene a representar un 8%.

Además, durante 2012, también se presentaron 94 denuncias por sustracción ante la Ertzaintza, siendo recuperadas en este mismo periodo 2 bicicletas. En el año 2011 el número de denuncias fueron 126 y 16 las bicicletas recuperadas. Se constata, también en este caso, la disminución en el número de denuncias por sustracción de bicicletas. presentadas ante este cuerpo, siendo dos las personas detenidas

Por otro lado, y en relación con la sustracción de bicicletas, fueron 13 las personas detenidas por la Guardia Municipal y 2 por la Ertzaintza.

⁵ Los datos reflejan las denuncias registradas en la Guardia Municipal. Este es el segundo año que se ha obtenido información de las denuncias presentadas en la Ertzaintza de Donostia, recogándose también en este apartado



3.2.2. La red de aparcamientos para bicicletas

Los aparcamientos para bicicletas constituyen un elemento imprescindible de una infraestructura ciclista básica. 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.

Además, el incremento de usuarios de la bicicleta en la Ciudad ha traído consigo un aumento considerable de la demanda de aparcamientos para estos vehículos, pudiendo observarse una importante saturación de las plazas de aparcamiento existentes para este tipo de vehículos así como una creciente presencia de ocupación y aparcamiento de bicicletas en barandillas, farolas, árboles, etc., sobre todo en lugares de atracción ciudadana como el Boulevard o las playas de la Ciudad en época estival. La presencia de bicicletas aparcadas en la vía pública durante la noche es otra de las características que se sigue constatando.

A finales de diciembre de 2012, el número total de plazas de aparcamiento para bicicletas es de **6.564**. (Ver página 28 Indicador de plazas de aparcamiento y su evolución). En el periodo de 2012 tan solo se han habilitado 70 nuevas plazas. Los aparcamientos más habituales son los denominados “universal” o de “U” invertida, siendo el modelo generalizado que se viene instalando en los diferentes puntos de la Ciudad y que se considera como el más práctico y funcional para el amarre de la bicicleta. En años anteriores también se ha empleado otro modelo diseñado exprofeso para San Sebastián denominado “Epsilon”, que en determinados casos actúan como bolardos protegiendo y limitando el acceso a las aceras de vehículos motorizados.

La política seguida por el Departamento de Movilidad respecto a la ubicación e instalación de aparca-bicis se sigue asentando en 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. Ir instalando aparca-bicis en aquellos puntos donde lo han solicitado ciudadanos, ciudadanas o instituciones, tras estudiar su viabilidad técnica, aunque esta actuación sigue estando determinada por las limitaciones presupuestarias.

Durante 2010 se realizó un estudio de los aparcabicis existentes en la ciudad. Para ello, y en coordinación con la Dirección de Movilidad, se seleccionaron 38 áreas de la ciudad, cubriendo casi todos los barrios de la misma. El estudio del parque de aparcamientos evaluaba los siguientes aspectos:



- Nivel de ocupación los aparcamientos inspeccionados por el día y la noche
- Nivel de abandono de bicicletas
- Existencia de bicicletas aparcadas en el área circundante

Las inspecciones se efectuaron durante el día en las horas que mayor utilización suele registrar el parque por término medio (entre las 10:00 h. y las 18:00 h.), realizando una segunda visita a partir de las 22:00 h.

Las áreas inspeccionadas fueron Altza, Herrera, Bidebieta, Intxaurreondo Zaharra, Intxaurreondo Alto, Egia, Gros, Boulevard, Centro, Estación Norte, Amara Easo, Amara Estación Autobuses, Amara Berri, Martutene, Loiola, Ondarreta, Antiguu, Añorga Txiki⁶

Propuestas generales de actuación

Como criterio general, se impone una diversificación de la política de aparcamientos, centrada hasta ahora fundamentalmente en la instalación de aparcabicicletas en la vía pública, principalmente en aceras y espacios peatonales. Por otro lado, es necesario continuar con el protocolo de actuación con respecto a las presencia de bicicletas achatarradas en aparcamientos y espacio público, intensificando la liberación de plazas de aparcamiento ocupadas por vehículos en desuso.

Dotación de aparcamientos en vía pública

- a. En primer lugar debemos advertir de los límites existentes a seguir ampliando el número de aparcabicicis en las zonas donde ya están instalados. Existen unos límites físicos y de funcionalidad temporal en determinadas zonas con fuerte demanda, como por ejemplo las zonas de acceso a las tres playas urbanas.
- b. Se sigue constatando una presencia importante de bicicletas que pernoctan en los aparcamientos de la ciudad
- c. Se debería estudiar la opción de instalar, en determinadas áreas de la ciudad, los aparcabicicletas en las bandas de aparcamiento del tráfico motorizado. Se podrían reconvertir paulatinamente algunas plazas de aparcamiento para turismos en plazas para bicicletas, especialmente en aquellos lugares en los que esta práctica beneficie la preservación el espacio destinado al tránsito y estancia peatonal
- d. En coordinación con el sector de comercio y según las posibilidades del espacio, se debería facilitar la ubicación de “aparcamientos para clientes”.

⁶ Ver informe de aparcabicicis de 2010



-
- e. Se propone estudiar la diversificación de la tipología de aparcabicis según el espacio público existente como se ha hecho con la colocación de aparcabicis del modelo “Epsilon”, estudiando en este caso, las posibilidades que ofrece la instalación de determinado mobiliario urbano o la tipología de alcorques que protegen el arbolado plantado en la vía pública.

Fomentar la instalación de aparcamientos fuera de la vía pública

- a. La normativa del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) en su artículo 64.4 establece que *“tanto en los nuevos desarrollos urbanísticos como en las actuaciones de reforma y renovación urbana y en las de sustitución y rehabilitación integral de edificaciones preexistentes, se deberán ordenar, en el interior de las correspondientes edificaciones y/o parcelas, espacios para el aparcamiento de bicicletas, de conformidad con los siguientes criterios:*
- a) *Edificaciones residenciales: 1 plazas por cada 100 m²(t) o fracción.*
 - b) *Edificaciones destinadas a actividades económicas: 3 plazas por cada 100 m²(t).*
 - c) *Alojamientos dotacionales: 2 plazas por cada 100 m²(t).*
 - d) *Equipamientos: 3 plazas por cada 100 m²(t)”.*
 - e) *Terminales o estaciones de transporte público: se estará a lo establecido, bien los correspondientes planes de movilidad, bien en los proyectos específicos referidos a dichas instalaciones”.*

En ese sentido, se plantea estudiar la oportunidad de establecer un marco de trabajo entre las áreas de Urbanismo, Movilidad y Proyectos y Obras con el objeto de desarrollar el artículo mencionado y fijar un protocolo de actuación que permita incidir positivamente en la dotación de aparcamientos.

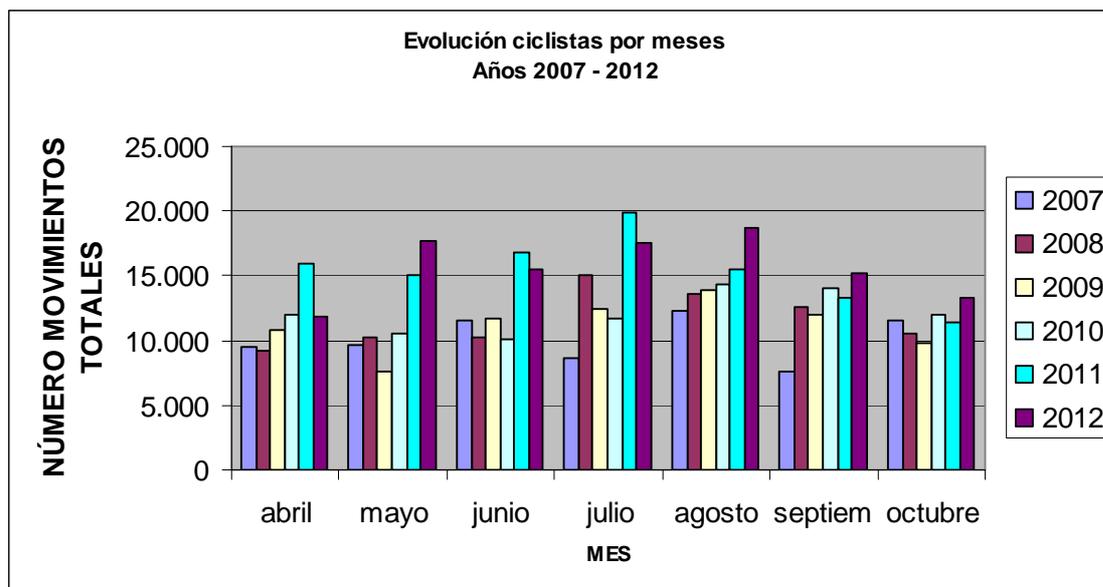
- b. Continuar trabajando en la habilitación de plazas de aparcamientos de bicicletas en parkings subterráneos en el centro urbano de Donostia (sobre la base que ofrece el estudio ya realizado en ese sentido en el año 2003, actualizando el escenario a las ampliaciones de plazas realizadas en los parkings del centro de la ciudad)
- c. Establecer un Plan de fomento y promoción de aparcamiento de bicicletas en edificios públicos: UPV-EHU, Centros escolares públicos, sean del Ayuntamiento o del Gobierno Vasco, y centros concertados, Hospitales, AA.PP, etc.
- d. Fomentar la creación de aparcamientos (“cuartos para guardar bicicletas”) en edificios residenciales o bajeras:
- o Incentivando a los propietarios de lonjas para su creación
 - o Impulsando la creación de guarda bicis en lonjas de propiedad municipal



- e. Fomento de aparcamientos para bicicletas en polígonos y empresas privadas en el marco de los planes de movilidad al trabajo
- f. Estudiar con los operadores del transporte ferroviario el establecimiento de aparcamientos protegidos y seguros en los recintos de las estaciones, como el que se ha acondicionado en la estación de Euskotren ubicada en la Plaza Easo. También se debería asegurar este tipo de instalaciones en la futura estación de autobuses.

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

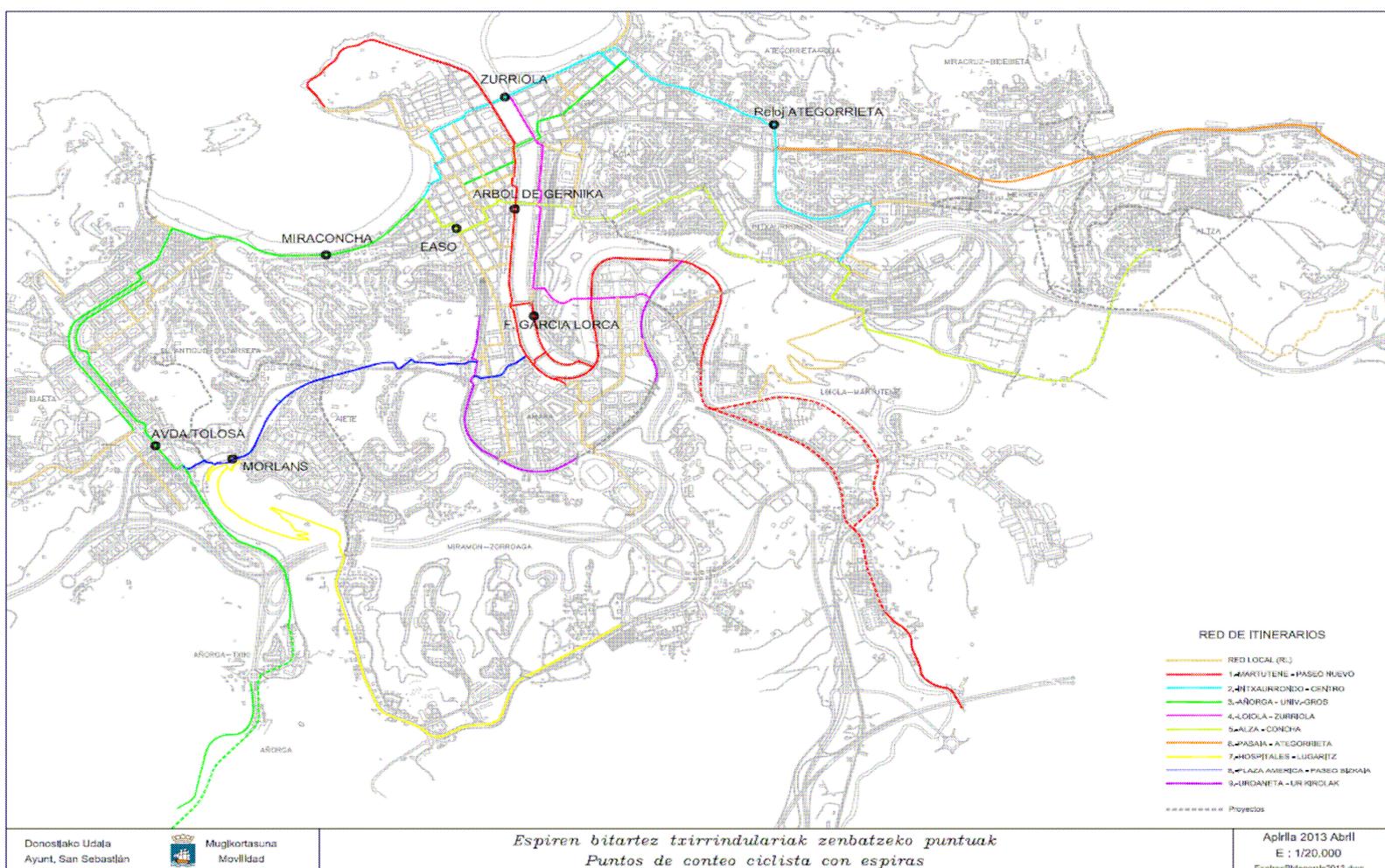
Hasta 2010, los datos facilitados por el Ayuntamiento eran referidos al conteo que se realizaba en unos lugares muy concretos establecidos con anterioridad a la aprobación del Plan de Potenciación de la Bicicleta y del desarrollo de la actual Red de Itinerarios Ciclistas de la ciudad. A partir de 2010 se amplió el número de lugares en los que se realiza la toma de datos, ajustándolos a los ejes principales de tránsito ciclista. Los **15.709** movimientos que se han registrado como media, viene a representar un ligero incremento de los desplazamientos que diariamente se producen en la ciudad en bicicleta, un 2% respecto a 2011. (Ver el Indicador “Número de desplazamientos en bicicleta”).





Los meses de mayo, julio y agosto superaron la media anual de desplazamiento, siendo agosto el mes en que más uso tuvo la bicicleta en la ciudad, contabilizándose 18.715 desplazamientos como media diaria. El uso de la bicicleta en días laborales se sigue consolidando como medio de transporte, siendo mayor su utilización que en los días festivos. El tiempo y la lluvia viene siendo un determinante para la utilización de este vehículo.

	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiem	octubre
2007	9.552	9.672	11.604	8.598	12.318	7.533	11.512
2008	9.216	10.177	10.243	15.048	13.630	12.613	10.492
2009	10.798	7.648	11.761	12.390	13.927	12.031	9.742
2010	11.925	10.597	10.063	11.661	14.303	14.053	11.926
2011	15.883	15.113	16.859	19.907	15.448	13.291	11.468
2012	11.861	17.724	15449	17605	18715	15262	13347



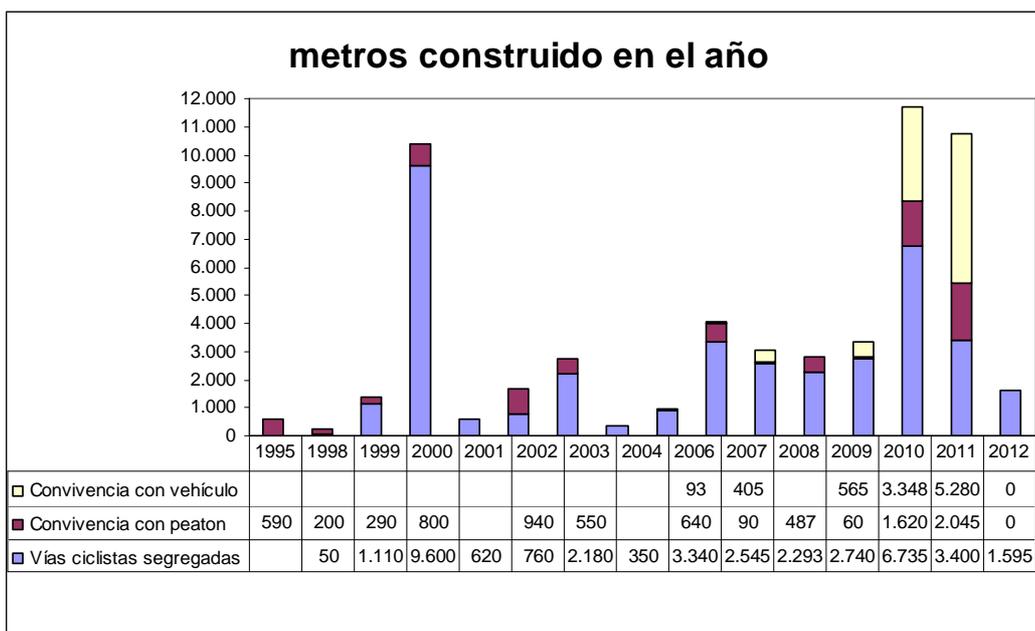


3.3. EVALUACIÓN DEL PLAN DE LA BICICLETA

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.

Como se recoge al inicio de este informe, la Red ciclista existente es fruto de la ejecución de itinerarios, infraestructuras complementarias y otra serie de actuaciones contempladas en el Plan de Potenciación de la Bicicleta, así como de otra serie de actuaciones y nuevos tramos ciclistas, realizados a lo largo de la última década, que obedecen a la evolución urbana que se ha producido en la ciudad y en el que la búsqueda de soluciones para el tránsito ciclista ha sido un elemento presente en el diseño y ejecución de las actuaciones llevadas a cabo.

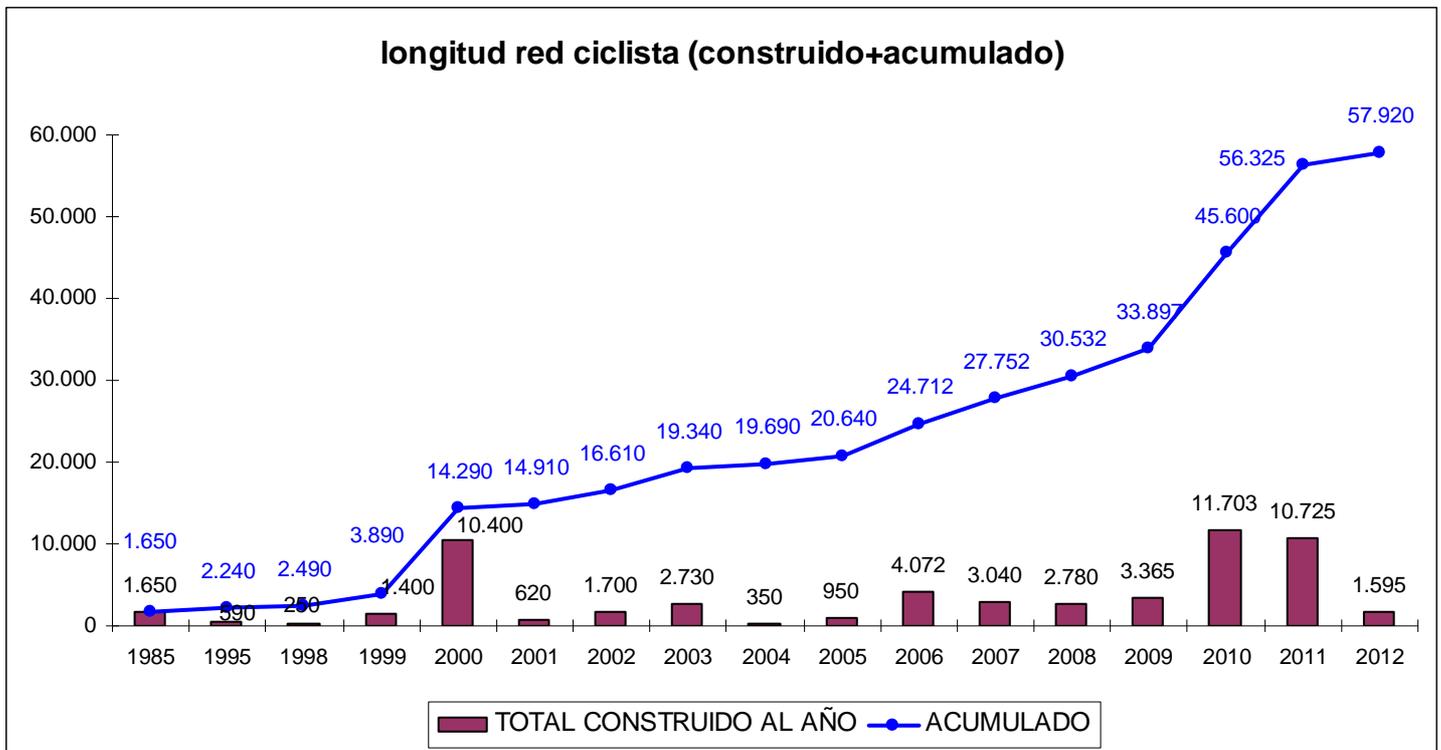




3.3.1. Red ciclista existente y prevista

Durante 2012 se han ejecutado **1.595** metros más de vial acondicionado para la circulación ciclista. La red ciclista se ha extendido por el Oeste desde Alñorga Txiki a Rekalde con 1.550 metros de vial nuevo. La extensión de las Zonas 30 no ha llegado a otros lugares de la ciudad.

Siguen siendo retos pendientes la conexión ciclista con Martutene desde Loiola, así como el enlace con Lasarte que durante este año a llegado a Rekalde.





DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN

Tramos de Red ejecutada a lo largo de 2012

C/Urdueta	Calle Easo	Calle Urbietta	95	Carril bici + coexistencia vehiculo b	2.012
Añorga	Añorga Txiki	Rekalde	1.500	Carril bici + peaton	2.012
		TOTAL A ORIGEN 2012	57.920	1.595	2.012

Resumen de actuaciones 1985-2012

AÑO	Carril bici	Pista bici - Acera bici	Coexitencia veh	Coexistencia peaton	TOTAL
1985		1.650			1.650
1995				590	590
1998		50		200	250
1999		1.110		290	1.400
2000	850	8.750		800	10.400
2001		820			820
2002		780		940	1.700
2003		2.180		550	2.730
2004		350			350
2005	435	445		70	950
2006	720	2.620	733		4.072
2007	665	1.880	495		3.040
2008	450	1.843		487	2.780
2009	810	1.930	625		3.365
2010	830	5805	3348	1720	11.703
2011	645	2.755	5.280	2.045	10.725
2012	95	1.500			1.595
	5.405	32.748	10.481	7.892	57.920



Recomendaciones

Volvemos a incidir en que, además del desarrollo de la red de los itinerarios principales, desde el OB se vuelve a recomendar favorecer el uso de la bicicleta a través de una mayor integración de ésta con el tráfico motorizado. Una oportunidad clara se está produciendo con la habilitación de medidas de calmado del tráfico y creación de zonas 30 en los barrios de Gros, Centro y Antiguo que podrían extenderse a toda la ciudad. Otras actuaciones también se deberían estudiar, tales como el establecimiento de plataformas avanzadas de espera en intersecciones semaforizadas (empiezan a ser importantes las colas ciclistas que se forman en determinadas intersecciones) y seguir estudiando las vías ciclistas a contracorriente. Las medidas deberán adoptarse paulatinamente, de forma sopesada y experimentando con determinados tramos. Volvemos a insistir que en paralelo se han de desarrollar campañas específicas de educación cívica en movilidad dirigida a motoristas, usuarios del automóvil, jóvenes ciclistas, nuevas personas usuarias de este vehículo etc. divulgando y explicando cada medida que se vaya a adoptar con actuaciones importantes de comunicación, sensibilización y formación.

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 y desarrollo de la Red ciclista:

- Continuar desarrollando la conexión ciclista con los municipios vecinos, uniendo Rekalde con Lasarte y los barrios de Loiola con Martutene para acceder a Astigarraga.
- 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 y que permitiría la utilización de la bicicleta en toda la ciudad. Considerar actuaciones en los viales de acceso a Egia que faciliten el tránsito seguro en bicicleta.
- Reducir la movilidad motorizada de modo que el mallado de la red ciclista en los barrios se pueda desarrollar en calzada. Sería deseable un escenario en el que las Áreas 30 alcanzase a todos los barrios de la ciudad.
- Seguir extendiendo las infraestructuras ciclistas a los nuevos desarrollos urbanos, en su caso.
- Cuidar el diseño de los trazados ciclistas en su funcionalidad como medio de transporte, ganando en confort y seguridad, estudiando la semaforización y tiempos en las intersecciones, en las que, en determinados puntos, se puede observar tiempos importantes de espera para viandantes y ciclistas.
- Ampliar el número de plazas de aparcamientos para bicicletas y elaborar un Plan de aparcamientos o estrategia programada que introduzca nuevas medidas para implantar este tipo de infraestructuras en los edificios residenciales, estaciones ferroviarias (como la actuación realizada en la



estación en Easo de Euskotren), aparcamientos subterráneos, edificios públicos, etc.

- Establecer los mecanismos oportunos y las medidas necesarias para continuar con la retirada de bicicletas “achatazadas” o abandonadas en los aparcamientos existentes en la ciudad, así como las que se encuentran en el mismo estado candadas al mobiliario urbano o elementos constructivos
- Realizar un Plan integral de la señalización vertical y horizontal de los bidegorris y tramos de coexistencia, dándole un tratamiento de Red.
- Establecer un Plan de mantenimiento y limpieza de la red ciclista e infraestructuras asociadas.

Y además:

- Estudiar la ampliación de horario del túnel de Morlans
- Implantar el nuevo sistema de bicicletas públicas con el aumento del número de estaciones del sistema de préstamo de bicicletas y el número de bicicletas y puntos de amarre.
- Realizar las gestiones necesarias para adecuar aparcamientos y facilitar la accesibilidad en bicicleta al conjunto de estaciones ferroviarias.
- Aumentar las frecuencias en las líneas de autobús donde se permite el acceso de bicicletas. Considerar su ampliación horaria.
- Ejecutar el vial ciclista previsto por la Avenida de Navarra
- Corregir los rebajes o bordillos no adecuados para el tránsito ciclista seguro y cómodo existentes en diferentes puntos de la Red ciclista y que se localizan en las intersecciones entre el vial ciclista y la calzada.

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.

Actuaciones realizadas:

1. Actualización del plano de bidegorris con las medidas de seguridad que deben observar las personas que circulen en bicicleta.
2. Marcha ciclista en la semana de la movilidad
3. Día sin mi coche en Calle Matia con el desarrollo de un Taller de mecánica de bicicletas y una demostración de bicicletas.
4. Merienda de Kalapie en la semana de la movilidad



-
5. Cycling tour dentro del proyecto Civitas durante el mes de mayo 2012.
 6. Cursos de formación para aprender a circular en calzada. En colaboración con el EVE.
 7. Campaña de seguridad de peatones y ciclistas en la ciudad.
 8. Mantenimiento de la página web: www.donostiamovilidad.com
 9. Concurso y adjudicación del nuevo sistema de bicicleta pública que se implantará en 2013.

3.3.3. Educación vial

Una educación vial integral, en la línea de lo que se postulaba 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 se desarrollan 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 de Primaria, en el que se trabaja la autonomía total como peatón, se priorizan los criterios de seguridad en su movilidad. En el Eso-2º ciclo se fomenta el uso de la bicicleta como herramienta de desplazamiento.

Dentro de estas actividades la bicicleta cobra especialmente en 5º y 6º curso, es decir con adolescentes de 10 a 12 años. Esto supone atender a unos 3.000 alumnos y alumnas cada año.

En esta edad se trabaja por espacio de 3 horas por curso y se utiliza la experiencia de los propios alumnos en el uso de la bicicleta para desarrollar diversos aspectos más generales; sobre todo, los referidos a la convivencia entre diferentes usuarios de la vía pública, así como la seguridad y la velocidad. Las sesiones en aula se completan con ejercicios prácticos andando en bici. Estos ejercicios se realizan en los patios de los colegios sin necesidad de infraestructura propia, siendo muy apreciados por el alumnado

El área de Educación Vial de la Guardia Municipal mantiene el criterio de dar importancia y protagonismo a la bicicleta en los programas de Educación Vial . De este modo, en estas edades tempranas se asumen y comprenden más integralmente conceptos y prácticas para moverse y transitar por la ciudad, fomentando el uso seguro de la bicicleta y su normalización como vehículo de transporte.



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, siendo una norma poco conocida por la población⁷ al igual que el Reglamento General de Circulación. Volvemos a incidir en que se hace del todo necesaria una mayor difusión de las obligaciones que deben cumplir las personas que se desplazan en bici por la ciudad, estableciendo acciones que aseguren el cumplimiento de la normativa vigente. 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. También se ha podido observar que una importante proporción de las bicicletas que circulan por la ciudad no están dotadas de timbre y son escasas las que usan luces en su tránsito nocturno.

En ese sentido, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura ya apuntaba 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 todo ello, desde el Departamento de Movilidad del Ayuntamiento se articuló un programa de sensibilización e información dirigida a las personas que utilizan la bicicleta con el fin de informarles y mejorar la seguridad de la circulación ciclista. Las acciones desarrolladas han tenido dos tiempos bien definidos. En una primera fase se desarrollaron varias campañas de concienciación por parte de la Guardia Municipal y agentes de Movilidad informando de sus obligaciones a las personas que transitaban en bicicleta y corrigiendo actitudes o acciones incorrectas, como la circulación por las aceras, el no respeto de los semáforos o la falta de dotación de timbre, reflectantes y luces, piezas todas ellas obligatorias en estos vehículos. En una segunda fase y tras una labor informativa, se procedió a realizar algunas

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

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



sanciones en lugares determinados e identificados previamente por la gran transgresión de las normas de circulación existente por parte de ciclistas. Durante el mes de junio se realizaron un total de 40 denuncias, 28 de las cuales incidían en el indebido uso ciclista de determinadas aceras. (Escrito informativo del Ayuntamiento. Anexo II)

Por otro lado, durante 2011 se formó un grupo de trabajo de cara a revisar la normativa existente, su aplicabilidad y adaptabilidad al escenario existente y futuro en materia de movilidad ciclista, así como homogeneizar su interpretación y aplicación. En el grupo, liderado desde el Departamento de Movilidad, participan técnicos pertenecientes al área de Movilidad, Guardia Municipal, Agentes de movilidad y secretaría del Observatorio. Sería necesario que el grupo continuase con el trabajo iniciado.

Además, 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. La señalización de la red existente es una de las tareas pendientes para el asentamiento y consolidación de la Red ciclista.

3.3.6. 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

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

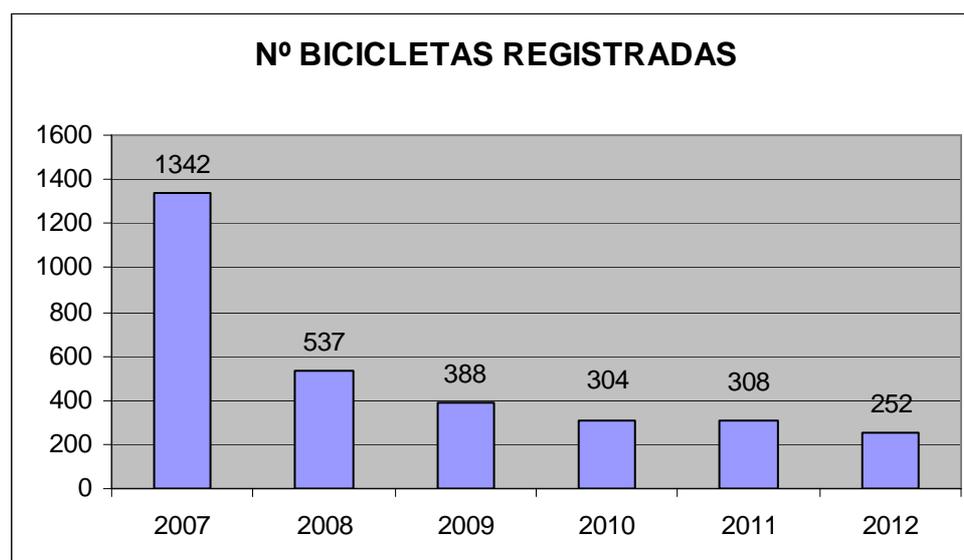
Foro de Participación

En noviembre de 2012 se celebró una sesión de reflexión colectiva con diferentes personas que utilizan habitualmente la bicicleta y que, desde sus diferentes trabajos, profesiones y responsabilidades voluntarias, están comprometidas en el fomento del uso de la bicicleta. El objetivo de este encuentro fue doble:

Por un lado, recoger la percepción y opiniones sobre el desarrollo del uso de la bicicleta en la ciudad y su situación actual, construyendo un mapa de la visión de las personas asistentes sobre la implantación de este modo de desplazamiento, sus aciertos y dificultades actuales. Y por otro, se trataba de “dibujar” una estrategia para impulsar el fomento y uso de la bicicleta en el escenario de 2016. (Informe del Foro. Anexo III)

Registro de Bicicletas

El registro de bicicletas comenzó a funcionar en marzo de 2007. A lo largo de estos años se han llegado a registrar 3.131 bicicletas, siendo 308 las bicicletas registradas a lo largo de 2012. Se observa que el número de personas que se adscriben al sistema aumenta, pero muy lentamente en relación con el creciente aumento del número de bicicletas. 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 están estudiando.





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. Se debería acelerar la coordinación con los registros de bicicleta existentes en otras localidades, iniciativa impulsada en estos momentos por la Red de ciudades por la bicicleta.

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. Desde la Guardia Municipal se está incentivando el sistema de identificación de este tipo de vehículo.

Mas información:

<http://www.donostiamovilidad.com/bicicletas/registro/>

Depósito Municipal de Vehículos

Las bicicletas que se recogen por la Guardia Municipal son custodiadas en el depósito Municipal de Vehículos. La Guardia Municipal ha habilitado una página en la que se puede consultar las bicicletas que tienen almacenadas. En su web aparecen las fotografías todas las bicicletas clasificadas por marcas en 60 grupos.

<http://www.donostia.org/info/seguridad/ObjetosPerdidos.nsf/frmWeb?ReadForm&id=A336670344276&sf=21&idioma=cas&tipo=13>

En ese sentido, en 2011 se ha constituyó un grupo de trabajo interdepartamental con técnicos de las áreas de Movilidad, Bienestar Social, Cooperación y Guardia Municipal, en el que también participa el Observatorio, de cara a establecer una salida adecuada a las bicis acumuladas en el Depósito Municipal de Vehículos (DMV),. El objetivo del mencionado grupo es estudiar las potencialidades y posibilidades de dar una salida a las bicicletas (y “chatarra bicicletera”) que se acumula en el DMV y que no son reclamadas por sus dueños. Existe un taller ocupacional que arregla las bicicletas y de este modo se pueden llevar a países con los que se tienen establecidos lazos de cooperación a través de ONGs

Sistema de Bicicleta Pública

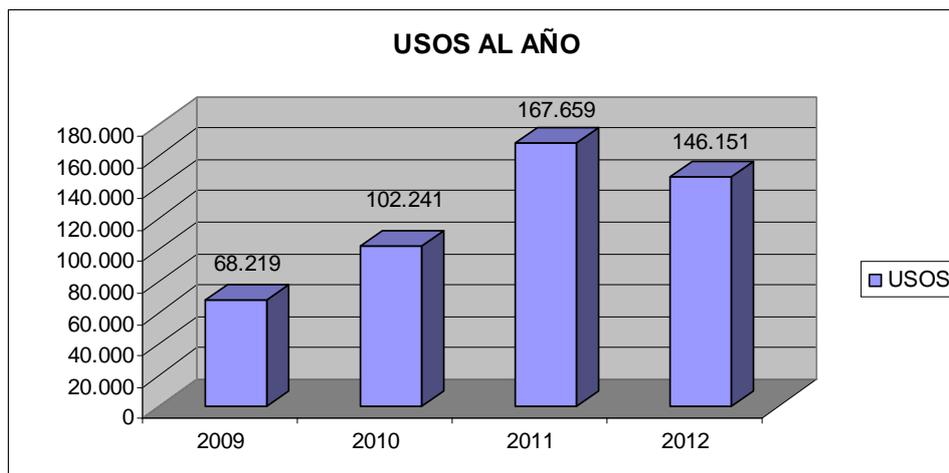
El Ayuntamiento puso en marcha en enero de 2008 un sistema público de préstamo de bicicletas denominado d-BiZi, con el objetivo de facilitar a la ciudadanía la utilización de este medio de transporte en su vida cotidiana, en trayectos cortos, y a un precio reducido.

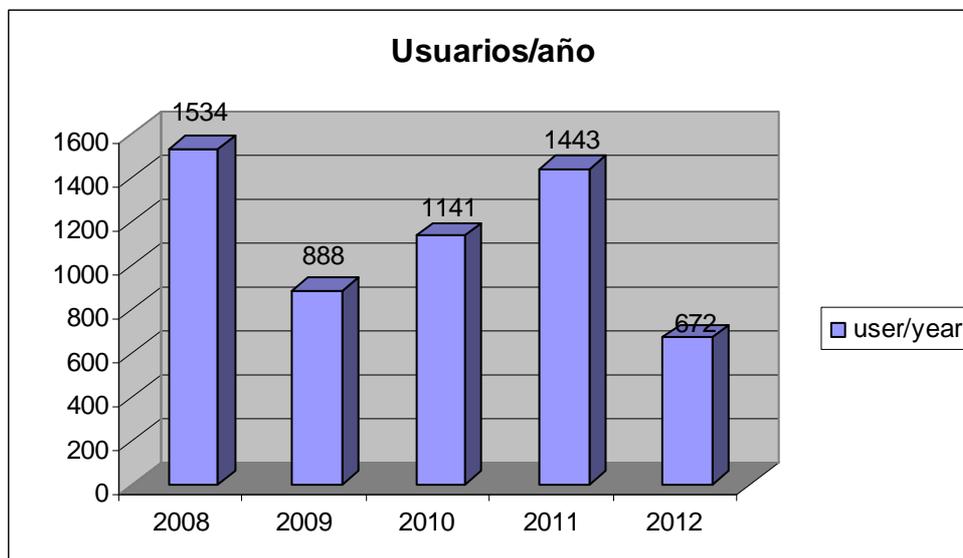


El servicio público de préstamo se componía hasta finales de 2012 de 9 estaciones que disponían de 195 puntos de estacionamiento para un total de 150 bicicletas gestionadas por la empresa CEMUSA. Las estaciones han estado ubicadas en el Boulevard, estación del Norte, plaza Pío XII, Campus de Ibaeta, Plaza Secundino Esnaola, Plaza Easo, Anoeta, Lugaritz y Avenida Zumalakarregi.

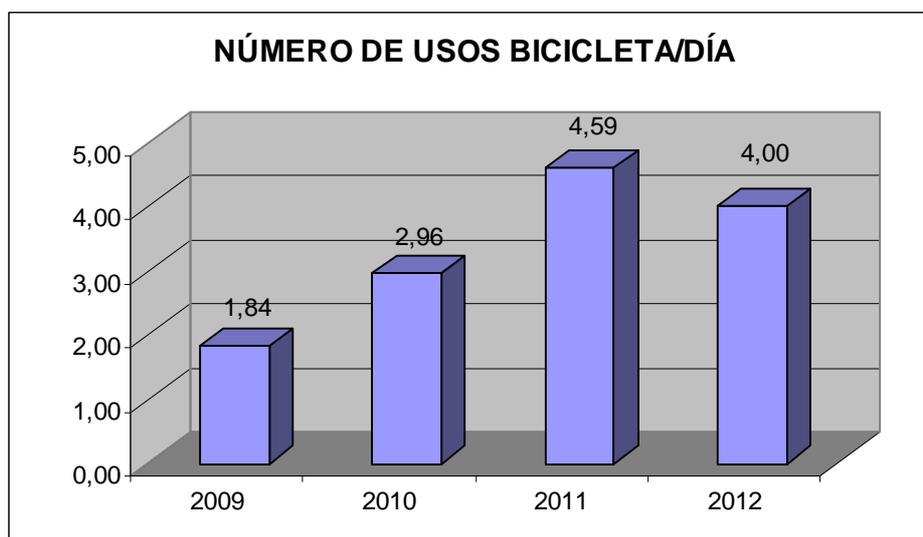
El abono al servicio costaba 20€ anuales. El ayuntamiento facilitaba una tarjeta electrónica que se podía obtener en la oficina municipal de Udalinfo. La tarjeta liberaba la bici del anclaje establecido en cada estación para las bicicletas en servicio.

Desde la puesta en marcha del servicio se han abonado 5.006 personas. Durante 2012 se apuntaron al servicio 672 personas. La utilización de este servicio ha disminuido respecto al año anterior. El 53 % de las personas que han utilizado el servicio han sido mujeres.





Los días laborables son los de mayor utilización del servicio. Debemos señalar que las personas usuarias vienen demandando la ampliación de horario (hasta ahora el servicio funciona de 07:00 h. a 21:00 h), así como un mayor número de estaciones y de bicicletas. El número de usos diario de cada bicicleta ha descendido ligeramente, situándose en 4 usos diarios, tal y como se puede apreciar en el gráfico siguiente:



El nuevo sistema de bicicleta pública se pondrá en marcha a lo largo de 2013. Estando prevista su apertura inicialmente con 12 estaciones y se extenderá en un plazo de 2 años a diferentes zonas de la ciudad, que se irán definiendo según se



DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN

vayan analizando las necesidades del sistema y la demanda en las diferentes zonas de la ciudad.

El nuevo sistema de dBizi será un sistema de bicicleta pública con un horario del servicio más amplio (6:30 a 23:00 y de 6:30 a 24:00 en julio y agosto) y con un mayor número de estaciones y bicicletas. En el sistema se incluirán bicicletas con asistencia eléctrica para reducir las barreras orográficas y de distancia, permitiendo así acceder al sistema a un mayor número de personas. Más información: <http://www.dbizi.com>



3.3.7. Evolución del presupuesto económico asignado al desarrollo del plan

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
2010	1.725.573	-	74.560	23.345
2011	3.489.797	42.000	31.500	15.457
2012	1.206.193	0	5.600	2.000

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 deberían ser tenidas en cuenta, dado el parón que en estos ámbitos de la promoción ha adolecido el trabajo desarrollado durante estos últimos años. 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 en años anteriores 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 más 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. Insistimos en que 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 cortas o medias 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 bicicleta por la ciudad y se facilite información de los complementos que requiere cada vehículo (lucos, 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, programando en el tiempo actuaciones que incidan en la disciplina circulatoria de las personas que usan la bicicleta. Para estas actuaciones sería conveniente integrar a las asociaciones y colectivos que trabajan por el fomento y uso de la bicicleta, como Kalapie.

- Campaña dirigida a lograr el trasvase de automovilistas y motoristas hacia la bicicleta. El aumento del uso de la bicicleta no necesariamente está trayendo usuarios del vehículo motorizado privado. El estudio sociológico sobre el ciclismo urbano en San Sebastián realizado en 2008 indica que el 42.8% de la población ciclista, 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. Siendo estos desplazamientos el principal motivo de las personas encuestadas. Sí, se ha podido observar que muchas de las personas que ahora utilizan la bicicleta antes se desplazaban andando y que un 20.8% ha pasado de utilizar un transporte privado motorizado (coche privado y moto) a utilizar la bicicleta.
- Programas de formación vial y mecánica, así como salidas guiadas por la red ciclista dirigidas a las nuevas personas usuarias de la bicicleta. Este tipo de cursos de aprendizaje vienen teniendo una amplia acogida.
- 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 Públicas, en los que la incentivación del uso de la bicicleta para realizar los desplazamientos al trabajo y en el trabajo sea una de las medidas a implementar. Continuar con las medidas que se iniciaron en el Ayuntamiento de fomento y dotación de bicicletas para la movilidad en el trabajo del personal municipal.

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 y que actualmente se coordina con el programa de Camino Escolar del Departamento de Movilidad)

- Volvemos a incidir en algunas situaciones de peligro y fricción 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 ciclista⁹

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

Desde el Observatorio:

- Establecer una línea de trabajo con el Departamento de Juventud y otras áreas municipales 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 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 Froböse¹⁰ 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. En la misma línea se manifestaba Guillermo Gil Peñalosa en la conferencia impartida en la Casa Consistorial bajo el título “Nuevos retos, nuevas ciudades”. (<http://www.donostiamovilidad.com/videos/>)

⁹ Esta observación no excluye a ciclistas de otras edades, ni incluye a todas las personas jóvenes que utilizan la bicicleta

¹⁰ 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 ha venido 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. Otras actuaciones

- Potenciar un Grupo de Trabajo entorno a “la bicicleta como transporte oficial en 2016”, iniciativa surgida en el marco de los trabajos de la candidatura de San Sebastián a Capital Cultural en 2016.
- Continuar los contactos y labores de análisis con el sector de venta, arreglo y alquiler de bicicletas, fomentando la cooperación entre el sector privado y público en el impulso del uso de la bicicleta.

Donostia-San Sebastián mayo 2012



DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN

ANEXO I: Accidentalidad Ciclista

**(REGISTRADA POR LA GUARDIA MUNICIPAL)
(COMENTARIOS DEL OBSERVATORIO)**



ACCIDENTALIDAD CICLISTA EN DONOSTIA, TÉRMINO URBANO. AÑO 2012

(REGISTRADA POR GUARDIA MUNICIPAL)

- **Nº de accidentes** con víctimas registrados, habiendo ciclistas implicados:

2009	2010	2011	2012
70	73	87	79

- **Tipo de accidentes** por usuarios implicados:

TIPO DE ACCIDENTE	2009	2010	2011	2012
Ciclista solo	18	24	33	27
Ciclista con peatón	11	8	10	12
Ciclista con ciclista	2	3	4	7
Ciclista con ciclomotor o moto	12	7	9	5
Ciclista con turismo	25	28	26	28
Ciclista con bus	1	2	1	0
Ciclista con camión	0	0	1	0
Ciclista con furgoneta	0	1	2	0
Otros	1	0	1	0

- **Víctimas según tipo de usuario:**

TIPO DE USUARIO	2009			2010			2011			2012		
	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES									
Peatones	0	0	11	0	0	8	0	0	9	0	0	11
Conductores de bici	0	2	60	0	8	58	0	5	72	0	1	70
“paquetes” en bici	0	0	2	0	0	0	0	0	3	0	0	0
Se desplazaban en moto	0	1	7	0	0	4	0	0	4	0	0	3
Pasajeros de autobús	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
Se desplazaban en patín o similares	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
TOTAL	0	3	80	0	8	71	0	5	90	0	1	84



- Nº de personas **ciclistas implicadas**

2009	2010	2011	2012
72	76	91	86

- **Situación** de la persona ciclista en la vía en el momento del accidente:

ACCIÓN DEL CICLISTA	2009	2010	2011	2012
Circulando calzada	16	22	33	23
Circulando carril-bus	1	0	0	0
Circulando bidegorri	10	10	21	24
Cambiando de calzada a acera	2	3	1	1
Cambiando de acera a calzada	0	2	1	1
Circulando acera ciclable	1	2	0	3
Circulando zona de coexistencia	1	1	1	1
Circulando acera	14	8	10	7
Cruzando calzada (sin hacerlo por paso de peatones)	4	1	3	0
Cruzando "paso de cebra"	18	25	20	25
Circulando pista de monte	2	0	0	0
Circulando sendero de monte	1	0	0	0
Parque infantil	0	1	0	1
Indeterminados	2	1	1	0
TOTAL	72	76	91	86

- Estudio de los **atropellos a ciclistas** en pasos de peatones:

Si examinamos el nº de atropellos de ciclistas en estos puntos según si están o no regulados por semáforos:

	2010	2011	2012
Con semáforos de periodo de paso exclusivo para peatones o ciclistas	10	9	7
Con semáforos de periodo de paso compartido con vehículos motorizados	3	2	5
Sin semáforo	12	8	10



- **Número y edad de los ciclistas golpeados por vehículos:**

EDAD	2009	2010	2011	2012
0 a 9 años	1	1	1	0
10 a 14	6	1	4	1
15 a 24	9	8	11	7
25 a 34	11	9	6	5
35 a 44	5	7	9	5
45 o más años	6	9	8	13
desconocida	1	0	0	1
TOTAL	39	35	39	32

ATROPELLOS DE PEATONES POR CICLISTAS

- **Edades de los/las peatones víctimas de accidente con ciclistas:**

EDAD	2009	2010	2011	2012
0 a 9 años	2	0	1	1
10 a 19	0	0	0	1
20 a 29	0	1	0	2
30 a 39	1	0	1	0
40 a 49	1	1	1	0
50 a 59	3	1	2	1
60 a 69	3	4	1	1
70 a 79	0	0	3	5
80 a 89	1	1	0	0
TOTAL:	11	8	9	11

En los últimos 4 años:

EDAD	
0 a 9 años	4
10 a 19	1
20 a 29	3
30 a 39	2
40 a 49	3
50 a 59	7
60 a 69	9
70 a 79	8
80 a 89	2
TOTAL:	39



- **Localización de los atropellos a peatones por ciclistas:**

Localización	2009	2010	2011	2012
Acera	5	3	4	5
Cruzando paso de peatones	1	1	0	1
Acera ciclable	1	1	0	1
Zona de coexistencia	0	0	0	0
Bidegorri	2(1)	1	3(1)	4(3)
Calzada	1	2	2	0
Circulando pista de monte	1	0	0	0

Nota: En el caso de los atropellos en bidegorri figuran en paréntesis los que suceden al confluir con un paso de peatones. De los tres ocurridos en 2012, dos han sido en el mismo lugar: Bidegorri Puente Zurriola / paso de peatones semafORIZADO para acceder a Rep. Argentina

En los últimos 4 años

Localización	
Acera	17
Cruzando paso de peatones	3
Acera ciclable	3
Zona de coexistencia	0
Bidegorri	10(5)
Calzada	5
Circulando pista de monte	1

- **Edad y sexo de los ciclistas implicados en atropellos a peatones en aceras o aceras ciclables:** (Se incluyen los atropellos en pasos de peatones que cruzan el bidegorri o que cruzan la calzada)

	2009	2010	2011	2012
0 a 14 años	0	1	1	1
15 a 24 años	4	0	2	5
25 a 44 años	3	1	1	0
45 años o más	0	1	1	3
No se sabe		1		1

	2009	2010	2011	2012
hombre	6	3	3	8
mujer	1	1	2	2



En los últimos 4 años:

0 a 14 años	3
15 a 24 años	11
25 a 44 años	5
45 años o más	5
No se sabe	2

hombre	20
mujer	6



ANÁLISIS Y COMENTARIOS

ACCIDENTALIDAD CICLISTA

- A. El número de accidentes con víctimas y ciclistas implicados ha disminuido con respecto a 2011. Un a importante mejora si se tiene en cuenta que sigue incrementándose el número de personas que diariamente transitan en bicicleta.
- B. El número de accidentes en los que el ciclista se accidenta sólo han sido 27, que viene a suponer el 34% del total de los accidentes registrados en 2012.
- C. Una importante proporción el número de accidentes sufridos por ciclistas lo ha sido con turismos, 28, representando algo más del 35%, que sumando los accidentes en el que las motos o motocicletas han estado implicadas, alcanza el 42% del total de los accidentes registrados con presencia de ciclistas.
- D. Ha sido 1 las persona ciclistas menor de 14 años golpeada por vehículos, en 2011 lo fueron 5. El 40 % de las personas que circulaban en bicicleta golpeadas por vehículos tenían una edad superior a los 45 años.
- E. El número de accidentes registrados de ciclistas con peatones han sido 12, representando un 15% del total y siendo 11 los peatones heridos leves. Los motoristas heridos en colisión con ciclistas han sido 3.
- F. Respecto a las 9 personas atropelladas por bicicletas mientras caminaban, 5 lo han sido en acera, lugar por donde no pueden circular las bicicletas. Otra más cruzando un paso de peatones y otra en una zona de coexistencia. Los otros 4 accidentes se han producido en viales ciclistas, pero tres de ellos en intersecciones con pasos peatonales. En la confluencia del paso de peatones semaforizado para cruzar el puente de la Zurriola y acceder al paseo de la República de Argentina es donde se ha producido dos de los accidentes señalados. Las 10 personas que ciclando han ocasionado heridas a viandantes son de todas las edades. La ranja de edad de ciclistas de entre 15 y 24 años ha ocasionado el 50% de los accidentes, siendo ocho de ellos hombres y dos mujeres.
- G. Los 79 accidentes ocurridos a los largo de 2012 han ocasionado un total de 84 personas heridas, de las cuales sólo 1 de ellas sufrió heridas de carácter grave, no falleciendo nadie.)En 2011 fueron 5 las personas accidentadas cuyo pronóstico fue grave). La persona herida grave fue una mujer cruzando en bici un paso de cebrá y accediendo al mismo en velocidad.



-
- H. Examinando la situación del ciclista en el momento del accidente, se puede observar que el número de accidentes ocasionados al cruzar algún paso de peatón alcanza la cifra de 22, que viene a representar el 26% del total de ciclistas accidentados. Todos han sido en pasos de cebra diferentes, salvo dos que se repiten en Eustasio Amilibia. Del total de accidentes ocurridos en pasos peatonales, 7 lo han sido en lugares con semáforo y con periodo de paso exclusivo para peatones o ciclistas, sin poder determinar con la información obrante de quién ha sido la infracción. 5 en cruces con semáforo de periodo compartido con vehículos a motor y 10 atropellos en pasos señalizados pero sin semáforo
- I. Otro dato a destacar es que sólo fueron 7 los ciclistas implicados en accidente cuando circulaban por aceras, representando un 8% del total de las 86 personas ciclistas implicadas en accidentes a lo largo de 2012. La mayoría de las personas que circulaban en bicicleta implicadas en accidente lo fueron cruzando pasos de cebra (25), otras 24 circulaban en bidegorris y 23 lo hacían por calzada. Algunos lugares donde se han repetido accidentes han sido en Calzada Vieja de Ategorrieta (3, entre ciclistas), La Concha (6, también entre ciclistas, uno de ellos grave al cruzar un paso de cebra), Puente Kursaal (3, con lesión de dos peatones). Los accidentes se han producido en lugares diferentes, siendo tres las personas heridas en el Paseo de Igeldo circulando en bicicleta y sin colisionar con otra persona o vehículo.

OBSERVATORIO DE LA BICICLETA
Secretaría Técnica



DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN

ANEXO II: Campaña mejora de la seguridad vial



– Por la mejora en la seguridad de la circulación ciclista

Las bicicletas, aunque cuenten con características especiales, son vehículos y por tanto, su uso está sometido a determinadas medidas de circulación que asegure la seguridad de viandantes, ciclistas y resto de conductores.

Las aceras no son un espacio circulatorio y, por tanto, como criterio general no está permitida la circulación de bicicletas, patinetes eléctricos y cualquier otro vehículo con excepción del uso infantil de los mismos. Tan sólo está permitida la circulación de bicicletas en aquellos tramos de aceras debidamente señalizados como de coexistencia entre peatones y bicicletas, siendo siempre la prioridad de las personas que transitan andando. Las personas que circulen en bicicleta por estos espacios deberán adecuar su velocidad a la presencia de viandantes, reduciendo la velocidad y asegurando un tránsito amable y tranquilo.

Con el fin de asegurar la convivencia entre los diferentes modos de transporte y el respeto a las normas de circulación, se ha visto necesario incrementar la disciplina circulatoria y la aplicación de las sanciones establecidas en aquellos casos en que se incumplan normas básicas de circulación.

El objetivo de esta iniciativa es:

Aumentar la habitabilidad y calidad de vida en la ciudad.

Proporcionar una mayor seguridad a viandantes y ciclistas.

Contribuir a una mayor comodidad y fluidez en los desplazamientos y uso del espacio público

Realizar una llamada de atención a la importancia del respeto y necesaria coexistencia en el uso y disfrute de la ciudad/ de la calle.

Con este fin, se quiere recordar que:

- *La convivencia entre los diferentes modos de transporte debe de realizarse cumpliendo la normativa y con respeto, y por tanto, los ciclistas NO deben circular por las aceras.*
- *Con el objetivo de mejorar la seguridad de los peatones y de los ciclistas, y después de varias campañas de concienciación por parte de Guardia Municipal y agentes de Movilidad, se considera necesario sancionar diversas irregularidades de los ciclistas en la ciudad.*
- *En las zonas de coexistencia bici-peatón, la prioridad es peatonal y los ciclistas deberán circular a velocidad reducida.*
- *Las infracciones que se considera necesario corregir para incrementar la seguridad y evitar incidentes y accidentes son: : circular por las aceras, no llevar timbre e iluminación de noche, en túneles o en condiciones de visibilidad adversa, circular con auriculares y circular hablando por el móvil. Los agentes de la guardia municipal y agentes de movilidad, controlarán el*



cumplimiento de dichas normas en la ciudad y en aquellos puntos de control que por su especial peligrosidad se han establecido.

- *Avda. de la Libertad.*
- *Calle Miracruz.*
- *Alto de Ategorrieta*
- *Avda. Zumalakarregi.*
- *Pasadizo de Egia.*
- *Herrera*
- *Boulevard*

El importe de las sanciones dependerá de si la infracción es leve o grave ,según se establece en el Real Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de marzo, Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y el Real Decreto 1428/2003 Reglamento General de Circulación.

<u>INFRACCIÓN</u>	<u>TIPO</u>	<u>IMPORTE</u>	<u>IMPORTE PRONTO PAGO ⁽¹⁾</u>
Ciclista circulando por acera	Leve	50 €	22 €
Falta de iluminación y timbre en la bicicleta	Leve	50 €	22 €
Circular con auriculares	Grave	200 €	97 €
Hablar por el móvil	Grave	200 €	97 €

⁽¹⁾ Pronto pago: se considera que la fecha límite para pronto pago será el segundo lunes a partir de la fecha de infracción.



Artículo difundido en los medios de comunicación desde la Secretaría Técnica del Observatorio

Andando en bicicleta por la ciudad

La bicicleta forma ya parte del paisaje urbano de San Sebastián. El número de personas que se animan a utilizar la bicicleta ha aumentado en los últimos años de forma espectacular, siendo, en estos momentos, más de 15.000 los desplazamientos que diariamente se producen en bicicleta, surcando de un lado a otro cada rincón de la ciudad. Son personas de todas las edades, condición y sexo las que diariamente salen a la calle a realizar sus gestiones en bicicleta, animadas por las buenas condiciones para andar en bicicleta que supone la red de vías ciclistas construida a lo largo de años y la posibilidad (a veces limitada) de aparcar debidamente estos vehículos. Mirando el ciclar de la gente, se puede observar que unas personas lo hacen con más pericia y experiencia que otras y que algunas, no cumplen debidamente las normas establecidas para garantizar su seguridad y la del resto de personas que transitan por el mismo lugar, ya sea en bicicleta, andando o en vehículo motorizado.

El entusiasmo con que se coge la bici, a veces, no va acompañada del conocimiento y respeto a las mínimas normas con las que hay que utilizarla.

En ese sentido, se puede observar como, en determinados puntos de la ciudad, hay personas que circulan en bicicleta por las aceras, espacio que debe ser un lugar tranquilo por el que poder andar, pararse a conversar, mirar escaparates... Un lugar donde personas de todas las edades se sientan seguras. Más sensación de seguridad o acortar distancias no pueden ser excusa para transitar en bici por las aceras.

También se ven ciclistas hablando por teléfono o con sus cascos, distraídos del medio en el que circulan y representando por tanto, una forma de ciclar que puede causar accidentes. Hay que recordar que las normas de circulación consideran como infracciones graves el uso del teléfono o de auriculares mientras se circula en bicicleta, suponiendo una posible multa de 200€

Asimismo, una bici bien acondicionada, además de buenos frenos, ajuste de cambios, ruedas debidamente hinchadas, etc., debe estar dotada de luces, timbre y reflectantes, tres elementos que son obligatorios para poder circular, y que por su ausencia también nos pueden multar. Se debe tener en cuenta que cada vez hay más bicis circulando por las noches y por tanto, unas buenas luces nos hacen más visibles e incrementan la seguridad.

Desde hace ya muchos años, conseguir un espacio seguro y cómodo para el uso de la bicicleta como medio de transporte ha sido una reivindicación de muchas personas y colectivos. Hoy existe una extensa red ciclista de más de 56 km que permite transitar en bicicleta por gran parte de la ciudad (algunas zonas altas aún quedan pendientes). Este vehículo, amable, sano, divertido, silencioso y no contaminante, ahora es más seguro porque tenemos bidegorris, algunos tramos de convivencia con peatones y la posibilidad de circular por la calzada en zonas donde se ha reducido la velocidad para la circulación de motocicletas y automóviles. Esta realidad es fruto de mucha ilusión, importantes inversiones económicas y esfuerzo técnico, así como una estupenda respuesta ciudadana que ha supuesto una dignificación social de la bicicleta.

La actitud irresponsable e incívica de algunas personas que invaden aceras o circulan en bicicleta sin tener en cuenta las normas de circulación no debe empañar el éxito de este vehículo. Que las bicicletas contribuyan a hacer de Donostia una ciudad más amable y alegre.



ANEXO III: Foro percepción ciclista

Percepción sobre el desarrollo del uso de la bicicleta en la ciudad

Propuestas para el incremento del uso de la bicicleta como medio de transporte