



DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIÁN

OBSERVATORIO DE LA BICICLETA DE SAN SEBASTIÁN

MEMORIA 2016





DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIÁN

Coordinación:

Fermín Echarte Peña

Manu González Baragaña

Redacción:

Manu González Baragaña

Colaboración:

Angel Aranburu Calafell

Josu García Aragón

Loreto Sola

Igor González

Javier Vallejo

Eluska Renedo

Jakot Karrera



INDICE

1.- PRESENTACIÓN	04
2.- OBJETIVOS DEL OBSERVATORIO DE LA BICICLETA	05
3.- TAREAS REALIZADAS DURANTE 2015	06
3.1.- Canales de participación	06
3.2.- Seguimiento de la movilidad ciclista	09
3.2.1.- Indicadores de movilidad ciclista	09
3.2.1.1.- 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	10
3.2.1.2.- Evolución del número de viajes en bicicleta y su peso relativo sobre la totalidad de los viajes efectuados	12
3.2.1.3.- Índice de motorización por cada 1.000 habitantes (evolución)	15
3.2.1.4.- Evolución de la longitud del viario específico para desplazamientos ciclistas	17
3.2.1.5.- Evolución del número de ciclistas víctimas de accidente	22
3.2.1.6.- Evolución del número de plazas de aparcamiento para bicicletas	24
3.2.1.7.- Evolución del número de denuncias de bicicletas sustraídas	25
3.2.2.- La red de aparcamientos para bicicletas	27
3.2.2.1.- Propuestas generales de actuación	28
3.2.2.1.1.- Dotación de aparcamientos en vía pública	28
3.2.2.1.2.- Fomentar la instalación de aparcamientos fuera de la vía pública	29
3.2.3.- Seguimiento de la evolución de los niveles de uso de la bicicleta	30
3.3.- Evaluación del Plan de la Bicicleta	32
3.3.1.- Recomendaciones	32
3.3.2.- Medidas de promoción	35
3.3.3.- Educación vial	36
3.3.4.- Aspectos normativos	37
3.3.5.- Instrumentos de gestión, participación y evaluación	39
3.3.5.1.- Observatorio de la Bicicleta	39
3.3.5.2.- Registro de Bicicletas	39
3.3.5.3.- Depósito Municipal de Vehículos	40
3.3.5.4.- Sistema de Bicicleta Pública	41
3.4.- Propuestas de promoción	42
3.4.1.- Desarrollar campañas específicas por sectores de público objetivo	42
3.4.2.- Realizar acciones de fomento del uso de la bicicleta y de su adecuada utilización dirigida a los sectores juveniles.	44
3.4.3.- Promocionar el uso de la bicicleta desde la vertiente de la salud	45
3.4.4.- Promocionar el uso de la bicicleta desde la vertiente del turismo	46
3.4.5.- Otras actuaciones	47

1.- PRESENTACIÓN

Este documento pretende dar cuenta de las labores llevadas a cabo durante 2016 por el Observatorio de la Bicicleta de San Sebastián¹, recogiendo las tareas desarrolladas y presentando la situación de la movilidad ciclista en la ciudad ese año.

El OB es un instrumento creado a través de la colaboración entre el Ayuntamiento de San Sebastián y la Asociación de Ciclistas Urbanos Kalapie, para facilitar y mejorar las condiciones del uso de la bicicleta en la ciudad. En 2013, el Ayuntamiento y Fundación Cristina Enea firmaron un Convenio, que se viene renovando anualmente, por el que la Fundación asume las labores de gestión del OB, residenciándolo en el Centro de Recursos Medio Ambientales de Cristina Enea y atendiendo de forma presencial, vía telefónica y a través del correo electrónico y la web las demandas y demás comunicaciones ciudadanas. El OB está dotado de un órgano de dirección y coordinación formado por técnicos del Departamento de Movilidad, Fundación Cristina Enea y miembros de Kalapie que se reúne periódicamente.

El OB 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 de las actuaciones efectuadas en el municipio en relación con su promoción; así como la propuesta o realización de labores de fomento de la movilidad en bicicleta.

El OB es además un instrumento contemplado en el Plan de 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.

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 2016, presenta, mediante un sistema de indicadores, la evolución y características de la movilidad ciclista, recogiendo también algunas reflexiones y propuestas con el fin de fomentar y mejorar la movilidad ciclista.

¹En adelante se utilizarán las siglas OB para referirse al Observatorio de la Bicicleta.

2. OBJETIVOS DEL OBSERVATORIO DE LA BICICLETA

El OB se constituyó como un instrumento dirigido a realizar labores de seguimiento de la movilidad ciclista. Durante 2016, sus labores se han centrado principalmente en:

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

Contemplada como un objetivo importante, 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 las cuestiones planteadas y respuesta individualizada a cada queja o sugerencia. Además, cuenta con un espacio físico de atención al público y un centro de documentación temático, la Zikloteka, iniciativa puesta en marcha gracias al apoyo y el convenio suscrito para tal fin con la Diputación Foral de Gipuzkoa.

- **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 un seguimiento continuo, con la atención a las demandas ciudadanas del diseño, estado y desarrollo de las infraestructuras ciclistas (viales ciclistas, aparcamientos para bicicletas, señalética...), seguimiento de los flujos de bicicletas, etc.

- **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 coordina un grupo de trabajo y dirección en el que 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 conforman técnicos municipales, de Fundación Cristina Enea y miembros de Kalapie, iniciativa que debe ser reactivada para asegurar la fluidez e intercambio de ideas.

3.- TAREAS REALIZADAS DURANTE 2015

3.1.- Canales de participación

A fin de dar a conocer el OB y de fomentar la participación ciudadana en relación con el ciclismo urbano, han funcionado varios canales permanentes de comunicación entre la ciudadanía 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. Estos canales son: página Web, redes sociales, línea de teléfono, dirección de correo electrónico, oficina de atención al público en el Centro de Recursos Medio Ambientales de Cristina Enea y presencia de un stand informativo en algunos eventos públicos.

Con la firma del convenio de colaboración con Fundación Cristina Enea, la página web <http://www.bizikletarenbehatokia.org> / <http://www.observatoriodelabicicleta.org> se ha residenciado dentro del portal web de la propia fundación, -www.cristinaenea.eus - habiéndose reestructurado, renovado y actualizado todos sus contenidos. La Web permite la recogida de cualquier queja, consulta o sugerencia ciudadana relacionada con la movilidad en bicicleta en San Sebastián (por ejemplo el mal estado de las vías ciclistas, 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 de viales ciclistas existente, 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 centrado principalmente en la movilidad ciclista y aspectos relacionados con el uso y disfrute de la bicicleta.

En los que respecta a las demandas recibidas y clasificadas en el periodo de enero a diciembre de 2016 han sido 126, una cifra parecida a la de 2015 en la que se registraron 120 comunicaciones, teniendo en cuenta que ese año representó un incremento del 51% respecto a 2014. (Un 47% han sido realizadas por mujeres)

Analizando las demandas y comentarios recibidos se pueden extraer las siguientes reflexiones:

- Un 47% de las comunicaciones con el OB han sido por temas relacionados directamente con la Red Ciclista, ya sea para solicitar nuevos ramales o

conexiones, problemas de mantenimiento, más aparcabicycles, o necesidades de señalética. La solicitud de más aparcamientos para bicicletas se ha incrementado.

- El sistema de préstamo de la bicicleta pública ha sido objeto de preguntas y atención. En 2016 las preguntas y demandas se han seguido centrado en la solicitud de nuevas estaciones, principalmente en los barrios altos de Egia, Intxaurren, Altza y Aiete, también en Herrera. Otros temas de queja han sido la falta de bicicletas en determinados lugares y horas, el mantenimiento de las mismas, problemas de anclaje y desanclaje de las estaciones; preguntas sobre las posibilidades de contratación del servicio por días o para personas no residentes son otras de las solicitudes recibidas. Los temas relacionados con Dbizi han representado el 10% de las comunicaciones recibidas, 7 puntos menos que el año anterior.
- Las demandas de nuevas conexiones proporcionalmente han disminuido ligeramente, viniendo a representar un 15% frente al 19% de 2015, representando la misma proporción que en 2014. Un número importante de las peticiones, como años anteriores, inciden en solicitar un vial ciclista que, desde el alto de Ategorrieta, enlace por Miracruz directamente al puente de Santa Catalina. Otras demandas se han centrado en la comunicación entre Herrera y Trintxerpe o viales ciclistas para Altza y Larratxo.
- Los temas relacionados con el mantenimiento de la Red en este periodo han incidido en el vial que une Egia con Loiola. El túnel de Morlans, la separación del tramo de enfrente de la Bretxa, la poda en determinadas épocas del año y los rebajes de algunos tramos en su intersección con la calzada, siguen siendo otros temas de atención. También se han recibido comentarios sobre problemas de capacidad, incomodidad y conflictos que se producen en determinadas intersecciones como, por ejemplo, los puentes del Kursaal, en ambos lados, y Santa Catalina en su enlace con Plaza Euskadi
- Las comunicaciones que versan sobre temas relacionados con conflictos con otros medios de transporte representan el 8% de las solicitudes o comentarios, dos puntos más que en 2015, teniendo mayor relevancia las quejas en relación con las personas que corren o invaden los bidegorris.
- Otro tema que ha aflorado de la mano de visitantes y cicloturistas ha sido el de la señalética a las entradas de la ciudad.

- Señalar también que aflora otro tipo de solicitudes de información relacionadas con las posibilidades de ciclar en Gipuzkoa (itinerarios ciclistas, infraestructuras existentes, etc.) y servicios de hospedaje especializados en cicloturismo.

3.2.- Seguimiento de la movilidad ciclista

3.2.1.- Indicadores de 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 San Sebastián. En 2006 se protocolizó la obtención de información y datos con el objeto de dotarse de un sistema de indicadores. Además, se ha podido realizar un seguimiento de la red de vías ciclistas sobre la base de las inspecciones que periódicamente se realizan con ocasión de comprobar y contestar las demandas ciudadanas recibidas en el OB.

Los indicadores de seguimiento son:

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
5. Evolución del número de ciclistas víctimas de accidente
6. Evolución del número de plazas de aparcamiento para bicicletas
7. Evolución del número de denuncias de bicicletas sustraídas

3.2.1.1.- 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. Fuente: Dirección de Movilidad

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		5.600	2.000
2013	830.000 *	1.500	20.000	1.000 **
2014	265.000	10.000	20.734	7.500**
2015	920.000	10.000	18.513	5.000
2016	513.500	10.000	47.752	70.000

* En esta inversión se incluye el total correspondiente a la peatonalización de Peña y Goñi.

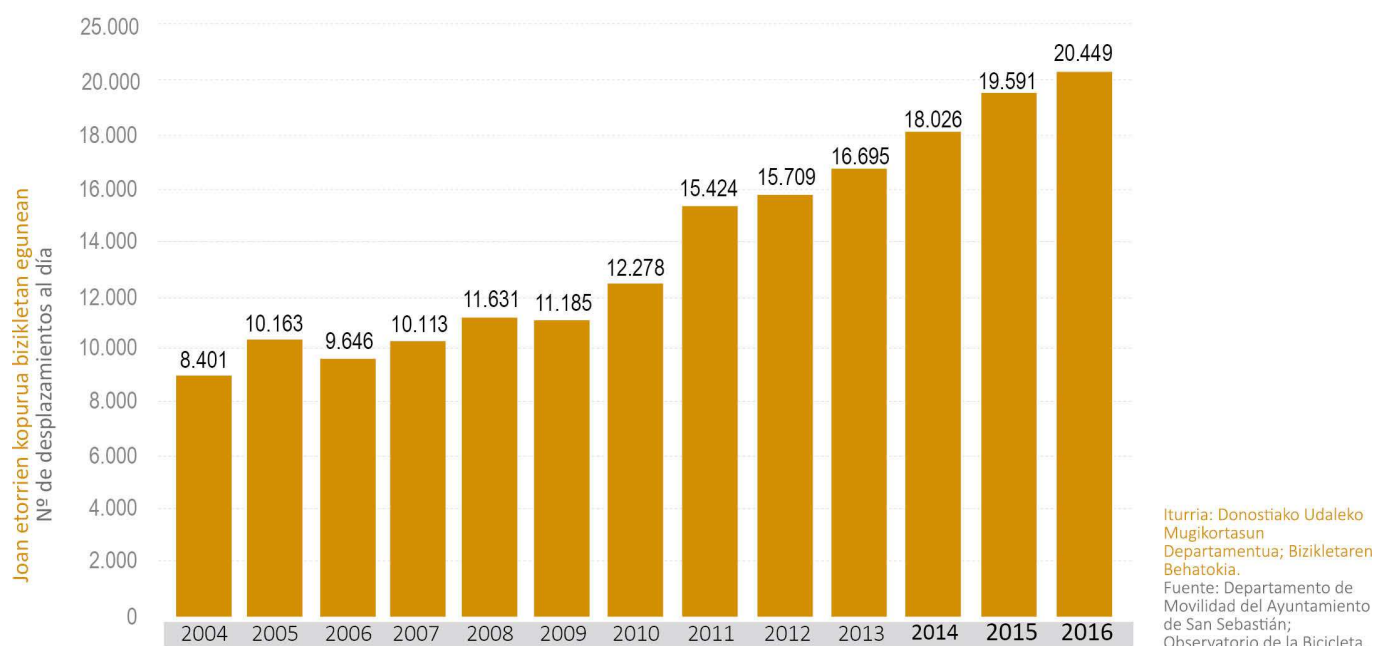
** No se incluye el costo de los cursos de formación de ciclistas en calzada subvencionado por el EVE.

El total de las inversiones contabilizadas en 2015 alcanza la cifra de **641.252 €**. El gasto medio correspondiente a 2016 viene a suponer **3,44 €** por habitante, algo menor a los 5,12 € del año anterior, y a los 4,58 € de 2013. El Plan de Potenciación de la Bicicleta cifraba en su momento en 4,5 € año y habitante la cantidad mínima a invertir para el incentivo de la ciclabilidad local, cantidad no alcanzada este año.

La principal inversión de 2016 se ha centrado en el desarrollo de infraestructuras ciclistas correspondientes a las zonas de Añorga Txiki y Martutene. Se han dedicado 47.752 € al establecimiento de nuevos aparcabicis, representando un incremento del 160%; también se ha incrementado la partida dedicada a promoción del buen uso de la bicicleta, pasando de 5.000 € a 70.000 €. Al mantenimiento de la red se han dedicado 10.000 €, la misma cantidad que el año anterior.

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

a) Número de desplazamientos en bicicleta



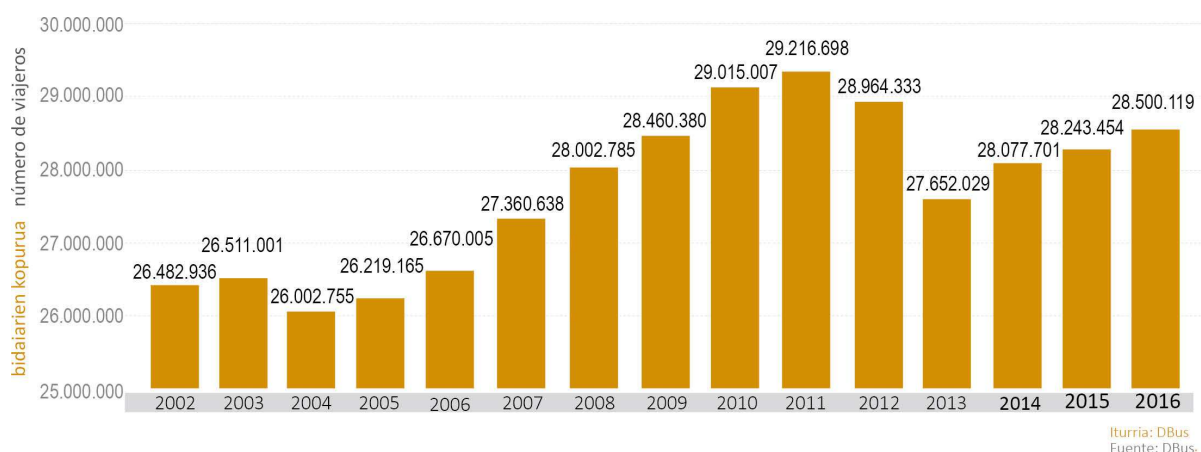
Fuente: Dirección de Movilidad

Según el conteo de ciclistas realizado a lo largo de los meses de abril a octubre, son **20.449** la media de los desplazamientos que diariamente se producen en la ciudad

De los datos obtenidos, se puede observar un aumento del **4,38%** en los desplazamientos ciclistas con respecto a 2015. Teniendo en cuenta los datos de los últimos años, se aprecia una consolidación de la movilidad ciclista con una tendencia creciente a su uso.

Según el conteo visual realizado en 9 puntos de la ciudad durante 32 horas, contabilizándose 6.137 bicicletas, el número de mujeres que se desplazaban en bicicleta representó el 39%, siendo hombres un 61 % del total.

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



Fuente: dBus

En 2016 se sigue por encima de los 28 millones de viajes, representando un incremento del 1% con respecto a 2015. Desde 2005 el número de viajes venía aumentando en un 2% como promedio anual, superando en 2010 y 2011 los 29 millones de viajes, pero en 2012 y 2013 el número de viajes de Dbus descendió, observándose desde entonces un ligero incremento. Las líneas 28 Amara-Ospitaleak, 13 Altza y 5 Benta-Berri han sido las tres líneas con el mayor número de viajes.

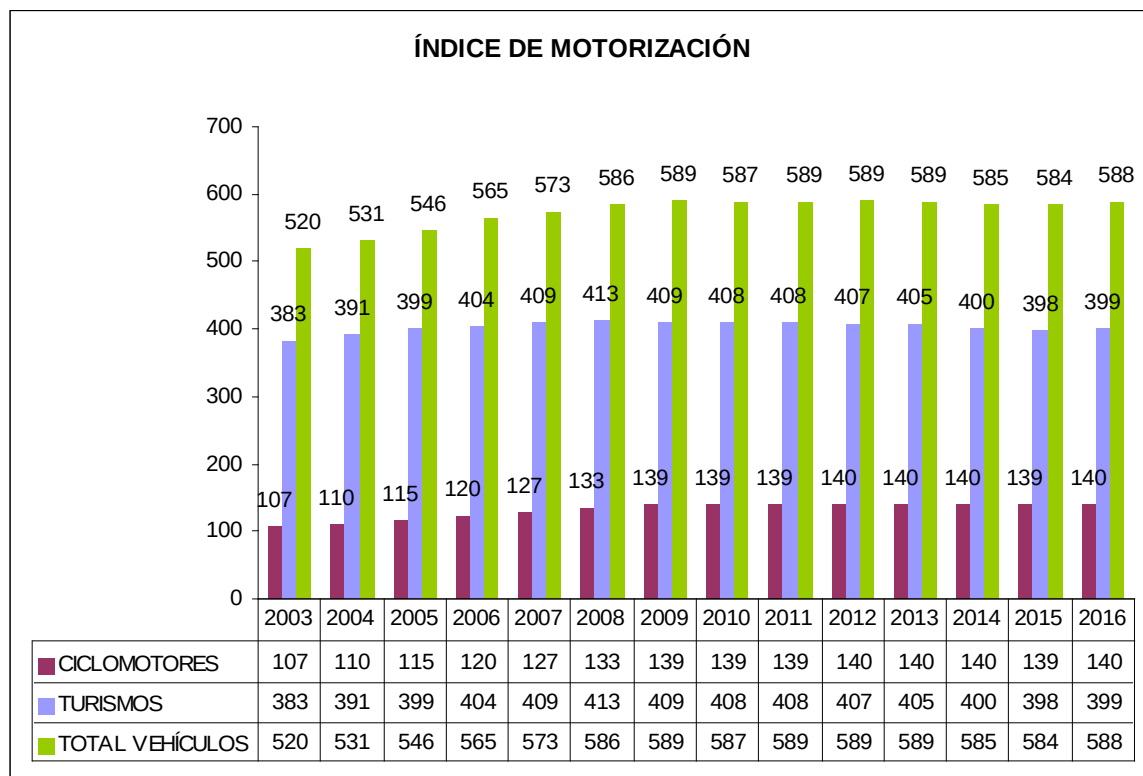
Además del descenso general en el uso del transporte público urbano debido a la crisis económica que de modo generalizado se produjo en muchas ciudades, las razones “estructurales” del descenso observado en el número de viajes en Dbus en ese periodo pueden encontrarse en la entrada en funcionamiento, a finales de 2012, de las nuevas estaciones de Euskotren en Intxaurren y Herrera, y en la integración tarifaria de los medios de transporte público de Gipuzkoa, establecida a partir de marzo de 2013, observándose un traspaso de viajeros.

Durante 2016, se registraron un total de 3.029.911 viajes dentro de San Sebastián en autobuses interurbanos y en Euskotren; así, el número total de viajes realizados en la ciudad en el conjunto de medios de transporte público ha alcanzado la cifra de 31.530.030, que viene a representar un incremento del 1% respecto a 2015. Cada

habitante donostiarra ha realizado de media 171 viajes anuales en transporte urbano.

Viajes con origen-destino en paradas o estaciones del municipio con tarjeta Mugi/LurraldeBus y viajes abonados en metálico			
	2014	2015	2016
LurraldeBus	1.144.352	1.327.887	1.319.388
EuskoTren	1.610.274	1.577.969	1.710.523
Total	2.754.626	2.905.856	3.029.911

3.2.1.3.- Índice de motorización por cada 1.000 habitantes (evolución)

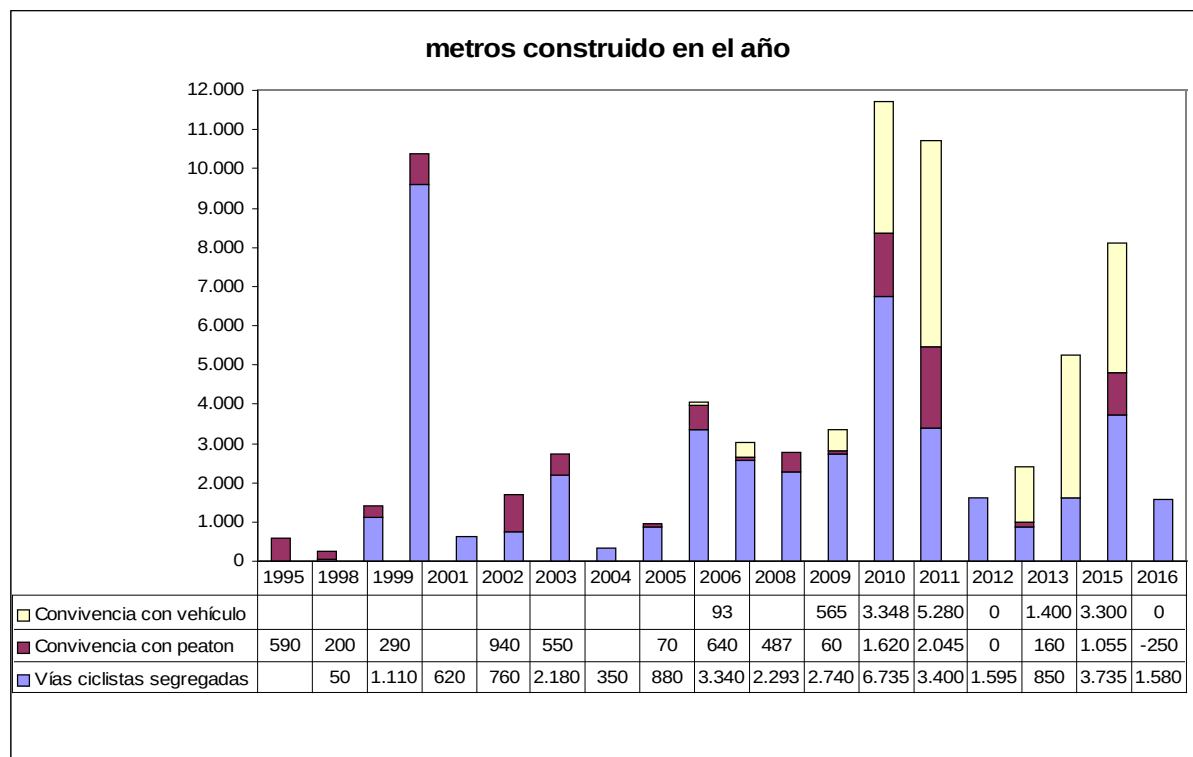


Los índices de motorización se han mantenido prácticamente estables durante el periodo de recesión económica que va entre 2009 y 2013, dándose incluso una disminución en 2014 y 2015, del 0,6% y 0,14% respectivamente. En 2016, tras siete años consecutivos de disminución, se incrementa el índice de motorización de turismos, un 0,20% y se incrementa asimismo, tras dos años de descenso, el de ciclomotores, 0,44%, con respecto a 2015. Unido al incremento en las matriculaciones de autobuses, camiones y tractores (5,19%), el índice de motorización global se incrementa por primera vez desde 2013, un 0,66% respecto a 2015.

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

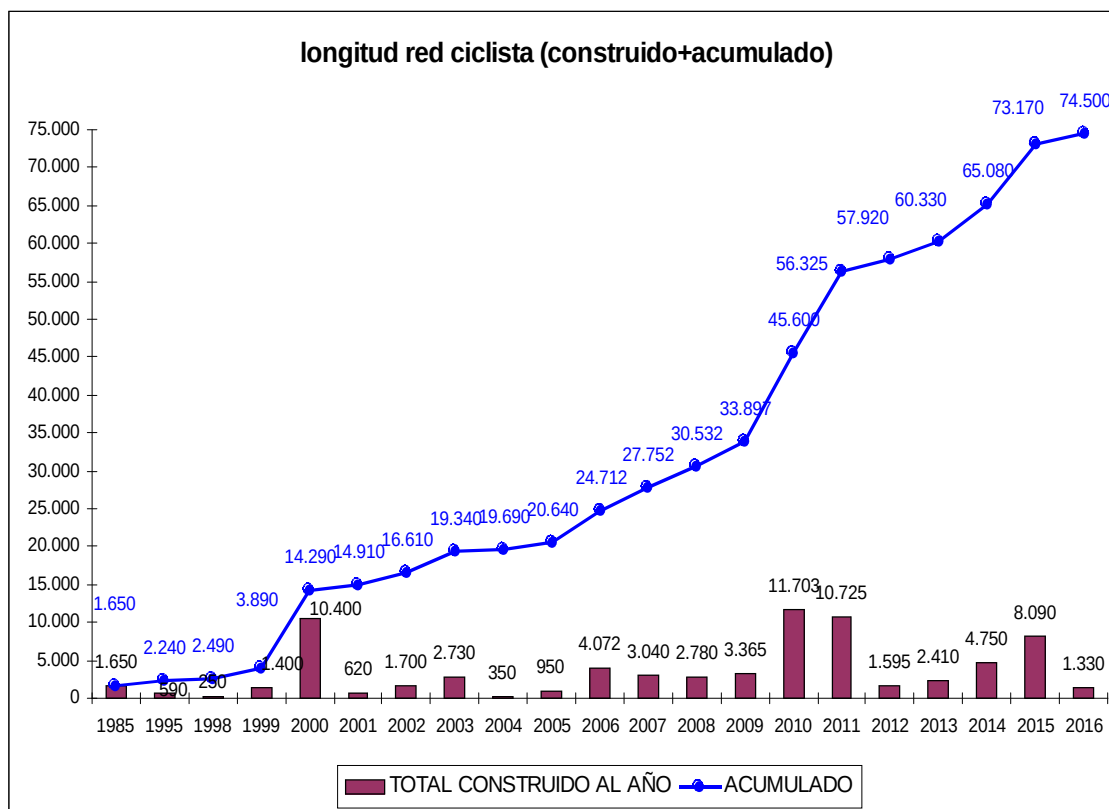
ambiental y económico, al margen ya de los efectos que el precio del petróleo puede acarrear en el transporte basado en este combustible fósil.

3.2.1.4.- Evolución de la longitud del viario específico para desplazamientos ciclistas



Fuente: Dirección de Movilidad

Durante 2016, se han acondicionado 1.330 metros más de vial para la circulación ciclista. Se han ejecutado 1.580 metros de vías ciclistas segregadas, mientras que se han suprimido 250 metros correspondientes al tramo de coexistencia peatonal que atravesaba por Alderdi Eder. Las vías segregadas para el tránsito seguro de ciclistas representan el 64% de la longitud viaria, los tramos en los que se circula en convivencia con el peatón suponen el 12% y las vías de convivencia con vehículos motorizados alcanzan un 24%, un espacio que se va incrementando paulatinamente.



Fuente: Dirección de Movilidad

Las vías segregadas para el tránsito seguro de ciclistas representan el 63 % de la longitud viaria, los tramos en los que se circula en convivencia con el peatón suponen el 12 % y las vías de convivencia con vehículos motorizados alcanzan un 25 %, un espacio que se va incrementando paulatinamente con la implantación de zonas 30

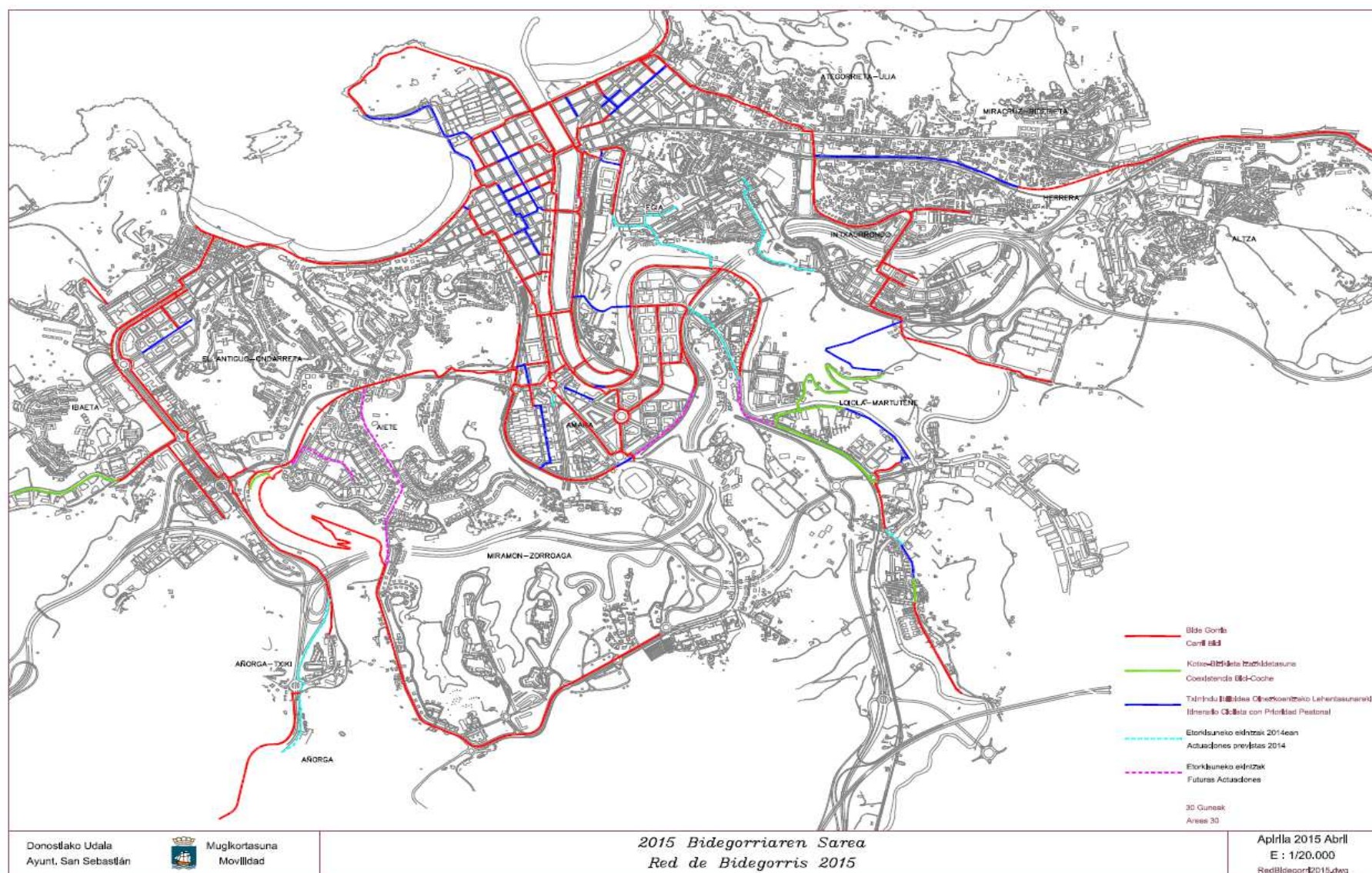


Tramos de Red ejecutada a lo largo de 2016

Paseo de la Concha (Retirar)	Calle Ijentea	Calle Andia	-250	Coexistencia peatón bici	2.016
Boulevardización Añorga Txiki	Rotonda Añorga Txiki	Avd de Añorga 60	850	Acera bici	2.016
Variante Añorga Txiki	Añorga Txiki	Rotonda Añorga Txiki, Exterior	650	Acera bici	2.016
Puente Martutene	Apostolado	Final puente	80	Acera bici	2.016
Modificación trazado Estación autobuses				Acera bici (250 metros)	2.016
Modificación trazado Valentín Olano				Carril bici (65 metros)	2.016
Modificación trazado Puente María Cristina				Carril bici (110 metros)	2.016
TOTAL A ORIGEN 2016			74.500	1.330	

Resumen de actuaciones 1985-2016

AÑO	Carril bici	Pista bici / Acera bici	Coexistencia vehículos motor	Coexistencia peatón	TOTAL
1985		1.650			1.650 m
1995				590	590 m
1998		50		200	250 m
1999		1.110		290	1.400 m
2000	850	8.750		800	10.400 m
2001		620			620 m
2002		760		940	1.700 m
2003		2.180		550	2.730 m
2004		350			350 m
2005	435	445		70	950 m
2006	720	2.620	733		4.072 m
2007	665	1.880	495		3.040 m
2008	450	1.843		487	2.780 m
2009	810	1.930	625		3.365 m
2010	830	5.805	3.348	1.720	11.703 m
2011	645	2.755	5.280	2.045	10.725 m
2012	95	1.500			1.595 m
2013	350	500	1.400	160	2.410 m
2014	1.430	180	3.650	-510	4.750 m
2015	2.735	1.000	3.300	1.055	8.090 m
2016	0	1.580		-250	1.330 m
TOTAL	10.015	35.928	18.831	8.397	73.170 m



3.2.1.5.- Evolución del número de ciclistas víctimas de accidente

	2013	2014	2015	2016
Nº de accidentes con víctimas registradas, con implicación de ciclistas	92	125	137	145
Nº de personas ciclando o "de paquete" implicadas en accidentes con víctimas	86	120	130	134

Tipos de accidentes por personas implicadas

TIPO DE ACCIDENTE	2013	2014	2015	2016
Ciclista solo/a	41	56	66	69
Ciclista con peatón/a	9	12	9	16
Ciclista con ciclista	4	10	13	8
Ciclista con ciclomotor o moto	8	8	9	8
Ciclista con turismo	22	34	30	39
Ciclista con bus	1	1	1	2
Ciclista con camión	0	1	2	0
Ciclista con furgoneta	4	2	1	1
Patinador/a con automóvil**			5	1
Otros	3*	1	1	1***

* Ciclista con moto y turismo

** Se incorpora un nuevo dato, el de personas patinando, al realizar la mayoría de sus movimientos en espacios análogos.

*** Persona en triciclo

Víctima según tipo de modo de desplazarse

	2013			2014			2015			2016		
TIPO DE USUARIO	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES
Peatones	0	1	7	0	2	6	0	0	8	0	2	8
Conductores de bici*	0	5	78	0	5	114	0	4	125	0	5	133
"paquetes" en bici	0	0	3	0	0	1	0	1	1	0	0	4
Se desplazaban en moto	0	0	9	0	0	3	0	0	5	0	2	5
Se desplazaban en coche	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Pasajeros de autobús	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Se desplazaban en patín o similares	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	0
TOTAL	0	6	99	0	7	124	0	6	144	0	9	151

* Persona en triciclo

Fuente: Guardia Municipal (Seguridad Vial)

En relación con 2015 se puede observar que el número de accidentes en los que ha habido ciclistas implicados y el número de ciclistas accidentados ha aumentado. De las 160 personas heridas con presencia de bicicleta, según los partes analizados, 142 se desplazaban en ciclos. De las 9 personas heridas de gravedad, 5 conducían bicicleta, 2 iban a pie y otra 2 se desplazaban en motocicleta. Además, han resultado con heridas leves otras 8 personas que iban andando. El resto de personas accidentadas con ciclistas han sido 5 personas que se desplazaban en moto y otra más en automóvil. El total de personas heridas en 2016 ha sido 160, resultando con heridas graves 9. El número de ciclistas heridos sigue incrementándose año tras año, representando un incremento de un 7% respecto a 2015. También sigue incrementándose el número de personas que circulan en bici, un 4,38% respecto a 2015.

En 2016, al igual que en años anteriores, no se ha producido ninguna víctima mortal (hay que remontarse a 2007 en que falleció un ciclista en accidente).

El mayor número de personas ciclando accidentadas se ha producido sin colisión con persona o vehículo, arrojando un saldo de 69 personas heridas. Otro número importante de accidentes lo han sido en colisión con turismos, 39. Las colisiones registradas con personas a pie han sido 16, ocasionado 10 viandantes heridos, 2 mas que el año anterior, siendo pronosticadas con heridas de gravedad 2; el número de colisiones entre bicicletas han sido 8. También se han registrado 8 colisiones con motocicleta, resultando heridas 7 de las personas que se desplazaban en ciclomotor o motocicleta; este año no se han registrado accidentes con presencia de patines o similares.

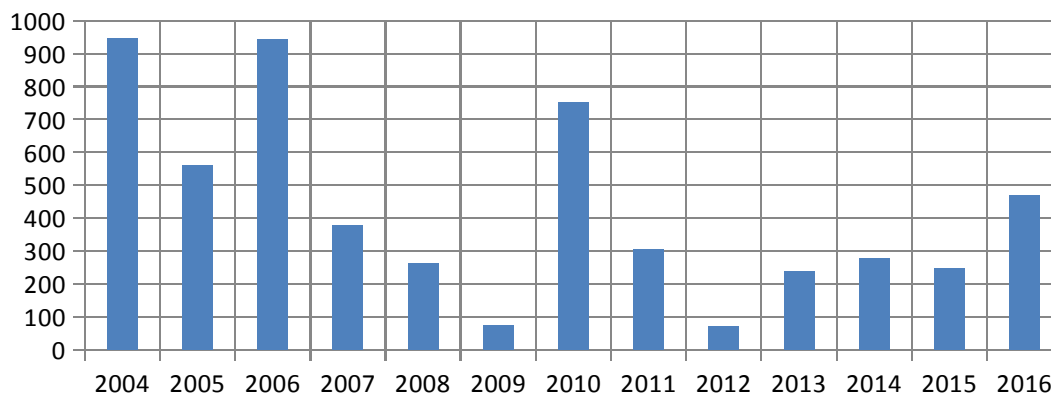


3.2.1.6.- Evolución del número de plazas de aparcamiento para bicicletas

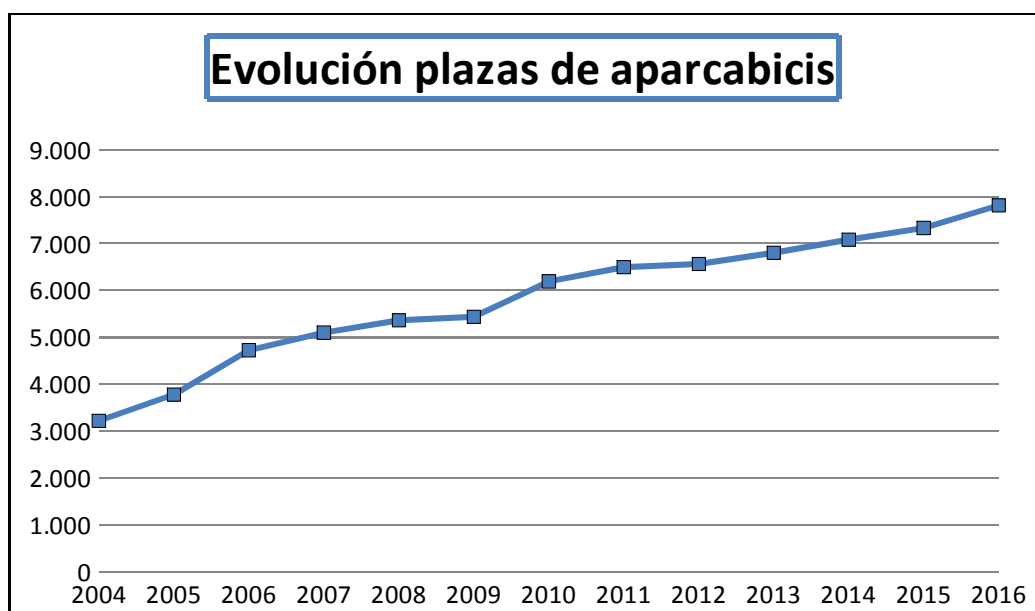
Año	N ° Plazas
2004	947
2005	562
2006	944
2007	378
2008	262
2009	74
2010	754
2011	305
2012	70
2013	238
2014	280
2015	250
2016	480

2003 = 2.268 plazas / **2016 = 7.812 plazas**

Instalación anual de aparcabicis



Fuente: Dirección de Movilidad



Fuente: Dirección de Movilidad

El gráfico muestra la progresiva instalación de aparcabicis por la ciudad y refleja la actividad desarrollada por el Departamento de Movilidad intentando cubrir la creciente demanda de esta infraestructura por parte de ciclistas. En una década, el número de aparcabicis se ha duplicado. Además, en el Departamento de Movilidad se ha diseñado unos aparcabicis “desmontables” que permiten dar servicio ante eventos con previsiones de flujos importantes de personas que se trasladan en bicicleta. Por ejemplo, este tipo de infraestructura se ha colocado en la temporada de verano en los frentes de playa, un total de 180 nuevas plazas de aparcamiento distribuidos en La Zurriola (81), Ondarreta (54) y La Concha (45). También se ha procedido a la construcción de un aparcamiento seguro para bicicletas en la estación de autobuses con capacidad para 110 bicicletas.

3.2.1.7.- Evolución del número de denuncias de bicicletas sustraídas

Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Denuncias	714	833	849	947	642	699	754	717	662

Fuente: Guardia Municipal

La sustracción de bicicletas es un hecho “cotidiano” en todas las ciudades europeas. El número de denuncias registradas por la Guardia Municipal muestra una tendencia que se puede considerar estable, aunque el número y presencia de bicicletas en la ciudad ha aumentado considerablemente.

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 personas que utilizan la bicicleta en sus desplazamientos por la ciudad, ha traído consigo un aumento considerable de la demanda de aparcamientos para estos vehículos, pudiendo observarse en los últimos años 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 y que se reproduce en los nuevos desarrollos urbanos de la ciudad.

A finales de diciembre de 2016, el número total de plazas de aparcamiento para bicicletas era de **7.812**. En el periodo de 2016 se han habilitado 480 nuevas plazas, doblando el número de las habilitadas el año anterior. 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 mas práctico y funcional para el amarre de la bicicleta. En años anteriores también se ha empleado otro modelo diseñado ex-profeso para San Sebastián denominado “Epsilon”, que en determinados casos actúan como bolardos protegiendo y limitando el acceso a las aceras de vehículos motorizados. Además, se ha diseñado un modelo de aparcabicis que se instala temporalmente con el fin de dar servicio a lugares de la ciudad con fuerte demanda temporal de aparcabicis, como es el caso de los frentes de playa en época estival. Es así como en 2016 se han colocado un total de 180 plazas de este tipo de aparcamientos “temporales” distribuidos entre La Zurriola, Ondarreta y La Concha. Otro hito importante ha sido la habilitación de un aparcamiento seguro y cubierto en la nueva estación de autobuses con una capacidad para 110 bicicletas



Aparcabicis temporal en La Zurriola



La política seguida por el Departamento de Movilidad respecto a la ubicación e instalación de aparcabicis se sigue asentando en la compaginación de varios criterios básicos:

- Aumentar la instalación de puntos de aparcamiento para bicicletas en las zonas de atracción ciudadana y equipamientos importantes.
- Instalar nuevos aparcamientos en zonas próximas a los nuevos desarrollos de viales ciclables.
- Ir instalando aparcabicis 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.

- d. Buscar vías de colaboración con los concesionarios de aparcamientos subterráneos con el fin de habilitar espacios protegidos y específicos para bicicletas, como el existente en Plaza de Cataluña.
- e. Estudiar y experimentar aparcabicis que posibiliten la instalación temporal para cubrir demandas estacionales o de momentos de afluencia importante de público a lugares determinados.
- f. Coordinarse con el área de urbanismo para el establecimiento de plazas de aparcamiento para bicicletas en las nuevas construcciones de viviendas.

3.2.2.1.- Propuestas generales de actuación

La política de aparcamientos para bicicletas ha estado centrada fundamentalmente en la instalación de aparcabicicletas en la vía pública, principalmente en aceras y espacios peatonales. En los últimos años, se viene desarrollando una serie de iniciativas diversas de cara a habilitar más plazas en otros espacios, como puede ser en algunos parkings subterráneos. Además, 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 este tipo de vehículos en desuso.

3.2.2.1.1.- Dotación de aparcamientos en vía pública

- a. En primer lugar debemos seguir insistiendo en los límites existentes a seguir ampliando el número de aparcabicis 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. En este sentido, es donde se viene experimentando desde el Departamento de Movilidad la implantación de soluciones de aparcamientos temporales y de alta capacidad, sea para cubrir plazas en épocas estivales o por la potencial demanda ante determinados eventos deportivos, musicales, etc.
- b. Promocionar la experiencia piloto del aparcamiento seguro para bicicletas instalado en la estación de autobuses como primer paso para la creación de una red de aparcamientos seguros para bicicletas en la ciudad.

- c. Se sigue constatando una presencia importante de bicicletas que pernoctan en los aparcamientos de la ciudad.
- d. Se debería continuar con 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 del espacio destinado al tránsito y estancia peatonal, o en las zonas cercanas a intersecciones y pasos de cebra, facilitando visibilidad.
- e. En coordinación con el sector de comercio y según las posibilidades del espacio, se debería facilitar la ubicación de “aparcamientos para clientes”.
- f. Se propone estudiar la diversificación de la tipología de aparcabici según el espacio público existente como se ha hecho con la colocación de aparcabici 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 al estilo de los de cuerpo metálico que se están colocando en diferentes lugares de la ciudad y que permiten el amarre de la bicicleta sin dañar los árboles. Convendría adecuar la normativa existente al respecto y coordinar el programa en la Comisión municipal de espacio público. En ese sentido se debería revisar la ordenanza municipal que regula esta cuestión.

3.2.2.1.2.- 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 y el seguimiento y evaluación de este tipo de infraestructuras en las nuevas o renovadas construcciones susceptibles de aplicación de la referida norma, orientando técnicamente y siguiendo las previsiones de los promotores en cada proyecto de nueva construcción o reforma. Algunos aparcamientos que se bien colocando en edificios de nueva construcción no son buen ejemplo.

- b. Continuar trabajando en la habilitación de plazas de aparcamientos de bicicletas en parkings subterráneos en el centro urbano de la ciudad y su ampliación o acceso a distintos perfiles de personas que utilizan o no los parkigs, tengan plaza contratada para vehículo motorizado o no.
- c. Establecer un programa de fomento y promoción de aparcamiento de bicicletas en edificios públicos: UPV-EHU, Centros escolares públicos, sean del Ayuntamiento o del Gobierno Vasco, centros concertados, Hospitales, AA.PP, etc.
- d. Fomentar la creación de aparcamientos (“cuartos para guardar bicicletas”) en edificios residenciales, bajeras o locales:
 - o Incentivando a los propietarios de lonjas para su creación.
 - o Impulsando la creación de guarda bicis en lonjas de propiedad municipal.
- e. Impulsar 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, o el construido en la nueva Estación de Autobuses, asegurando accesos cómodos, seguridad y buen mantenimiento.

3.2.3.- 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



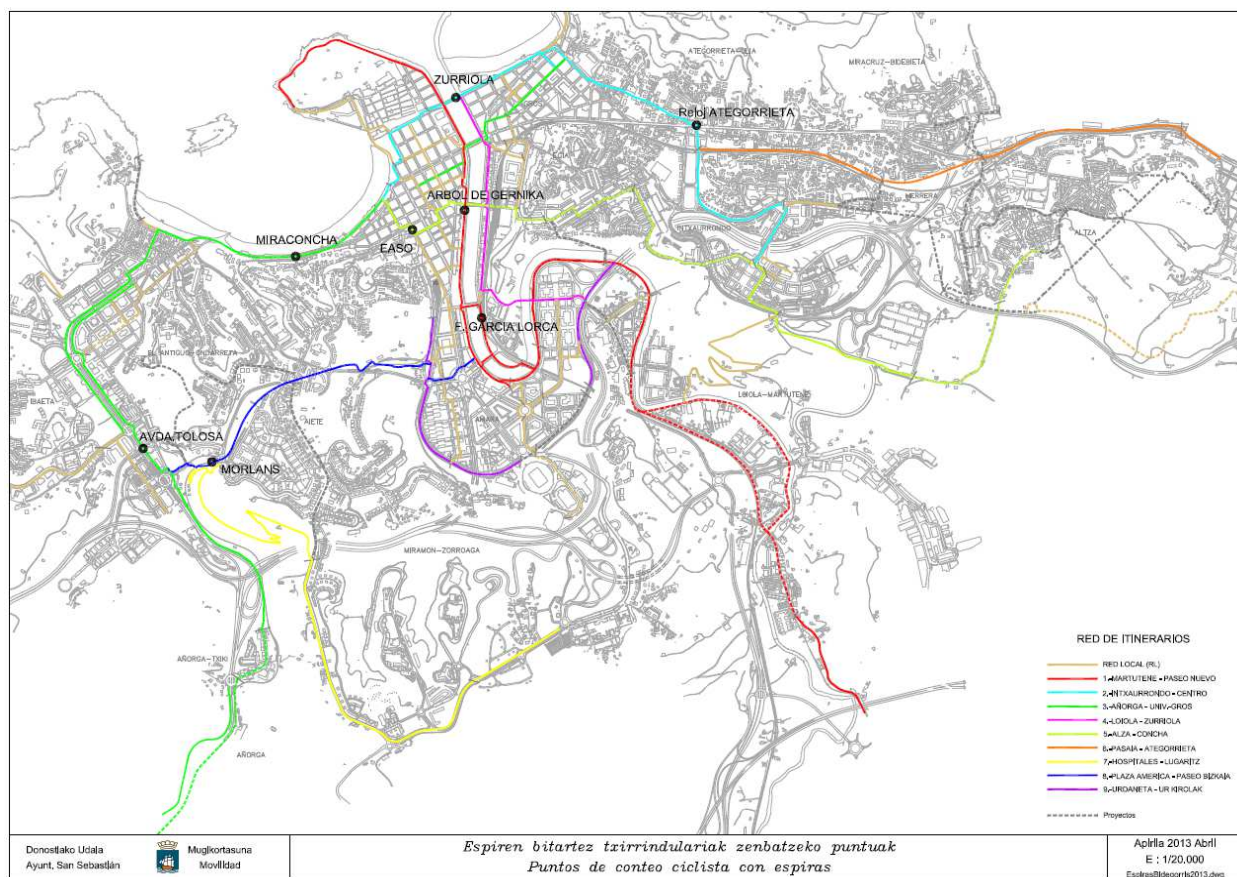
de Itinerarios Ciclistas de la ciudad. A partir de 2010 se amplió el número de lugares en los que se realizaba la toma de datos, ajustándolos a los ejes principales de tránsito ciclista.

En 2013 se instaló un sistema de conteo automático en ocho puntos de la ciudad, aplicando una metodología comparativa que permita seguir la evolución del usos de la bicicleta conforme a los parámetros históricamente establecidos.

Los aforos mediante espiras permiten recoger una gran cantidad de información, entre otras, la tendencia en el uso de la bicicleta y los ejes más utilizados, así como el peso de uso que tiene cada una de las vías ciclistas.

Los 20.449 movimientos que se han registrado como media, viene a representar un incremento de los desplazamientos que diariamente se producen en la ciudad en bicicleta, un 4,38% respecto a 2015. (Ver el apartado 3.2.1.2 a) Número de desplazamientos en bicicleta).

Los puntos de conteo están ubicados en los principales ejes de tránsito de ciclistas: Federico García Lorca, Easo, Árbol de Gernika, Túnel de Morlans-Lugaritz, Ategorrieta, puente de la Zurriola, Avenida de Tolosa, y Paseo de la Concha.



3.3.- Evaluación del Plan de la Bicicleta

La Red ciclista existente es fruto, en gran medida, de la ejecución de itinerarios, infraestructuras complementarias y otras actuaciones, contempladas en su día en el Plan de Potenciación de la Bicicleta. Pero además, se han venido realizando otra serie de intervenciones y nuevos tramos ciclistas, ejecutados a lo largo de la última década, que obedecen, por un lado, a la evolución urbana y flujos de los diversos medios de transporte 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 iniciativas en el espacio urbano llevadas a cabo y, también, a la adaptación de la creciente demanda de uso ciclista y a las posibilidades de creación de infraestructuras ciclistas en cada ámbito de actuación de la ciudad construida. El desarrollo de la conexión ciclista con los municipios vecinos, uniendo Rekalde con Lasarte y los barrios de Loiola con Martutene para acceder a Astigarraga, así como la ejecución completa del vial ciclista que, por Herrera, alcanza a Pasaia, son algunas de las intervenciones ya realizadas y que consolidan y dan funcionalidad a la red ciclista tejida a lo largo de años. En acceso y conexión con las zonas altas de la ciudad es uno de los retos pendientes, que ya se viene acometiendo, bien sea mediante la instalación de ascensores -actuaciones derivadas del Plan de Transporte Vertical- o mediante la combinación multimodal a través del “Topo”, por ejemplo, con la estación de Intxaurre, por donde se conecta con la zona alta del barrio, o el diseño de rutas ciclables como las ejecutadas en el barrio de Egia, la subida a Intxaurre por el paseo de Mons u otras como la habilitación ciclista realizada por el parque de Ametzagaina.

3.3.1.- Recomendaciones

Además del desarrollo de la red de los itinerarios principales, desde el OB se incide en la recomendación de favorecer el uso de la bicicleta a través de una mayor integración de ésta con el tráfico motorizado, tal y como se viene realizando en los últimos años. Una oportunidad clara se está produciendo con el acondicionamiento del viario con medidas de calmado del tráfico y creación de Areas 30 en los barrios de Gros, Centro y Antiguo, o nuevos lugares como Isabel II, San Roque o Peine del Viento, por ejemplo, y que deberían extenderse a toda la ciudad. Otras actuaciones complementarias, como el establecimiento de plataformas avanzadas de espera en intersecciones semaforizadas, -como las que se vienen estableciendo en algunas calles del Centro o en Txomin-, pueden servir para facilitar el tránsito ciclista por la calzada (empiezan a ser importantes las colas ciclistas que se forman en

determinadas intersecciones de los principales ejes de tránsito ciclista); otra actuación a considerar es seguir estudiando y experimentando las vías ciclistas a contracorriente, así como buscar el desarrollo de vías ciclistas no bidireccionales que faciliten la fluidez en intersecciones, giros, etc. Las medidas deberán adoptarse paulatinamente, como hasta ahora, de forma sopesada y experimentando con determinados tramos, pero con una visión global y de futuro del conjunto de los movimientos y modos de transporte, donde la apuesta por la movilidad activa y el transporte público sea el escenario a contemplar, con la consiguiente disminución y presencia del vehículo motorizado privado. Las actuaciones previstas en la ciudad en relación con la pasante ferroviaria de Euskotren (Topo o Metro) puede ser un buen momento para experimentar actuaciones de limitación y reducción del tránsito de vehículos motorizados en superficie, adoptando medidas que permitan ampliar la capacidad de ejes ciclistas básicos, ganar espacios para caminar, reducir tránsitos motorizados, etc. ¿por qué no recuperar una “vieja idea” como la boulevardización del paseo de La Concha y su cierre a vehículos privados motorizados?, u otras posibles de experimentar y de calado estratégico. Hay desafíos, como el climático, que también empujan en esa dirección. En esta necesaria transición y cambio cultural, 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 que, creemos, se deben acompañar de actuaciones constantes de comunicación, sensibilización y formación., también de disciplina. Acciones todas ellas que consideramos fundamentales y de calado estratégico en la consolidación de una nueva cultura de la movilidad. Reducir la presencia de vehículos motorizados privados en la ciudad debería ser el objetivo principal de un fluir seguro de gentes ciclando por la calzada.

Por último, reiteramos 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 el desarrollo y asentamiento funcional de la Red ciclista. Además, el creciente número de personas que se vienen animando a utilizar la bicicleta para desplazarse en la ciudad está evidenciando dos cuestiones que consideramos básicas como elementos determinantes en la actuación futura. Por un lado, los problemas de funcionalidad y fluidez, así como saturación ciclista, de los principales ejes de la red y en sus intersecciones, además de problemas de diseño que se vienen detectando en determinados lugares a la hora de solucionar cruces y giros de una red principalmente bidireccional y en espacios de tránsito peatonal, no en calzada; por otro, la indisciplina o desconocimiento circulatorio de las personas que ciclan por aceras y espacios públicos perturbando el devenir de las personas que caminan. En este sentido, las principales cuestiones a considerar son las siguientes:

- Estudiar la funcionalidad ciclista de los ejes principales de la red en proyecciones de crecimiento del tráfico ciclista, así como el colapso que se produce en determinadas intersecciones. Cuidar el diseño de los trazados



ciclistas en su funcionalidad como medio de transporte, ganando en confort, seguridad y capacidad, 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; contemplando también el posible redimensionamiento de determinados tramos de la red para adaptarse al incremento del tránsito ciclista.

- Ejecutar las actuaciones previstas en el Plan de Transporte Vertical y otras ya en estudio en el nuevo Plan Director de Movilidad Vertical en proceso de elaboración y priorización de 15 posibles actuaciones detectadas, permitiendo la accesibilidad a los barrios altos de la ciudad con alta densidad de población y que permitirá la utilización de la bicicleta en esos mismos barrios y los movimientos en bicicleta por toda la ciudad.
- Asegurar la conexión ciclista en la zona de los cuarteles de Loiola, para facilitar el tránsito entre los barrios de Loiola con Martutene y Astigarraga.
- 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.
- Ampliar el número de plazas de aparcamientos para bicicletas y establecer una estrategia 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, cuidando su mantenimiento o en la nueva Estación de Autobuses), en aparcamientos subterráneos, edificios públicos, lonjas privadas, etc.
- Mantener constante los mecanismos y las medidas que permitan continuar con la retirada de bicicletas “achatarradas” 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, con puntos de información claros en las entradas y salidas de la ciudad, y su conectividad con la Red Ciclista Foral.
- Establecer un Plan de mantenimiento y limpieza de la red ciclista e infraestructuras asociadas, con estimación y asignación presupuestaria.

Y además:



-
- Ampliar el nuevo sistema de bicicletas públicas, incrementando el número de estaciones del sistema de préstamo de bicicletas y el número de bicicletas y puntos de amarre. Las zonas altas de la ciudad deben ser objeto de estudio y atención prioritaria en la medida en que se va desarrollando la red ciclista o la accesibilidad en ferrocarril (metro) a los barrios de la ciudad, como ha sido el caso de Intxaurreondo.
 - Realizar las gestiones necesarias para adecuar aparcamientos y facilitar la accesibilidad en bicicleta al conjunto de estaciones ferroviarias.
 - 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 algunas intersecciones entre el vial ciclista y la calzada.
 - Gestionar con las administraciones competentes la conectividad ciclista desde Herrera a Trintxerpe, que facilitaría el tránsito en bicicleta a otras áreas como el barrio de Bidebieta-La Paz o Pasajes San Pedro.

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 quienes utilizan la bicicleta en sus movimientos cotidianos puedan tener un papel relevante en el sistema de transportes. Desde esa perspectiva, es necesario seguir implementando un amplio elenco de medidas de promoción del uso de la bicicleta.

Actuaciones realizadas:

- III Feria de la bicicleta, con la participación activa del sector de venta y reparación de bicicletas.
- Semana Europea de la movilidad.
- Campaña educativa en calle para bajar a ciclistas de las aceras durante la semana de la movilidad. Acción realizada con el Observatorio de la Bicicleta y Fundación Cristina Enea.
- Diseño del branding de Dbizi
- Entrega de chalecos reflectantes con el logo de Dbizi en campaña de promoción de Áreas 30
- Campañas puntuales para fomentar la utilización de la calzada en las Áreas 30.
- “Disfruta las Áreas 30”, campaña continuada de sensibilización a utilizar la bicicleta por la calzada, editando un folleto y colocando la señal 30 en las ruedas de las bicicletas del servicio público Dbizi
- Producción de tres vídeos para la promoción de las Áreas 30
- Campaña de concienciación frente al vandalismo en el sistema de bici pública Dbizi. Edición de folletos e imagen en las propias bicicletas
- Marcha ciclista por la ciudad (Bizikletada) en la Semana de la Movilidad con mas de 800 adolescentes y jóvenes de centros escolares.
- Continuación con la disponibilidad de 50 tarjetas del sistema de Dbizi para el uso trabajadoras y trabajadores municipales en el horario laboral. La medida ha tenido acogida en diferentes Departamentos Municipales
- Participación en Proyectos europeos: Cyclelogistics Ahead.
- Participación en el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa.
- Participación y presentación de ponencias en diferentes encuentros y foros.
- Desvío provisional de conexión ciclista durante el Festival de Cine.

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, con especial incidencia en los modos activos de transporte (andando y ciclando)

Dentro del Programa de Educación Vial que viene desarrollando la Unidad de Formación de la Guardia Municipal se crean y preparan 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 , en el 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 y 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 2.500 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, centrados en la autonomía y seguridad vial como usuario o usuaria de bicicletas. 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. Durante los cursos 2015/16 y 2016/17 estas actividades se han podido ampliar a alumnado de 2º grado.

3.3.4.- Aspectos normativos

En el año 2006 se aprobó la Ordenanza Municipal de Circulación de Vehículos y Peatones, que contempla normas que pretenden regular y favorecer el uso de la bicicleta. En concreto, cuenta con 7 artículos referidos a la bicicleta, siendo una norma poco conocida por la población² al igual que el Reglamento General de Circulación, las modificaciones introducidas y las propuestas existentes. 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, en muchos casos, son personas de edad que recuperan la utilización de la bicicleta en sus desplazamientos ordinarios y, en otros, 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 con velocidad y de forma peligrosa para las personas que transitan a pie por las aceras. También se ha podido observar que una importante proporción de las bicicletas que circulan por la ciudad no están dotadas de timbre o no utilizan luces en su tránsito nocturno. Observándose también la presencia de ciclistas que circulan con canes sujetos mediante correas y que trotan al ritmo ciclista, por ejemplo u otras circulaciones peligrosas al transitar en ciclo con auriculares o hablando por teléfono.

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.³

² En el Estudio sobre el ciclismo urbano en San Sebastián (Siadeco, junio 2008) encargado por el Observatorio de la Bicicleta, tan sólo un 45,3% reconoce haber oído hablar sobre la Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos, con la presencia de más ciclistas que anteriormente no usaban la bicicleta en sus desplazamientos cotidianos, es de suponer que ese desconocimiento puede ser aún mayor.



Por todo ello, desde el Departamento de Movilidad del Ayuntamiento se articuló en 2012 un programa de sensibilización e información dirigida a las personas que utilizan la bicicleta con el fin de informarles y mejorar la seguridad en 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 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 de ese año se realizaron un total de 40 denuncias, 28 de las cuales incidían en el indebido uso ciclista de determinadas aceras. El programa de sensibilización tal y como se diseñó no tubo continuidad en años posteriores. En otoño de 2014, el ayuntamiento puso en marcha una campaña con el fin de incrementar la seguridad de peatones y ciclistas. Durante estos últimos años, agentes de movilidad a pie o en bicicleta han venido realizando acciones dirigidas a ciclistas de información fundamentalmente y, en determinadas ocasiones, de sanción

El objetivo de estas iniciativas viene siendo: “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 y, por último, realizar una llamada de atención a la importancia del respeto y necesaria coexistencia en el uso y disfrute de la ciudad y de la calle”.

Las infracciones que se vienen considerando 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, controlan el cumplimiento de dichas normas en la ciudad y , en especial, en aquellos puntos de control que por su especial peligrosidad se establecieron. Los puntos especificados eran: Avda. de la Libertad, Calle Miracruz, Alto de Ategorrieta, Avda. Zumalakarregi, Pasadizo de Egia, Herrera, Boulevard, Paseo de la Concha...

El importe de las sanciones se establece dependiendo de si la infracción es leve o grave ,según se estipula en el Real Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de marzo, Ley

³ Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura de San Sebastián. (PMUSS). Texto refundido septiembre 2008, pag 11

sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y el Real Decreto 1428/2003 Reglamento General de Circulación.

Propuesta de revisión de Ordenanza de Circulación de Vehículos y Peatones

La variedad del viario ciclista y su imbricación en la red peatonal y en las calzadas para vehículos motorizados actualmente existente, las transformaciones efectuadas en el espacio público en general y en determinados ámbitos, así como el incremento y crisol de la masa ciclista o la heterogeneidad de elementos con los que se trasladan muchas personas (monopatines, patines, triciclos, sillas de ruedas, etc.), además de otra diversidad de situaciones, -como son las modificaciones introducidas en el Reglamento de Circulación y las previsiones establecidas en el Proyecto de Reforma del Reglamento General de Tráfico impulsado por la DGT-, aconsejan una revisión de la actual Ordenanza de Circulación de Vehículos y Peatones actualmente vigente, o al menos, mientras se tramita y consolida la normativa general prevista. En este sentido, se propone conformar un grupo de trabajo que analice las situaciones sucintamente enunciadas. Este grupo podría estar residenciado en el Consejo Asesor de Movilidad con el refuerzo técnico de los Departamentos competentes, o si no, se podría dar continuidad al grupo conformado en 2011 que, liderado desde el Departamento de Movilidad, participaban técnicos pertenecientes al área de Movilidad, Guardia Municipal, Agentes de Movilidad y secretaría del OB, ampliándolo a otros posibles actores, fundamentalmente relacionados con el diseño, ordenación y uso del espacio público.

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. La señalización de la red existente es una de las tareas pendientes para el asentamiento y consolidación de la Red ciclista y para visibilizar tramos habilitados e identificados en la red para el tránsito ciclista, pero que carecen de la adecuada señalética (ejemplos claros pueden ser la calle San Francisco, o Peña y Goñi, etc.)

3.3.5.- Instrumentos de gestión, participación y evaluación

3.3.5.1.- Observatorio de la Bicicleta

Como se recoge en la presentación de este informe, el Observatorio de la Bicicleta es un instrumento creado a través de la colaboración entre el Ayuntamiento de San Sebastián y la Asociación de Ciclistas Urbanos Kalapie para facilitar y mejorar las condiciones del uso de la bicicleta en la ciudad. En 2013, el Ayuntamiento y Fundación Cristina Enea firmaron un Convenio, que se viene renovando anualmente, por el que la Fundación asume las labores de gestión del OB, residenciándolo en el Centro de Recursos Medio Ambientales y atendiendo de forma presencial, telefónica y a través de la web las demandas, preguntas, sugerencias y cualquier otro tipo de comunicación o iniciativa ciudadana.

El OB está dotado de un órgano de dirección y coordinación formado por técnicos del Departamento de Movilidad, Fundación Cristina Enea y miembros de Kalapie que se deben reunir periódicamente. Las labores de reflexión conjunta del citado órgano pueden servir para priorizar actuaciones y ayudar al impulso y seguimiento de las que se consideren objeto de atención e interés especial.

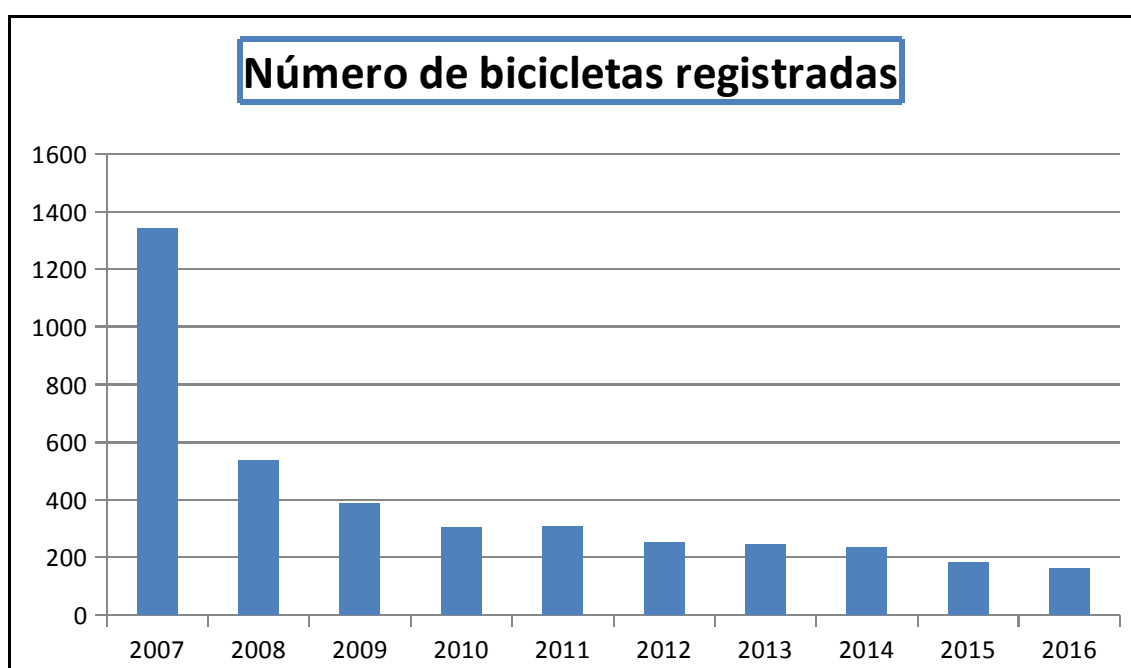
El OB participa en el Consejo Asesor de Movilidad del Ayuntamiento y en el Consejo Asesor de la Bicicleta de la Diputación Foral de Gipuzkoa a través del técnico de Fundación Cristina Enea que realiza las labores de coordinación y gestión del OB.

Además, el OB viene colaborando con el Departamento de Movilidad en el desarrollo de las actividades de sensibilización y fomento del uso de la bicicleta y de una movilidad más sostenible en general, como por ejemplo, la Semana de la Movilidad, la Bizikletada escolar, la Feria de la Bicicleta, seguimiento del estado de la red y sus infraestructuras asociadas, etc.

3.3.5.2.- 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 **3.952** bicicletas, siendo **160** las bicicletas registradas en 2016. Se observa que el número de personas que se adscriben al sistema aumenta, pero muy lentamente en relación con el creciente incremento del número de bicicletas. Es más, cada año se registran menos bicicletas. Durante 2013 se comenzaron a realizar gestiones con el fin de poder establecer una base de datos de bicicletas registradas común en todo el Estado y con posibilidades de consulta por parte de todas las Administraciones Locales y órganos competentes en la gestión de la movilidad ciclista o en la sustracción y robo de este tipo de vehículos. Un mayor conocimiento del público en general y una base de datos común facilitaría el interés y funcionalidad del Registro. En este sentido, durante 2014 se estableció contacto por parte del Departamento de Movilidad y el OB con la Dirección General de Tráfico

del Gobierno Vasco con el fin de estudiar las posibilidades de implantación de un Registro único en la CAPV. También se han establecido contactos con la Red de Ciudades por la Bicicleta⁴ (RcxB) para estudiar la posibilidad de establecer unas bases de datos conjuntas, como la habilitada a través del biciregistro de la Red que contiene las bicicletas registradas en los registros municipales de diferentes localidades de España y los realizados individualmente por personas residentes en diferentes localidades.



⁴ La Red de Ciudades por la Bicicleta se ha dotado de un Registro de Bicicletas de ámbito estatal.
<https://www.biciregistro.es/esp/rcb.php>

3.3.5.3.- 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, clasificadas por marcas en 60 grupos.

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 OB, de cara a establecer una salida adecuada a las bicis acumuladas en el Depósito Municipal de Vehículos. El objetivo del mencionado grupo era estudiar las potencialidades y posibilidades de dar una salida a las bicicletas (y “chatarra bicicletera”) que se acumula y que no son reclamadas por las personas propietarias. El grupo de trabajo no ha tenido continuidad, pero si que sigue establecido un sistema por el que se facilita determinado número de bicicletas a 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 la Coordinadora de ONGs. Convendría activar el grupo de trabajo interdepartamental con el fin de evaluar resultados y analizar las posibles mejoras, dando visibilidad al procedimiento establecido. Debemos señalar que a lo largo de estos últimos años son varias las personas y entidades que se han dirigido al OB interesándose por el destino y posible uso de este tipo de vehículos y chatarra.

3.3.5.4.- Sistema de Bicicleta Pública

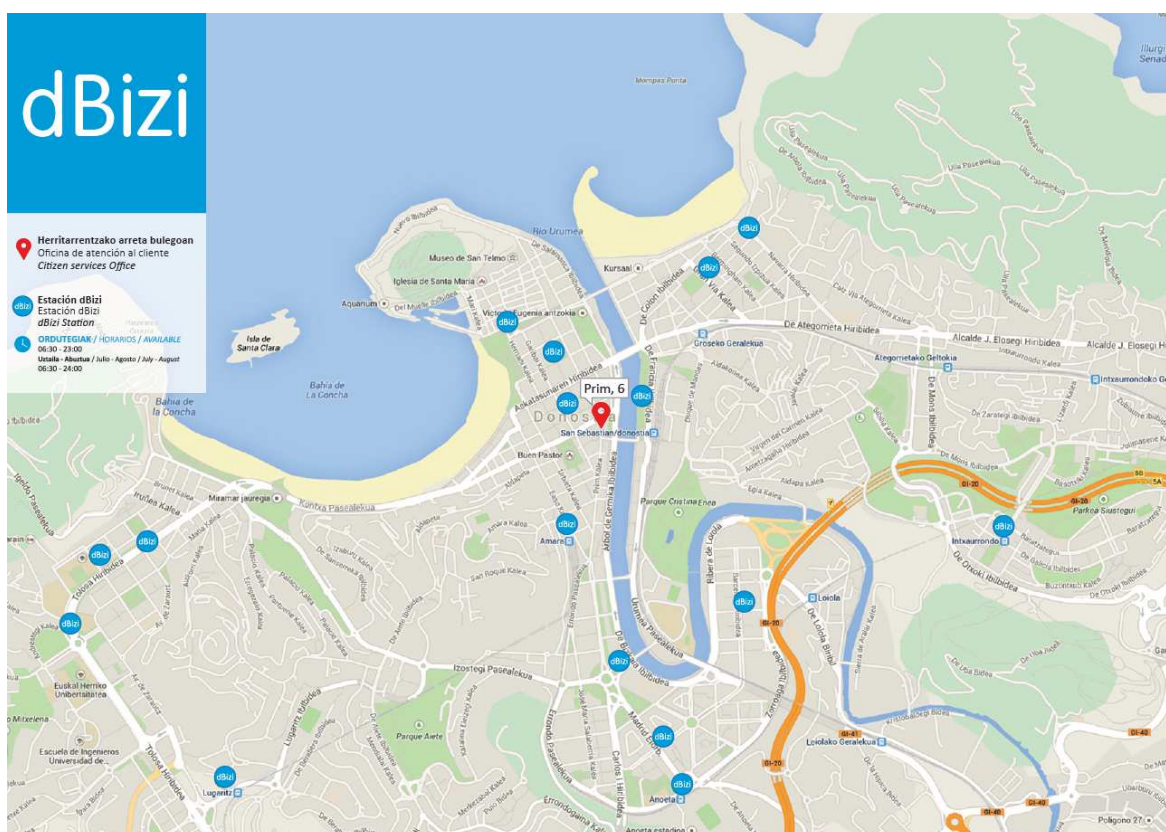
El nuevo sistema de dBizi es un sistema pensado para personas de todas las edades gracias a su asistencia eléctrica que le permite salvar cualquier tipo de barrera orográfica y de distancia. Con un horario del servicio de 6:30 a 23:00 y de 6:30 a 24:00 en julio y agosto.

Su puesta en marcha se inició en octubre de 2013, colocando en ese año un total de 12 estaciones. En la actualidad dBizi cuenta con 16 estaciones ubicadas en la ciudad, las mismas que en 2014; el tamaño de cada estación varía en función de la demanda estimada en el lugar donde se asientan. En 2014 se incorporaron 97 bicicletas más, alcanzando un total de 194 vehículos en el sistema. Las ubicaciones, en estos momentos están situadas en Plaza de Gipuzkoa, Plaza Easo, Plaza Cataluña, Boulevard, San Francisco con Avenida de Navarra, Calle Zarautz, Calle Maule, Plaza Europa, Estación de Autobuses de Pio XII y Estación de Renfe y Estaciones de Eusko Tren en Lugaritz y Anoeta y las cuatro nuevas de Calle Arrasate, Calle Humbolt, Avda. Isabel II y Plaza Sagastieder, primera estación situada en zona alta de la ciudad.

El abono anual cuesta 40 € mas 5 € del coste del seguro de Responsabilidad Civil, cubriendo el uso de los primeros 20 minutos de cada movimiento. Se han habilitado bonos de 5 días (20 € + 1 € del seguro), de 3 días (15 € + 1 € de seguro) y de 1 día (8€ + 1 € de seguro) . Existe una oficina de atención en la calle Portuetxe 57, bajo B.

A diciembre de 2016 los abonos anuales activos eran 2.157, suponiendo un incremento con respecto a las 1.942 personas inscritas en 2015.

El servicio ha reportado un total de 197.448 movimientos durante todo el año, que viene a representar un uso de 6 viajes diarios por bicicleta. El servicio es utilizado mayoritariamente en días laborales.



Ubicación de las estaciones dBizi Fuente: dBizi.

3.4.- Propuestas de promoción

En este apartado se vuelven a incluir algunas de las propuestas ya formuladas en informes anteriores. Las propuestas que se recogen en este apartado son fruto de la reflexión colectiva desarrollada en el Grupo de Trabajo constituido en el OB 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.

3.4.1.- 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 las nuevas personas que se animan a usar la bicicleta y que van adquiriendo seguridad poco a poco en sus traslados diarios por la ciudad, habituándose a pedalear en vías segregadas o de convivencia peatonal, que las necesarias campañas orientadas a captar nuevas personas como potenciales ciclistas entre automovilistas que utilizan su vehículo motorizado para desplazarse en distancias cortas o medias y en un medio urbano en el que la bicicleta puede ser un vehículo mucho más eficiente, cómodo y saludable.

De este modo, se propone elaborar, o continuar en su caso, las siguientes campañas específicas de promoción y uso de la bicicletas:

- Campaña dirigida a quienes habitualmente se desplazan la bicicleta (son iniciativas, que, en alguna medida, ya se han desarrollado desde el Departamento de Movilidad: Se trata de acciones donde se pone el acento en la forma correcta de moverse en bicicleta por la ciudad y se facilita información de los complementos que requiere cada vehículo (luces, timbre, reflectantes, etc.). En ese sentido proponemos establecer un Programa de “Educadores de Calle”⁵ 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

⁵Iniciativas como la desarrollada durante la Semana de la Movilidad donde se informaba de las normas circulatorias a quienes ciclaban por las aceras, pero que deberían tener continuidad en el tiempo, más medios y visibilidad mediática.

espacio público y la circulación segura, programando en el tiempo actuaciones que incidan en la disciplina circulatoria de las personas que usan la bicicleta y realizando en paralelo y de forma continuada una labor de comunicación. Para estas actuaciones sería conveniente integrar a las asociaciones y colectivos que trabajan por el fomento y uso de la bicicleta, como Kalapie. En estas campañas se deberían complementar las actuaciones y línea de sensibilización establecida desde el Departamento de Movilidad de cara a fomentar el uso de la bicicleta en épocas de climatología “adversa” (lluvia, nieve o frío), o del uso de las Áreas 30 que se ha realizado durante 2016.

- Campaña dirigida a lograr el trasvase de automovilistas y motoristas hacia la bicicleta. Un campo de trabajo poco experimentado. El aumento del uso de la bicicleta no necesariamente está detrayendo usuarios del vehículo motorizado privado. El estudio sociológico sobre el ciclismo urbano en San Sebastián realizado en 2008 indicaba que el 42,8% de la población ciclista, anteriormente, en sus mismos traslados, se desplazaba a pie, un 28,3% en autobús, un 13,5% en coche privado y un 7,3% en motocicleta. También se deberían desarrollar acciones informativas respecto a las Áreas 30 y los derechos de quienes circulan en bicicleta por la calzada.
- 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 en mujeres que quieren aprender a ciclar, también los de mecánica, según la experiencia que viene acumulando Kalapie, entidad que desarrolla este tipo de actividades habitualmente. La promoción de los cursos de tránsito seguro en calzada deben ser objeto de reflexión, identificando públicos objetivo y repensando una posible orientación de “formación de personas formadoras”.
- Campañas de promoción y apoyo al uso de la bicicleta dirigida a comerciantes y agentes económicos. Otro campo de interés y que viene despuntando, es el de la ciclogística. El fomento por parte del Ayuntamiento de este tipo de iniciativas empresariales es otra vía a experimentar: fiscalidad, cesión de espacios, convenios, discriminación positiva en el reparto de mercancías, etc, pueden posibilitar una mayor visibilidad y su consolidación en 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 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, así como del uso del servicio de dBizi en sus traslados por motivo laboral.

- Accidentalidad y seguridad. Conformar un grupo de trabajo en el que se analicen los informes de accidentalidad elaborados por el área de Educación Vial de la Guardia Municipal y experiencias de otros municipios con el fin de elaborar un programa de prevención de la accidentalidad ciclista. Incluir el análisis de la accidentalidad peatonal.
- Sustracción de bicicletas. Conformar un grupo de trabajo en el que se analicen el tipo de hurtos y robos que se producen en la ciudad, posibles medidas preventivas, etc.

3.4.2.- 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:

- 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 y más recientemente con la Agenda 21 Escolar.
- 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 ciclista⁶.

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

⁶ Esta observación no excluye a ciclistas de otras edades, ni incluye a todas las personas jóvenes que utilizan la bicicleta

- Establecer una línea de trabajo con el Departamento de Juventud y otras áreas municipales con el fin de estudiar y diseñar iniciativas dirigidas a los sectores juveniles de la ciudad cuyo objetivo sea la promoción del uso de la bicicleta y de su adecuada forma de utilización. Se podrían programar actividades en los Gaztelekuak, Kontadores, Casa de las mujeres, etc.
- Consolidar el marco de coordinación establecido entre diferentes instituciones y el 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. La MSSS ha sido un referente de trabajo.

3.4.3.- Promocionar el uso de la bicicleta desde la vertiente de la salud

En el trabajo desarrollado en el Ekitalde de la Red Udalsarea 21 sobre “Salud y Desarrollo Urbano” durante 2012 y 2013 dió como resultado la elaboración de una guía práctica para el análisis del efecto en salud de iniciativas urbanas locales. La Guía está dirigida a todas las personas implicadas en la planificación, desarrollo o seguimiento de cualquier plan, programa, o actuación, que implique una modificación del medio urbano y que suponga por tanto, una oportunidad para aprovechar el entorno para la promoción de la vida saludable. Esta Guía analiza, entre otras cuestiones, los determinantes sociales de la salud afectados por la movilidad y plantea el fomento de la movilidad activa como uno de los ejes de intervención en salud pública. El “Cuaderno salud y desarrollo urbano sostenible”⁷ está accesible en el apartado de publicaciones de la red Udalsarea 21. Se recomienda su uso en cualquier actuación municipal con incidencia territorial.

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

- Coordinar la realización de campañas específicas que informan 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.

7

- 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 alguna conferencia pública sobre los beneficios para la salud derivados del uso regular de la bicicleta, vinculándolo a otras políticas de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático, por ejemplo.

3.4.4.- 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. Habría que coordinarse también con las instituciones de ámbito territorial más amplio y que, en el marco de sus competencias, contemplan en sus estrategias y planes de actuación iniciativas relacionadas con el fomento del uso de la bicicleta para el turismo de “alforjas” y el uso de la bicicleta con fines turísticos y de recreo. Tal es el caso de la Diputación Foral con una línea de actuación coordinada entre el Departamento de Movilidad y la Dirección de Turismo.

La estrategia se puede articular desde varias vertientes:

- Implementando la promoción del uso de la bicicleta con fines turísticos en el Plan de San Sebastián Turismo.
- Impulsando y desarrollando las infraestructuras necesarias que permitan acceder en bicicleta a la ciudad. Esta actuación requiere una coordinación inter-institucional. El proyecto Eurovelo puede ser un referente de actuación
- 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.

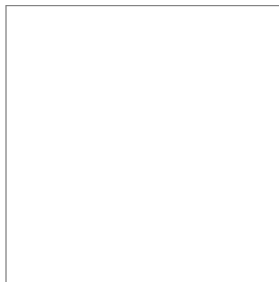
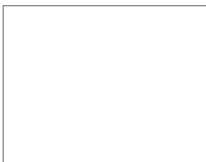
3.4.5.- Otras actuaciones

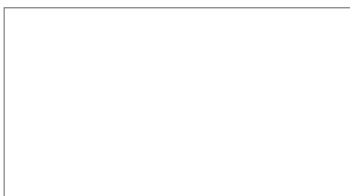
- Continuar desarrollando iniciativas del tipo de las conocidas o denominadas “Ziklobia” y que permiten visibilizar de forma lúdica y festiva los modos activos de transitar en espacios ocupados permanentemente por vehículos motorizados.
- Continuar los contactos y labores de análisis con el sector de venta, arreglo y alquiler de bicicletas, fomentando la cooperación entre el sector privado y público en el impulso del uso de la bicicleta. La celebración anual de la Feria de la Bicicleta puede sentar las bases de una vía de colaboración público privada y el impulso de un Cluster del sector que ya se ha iniciado tras un encuentro internacional sobre ciclogística celebrado en la ciudad. No obstante, hay que se conocer bien el interés y el nivel de implicación de los establecimientos del sector y adaptar el formato de la Feria a sus necesidades.
- Considerar la revitalización y funcionalidad de la Mesa Técnica de Movilidad Saludable, Sostenible y Segura (MSSS).
- Consolidar la coordinación existente entre las áreas responsables de movilidad activa del Ayuntamiento y la Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Estudiar la posibilidad de reincorporarse a la Red de Ciudades por la Bicicleta, Red que en el último periodo ha experimentado una cierta recuperación de actividad con la constitución de tres grupos de trabajo y con nuevas incorporaciones de ciudades referentes en la potenciación y uso de la bicicleta urbana.
- Recuperar el encuentro periódico de las áreas de movilidad de las tres capitales de la CAPV.
- Entroncar las políticas de movilidad ciclista en la Estrategia Climática y Plan Klima 2050.

San Sebastián, agosto de 2017



**DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN BEHATOKIA
2016KO TXOSTENA**





Koordinazioa:

Fermín Echarte Peña
Manu González Baragaña

Egilea:

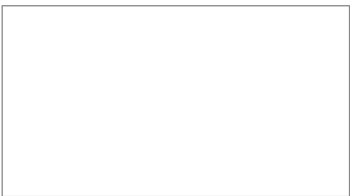
Manu González Baragaña

Laguntzaileak:

Angel Aranburu Calafell
Josu García Aragón
Loreto Sola
Igor González
Javier Vallejo
Eluska Renedo
Jakot Karrera

AURKIBIDEA

1.- AURKEZPENA	04
2.- BIZIKLETAREN BEHATOKIAREN HELBURUAK	05
3.- 2016an EGINIKO LANAK	06
3.1.- Partaidetza bideak	06
3.2.- Bizikleta bidezko mugikortasunaren jarraipena	09
3.2.1.- Bizikleta bidezko mugikortasunaren adierazleak	09
3.2.1.1.- Obra berrian eginiko inbertsioen, lehendik dauden bizikleta bideak mantentzeko gastuen eta bizikleta garraiobide modura bultzatzeko eginiko sustapen gastuen bilakaera	10
3.2.1.2.- Bizikletaz eginiko joan-etorrien kopuruaren bilakaera, eta kopuru horrek joan-etorri guztietan duen pisu erlatiboarena	12
3.2.1.3.- 1.000 biztanleko motorizazio indizearen bilakaera	15
3.2.1.4.- Bizikleta bideen luzera osoaren bilakaera	17
3.2.1.5.- Istripua izan duen txirrindulari kopuruaren bilakaera	22
3.2.1.6.- Bizikleta aparkaleku kopuruaren bilakaera	24
3.2.1.7.- Bizikleta lapurretei lotutako salaketa kopuruaren bilakaera	25
3.2.2.- Bizikleta aparkalekuen sarea	27
3.2.2.1.- Jardunbide proposamen orokorrak	28
3.2.2.1.1.- Bizikleta aparkalekuak bide publikoan	28
3.2.2.1.2.- Bizikleta aparkalekuak bide publikotik kanpo ezartzea	29
3.2.3.- Bizikletaren erabilera mailen bilakaeraren jarraipena	30
3.3.- Bizikleta Planaren ebaluazioa	32
3.3.1.- Aholkuak	32
3.3.2.- Sustapen neurriak	35
3.3.3.- Bide hezkuntza	36
3.3.4.- Arautegia	37
3.3.5.- Kudeaketa, partaidetza eta ebaluazio tresnak	39
3.3.5.1.- Bizikletaren Behatokia	39
3.3.5.2.- Bizikleten Erregistroa	39
3.3.5.3.- Ibilgailuen Udal Gordailua	40
3.3.5.4.- Bizikleta Publikoaren Sistema	41
3.4.- Bizikletaren erabilera sustatzeko proposamenak	42
3.4.1.- Kanpaina espezifikoak egitea xede publikoen arabera	42
3.4.2.- Bizikletaren erabilera sustatzeko eta bizikleta egoki erabiltzeko ekintzak antolatzea gazteei begira	44
3.4.3.- Bizikletaren erabilera sustatzea osasunaren ikuspegitik	45
3.4.4.- Bizikletaren erabilera sustatzea turismoaren ikuspegitik	46
3.4.5.- Beste jarduera batzuk	47



1.- AURKEZPENA

Dokumentu honen bidez, Donostiako Bizikletaren Behatokiak 2016an egin zituen lanen berri eman¹, eta bizikleta bidezko mugikortasunak urte horretan hirian izan zuen bilakaera azaldu nahi dugu.

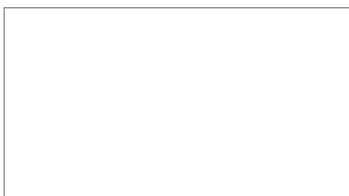
Bizikletaren Behatokia Donostiako Udalaren eta Kalapie hiriko txirrindularien elkartearen arteko lankidetzaz sortu zen, eta haren helburua da hirian bizikleta erabiltzeko baldintzak hobetzea eta erabilera erraztea. 2013an, Udalak eta Cristina Enea Fundazioak hitzarmen bat sinatu zuten, urtero berritzen dena, eta horren bidez Fundazioak bere gain hartzen ditu BBren kudeaketa lanak. Cristina Eneako Ingurumen Baliabideen Zentroan kokatu dute BBren egoitza, eta Fundazioak aurrez aurre, telefonoaren bidez eta posta elektronikoaren nahiz webgunearen bidez erantzuten die herritarren eskariei eta gainerako komunikazioei. BBk zuzendaritza eta koordinazio organo bat dauka, Mugikortasun Saileko eta Cristina Enea Fundazioko teknikariek eta Kalapieko kideek osatutakoa, eta aldian-aldian elkartzen da.

Hauek dira BBren helburu nagusiak: herritarren partaidetza kudeatzea eta dinamizatzea, hiriko txirrindularitzaren arloan; bizikleta bidezko mugikortasunaren eta garraiobide hori sustatzeko udalerrian egiten diren ekintzen jarraipena egitea; eta, herritarrak bizikleta erabiltzera bultzatzeko ekintzak proposatzea edo burutzea.

Horrez gain, Bizikletaren Planak aurreikusitako tresna bat da BBa. Plan horrek, bizikleta bideen sare bat proposatzeaz gainera, garraiobide horren erabilera bultzatzeko neurrien beharra aipatzen du, eta, horrekin batera, partaidetza, kudeaketa eta ebaluazio tresnak sortzeko beharra, hirian gero eta indar handiagoa duen bizikletaren erabilerari loturiko gaiak lantzeko.

Txosten honek, BBren helburuak eta horretarako izan dituen bitartekoak gogoratzeaz gainera, 2016. urtean egindako lan nagusien sintesi bat jasotzen du, bizikleta bidezko mugikortasunaren ezaugarriak eta bilakaera aurkezten du, adierazleen sistema baten bidez, eta hainbat gogoeta eta proposamen biltzen ditu, bizikleta bidezko mugikortasuna sustatzeko eta hobetzeko asmoz.

¹Aurrerantzean BB siglak erabiliko ditugu Bizikletaren Behatokiari erreferentzia egitean.



2. BIZIKLETAREN BEHATOKIAREN HELBURUAK

BBa bizikleta bidezko mugikortasunaren jarraipen lanak egiteko tresna modura sortu zen. 2016an, lan nagusi hauek egin zituen:

- **Herritarren kexak eta iradokizunak kudeatzea eta bideratzea**

Lehentasunezko helburua izanik, BBk herritarren partaidetza bultzatu nahi du, bizikletaren erabilerrari loturiko gaitan. Horretarako, herritarren kexak eta iradokizunak jasotzen ditu, Udalari edo erakunde eskumendunari helarazten dizkio, gai bakoitza Udalarekin batera aztertzen du, eta, azkenik, kexa edo iradokizunei banan-banan erantzuten die. Gainera, herritarren arretarako gune fisiko bat du, eta gaiari buruzko dokumentazio-zentro bat, Zikloteka, Gipuzkoako Foru Aldundiarekin horretarako espreski izenpetutako laguntzari eta hitzarmenari esker martxan jarritako ekimena.

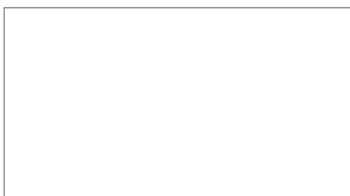
- **Bizikleta bidezko mugikortasunaren jarraipena egitea**

BBk etengabeko jarraipena egiten die bizikleta bidezko mugikortasuna definitu eta baldintzatzen duten parametroei, eta arreta berezia jartzen du bizikleta azpiegituren diseinu, egoera eta garapenari buruz herritarrek egindako eskaeretan (bizikleta bideak, aparkalekuak, seinaleak...), bizikleta fluxuen jarraipenean, etab.

- **Neurri berriak proposatzea, bizikletaren erabilera garraiobide modura bultzatzeko**

BBk partaidetza eta gogoetarako foroak antolatzen ditu, bizikletaren erabilera sustatzeko proposamenak aztertu eta aurkezteko. Proposamen horiek sustapen eta hezkuntza arloetan hirian detektatzen diren behar eta gabezietatik sortzen dira.

BBk, halaber, lan eta zuzendaritza talde egonkor bat koordinatzen du, eta talde horrek gertuko jarraipena egiten die herritarren eskaerei eta Udalak bizikleta bidezko mugikortasunaren arloan egindako lanei. Udal teknikariek, Cristina Enea Fundazioko teknikariek eta Kalapie elkarteak kideak osatzen dute talde hori. Ekimena, nolana ere, suspertu egin behar da ideien ekarpena eta trukea bermatzeko.



3.- 2016an EGINIKO LANAK

3.1.- Partaidetza bideak

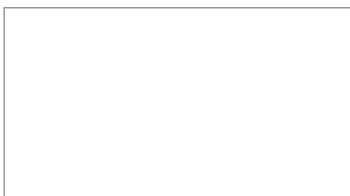
BBa jendaurrean ezagutarazteko eta hiri barneko bizikleta erabileraren arloan herritarren partaidetza bultzatzeko, hainbat komunikazio bide iraunkor ezarri dira herritarren eta BBren artean, eta horien bidez bizikletak garraiobide modura erabiltzeari buruzko iradokizun eta kexa ugari jaso dira. Hauek dira komunikazio bide nagusiak: webgunea, sare sozialak, telefonoa, helbide elektronikoa, herritarren arretarako bulegoa Cristina Eneako Ingurumen Baliabideen Zentroan eta informazio stand bat hainbat ospakizun eta jardueratan.

Cristina Enea Fundazioarekin lankidetzan hitzarmena sinatzean, <http://www.bizikletarenbehatokia.org> / <http://www.observatoriodelabicycleta.org> orrialdea fundazioaren web atariaren barnean sartu da, -www.cristinaenea.eus -, eta urrats hori baliatu dugu orria berregituratu, berritu eta eduki guztiak eguneratzeko. Webgunera, Donostian bizikletaren erabilerarekin zerikusia duen edozein kexa, kontsulta edo iradokizun bidal dezakete Donostiako herritarrek (adibidez, bidegorrien egoera txarra, bizikleta aparkalekuen gabezia, bizikleta bideen diseinuari buruzkoak, bidegurutze arriskutsuak, lotura eta bizikleta bide berrien proposamena, lapurretak, hirian mugitzeko moduen arteko gatazkak, etab.).

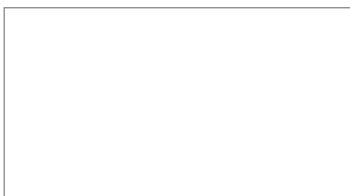
Webguneak, halaber, herritarrei bizikletak hirian duen erabilerari buruzko informazioa emateko eginkizuna betetzen du. Hala, besteak beste, BBren aldian behingo txostenak kontsulta daitezke: hiriko bizikleta bideen sareari eta haren garapenari buruzkoak; garraiobide iraunkorren sustapenarekin zerikusia duten Udalaren eta gizarte erakundeen ekimenei buruzkoak; eta hirian bizikletaren erabileraren inguruan antolatutako jarduera ludikoen eta sozialen ingurukoak. Webguneak Albisteen atala ere badu, bizikleta bidezko mugikortasunari eta bizikletaren erabilerari eskainia, neurri handi batean.

Jasotako eskariei dagokienez, eta 2016ko urtariletik abendura bitarteko epean sailkatuta, 126 jaso ziren guztira, 2015ean bezalatsu (orduko hartan 120 komunikazio izan ziren, eta 2014ko datuekin alderatuta % 51ko hazkundera izan zen). 2016an jasotako eskaeren erdia (% 47) emakumeek eginak izan ziren.

Jasotako eskaerak eta iradokizunak aztertuta, ondorio hauek atera ditzakegu:



- BBra iritsitako eskaera eta iradokizunen % 47k lotura zuzena zuen Bizikleta Sarearekin, eta lau eskaera nagusi izan ziren: bide edo lotura berriak eskatzea, bideen mantentzearekin loturiko arazoak, aparkaleku gehiago jartzeko eskabideak eta seinaleekin loturiko beharrianak. Bizikletentzako aparkaleku gehiago eskatzeko eskariak ugaritu egin ziren.
- Bizikleta publikoa mailegatzeko sistema ere arretagune nagusietako bat izan zen eta horri buruz hainbat galdera jaso ziren. 2016an ere, galdera eta eskaera gehienetan geltoki berriak eskatu ziren, Egia, Intxaurrondo, Altza eta Aieteko goiko auzoetan nagusiki, bai eta Herreran ere. Hauek izan ziren herritarren kexen beste arrazoi batzuk: leku eta ordu jakinetan bizikleta nahikorik ez izatea, bizikleten egoera, geltokietako ainguralekuen arazoak bizikletak askatzeko edo lotzeko... Horrez gain, zerbitzua hainbat egunetarako edo egoiliarrek ez diren pertsonentzako kontratatzeak aukerari buruzko galderak ere jaso ziren. Dbiziri lotutako gaiak jasotako komunikazioen % 10 izan ziren, aurreko urtean baino 7 puntu gutxiago.
- Lotura berriak egiteko eskaerak apur bat jaitsi egin ziren proportzionalki, eta % 15 izan ziren (2015ean % 19), 2014ko proportzio bera. Eskaera askotan, aurreko urteetan bezala, bizikleta bide bat eskatu zuten, Ategorrietako gaina eta Santa Katalina zubia Mirakruzen barrena zuzenean elkartzeko. Beste eskaera batzuk Herrera eta Trintxerpe lotzeko izan ziren, edo Altzan eta Larratxon bide berriak egiteko.
- Sarearen mantenuarekin loturiko gaiei dagokienez, Egia eta Loiola lotzen dituen bideari buruzkoak izan ziren gehienak 2016an. Morlanseko tunela, Bretxa parean dagoen etena, urte garai jakinetan egiten diren inausaldiak, eta tarte batzuetan egin diren beharrazak galtzadaren elkargunetan, horiek izan ziren arretarako beste gai batzuk. Zenbait lotunetan (hala nola Kursaalera zubietan, bi aldeetan, eta Santa Catalina eta Euskadi plazako lotunean) sortzen diren edukiera-arazoei, deserosotasunei eta gorabeheriei buruzko iruzkinak ere jaso ziren.
- Beste garraiobide batzuekin izaniko gorabeheriei buruzko komunikazioak eskaeren edo iruzkinen % 8 izan ziren, 2015ean baino bi puntu gehiago, eta, alde horretatik, ugaritu egin dira bidegorrietan korrika egiten duten edo horiek inbaditzen dituzten pertsonen inguruko kexak.
- Hiri sarrerako seinaleak, hori izan da bisitarien eta zikloturisten eskutik sortu den beste gaietako bat.
- Aipatzekoa da, bestalde, Gipuzkoan bizikletan ibiltzeko aukerei buruzko informazio-eskabideak ere jaso zirela: bizikletan ibiltzeko zer ibilbide dauden, zer azpiegitura, zikloturismoan espezializatutako ostatu eta aterpe-zerbitzuen inguruko informazioa...



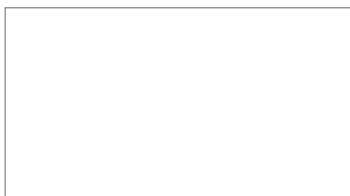
3.2.- Bizikleta bidezko mugikortasunaren jarraipena

3.2.1.- Bizikleta bidezko mugikortasunaren adierazleak

BBk metodologia berezi bat ezarri du diagnostiko sistematiko eta etengabe bat egiteko, bizikleta bidezko mugikortasunak Donostiako garraio sisteman dituen ezaugarri nagusien inguruan. 2006an, protokolo bat ezarri zen informazioa eta datuak eskuratzeko, adierazleen sistema bat osatze aldera. Gainera, bizikleta bideen sarearen jarraipena egin ahal izan dugu, BBa heldzen diren herritarren eskaerak egiaztatzeko aldi behin egiten diren ikuskaritzetan oinarrituta.

Jarraipen adierazleak hauek dira:

1. Gastuen bilakaera obra berrian eginiko inbertsioetan, bizikleta bideen mantentze lanetan eta bizikleta garraibide modura bultzatzeko eginiko sustapenetan.
2. Bizikletaz eginiko joan-etorrien kopuruaren bilakaera, eta kopuru horrek joan-etorri guztietan duen pisu erlatiboarena.
3. 1.000 biztanleko motorizazio indizearen bilakaera.
4. Bizikleta bideen luzera osoaren bilakaera.
5. Istripua izan duen txirrindulari kopuruaren bilakaera.
6. Bizikleta aparkaleku kopuruaren bilakaera.
7. Bizikleta lapurretei lotutako salaketa kopuruaren bilakaera.



3.2.1.1.- Obra berrian eginiko inbertsioen, bizikleta bideen mantentze gastuen eta bizikleta garraiobide modura bultzatzeko eginiko sustapen gastuen bilakaera.

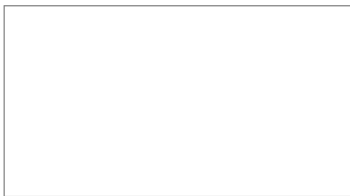
Hirian bizikletaren erabilera bultzatzeko eginiko udal inbertsioak. Iturria:
Mugikortasun Zuzendaritza

Urtea	Bizikleta bideen exekuzioa €	Bizikleta bideak mantentzea €	Aparkalekuak €	Sustapena €
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		5.600	2.000
2013	830.000 *	1.500	20.000	1.000 **
2014	265.000	10.000	20.734	7.500**
2015	920.000	10.000	18.513	5.000
2016	513.500	10.000	47.752	70.000

* Inbertsio honetan, Peña y Goñi kalea oinezkoentzat bihurtzeko eginiko lanen guztizkoa sartzen da.

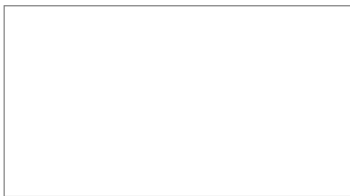
** Inbertsio honetatik kanpo utzi dira Energiaren Euskal Erakundeak diruz lagundutako txirindularien prestakuntza ikastaroak.

2016an, guztira, **641.252 €**-ko inbertsioa egin zen. 2016ko batez besteko gastua **3,44 €**-koa izan zen, biztanleko, aurreko urteetakoa baino zertxobait txikiagoa (5,12 €-koa izan zen 2014an eta 4,58 €-koa 2013an). Bizikleta Bultzatzeko Planak bere



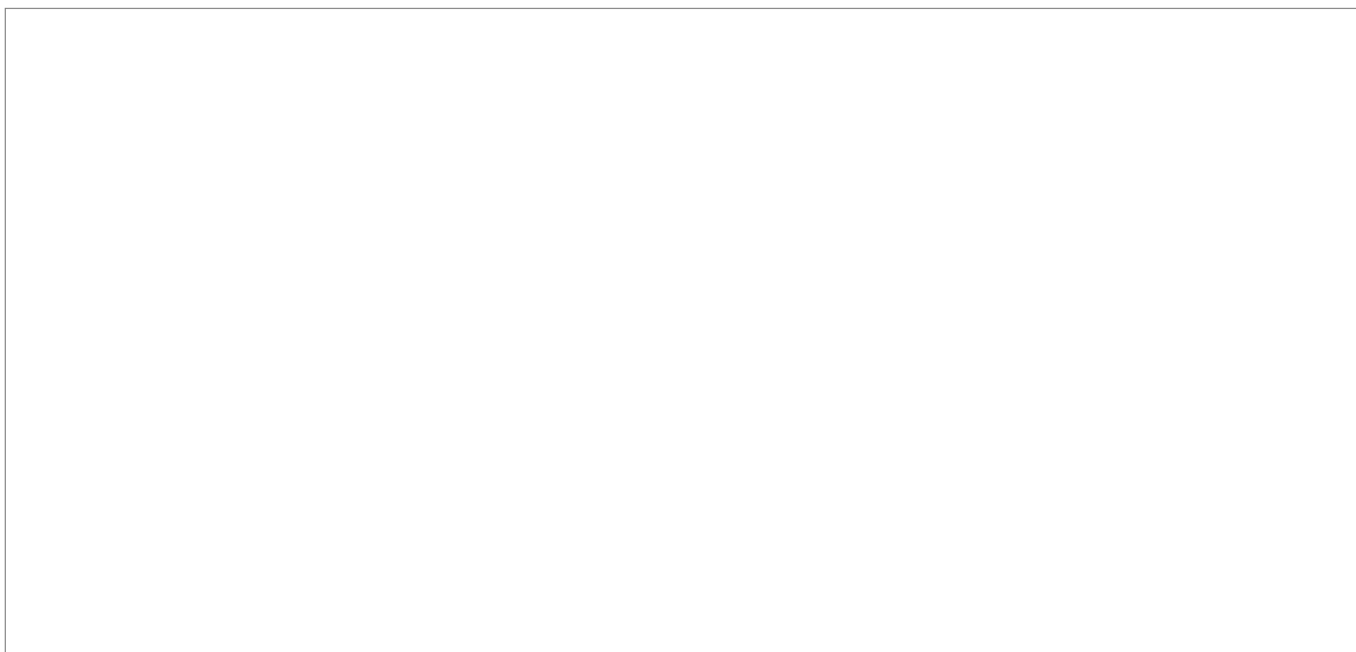
garaian urtean 4,5 €-ko gastua ezarri zuen urteko eta biztanleko, bizikletaren erabilera sustatzeko gutxieneko inbertsio gisa, eta aurten ez da zenbateko horretara iritsi.

2016ko inbertsio nagusia Añorga Txiki eta Martuteneko bizikleta azpiegiturak garatzera bideratu zen. Bizikleta aparkaleku berriak ezartzeko 47.752 € bideratu ziren, aurreko urtean baino % 160 gehiago; bizikletaren erabilera egokira bideratutako partida ere nabarmen handiagoa izan zen, 5.000 €-koa izatetik 70.000 €-koa izatera pasa baitzen. Sarea mantentzeko lanetara 10.000 € bideratu ziren, aurreko urteko kopuru bera.



3.2.1.2.- Bizikletaz eginiko joan-etorrien kopuruaren bilakaera, eta kopuru horrek joan-etorri guztietan duen pisu erlatiboarena

a) Bizikletan eginiko joan-etorrien kopurua



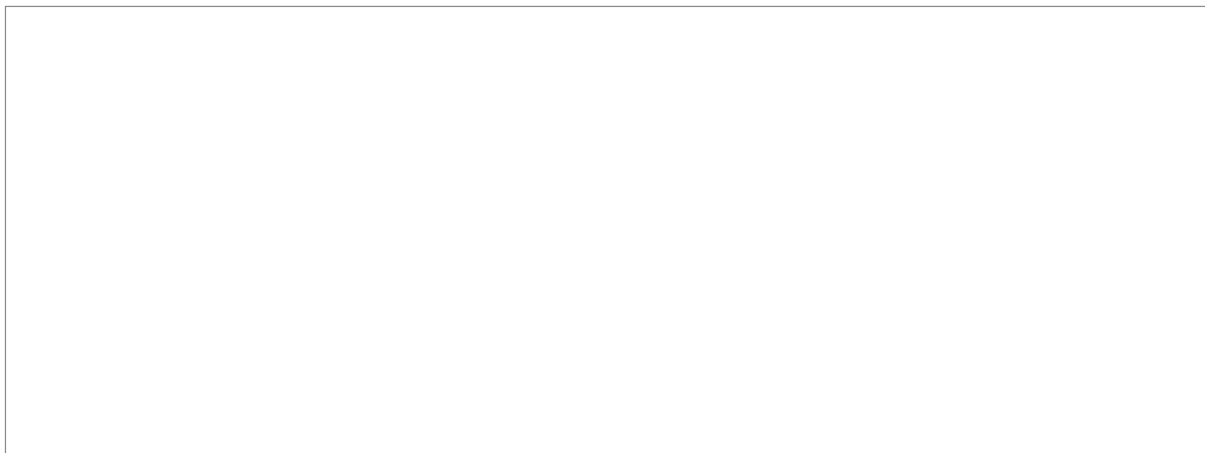
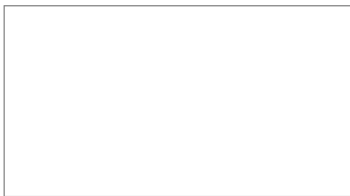
Iturria: Mugikortasun Zuzendaritza

Apiriletik urrira egindako txirrindularien zenbaketaren arabera, hirian egunero batez beste **20.449** joan-etorri egiten dira.

Eskuratutako datuak aztertuta, txirrindularien joan-etorriak **% 4,38** areagotu ziren, 2015. urtearekin alderatuta. Azken urteetako datuak kontuan hartuta, ikus daiteke bizikleta bidezko mugikortasuna sendotzen ari dela eta bizikleta gero eta gehiago erabiltzen dela.

Hiriko 9 puntutan 32 orduz eginiko zenbaketa bisualean 6.137 bizikleta zenbatu ziren, eta bizikletan zihoazen txirrindulari horietatik % 39 emakumezkoa zen, eta, beraz, % 61 gizonezkoa.

b) Udal garraio sistema erabiltzen duten bidaiarien kopurua (Donostia Bus).

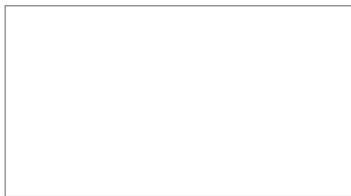


Iturria: dBus

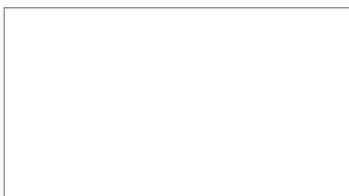
2016an, 28 milioi bidaia baino gehiago mantendu ziren, 2015ean baino % 1 gehiago. 2005. urteaz geroztik, bidaien kopurua % 2 igo izan da batez beste urtero. 2010ean eta 2011n 29 milioi bidaien kopurua gainditu zen. Alabaina, 2012an eta 2013an Dbus zerbitzuko bidaien kopuruak behera egin zuen, eta gerozko urteotan, berriz, gora egin du zertxobait. 2016an, hauek izan ziren bidaia kopuru handiena izan duten hiru lineak: 28 Amara-Ospitaleak, 13 Altza eta 5 Benta-Berri.

Ekonomia krisiak hiri garraio publikoaren erabileran eragindako murrizketa orokorrak gainera (hiri askotan gertatu zen beherakada hori), Dbusen izandako bidaia kopuruaren jaitsiera azaltzeko “egiturazko” arrazoiak ere izan daitezke: batetik, Intxaurren eta Herreran 2012aren amaieran zabaldutako Euskotreneko geltoki berriak, eta bestetik, Gipuzkoako garraio publikoen tarifen integrazioa, 2013ko martxoan martxan jarri zena. Horrek eragin du bidaiari batzuek garraiobide mota bat utzi eta bestea hartzea.

Horren harira, 2016an, guztira, 3.029.911 bidaia erregistratu ziren Donostian, hiriarteko autobusetan eta Euskotrenen. Horrela, hiriko garraiobide publiko guztien arteko bidaiak, guztira, 31.530.030 izan ziren, 2015ean baino % 1 gehiago. Donostiako biztanle bakoitzak batez beste 171 bidaia egin zituen urtean garraiobide publikoan.



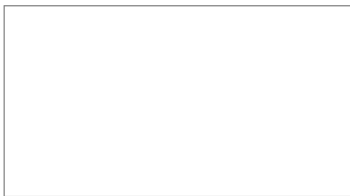
Udalerriko geltokietan hasi/bukatzen diren bidaiak, Mugi/LurraldeBus txartelarekin eta eskudirutan ordaindutako bidaiak			
	2014	2015	2016
LurraldeBus	1.144.352	1.327.887	1.319.388
EuskoTren	1.610.274	1.577.969	1.710.523
Guztira	2.754.626	2.905.856	3.029.911



3.2.1.3.- 1.000 biztanleko motorizazio indizearen bilakaera

Ekonomiaren atzeraldian, 2009. eta 2013. urteen bitartean, motorizazio indizeak ia egonkor mantendu ziren, eta 2014an eta 2015ean % 0,6 eta % 0,14 murriztu ziren, hurrenez hurren. 2016an, zazpi urtetan jarraian behera egin ondoren, gora egin zuen ibilgailuen motorizazio indizeak, % 0,20 hain zuzen, eta ziklomotorrenak ere, bi urtetan behera egin ondoren, % 0,44 egin zuen gora 2015arekin alderatuta. Autobus, kamioi eta traktoreen matrikulazioaren gorakada (% 5,19) kontuan hartuta, guztizko motorizazio indizeak gora egin zuen lehen aldiz 2013. urtetik, % 0,66 hain zuzen, 2015arekin alderatuta.

Alde horretatik, krisiaren unerik gogorrena oraindik iristeko zegoenean, 2008ko Donostiako Hiri Mugikortasun Iraunkor eta Seguruaren Planak hazkunde geldo bat diagnostikatu zuen, eta azpimarratu zuen autoan oinarritutako mugikortasuna bateraezina izango zela garapen iraunkorrarekin. Izan ere, ibilgailuetarako bide ahalmena handitzeak hirian eta sarbideetan bide azpiegitura berriak eraikitzea behartuko luke, eta horrelako obrak ez dira oso bideragarriak ingurumen eta ekonomiaren ikuspegietatik, petrolioaren prezioak garraiobide horretan duen eragina ahaztu gabe.



3.2.1.4.- Bizikleta bideen luzera osoaren bilakaera

Iturria: Mugikortasun Zuzendaritza

2016an, beste 1.330 metro egokitu ziren txirrindularientzako bideetan. Txirrindularientzat bereizitako bideetan beste 1.580 metro egin ziren, eta oinezkoek eta bizikletek partekatutako bide zati bat (250 metro) kendu zen Alderdi Ederren. Txirrindularientzat bakarrik diren bideak bide sare osoaren % 64 dira; bizikletentzat eta oinezkoentzat diren bideak, % 12; eta bizikletentzat eta ibilgailu motordunentzat direnak, % 24. Azken tipologia hori pixkanaka areagotzen ari da.

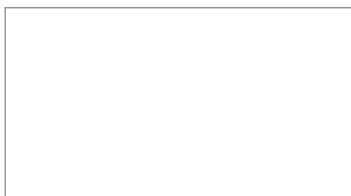
Iturria: Mugikortasun Zuzendaritza

Txirrindularientzat bakarrik diren bideak bide sare osoaren % 63 dira; bizikletentzat eta oinezkoentzat diren bideak, % 12; eta bizikletentzat eta ibilgailu motordunentzat direnak, % 25. Azken tipologia hori pixkanaka areagotzen ari da, 30 guneak jartzearekin batera.



2016an egindako bide sare zatiak





1985-2016 aldian egindako lanen laburpena

URTE A	Bizikleta a bidea	Bizikleta pista / . Bizikleta- espaloia	Ibilgailu motordunekin batera	Oinezkoeki n batera	GUZTIRA
1985		1.650			1.650 m
1995				590	590 m
1998		50		200	250 m
1999		1.110		290	1.400 m
2000	850	8.750		800	10.400 m
2001		620			620 m
2002		760		940	1.700 m
2003		2.180		550	2.730 m
2004		350			350 m
2005	435	445		70	950 m
2006	720	2.620	733		4.072 m
2007	665	1.880	495		3.040 m
2008	450	1.843		487	2.780 m
2009	810	1.930	625		3.365 m
2010	830	5.805	3.348	1.720	11.703 m
2011	645	2.755	5.280	2.045	10.725 m
2012	95	1.500			1.595 m
2013	350	500	1.400	160	2.410 m
2014	1.430	180	3.650	-510	4.750 m
2015	2.735	1.000	3.300	1.055	8.090 m
2016	0	1.580		-250	1.330 m
GUZTIR A	10.015	35.928	18.831	8.397	73.170 m



3.2.1.5.- Istripua izan duen txirrindulari kopuruaren bilakaera

	2013	2014	2015	2016
Biktimak izan dituzten istripuen kopurua (txirrindulariak tartean izanik)	92	125	137	145
Biktimak izan dituzten istripuetan nahasitako txirrindularien edo bizikletan atzean zihoazenen kopurua	86	120	130	134

Egondako istripu motak, inplikatuena arabera

ISTRIPU MOTA	2013	2014	2015	2016
Txirrindularia bakarrik	41	56	66	69
Txirrindularia eta oinezkoa	9	12	9	16
Bi txirrindulariren artekoa	4	10	13	8
Txirrindularia eta ziklomotor edo motorra	8	8	9	8
Txirrindularia auto batekin	22	34	30	39
Txirrindularia autobus batekin	1	1	1	2
Txirrindularia eta kamioia	0	1	2	0
Txirrindularia eta furgoneta	4	2	1	1
Patinatzailea eta autoa**			5	1
Beste batzuk	3*	1	1	1***

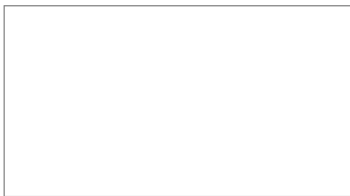
* Txirrindularia, motorra eta autoa batera

**Datu berria gehitu da, patinatzaileena. Izan ere, mugimendu gehienak bizikleten antzeko gunetan egiten dituzte patinatzaileek.

*** Pertsona trizikloan

Biktima, lekualdatzeko moduaren arabera

	2013			2014			2015			2016		
ERABILTZAILE MOTA	HILDAKOAK	LARRI ZAIRITUAK	ARIN ZAIRITUAK	HILDAKOAK	LARRI ZAIRITUAK	ARIN ZAIRITUAK	HILDAKOAK	LARRI ZAIRITUAK	ARIN ZAIRITUAK	HILDAKOAK	LARRI ZAIRITUAK	ARIN ZAIRITUAK
Oinezkoak	0	1	7	0	2	6	0	0	8	0	2	8
Txirrindulariak*	0	5	78	0	5	114	0	4	125	0	5	133
Bizikletan atzean zihoazanak	0	0	3	0	0	1	0	1	1	0	0	4
Motorrean zihoazanak	0	0	9	0	0	3	0	0	5	0	2	5
Autoan zihoazanak	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Bidaariak autobusean	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Patinetan edo antzekoetan zebiltzanak	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	0



GUZTIRA	0	6	99	0	7	124	0	6	144	0	9	151
---------	---	---	----	---	---	-----	---	---	-----	---	---	-----

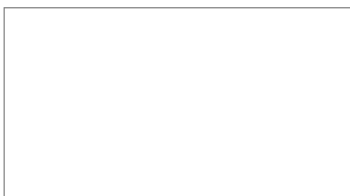
* Pertsona trizikloan

Iturria: Udaltzaingoa (Bide Segurtasuna)

2015. urtearekin alderatuta, areagotu egin ziren bai bizikletak nahasita egon ziren istripuak bai istripua izan zuten txirrindularien kopurua. Bizikletak nahasita izan ziren 160 zaurituen artetik, aztertutako parteen arabera, 142 bizikletaz zihoazen. Larri zauritutako 9 pertsonetatik 5 bizikletan zihoazen, 2 oinez eta beste 2 motorrean. Gainera, oinez zihoazen 8 pertsona arin zauritu ziren. Txirrindulariekin batera istripua izan zuten 5 pertsona motorrean zihoazen, eta beste bat autoan. 2016an 160 pertsona zauritu ziren guztira, horietatik 9 zauri larriekin. Zauritutako txirrindularien kopuruak gora egiten du urtetik urtera; 2016an % 7 egin zuen gora, 2015eko datuekin alderatuta. Bizikletaz dabiltzan pertsonen kopuruak ere gora egiten jarraitzen du urtez urte; 2016an, % 4,38, 2015arekin alderatuta.

Aurreko urteetan bezala, 2016an ez zen txirrindularirik hil (azken hildakoa istripu batean 2007an izan zen).

Txirrindularien istripu gehienak pertsona edo ibilgailu baten kontra talka egin gabe izan ziren, eta 69 pertsona zauritu ziren. Istripuen kopuru nabarmen bat (39) autoen aurka talka egitearen ondorio izan ziren. Oinezkoekin izandako talkak 16 izan ziren, eta horien ondorioz, 10 oinezko zauritu ziren, aurreko urtean baino 2 gehiago. Hamar horien artean 2 izan ziren larriki zaurituak. Bizikleten arteko talkak, berriz, 8 izan ziren. Motorrekin 8 talka ere izan ziren, eta istripu horietan ziklomotorrean edo motorrean zihoazen 7 pertsona zauritu ziren. 2016an ez zen patineteekin edo antzekoekin istripurik izan.



3.2.1.6.- Bizikleta aparkaleku kopuruaren bilakaera

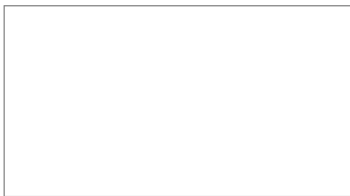
Urtea	Plaza kop.
2004	947
2005	562
2006	944
2007	378
2008	262
2009	74
2010	754
2011	305
2012	70
2013	238
2014	280
2015	250
2016	480

2003 = 2.268 aparkaleku / **2016 = 7.812 aparkaleku**

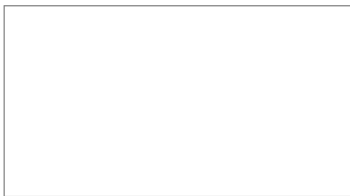
Iturria: Mugikortasun Zuzendaritza

Iturria: Mugikortasun Zuzendaritza

Grafikoak hiriko bizikleta aparkalekuen hazkundera adierazten du, eta agerian uzten du Mugikortasun Zuzendaritzaren ahalegina txirrindularien eskari gero eta handiagoari erantzuteko. Hamarkada batean, bizikleten aparkaleku kopurua bikoiztu egin da. Gainera, Mugikortasun Departamentuak bizikleta aparkaleku “desmuntagarriak” diseinatu ditu, txirrindulari askoren joan-etorria eragiten duten ekitaldietan zerbitzua eman ahal izateko. Adibidez, udako denboraldian horrelako azpiegiturak jarri ziren hondartza pareetan, 180 aparkaleku berri guztira, honela



banatuta: Zurriola (81), Ondarreta (54) eta Kontxa (45). Bizikletak seguru aparkatzeko leku bat ere egin da autobus geltokian, 110 bizikleta uzteko edukierarekin.

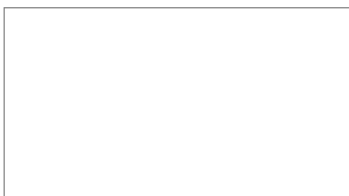


3.2.1.7.- Bizikleta lapurretei lotutako salaketa kopuruaren bilakaera

Urtea	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Salaketak	714	833	849	947	642	699	754	717	662

Iturria: Udaltzaingoa

Bizikleten lapurretak “ohikoak” dira Europako hiri guztietan. Udaltzaingoa jasotako salaketen kopuruak erakusten duen joera egonkortzat har daiteke, nahiz eta bizikleten kopurua eta presentzia nabarmen handitu diren hirian.

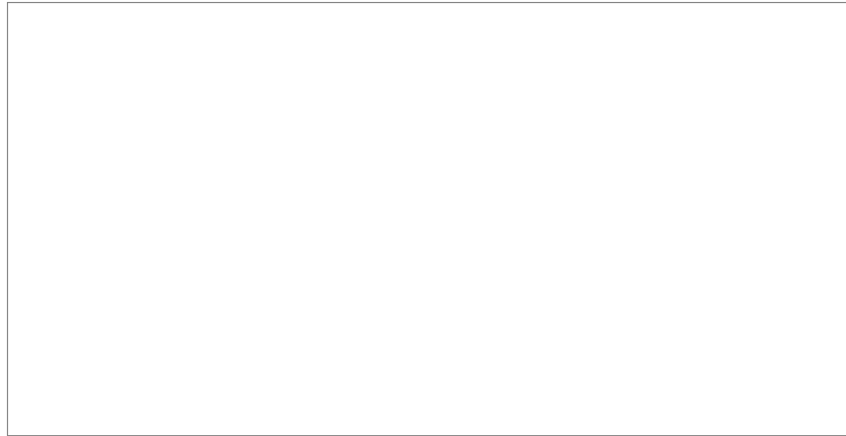


3.2.2.- Bizikleta aparkalekuen sarea

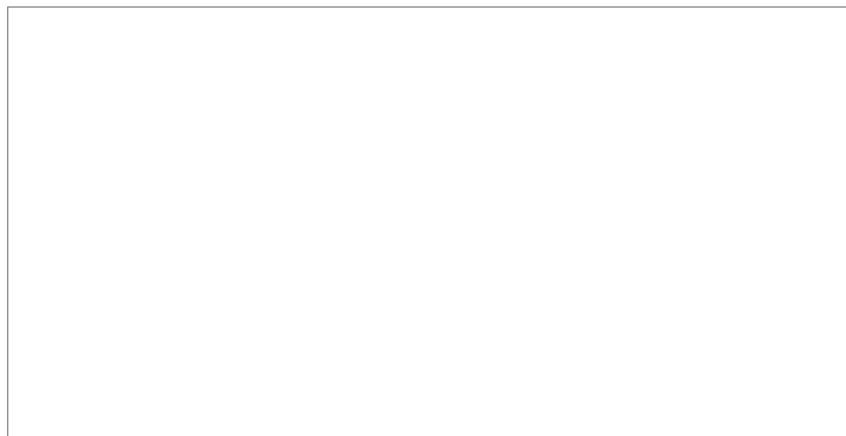
Aparkalekuak bizikletentzako oinarrizko azpiegituraren funtsezko elementuak dira. Aparkaleku eroso eta seguru bat izatea (bai abiapuntuan bai helmugan), bizikletaren erabilera normalizatua ziurtatzeko eta indartzeko ezinbesteko baldintza ez ezik, bizikleta erosteko baldintza ere bada jende askorentzat.

Gainera, hirian mugitzeko bizikleta erabiltzen duten txirrindularien kopurua handitzeak nabarmen handitu du aparkalekuen eskaera ere. Hala, bizikletentzako aparkalekuak gainezka daude, eta gero eta bizikleta gehiago ikusten da barandei, farolei, zuhaitzei eta antzekoei lotuta, jende asko biltzen den hiriko lekuetan, bereziki (adibidez, Boulebarrean edo hiriko hondartzetan uda garaian). Aipatzekoa da, halaber, bide publikoetako aparkalekuetan gauez ikusten den bizikleta kopurua, eta hiriko garapen berrietan ere ikusten dena.

2016ko abenduaren amaieran, **7.812** bizikleta aparkaleku zeuden hirian. Hain zuzen, 2016an, 480 leku berri egokitu ziren, aurreko urtean egokitutako plazen halako bi. Zabalduenak “unibertsalak” izenekoak dira (“U” alderantzikatua), bizikleta lotzeko praktikoak eta funtzionalak direlako; hiriko puntu gehienetan jarritako aparkaleku mota da. Aurreko urteetan, Donostiarako bereziki sortutako beste mota bat ere erabili izan da, “Epsilon” izenekoak, kasu batzuetan mutiloi modura ere erabili ohi dena, ibilgailu motordunak espaloietara igo ez daitezten. Gainera, aldi baterako jartzeko bizikleta aparkaleku modelo bat diseinatu da, urte garai jakinetan aparkaleku eskaera handia dagoen hiriko zenbait lekutan zerbitzua emateko; esate baterako, uda sasoian hondartza pareetan. Hala, “aldi baterako” 180 leku jarri ziren 2016an Zurriola, Ondarreta eta Kontxako hondartzan pareetan banatuta. Bestalde, autobus geltoki berrian aparkaleku segurua eta estalia egokitu zen, 110 bizikleta uzteko lekuarekin; mugarri garrantzitsua izan zen hori ere.



Aldi baterako bizikleta aparkalekua Zurriolan



Mugikortasun Departamentuak oinarrizko hainbat irizpide erabiltzen ditu bizikleta aparkalekuak hirian kokatzeko:

- a. Bizikleta aparkalekuen kopurua areagotzea jende asko erakartzen duten eta ekipamendu garrantzitsuak dituzten hiriko lekuetan.
- b. Aparkaleku berriak ezartzea, bizikleta bide berrietatik hurbil dauden lekuetan.
- c. Aparkalekuak ezartzea, herritarrek edo erakundeek eskatzen duten lekuetan, bideragarritasun teknikoa aztertu ondoren. Halere, ekimen honek aurrekontu mugen arabera izaten jarraitzen du.
- d. Lurpeko aparkalekuetako emakidadunekin lankidetzak bideak bilatzea bizikletentzako gune babestu eta bereziak egokitzeko, Katalunia plazan dagoenaren antzekoak.

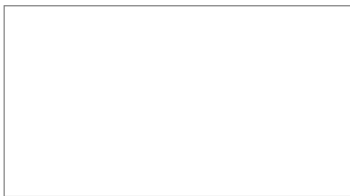
-
-
- e. Aldi baterako jar daitezkeen bizikleta aparkalekuak aztertzea eta probatzea, urtaroen arabera edo une jakin batzuetan leku jakinetan sor daitezkeen beharrak asetzeko.
 - f. Hirigintzako alorrarekin koordinatzea, egiten diren etxebizitza berrietan bizikletentzako aparkalekuak egiteko.

3.2.2.1.- Jardunbide proposamen orokorrak

Aparkalekuen politika orain arte bide publikoetan bizikleta aparkalekuak jartzean oinarritu da, espaloietan eta oinezkoentzako eremuetan batez ere. Azken urteetan, hainbat ekimen jarri dira martxan, beste espazio batzuetan plaza gehiago jartzeko. Esaterako, lurpeko aparkaleku batzuetan. Horrez gain, aparkalekuetan eta bide publikoan abandonatuta dauden bizikleta “zaharren” jardunbide protokoloarekin jarraitu behar dugu, erabiltzen ez diren ibilgailuak erretiratu eta aparkaleku kopurua areagotzeko.

3.2.2.1.1.- Bizikleta aparkalekuak bide publikoan

- a. Lehenik eta behin, nabarmendu behar dugu gero eta zailagoa dela aparkaleku kopurua handitzea dagoeneko aparkalekuak dauden lekuetan. Eskaera handiko leku batzuetan muga fisikoak eta denbora funtzionaltasunekoak daude, hala nola, hiriko hiru hondartzetako sarbideetan. Horren harira, Mugikortasun Departamentua aldi baterako eta edukiera handiko aparkalekuak jartzen ari da azken urteotan. Horien bidez, plazen eskaerari erantzuten zaio uda garaian edo ekitaldi jendetsuak egiten diren une jakinetan (kirol ekitaldiak, musika emanaldiak, etab.).
- b. Autobus geltokian ezarritako bizikleta aparkaleku seguruaren ekimen pilotua sustatzea, hirian bizikleta aparkaleku seguruaren sare bat sortzeko lehen urrats moduan.
- c. Gauetz hiriko aparkalekuetan uzten diren bizikleta kopuruak handia izaten jarraitzen du.
- d. Hiriko leku jakin batzuetan, jarraitu egin beharko litzateke bizikleta aparkalekuak trafiko motordunaren gaur egungo aparkalekuetan ezartzeko aukerarekin. Autoen aparkalekuak bizikleta aparkaleku bihurtzeko pixkanaka, bereziki mesedegarri izan daitekeenean oinezkoen zirkulazio eta egonaldi zonetarako,



edo bidegurutze eta zebra bideetatik hurbil dauden eremuetarako, ikusmena hobetzeko.

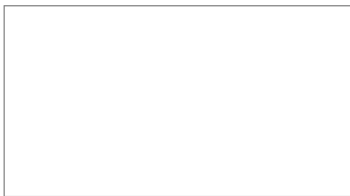
- e. Saltokiekin koordinatuta eta leku bakoitzeko aukeren arabera, “bezeroentzako aparkalekuak” ezar litezke.
- f. Bizikleta aparkaleku motak dibertsifikatzeko aukera aztertzea proposatzen dugu, espazio publiko erabilgarriaren arabera, “Epsilon” motarekin egin den moduan. Hala, aztertu egin beharko litzateke hiri altzari jakin bat instalatzeko aukera, edo bide publikoko zuhaitzak babesten dituzten zuhaitz txorkoen tipologia: hala nola hiriko hainbat lekutan ezartzen ari diren gorputz metalikodun horien antzekoak, zuhaitzari kalterik egin gabe bizikletak lotzeko aukera ematen dutenak. Horren inguruko araudia moldatu behar litzateke, eta gune publikoetako udal batzordearen programarekin koordinatu. Alde horretatik, aztertu egin beharko litzateke gai hori arautzen duen udal ordenantza.

3.2.2.1.2.- Bizikleta aparkalekuak bide publikotik kanpo ezartzea

- a. Hiri Antolamenduko Plan Orokorrak (HAPO), 64.4 artikuluan, honelaxe dio: *“bai hirigintza garapen berrietan bai hiri erreforma eta berrikuntzako lanetan eta gaur egungo eraikuntzen birgaitze integraleko esku-hartzeetan, bizikleta aparkalekuetarako espazioak antolatu beharko dira, dagozkion eraikuntzen eta/edo lurzatien barnean, honako irizpide hauen arabera:*
 - a) *Bizileku eraikuntzak: 1 aparkaleku 100 m²(t) edo frakzio bakoitzeko.*
 - b) *Jarduera ekonomikoetarako eraikuntzak: 3 aparkaleku 100 m²(t) bakoitzeko.*
 - c) *Zuzkidura bizitokiak: 2 aparkaleku 100 m²(t) bakoitzeko.*
 - d) *Ekipamenduak: 3 aparkaleku 100 m²(t) bakoitzeko.*
 - e) *Garraio publikoaren terminalak edo geltokiak: mugikortasun planek edo instalazio horien proiektu espezifikoek ezarritakoa beteko da”.*

Hori horrela, Hirigintza, Mugikortasuna eta Proiektuak eta Obrak arloen arteko lankidetzat indartzea planteatzen dugu, aipatutako artikulua horrek ezartzen duena garatu eta jardunbide protokolo bat finkatzeko. Protokolo horrek aukera eman beharko luke bizikleta aparkalekuen hornidura errazteko, eta horrelako azpiegituren jarraipena eta ebaluazioa egiteko, aipatutako araua aplikagarria izan daitekeen eraikuntza berri edo berrituetan, bai eta eraikuntza berri edo zaharberritze proiektu bakoitzean orientabide teknikoak emateko eta sustatzaileen aurreikuspenak jarraitzeko ere. Eraikuntza berriko eraikinetan jarritako aparkaleku batzuk ez dira adibide egokia.

- a. Lanean jarraitu behar dugu bizikletentzako aparkaleku berriak egiteko hirigunearen lurpeko aparkalekuetan. Aparkaleku horiek erabiltzen dituzten edo



ez dituzten pertsonen profiletara zabaldu behar dira, ibilgailu motordunentzat plaza kontratua eduki ala ez.

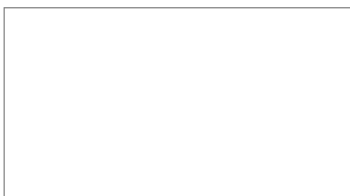
- b. Eraikin publikoetan bizikleta aparkalekuak sustatzeko programa bat ezartzea: UPV-EHU, ikastetxe publikoak (eraikina Udalarena nahiz Eusko Jaurlaritzarena izan), itundutako ikastetxeak, ospitaleak, herri administrazioak, etab.
- c. Bizilekutarako eraikinetan, bebarruetan edo lokaletan ("bizikletak gordetzeko gelak") aparkalekuak egitea:
 - o Eraikitzekeo pizgarriak eskainiz lonja jabeei.
 - o Bizikletak gordetzeko gelak sortuz udal jabetzako lonjetan.
- a. Bizikleta aparkalekuak sustatzea poligono eta enpresa pribatuetan, lan esparruko mugikortasun planen barnean.
- b. Trenbide operatzaileekin, geltokietan bizikleta aparkaleku babestu eta seguruak ezartzeko aukera aztertzea, Easo Plazako Euskotrenen geltokian egindakoaren antzekoak, edo autobus geltoki berrian eraikitakoa bezalakoak, sarbide eroso eta seguruekin, eta mantentze lan egokiekin.

3.2.3.- Bizikletaren erabilera mailen bilakaeraren jarraipena

2010. urtera arte, bizikletaren erabilerari buruz Udalak ematen zituen datuak Bizikleta Sustatzeko Plana onartu aurretik eta hiriko Bizikleta Bideen Sarea garatu aurretik ezarrita zeuden leku oso jakinetan egindako zenbaketetatik eskuratzen ziren. 2010etik aurrera, ugarituz joan da datuak hartzeko lekuen kopurua, eta bizikleta zirkulazioaren ardatz nagusietara egokitu dira leku horiek.

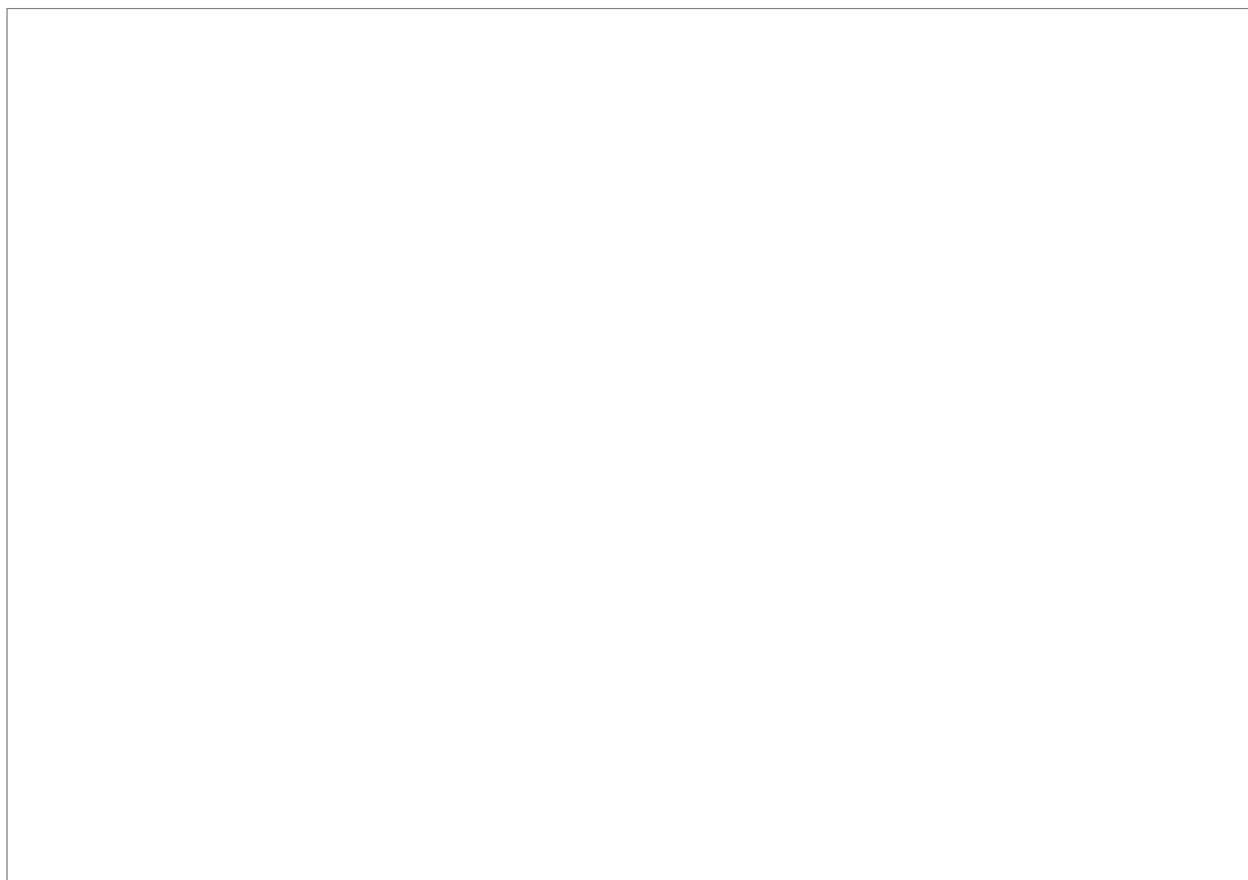
2013an, zenbaketa automatikoki egiteko sistema bat ezarri zen, hiriko zortzi lekutan, bizikleta erabileraren bilakaera historikoki ezarritako parametroen arabera aztertzekeo modua emango duen metodologia konparatibo bat aplikatuta.

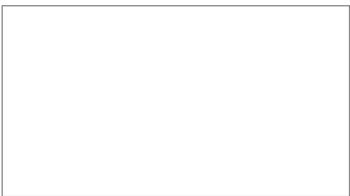
Espiren bidezkeo neurketei esker, informazio kantitate handia eskuratzen da: besteak beste, bizikleta erabileraren joerak eta ardatz erabilienak, eta bizikleta bide bakoitzak guztizkeoan duen pisua.



Batez beste erregistratu diren 20.449 mugimenduek gehikuntza bat adierazten dute hirian bizikleta bidez egunean egiten diren joan-etorrietan: % 4,38ko gehikuntza 2015. urtearekin alderatuta. (Ikus 3.2.1.2 a) atala: Bizikleta joan-etorrien kopurua).

Zenbaketa puntuak bizikleta bideen ardatz nagusietan daude: Federico García Lorca, Easo, Gernikako Arbola, Morlans-Lugaritz tunela, Ategorrieta, Zurriolako zubia, Tolosa Etorbidea eta Kontxa Pasealekua.



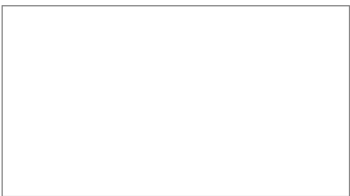


3.3.- Bizikleta Planaren ebaluazioa

Gaur egungo bizikleta sarea Bizikleta Bultzatzeko Planean aurreikusitako ibilbideak, azpiegitura osagarriak eta beste jarduera batzuk gauzatzearen emaitza da, neurri handi batean. Horrez gain, azkeneko hamarkadan, beste era bateko jarduera batzuk eta bizikleta tarte berriak ere egin dira. Horien bidez, alde batetik, hiriak izandako garapenari eta garraiobideen fluxuen bilakaerari erantzun nahi izan zaie, txirrindularien joan-etorrirako konponbideak kontuan hartuta hirigunean egindako ekimenak diseinatzeko eta exekutatzeke orduan, eta, bestetik, bizikletaren erabilera gero eta handiagoren eskakizunei eta hiriaren jarduera eremu bakoitzean bizikleta azpiegiturak sortzeko aukerei ere erantzun nahi izan zaie. Ondoko udalerriekiko bizikleta loturak egin dira, hala nola, Errekalde eta Lasarte elkartzeko bidea, Astigarragara joateko Loiola eta Martutene auzoak lotu dituen, eta Herreratik Pasaia iristen den bizikleta bide osoa. Jarduera horiek guztiek urteetan garatutako bizikleta sarea sendotzen dute eta funtzionalitatea ematen diote. Hiriaren goiko eremuetara iristea eta eremu horiekin lotuneak ezartzea da betetzeko dagoen erronketako bat. Egin dira zenbait lan hori bideratzeko: esate baterako, igogailuak jarri dira –Garraio Bertikaleko Planean jasotako jardunbidea–; “Topo”-aren bidez konbinazio multimodala bideratu da, adibidez, Intxaurrendoko geltokiarekin (auzoaren goiko eremuarekin lotura egiten da hortik); bizikletan ibiltzeko moduko ibilbideak diseinatu dira, hala nola Egia auzoan, Intxaurrendoko igoeran (Monseko pasealekutik); eta bizikletarako egokitu dira zenbait gun, hala nola Ametzagainako parkea.

3.3.1.- Aholkuak

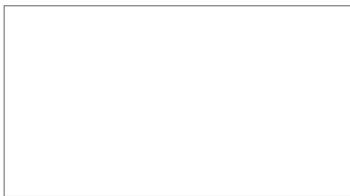
Bizikleta bide nagusien sarearen garapenaz gain, BBk garrantzi berezia ematen dio bizikletaren erabilera indartzeari, erabilera horren eta trafiko motordunaren arteko integrazio handiago baten bitartez, azken urteetan egin den moduan. Horretarako aukera argiak sortzen ari dira Grosen, Erdialdean eta Antiguan, baita leku berrietan ere, hala nola, Isabel II. ean, San Roken edo Haizearen Orazian, trafikoa baretzeko neurrien eta 30 guneen bitartez. Neurri horiek hiri osora zabaltzeko beharko lirateke. Beste jarduera osagarri batzuk galtzadan txirrindularien igarobidea errazteko baliagarriak izan daitezke, hala nola semaforoak dituzten bidegurutzetan itxaroteko plataforma aurreratuak jartzea (Erdialdeko zenbait kaletan edo Txominen probatzen hasi dira horrelakoak); izan ere, dagoeneko txirrindularien ilara luzeak izaten dira zenbait bidegurutzetan. Bestalde, kontrako norabideko bizikleta bideak aztertzen eta probatzen jarraitu behar da, edota bi noranzkoetakoak ez diren bideen garapena bilatu behar da, bidegurutzetan, biraketetan, etab. arintasuna errazteko. Neurriak pixkanaka ezarri beharko dira, orain arte bezala, ondo hausnartuta eta zenbait



zatitan probak eginda, baina beti ere mugimendu eta garraiobide mota guztien ikuspegi globala eta etorkizuneko aintzat hartuta, mugikortasun aktiboaren eta garraio publikoaren alde apustu eginda eta, modu horretara, ibilgailu motordun pribatuaren erabilera eta presentzia murriztuta. Euskotrenen trenbide igarobidea (Topoa edo Metroa) dela-eta hirian aurreikusi diren esku-hartzeak baliatuz, une egokia izan daitezke hau gainazalean ibilgailu motordunen joan-etorria mugatzeko eta murrizteko ekinbideak probatzeko, eta, horri lotuta, baita zenbait neurri ezartzeko ere, besteak beste, bizikleta bideen oinarritzko ardatzen edukiera zabaltzeko, oinez ibiltzeko eremuak irabazteko, joan-etorri motorizatuak murrizteko edota garrantzi estrategikoa duten bestelako neurri batzuk esperimentatzeko. Alde horretatik, zergatik ez berreskuratu “aspaldiko ideia” hura, Kontxako pasealekua “boulebartzekoa” eta ibilgailu pribatu motordunei ixtekoa? Hor dira klima-aldaketa eta beste zenbait erronka, norabide hori hartzera bultzatzen gaituztenak. Trantsizioa eta kultura aldaketa behar-beharrezkoak diren horretan, berriro ere azpimarratu nahi dugu garrantzitsua izango dela mugikortasun arloan gizarte hezkuntzako kanpaina espezifikoak egitea auto eta moto gidarientzat, txirrindulari gazteentzat, bizikleta erabiltzen hasten diren pertsonentzat... hartuko den neurri berri bakoitza zabaltzeko eta azaltzeko. Izan ere, berriro diogu, ezinbestekoa da hartutako neurriak komunikazio, sentsibilizazio eta formazio jardueren bidez osatzea. Ekintza horiek guztiak oinarritzotzat jotzen ditugu eta estrategikoki garrantzitsutzat, mugikortasunaren kultura berri bat errotu ahal izateko. Jendea galtzadan bizikletan seguru ibiliko bada, ezinbestekoa da hirian ibilgailu pribatu motordunen presentzia murriztea. Hori litzateke, gure irudiko, lortu beharreko helburu nagusia.

Azkenik, hainbat aholku errepikatu nahi genituzke, gehienak Hiri Mugikortasun Iraunkor eta Seguruaren Planean jada jasota daudenak eta kontuan hartu behar direnak bizikleta bideen sarea garatzeko eta funtzionaltasun aldetik finkatzeko. Gainera, gero eta jende gehiagok erabiltzen du bizikleta hirian mugitzeko, eta horrek bi arazo utzi ditu agerian, etorkizuneko esku-hartzei begira erabakigarriak eta funtsezkoak iruditzen zaizkigu bi arazo. Batetik, funtzionaltasun eta arintasun arazoak, txirrindularien saturazioa sarearen ardatz nagusietan eta bidegurutzeetan, zenbait tokitan (batik bat oinezkoen guneeetan, ez galtzadan) detektatu diren diseinu arazoak bidegurutzeak behar bezala hartzeko eta biraketak egiteko, kontuan hartuta sarea batez ere bi noranzkoko dela. Bestetik, espaloi eta gunee publikoetan bizikletaz dabilzan pertsonen diziplina falta edo ezjakintasuna, oinez doazenak aztoratuz. Alde horretatik, hauek dira kontuan hartu beharreko gai nagusiak:

- Sarearen ardatz nagusien bizikleta funtzionalitatea aztertzea, bizikleta trafikoaren hazkundearen proiektzioak eta bidegurutze jakin batzuetan sortzen diren kolapso egoerak aintzat hartuta. Bizikleta bideen diseinua zaintzea, garraiobide gisa duten funtzionalitateari dagokionez, erosotasuna, segurtasuna eta gaitasuna bermatzeko, bidegurutzeetan semaforizazioa eta denborak aztertuz (bereziki, oinezkoek eta txirrindulariek denbora tarte

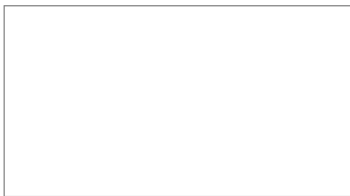


handia itxaron behar duten lekuetan), eta sarearen zati jakin batzuen tamaina berriro aztertzea, txirrindularien trafiko hazkundera egokitzeko.

- Garraio Bertikaleko Planean aurreikusitako ekimenak eta Mugikortasun Bertikaleko Gida Plan berrian aztergai diren beste batzuk gauzatzea. Lantzen ari da gida plan hori eta 15 ekimen posible hauteman eta lehenetsi dira. Horien bidez helburua da hiriaren goiko auzoetara, biztanleria dentsitate handia duten auzoetara, irisgarritasuna bermatzea, auzo horietan bizikleta erabiltzeko eta hiri osoan bizikletan mugitzeko aukera emateko.
- Loiolako kuartelen inguruan bizikleta bidezko lotura ziurtatzea, Loiola eta Martutene auzoen eta Astigarragara doan bidearen arteko igarobidea errazteko.
- Mugikortasun motorduna murriztea, auzoetako bizikleta bideen sarea galtzadan garatu ahal izateko. Egokia izango litzateke 30 guneak hiriko auzo guztietara zabaltzea.
- Bizikleta azpiegiturak hiriko garapen berrietara hedatzen jarraitzea, hala dagokionean.
- Bizikleta aparkalekuen kopurua handitzea eta estrategia bat finkatzea, neurri berriak ezarriko dituen horrelako azpiegiturak ezartzeko bizilekutarako eraikinetan, tren geltokietan (Easo Plazako Euskotren geltokian edo autobus geltoki berrian egin direnen antzekoak, horien mantentzea zainduta,), lurpeko aparkalekuetan, eraikin publikoetan, lonja pribatuetan...
- Mekanismo egokiak ezartzea eta beharrezko neurriak hartzea kalean abandonatutako bizikletak edo hondatuta daudenak erretiratzen jarraitzeko, baita hiriko bizikleta aparkalekuetan bai hiri altzariei edo eraikuntza elementuei lotuta egoera berean daudenak ere.
- Bidegorrietan eta oinezkoentzat eta txirrindularientzat diren zatietan seinale bertikalak eta horizontalak jartzeko Plan Integral bat osatzea, Sare tratamendua emanez. Informazio gune argiak jartzea, hiriko sarrera eta irteeretan, eta Foru Bizikleta Sarearekiko loturen berri ematea.
- Plan bat ezartzea, bizikleta bideen sarearen eta hari lotutako azpiegituren mantentze lanetarako eta garbiketarako, aurrekontu bat kalkulatuta eta eslehituta.

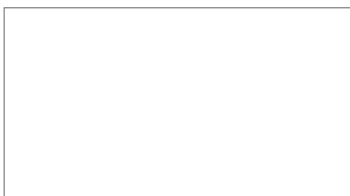
Eta gainera:

- Bizikleta publikoen sistema berria zabaltzea, bizikletak maileguan uzteko sistemako geltokien, bizikleten eta lotuneen kopurua handituz. Hiriaren goiko eremuen azterketa eta arreta lehenetsi behar da, bizikleten bide sarea garatzen doan heinean, edota trenaren (metroa) irisgarritasuna hiriko



auzoetara zabaltzen ari den neurrian. Horrela egin da, adibidez, Intxaurrondon.

- Beharrezko neurriak hartzea, aparkalekuak egokitzeko eta bizikleta bidezko irisgarritasuna areagotzeko hiriko tren geltoki guztietara.
- Txirrindularientzat deserosoak eta arriskutsuak diren errebajeak eta zintarriak konpontzea, bizikleta bideen sarearen hainbat puntutan, bizikleta bideen eta galtzadaren arteko gurutzeetan.
- Herrera eta Trintxerpe arteko bizikleta lotura kudeatzea eskumena duten administrazioekin, bizikletaz beste leku batzuetara iristeko aukera errazte aldera, hala nola, Bidebieta-La Paz auzora edo Pasai San Pedrora.

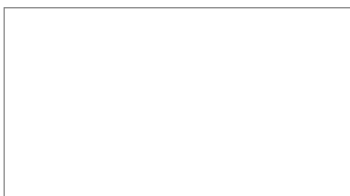


3.3.2.- Sustapen neurriak

Bizikletaren Planaren irizpideekin bat etorrira, Mugikortasun Zuzendaritzak badaki beharrezkoa dela bizikletentzako azpiegiturak eraikitzea eguneroko joan-etorrietarako bizikleta erabiltzen dutenek rol garrantzitsua izan dezaten garraio sisteman, hori bakarrik nahikoa izango ez bada ere. Alde horretatik, beharrezkoa da neurriak hartzen jarraitzea bizikletaren erabilera sustatzeko.

Orain arte egindako jarduerak:

- Bizikletaren III. Azoka, bizikletak saltzen eta konpontzen dituen sektorearen parte-hartze aktiboarekin.
- Europako Mugikortasunaren Astea.
- Kaleko hezkuntza kanpaina, mugikortasun astean txirrindulariak espaloietatik jaisteko. Bizikletaren Behatokiarekin eta Cristina Enea Fundazioarekin eginiko ekintza.
- Dbizi-ren branding-aren diseinua
- Dbiziren logoa zuten txaleko islatzaileen banaketa 30 Guneak sustatzeko kanpaina
- 30 Guneetan galtzadaren erabilera sustatzeko unean uneko kanpainak.
- “Gozatu 30 Gunez”, galtzadan bizikleta erabiltzeko sentsibilizazio kanpaina jarraitua; liburuxka bat argitaratu zen eta 30 seinalea jarri zen Dbizi zerbitzu publikoaren bizikleten gurpiletan
- Hiru bideoren ekoizpena 30 Guneak sustatzeko
- Dbizi bizikleta publikoen sistemaren aurkako bandalismoari aurre egiteko kontzientziazio-kanpaina Liburuxken argitalpena eta irudiak bizikletetan
- Bizikleta martxa hirian barrena (Bizikletada) Mugikortasunaren Astean, hiriko ikastetxeetako 800 nerabe eta gazte baino gehiagorekin.
- Dbizi sistemako 50 txartel udal langileen esku uzteko neurriari jarraipena ematea, lan ordutegian erabil ditzaten. Neurri honek hainbat udal departamentutan izan du harrera.
- Europako proiektuetan parte hartzea: Cyclelogistics Ahead.
- Gipuzkoako Bizikletaren Kontseiluan parte hartzea.
- Hainbat topaketa eta forotan parte hartzea eta hitzaldiak aurkeztea.
- Zinemaldiak irauten duen denboran bizikleta sareko lotunean behin-behineko saihezbidea ezartzea.



3.3.3.- Bide hezkuntza

Bide hezkuntza integrala, Planak jasotzen duenaren ildotik, bizikleta erabiltzera bultzatzeko beste modu bat da. Hezkuntza horren xedea ez da mugatzen zirkulazio kodea irakaste hutsera, edo “nola izan gidari ona” erakustera; harago doa. Hiri mugikortasunean, lehentasuna eman behar zaie ingurumenari kalte txikien eragingo dioten garraiobideei, arreta berezia jarritz mugitzeko modu aktiboetan (oinez eta bizikletaz).

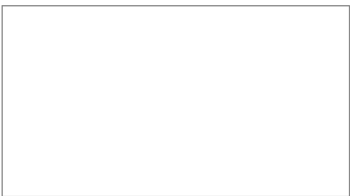
Udaltzaingoaren Prestakuntza Unitatea lantzen ari den Bide Hezkuntzako Programaren barruan, haurrek txikitatik bizikleta garraiobide modura erabil dezaten bultzatzeko edukiak eta ekintzak sortzen eta prestatzen dira. Zehazki, Lehen Hezkuntzako 3. zikloko ikasleentzako gaitegian, bizikletaren ezagutza eta erabilerari buruzko jarduerak proposatzen dira. LHko ziklo horretan eta 2. zikloan (oinezkoaren erabateko autonomia lantzen da bigarren horretan), haurren segurtasun irizpideak lehenesten dira, eta hiriko joan-etorrietan bizikleta erabiltzera bultzatzen da.

Jarduera horietan, bizikletak berak hartzen du nagusitasuna 5. eta 6. mailetan, 10-12 urteko gazteen prestakuntzan. 2.500 ikasle ingururekin lan egiten da urtean.

Adin horretan, 3 ordu erabiltzen dira ikasturteko, eta ikasleek berek bizikletarekin izan duten esperientzia hartzen da abiapuntu, alderdi orokorragoak lantzeko; bereziki, bide publikoen erabiltzaileen arteko bizikidetzari buruzkoak, eta segurtasunari eta abiadurari buruzkoak. Ikasgelako saioak osatzeko, ariketa praktikoak egiten dira bizikletarekin. Ariketak ikastetxeetako jolastokian egiten dira, ez dute azpiegitura propiorik behar eta oso harrera ona dute ikasleen artean.

Udaltzaingoaren Bide Hezkuntzako arloaren irizpideetako bat da garrantzia eta protagonismoa ematea bizikletari Bide Hezkuntzako programetan, txirrindulariaren autonomia eta segurtasuna izanik programa horien ardatz nagusia. Hala, hirian mugitzeko eta ibiltzeko kontzeptuak eta jarduerak ikuspegi integraletik ulertzen eta barneratzen dituzte haurrek txikitatik, eta bizikleta modu seguruan eta garraiobide normalizatu gisa erabil dezaten sustatzen da. 2015/16 eta 2016/17 ikasturteetan, jarduera hauek 2. mailako ikasleekin ere egin dira.

3.3.4.- Arautegia



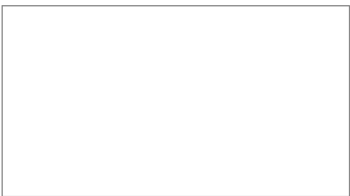
2006an onartu zen Ibilgailuen eta Oinezkoen Zirkulaziorako Udal Ordenantzaren jasota daude bizikletaren erabilera arautu eta sustatzeko arauak. Zehazki, bizikletari buruzko 7 artikulua jasotzen dira, baina ordenantza nahiko ezezaguna da herritarrentzat², eta ezezagunak dira, orobat, Zirkulazio Araudi Orokorra, eginiko aldaketak eta baita proposamenak ere. Berriro diogu premiazkoa dela hirian bizikletaz mugitzen diren pertsonen bete beharreko eginbeharrak ahalik eta gehien zabaltzea eta indarrean den araudia beteko dela bermatzeko neurriak ezartzea. Azken urteetan, nabarmen egin du gora txirrindularien kopuruak; horietako asko eguneroko joan-etorrietarako bizikleta berreskuratu duten pertsona helduak dira; beste asko, berriz, gazteak dira, ikastetxera joateko edo aisia jardueretarako (hondartza, kirol guneak, etab.) bizikleta erabiltzen dutenak. Batzuen trebezia ezagatik eta besteen arduragabekeria edo errespetu faltagatik, kontua da zirkulazio arauak hausten direla egunero; esaterako, espaloi gainean bizikletaz ibiltzen dira txirrindulari batzuk, eta batzuetan abiadura handian joaten dira, arriskua sortuz espaloian oinez doazen pertsonentzat. Bestetik, hirian dabiltzan bizikleta askok ez dute txirrinik, eta gutxi dira gauez argiak erabiltzen dituztenak. Gainera, bada txakurrekin batera bizikletan dabilenik, animaliak uhalarekin lotuta, eta bizikletaren erritmo berean doazela, eta badira bestelako zirkulazio arriskutsuak ere, aurikularrak jarrita edo telefonoz hizketan bizikletan dabilen jendea, adibidez.

Alde horretatik, Hiri Mugikortasun Iraunkor eta Seguruaren Planak agerian utzi zituen jada bizikletak Donostiako eremu publikoa erabiltzeko kulturen sortu dituen desorekak eta beste garraiobide batzuekin dituen gorabeherak, baita herritarrek, oro har, kulturalki bide segurtasunari dagokionez dituzten gabeziak ere.³

Horregatik guztiagatik, 2012an, Udaleko Mugikortasun Departamentuak sentsibilizazio eta informazio programa bat antolatu zuen txirrindularientzat, informazioa zabaltzeko eta segurtasuna handitzeko bizikleta zirkulazioan. Programa horretako ekintzak bi fase zehatzetan egin dira. Lehen fase batean, Udaltzaingoak eta mugikortasun agenteek kontzientziazio kanpainak egin zituzten, txirrindulariei zer betebeharrak dituzten jakinarazteko eta portaera desegokiak zuzentzeko: hala nola espaloi gainean bizikletaz ibiltzea, semaforoak ez errespetatzea edo txirrinik, elementu islatzailerik edo argirik ez edukitzea (nahitaezkoak bizikletetan). Bigarren fase batean, informazio lan bat egin ondoren, isunak jartzeari ekin zitzaion,

² Donostiako hiri txirrindularitzari buruz Bizikletaren Behatokiaren enkarguz egindako Txostenean (Siadeco, 2008ko ekaina), % 45,3k onartzen du inoiz entzun duela ezer Oinezko eta Ibilgailuen Zirkulazioari buruzko Ordenantzaren gainean. Ohiko desplazamenduetarako bizikleta erabiltzen ez zuen jendeak orain erabiltzen duenez, pentsa liteke ezagutza falta hori orain handiagoa izan daitekeela.

³ Donostiako Hiri Mugikortasun Jasangarri eta Seguruko Plana (DHMJS). 2008ko iraileko testu batekina, 11. or. *Donostiako Bizikletaren Behatokiaren memoria -2016-*



txirrindularien arau hausteak oso nabarmenak eta ugariak ziren leku jakin batzuetan. Urte horretako ekainean, 40 salaketa egin ziren guztira, horietatik 28 espaloi jakin batzuetan bizikletaz ibiltzeagatik. Sentsibilizazio programak ez zuen jarraipenik izan hurrengo urteetan (diseinatu zen moduan). 2014ko udazkenean, udalak kanpaina bat abiatu zuen oinezkoen eta txirrindularien segurtasuna handitzeko. Azken urteotan, mugikortasuneko agenteek hainbat jarduera egin dituzte, oinez nahiz bizikletaz, txirrindulariei informazioa emateko gehien-gehienetan, eta zenbait kasutan, salaketak jartzeko.

Hauek izan dira jarduera horien helburuak: “hiriko bizigarritasuna eta bizitza kalitatea areagotzea, oinezko eta txirrindulariei segurtasun handiagoa ematea, desplazamenduak eta gune publikoen erabilera erosoagoa eta arinagoa izatea, eta, azkenik, hiria eta kalearen erabilera eta gozamenerako beharrezkoa den bizikidetza eta errespetua zeinen garrantzitsuak diren herritarrei azaltzea”.

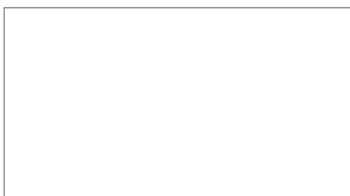
Hauek dira zuzendu beharreko arau hauste nagusiak, segurtasuna handitzeko eta gorabeherak eta istripuak saihesteko: espaloietatik ibiltzea, txirrinik ez izatea edota argirik ez izatea gauez, tuneletan edo ikusmen gutxi dagoen egoeretan; aurikularrekin ibiltzea edo mugikorretik hitz egiten ibiltzea.

Udaltzainek eta mugikortasun agenteek hirian zehar arau horiek betetzen direla kontrolatzen dute, eta bereziki arrisku berezia izateagatik ezarri ziren kontrol puntuetan. Hauek ziren zehaztutako puntuak: Askatasunaren Hiribidea, Miracruz Kalea, Ategorrieta gaina, Zumalakarregi Hiribidea, Egiako Pasabidea, Herrera, Bulebarra, Kontxako pasealekua...

Arau haustea arina edo larria izan, horren araberakoa izaten da isunaren zenbatekoa, horrela zehazten baitute martxoaren 2ko 339/1990 Errege Dekretuak, Trafikoari, ibilgailu motordunen zirkulazioari eta bide segurtasunari buruzko Legeak eta Zirkulazio Orokorrari buruzko Erregelamendurako 1428/2003 Errege Dekretuak.

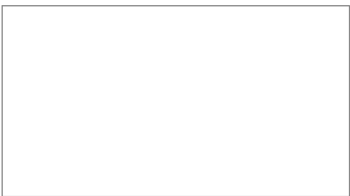
Ibilgailu eta Oinezkoen Zirkulaziorako Ordenantza berrikusteko proposamena

Horrenbestez, kontuan izanik, alde batetik, bizikleta bideen ezaugarri askotarikoak eta bide horiek oinezkoen sarearekin eta ibilgailu motordunen bideekin duten harremana, gune publikoetan oro har eta esparru jakin batzuetan egin diren eraldaketak, txirrindularien kopurua handitzea eta haien tipologia ugaritzea, egun erabiltzen diren ibilgailuen heterogeneotasuna (monopatinak, patinak, trizikloak, gurpildun aulkiak, etab.), eta, bestetik, araudietan egin diren aldaketak (hala nola Zirkulazio Araudian eginikoak edo DGTk bultzatutako Trafiko Araudi Orokorraren Erreforma Proiektuaren aurreikuspenak), komenigarria da egungo Ibilgailuen eta Oinezkoen Zirkulaziorako Udal Ordenantza berrikustea, edo, gutxienez, aurreikusitako arautegi orokorra izapidetu eta finkatu bitartean. Alde horretatik, lantalde bat osatzea proposatu da, labur-labur adierazitako egoerak aztertzeko.



Lantalde hori Mugikortasun Aholkularitza Kontseiluan koka liteke, arloan eskumena duten departamentuen laguntza teknikoaz, edo 2011ko lantaldeari jarraipena ematea izan liteke beste aukera. Lantalde horretan, Mugikortasun arloko teknikariek, Udaltzaingoak, Mugikortasun Agenteeak eta BBren idazkaritzak parte hartzen zuten, Mugikortasun Departamentuaren gidaritzapean. Oraingoan, beste eragile batzuek ere parte har lezakete, batez ere gunen publikoen diseinu, antolaketa eta erabilerarekin lotura duten eragileak.

Gainera, 2008an, oinezkoen eta bizikleta bideen seinaleztapenari buruzko eskuliburu bat egin zen, oinezkoek eta txirrindulariek hirian erabiltzen dituzten eremu eta bideen seinaleztapena sistematizatu eta homogeneizatzeko, oraindik haren berri eman ez bada ere. Seinaleztapen horren bidez, bestelako mugikortasun kultura bat bultzatu nahi da, eta gutxitu egin nahi dira pertsonen eta garraiobideen artean sortu ohi diren gorabeherak. Alde horretatik, tresna garrantzitsua izan daiteke mugikortasun zibiko eta seguru baten normalizazio eta zabalkunderako. Gaur egungo sarea erabat seinaleztatu gabe dago, falta diren lanetako bat da bizikleta bideen sarea finkatzeko eta, sendotzeko eta bizikleta zirkulaziorako sarean egokituta eta identifikatuta egon arren, seinale egokirik ez duten zatiak ikusarazteko (horren adibide argiak dira San Frantzisko kalea, edo Peña y Goñi kalea, etab.).



3.3.5.- Kudeaketa, partaidetza eta ebaluazio tresnak

3.3.5.1.- Bizikletaren Behatokia

Bizikletaren Behatokia, aurkezpenean jasota dagoen moduan, Donostiako Udalak eta Kalapie hiriko txirrindularien elkarteak sortu duten tresna bat da, hirian bizikleta erabiltzeko baldintzak errazteko eta hobetzeko xedea duena. 2013. urtean, Udalak eta Cristina Enea Fundazioak hitzarmen bat sinatu zuten, urtero berritzen dena, eta horren bidez Fundazioak bere gain hartzen ditu BBren kudeaketa lanak. Cristina Eneako Ingurumen Baliabideen Zentroan du egoitza BBk, eta Fundazioak aurrez aurre, telefonoaren bidez eta webgunearen bidez erantzuten die herritarren eskariei, galderei, iradokizunei eta bestelako komunikazio eta ekimenei.

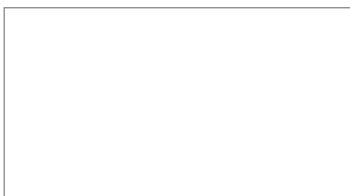
BBk zuzendaritza eta koordinazio organo bat dauka, Mugikortasun Saileko eta Cristina Enea Fundazioko teknikariek eta Kalapieko kideek osatutakoa, eta aldian-aldian elkartzen da. Organo horren gogoetak eta proposamenak lagungarri izan daitezke ekintza batzuei lehentasuna emateko, eta arreta eta interes berezikotzat hartzen direnei bultzada eta jarraipena emateko.

Bizikletaren Behatokiak Udalaren Mugikortasun Aholkularitza Kontseiluan parte hartzen du, eta Gipuzkoako Foru Aldundiaren Bizikletaren Aholkularitza Kontseiluan, BBren koordinazio eta kudeaketa lanak egiten dituen Cristina Enea Fundazioko teknikariaren bitartez.

Gainera, BB Mugikortasun Sailarekin elkarlanean ari da bizikletaren erabiltzera sustatzeko ekimenetan eta sentsibilizazio jardueretan, eta orokorrean mugikortasun iraunkorragoa lortzeko eginkizunean. Hauek dira jarduera horietako batzuk: Mugikortasunaren Astea, Eskola Bizikletada, Bizikletaren Azoka, sarearen eta hari lotutako azpiegituren egoeraren jarraipena, etab.

3.3.5.2.- Bizikleten Erregistroa

Bizikleten erregistroa 2007ko martxoan sortu zen. Urte hauetan guztietan, **3.952** bizikleta erregistratu dira: 2016an, **160**. Dena dela, gero eta gehiago badira ere izena ematen duten txirrindulariak, erregistroa oso pixkanaka ari da hazten, hirian dauden bizikleta kopuru gero eta handiagoarekin alderatuta. Are gehiago, urtetik urtera bizikleta gutxiago erregistratzen dira. 2013an, estatu mailako datu base bateratu bat sortzeko lanak hasi ziren, erregistratutako bizikleta guztien datu biltegi modura, bizikleta bidezko mugikortasunean edo ibilgailu mota honen lapurretan eskumena duten Toki Administrazio eta organo guztiek datu base hori kontsultatzeko aukera izan zezaten. Herritarrek baliabide horren berri izateak eta datu base komun bat edukitzeak nabarmen hobetuko lituzkete Erregistroaren funtzionalitatea eta baliabide horrekiko interesa. Alde horretatik, 2014an, Mugikortasun Departamentua eta Bizikletaren Behatokia harremanetan jarri ziren Eusko Jaurlaritzaren Trafiko



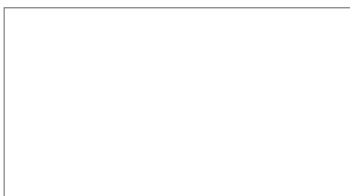
Zuzendaritzarekin, EAEn erregistro bakar bat sortzeko aukera aztertzeko. Bizikletaren aldeko Hirien Sarearekin⁴ (RcxB) hartu-emanak ere izan dira datu-base bateratuak ezartzeko aukera aztertzeko, hala nola Sarearen bizikleta erregistroaren bidez landutakoa (Espainiako hainbat udalerritako udal erregistroetan jasota dauden bizikletak ageri dira hor) eta zenbait udalerritako pertsonak banaka egindako erregistroak.

3.3.5.3.- Ibilgailuen Udal Gordailua

Udaltzaingoak kalean jasotzen dituen bizikletak Ibilgailuen Udal Gordailura eramaten dira. Udalak web orri bat sortu du jasota dituen bizikletak kontsultatzeko (60 multzotan banatuta, marken arabera).

2011n, departamentu arteko lantalde bat sortu zen, irtenbide bat emateko Ibilgailuen Udal Gordailuan jasotako bizikletei. Mugikortasun, Gizarte Ongizate, Lankidetza eta Udaltzaingoko teknikariek osatzen zuten lantaldea, eta BBk ere parte hartzen zuen. Taldearen eginkizuna zen jabeek erreklamatzeko ez dituzten bizikleten (“bizikleta txatarra”) ezaugarriak eta aukerak aztertzea, horiekin zer egin erabakitzeko. Lantaldeak ez du jarraipenik izan, baina sistema bat ezarri da bizikleta kopuru jakin bat okupazio tailer batera eraman, bizikletak konpondu, eta GKEen Koordinadoraren bidez lankidetza harremanak dituzten herrialdeetara bidaltzeko. Sailen arteko lantaldea aktibatzea komenigarria litzateke emaitzak ebaluatu eta egin daitezkeen hobekuntzak aztertzeko, ezarritako prozedurari ikusgaitasuna emanez. Azpimarratu behar dugu azken urteetan hainbat pertsona eta erakunde BBri zuzendu zaizkiola

⁴ Bizikletaren aldeko Hirien Sareak estatu mailako bizikleten erregistro bat egin du.
<https://www.biciregistro.es/esp/rcb.php>



interesatuta, ibilgailu eta txatarra mota hauei zer erabilera eman dakiekeen eta zertara edo nora bidera daitezkeen jakiteko.

3.3.5.4.- Bizikleta Publikoaren Sistema

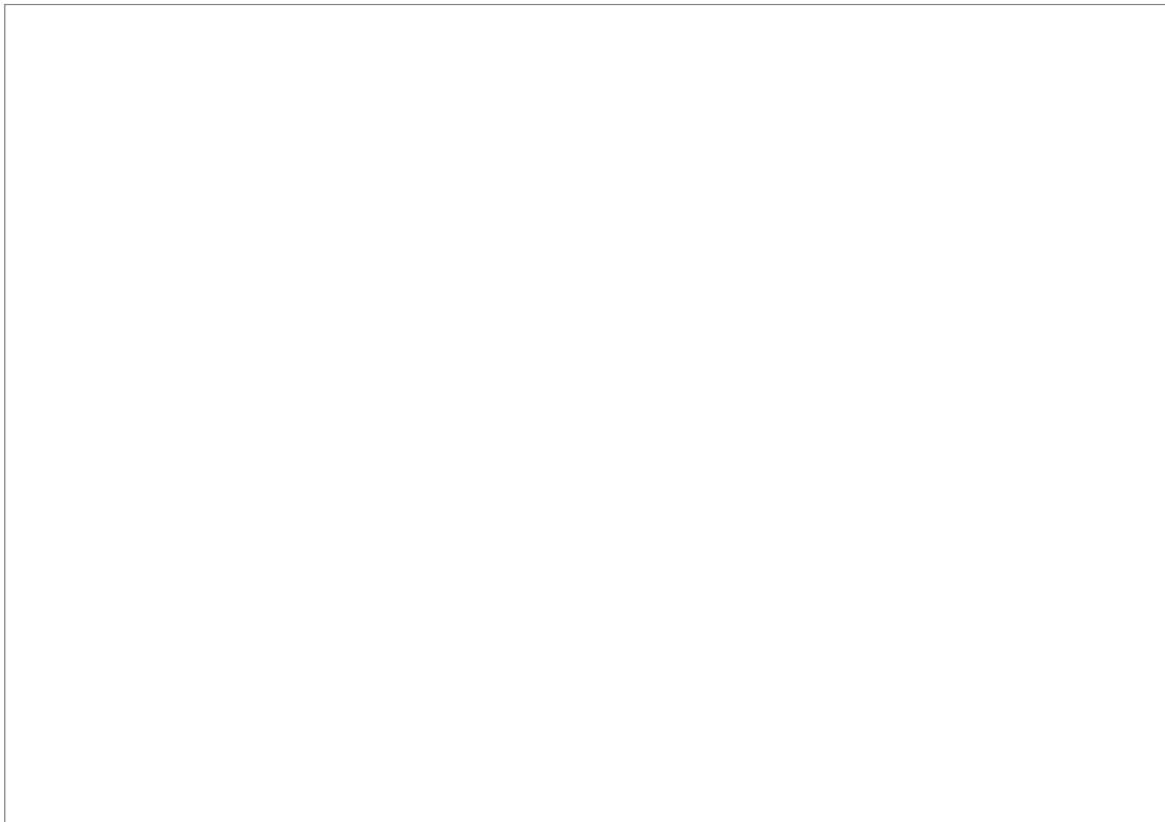
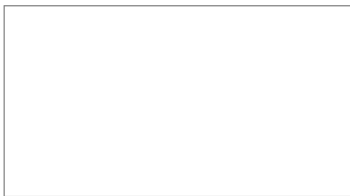
dBizi sistema berriko bizikletak adin guztietako pertsonentzat pentsatuta daude, eta gai dira edozein motatako oztopo orografikoak eta distantziak gainditzeko beren sistema elektrikoari esker. Hau da zerbitzuaren ordutegia: 6:30etik 23:00etara; 6:30etik 24:00etara, uztailan eta abuztuan.

Sistema 2013ko urrian jarri zen martxan, eta urte horretan guztira 12 geltoki jarri ziren. Gaur egun, dBizik hirian 16 geltoki ditu, 2014ko kopuru bera, eta geltoki bakoitzaren tamaina leku horretako eskariaren arabera da. 2014an, 97 bizikleta gehitu zitzaizkion sistemari, eta egun 194 bizikleta daude guztira. Bizikleta geltokiei dagokienez, orain artekoak Gipuzkoa plaza, Easo plaza, Katalunia plaza, Bulebarra, San Frantzisko kalearen eta Nafarroa etorbidearen arteko bat egitea, Zarautz kalea, Maule kalea, Europa plaza, Pio XII.a plaza, Renfe geltokia, Eusko Trenen Lugaritz eta Anoetako geltokietan daude. Eta horiei lau geltoki berri gehitu zaizkie (Arrasate kalea, Humboldt kalea, Isabel II.a etorbidea eta Sagastieder plaza –hiriko goiko auzo batean ezarri den lehena–).

Urteko txartelak 40 € balio du, gehi 5 €-ko erantzukizun zibileko aseguruia, zeinak joan-etorri bakoitzeko lehenengo 20 minutuak estaltzen baititu. 5 eguneko bonoak sortu dira (20 € + aseguruaren 1 €), 3 egunekoa (15 € + aseguruaren 1 €) eta egun batekoa (8€ + aseguruaren 1 €). Arreta bulego bat dago, Portuetxe 57ko B etxabearen.

2016ko abenduan, 2.157 ziren urteko txartel aktiboak, aurreko urtean baino 215 gehiago (1.942 pertsona zeuden 2015ean izena emanda).

Zerbitzuan 197.448 mugimendu izan ziren urte osoan; hau da, bizikleta bakoitza egunean sei bidaia egiteko erabili zen batez beste. Zerbitzua lanegunetan erabiltzen da batez ere.



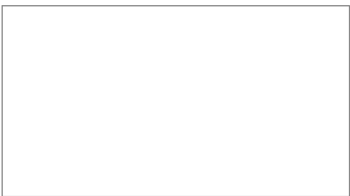
dBizi geltokien kokalekua. Iturria: dBizi.

3.4.- Bizikletaren erabilera sustatzeko proposamenak

Atal honetan, berriro ere bildu ditugu iazko txostenetan jaso ziren proposamenetako batzuk. Atal honetan jasotzen diren proposamenen iturriak BBko lantaldearen gogoeta kolektiboa, eta Idazkaritza Teknikoak Bizikleta Sustatzeko Planaren garapen eta emaitzei buruz aurreko urteetan eginiko azterketa dira.

3.4.1.- Kanpaina espezifikoak egitea publiko objektiboko sektoreen arabera

Pertsona askok ondo hartu dute eta babestu egin dute Donostian gero eta txirrindulari gehiago ibiltzea, nahiz eta gorabeherak ere izan diren bizikleten eta



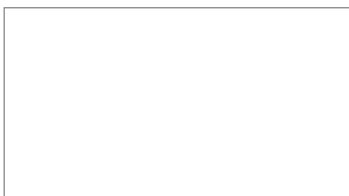
hirian mugitzeko beste modu batzuen artean. Berriro ere azpimarratu nahi dugu ezinbestekoa dela kanpaina bereziak egitea, sektoreen eta erabiltzaile objektibo desberdinen arabera, bizikleta garraibide modura sendotzeko, bai eta ibilgailu hau erabiltzeko azpiegitura egokiak sortzea ere.

Izan ere, zer sektore edo publiko aukeratzen dugun, kanpainak bere ezaugarriak izango ditu: adibidez, bizikleta erabiltzen hasi diren pertsonentzako kanpainak, hiriko joan-etorrietan gero eta seguruago sentitzen direnak, bidegorrietan edo oinezkoentzat ere badiren bideetan ibiltzera ohitzen ari direnak; edo auto gidariak bizikleta hartzera bultzatu nahi dituzten kanpainak, hiri ingurunean autoa distantzia labur edo ertainak egiteko erabiltzen dutenak, non bizikleta ibilgailu askoz eraginkorragoa, erosoagoa eta osasungarriagoa izan baitaiteke.

Hala, bizikletaren erabilera sustatzeko kanpaina espezifiko hauek egitea edo, horrela badagokio, jarraipena ematea proposatzen da:

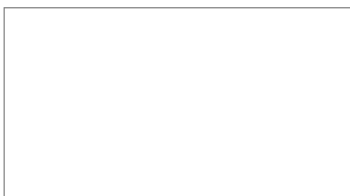
- Normalean bizikletan mugitzen direnei bideratutako kanpaina (neurri batean Mugikortasun Sailak aurrez ere bultzatutako ekimenak dira). Hirian bizikletaz ibiltzeko modu egokia zein den erakusteko eta ibilgailuek zer osagai (argiak, txirrina, islatzaileak, etab.) eduki behar dituzten azaltzeko jarduerak dira. Alde horretatik, “Kale Hezitzaileen” Programa bat⁵ sortzea proposatzen dugu, bide hezkuntza eta hezkuntza zibikoa lantzeko, txirrindularientzat, bereziki. Programa horren barnean, egoki identifikatutako pertsonen lan pedagogiko bat egingo lukete kalean, gune publikoen erabilera eta zirkulazio seguruaren kultura zabaltzeko herritarren artean; horrekin batera, ekintza sail bat programatuko litzateke denboran, txirrindularien zirkulazio arauak ezagutarazteko, eta komunikazio lan iraunkor bat egingo litzateke aldi berean. Lan horiek guztiak egiteko, komenigarria litzateke elkarlanean aritzea bizikletaren erabilera sustatzearen alde diharduten elkarteekin (Kalapie, esaterako). Kanpaina hauetan Mugikortasun Saitetik ezarritako jarduerak eta sentsibilizazio lerroa osatu beharko lirateke, bizikleta eguraldi “txarreko” garaietan ere erabiltzeko (euria, elurra edo hotza), edo 2016an eginiko 30 Guneak erabiltzeko.
- Auto eta motor gidariei bizikleta erabil dezaten sustatzeko kanpaina. Gutxi landu da lan esparru hau. Bizikletaren erabilera gora egiten ari den arren, horrek ez du esan nahi motordun ibilgailu pribatuen erabiltzaileak bizikleta erabiltzen hasi direnik. Donostiako hiri txirrindularitzari buruz 2008an egin zen ikerketa soziologikoaren arabera, txirrindularien % 42,8k lehen oinez egiten zituzten joan-etorri berberak; % 28,3k, autobusez; % 13,5ek, auto pribatuan; eta % 7,3k, motoan. 30 Guneei eta galtzadan bizikletaz ibiltzen diren pertsonen eskubideei buruzko informazio jarduerak ere egin beharko lirateke.

⁵Mugikortasun Astearen barnean, zirkulazio arauari buruzko informazioa ematen zitzaizkien espaloietan bizikletan zebiltzan txirrindulariei. Horrelako ekimenei jarraipena eman beharko litzateke, baliabide gehiago eskaini eta hedabideetan oihartzun handiagoa eman.



- Bide hezkuntzari eta mekanika prestakuntzari buruzko programak, eta gidari batek lagundutako irteerak bizikletentzako bide sarean, bizikleta erabiltzen hasi diren pertsonentzat. Kalapiek duen esperientziaren arabera (normalean jarduera hauek egiten dituen erakundea), ikastaro hauek, mekanikakoek barne, harrera ona dute bizikletan ibiltzen hasi nahi duten emakumeen artean. Komeni da gogoeta egitea bizikletan seguru ibiltzeko ikastaroei buruz, xede publikoak identifikatzeko eta “pertsona prestatzaileen prestakuntza” nola orienta daitekeen planteatzeko.
- Bizikletaren erabilera sustatzeko eta laguntzeko kanpainak, hiriko merkataria eta eragile ekonomikoak begira. Intereseko beste eremu bat, azken aldian nabarmentzen ari dena, ziklologistika da. Udalak horrelako enpresa ekimenak sustatzea, horra hor esperientziatu beharreko beste bide bat: zerga arloa, espazioak uztea, hitzarmenak, salgaien banaketan bereizketa positiboa egitea, etab. Hirian ikusgarritasun handiagoa lortzeko eta sendotzeko bidea izan daiteke hori.
- Mugikortasun Iraunkorreko Planak sustatzea enpresa publiko nahiz pribatuetan eta Administrazio Publikoan. Lanerako eta laneko joan-etorrietan bizikletaren erabilera sustatzea izan daiteke plan horietatik ezarri beharreko neurrietako bat. Gainera, Udalak bere langileen artean bizikletaren erabilera sustatzeko hartu zituen neurriekin ere jarraitu beharko litzateke, lanean dBizi zerbitzua erabil dezaten, besteak beste.
- Istripuak eta segurtasuna. Lantalde bat sortzea Udaltzaingoko Bide Hezkuntza arloak istripu tasari buruz eginiko txostenak eta beste hiri batzuetako esperientziak aztertzeko, txirrindularien istripuen prebentzio programa bat lantzeari begira. Oinezkoen istripuen analisia ere jaso beharko litzateke.
- Bizikleten lapurreta. Lantalde bat osatzea, besteak beste, honako gai hauek aztertzeko: zer lapurreta mota egiten diren hirian, zer prebentzio neurri har daitezkeen...

3.4.2.- Bizikletaren erabilera sustatzeko eta bizikleta egoki erabiltzeko ekintzak antolatzea gazteei begira



Txirrindulari gazteei dagokienez, kontuan hartu beharrekoak dira alderdi hauek:

- Biztanleria sektore honen potentzial ikaragarria, bai pertsona kopuruari bai aukerei dagokienez, eta etorkizunari begira duen izaera estrategikoa.
- Mugikortasun iraunkorra eta bizikleta garraiobide gisa erabiltzea ardatz harturik, hainbat programa eta ekimen egiten dira ikasleen artean batez ere. (Ikusi Udaltzaingoak egiten duen lanari buruzko atala. Gaur egun, Mugikortasun Saileko Eskola Bidea programarekin eta, berrikiago, Eskolako Agenda 21 programarekin koordinatzen da lan hori).
- Berriro ere aipatu beharrekoak dira txirrindulari batzuek sortzen dituzten arriskuak eta gorabeherak, abiadura handiegian ibiltzeagatik edo bizikleta modu desegokian erabiltzeagatik, oinezkoentzat ere badiren bideetan eta espaloietan (txirrindulariek debekatuta dute azken horietan ibiltzea⁶).

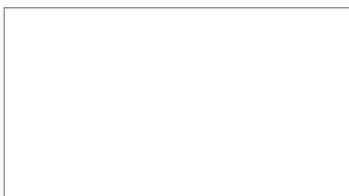
Aurretik aipatutakoa kontuan harturik, lan ildo hauek proposatzen ditugu:

- Elkarlanean aritzea Gazteria Departamentuarekin eta beste udal arlo batzuekin, hiriko gazteak bizikleta hartzera eta egoki erabiltzera bultzatuko dituzten ekimenak aztertzeke eta diseinatzeko. Hainbat jarduera antola daitezke, Gazteleku, Kontadoreak, Emakumeen etxea eta beste hainbat zentzorekin.
- Erakundeen arteko koordinazioa sendotzea eta mugikortasunarekin eta bizikletaren erabilerarekin loturiko edukiak dituzten eskola komunitateko kideei zuzendutako programak aztertzea: Eskolako Agenda 21, Bide Hezkuntza, Eskola Bidea, Entzunaldi Publikoa etab. Mugikortasun Iraunkor eta Seguruaren Mahaia lanerako erreferentea da.

3.4.3.- Bizikletaren erabilera sustatzea osasunaren ikuspegitik

2012an eta 2013an “Osasuna eta Hiri Garapen Iraunkorra”-ri buruz Udalsarea 21eko Ekitalden egin zen lanaren bidez, gida praktikoa bat egin zen tokiko hiri ekimenek osasunean duten eragina aztertzeke. Gida bereziki pentsatua dago hiri ingurunean aldaketa bat dakarten ekimenetan –plan, programa edo jarduera–, plangintza, garapen edo jarraipen lanetan diharduten pertsonentzat, kontuan izanik aldaketa aukera bat ere izan daitekeela bizimodu osasungarriago baten alde egiteko. Gida praktikoa honek, besteak beste, mugikortasunaren eraginpean dauden osasunaren gizarte determinatzaileak aztertzen ditu, eta mugikortasun aktiboa sustatzea planteatzen du osasungintza publikoan esku hartzeko ardatz modura. “Osasuna eta

⁶ Ohar honek ez ditu beste adinetako txirrindulariak kanpoan uzten, ez eta bizikleta erabiltzen duten gazte guztiak barruan hartzen ere.



Hiri Garapen Iraunkorra”⁷ eskuragarri dago Udalsarea 21eko argitalpen atalean. Lurraldean eragina duen edozein udal ekimenetan erabiltzea gomendatzen da.

Ikuspegi horretatik, osasun sektorearekiko harremanen baitan –bere garaian Behatokiaren lantaldean parte hartu zuen kardiologian espezializatutako sektorea, adibidez–, komenigarria litzateke neurri hauek hartzea:

- Kanpaina espezifikoak koordinatzea herritarrei bizikleta egunero erabiltzeak dituen onura fisikoak eta psikikoak azaltzeko.
- Osasunaren arloko eta esparru horretako unibertsitateko organo eskumendunekin harremanetan jartzea, txirrindularitza ariketa moderatu gisa egiteak eta bizikleta garraiobide gisa erabiltzeak ekar ditzakeen osasun onurei buruzko ikerketa ildoak abian jartzeko.
- Osasun arloko erakundeekin lankidetzan, programak antolatzea osasun arloko profesionalentzat, bizikletaren erabilera terapeutikoaren inguruan trebatu eta kontzientziatzeko.
- Hitzaldi publikoak antolatzea bizikleta maiztasunez erabiltzeak dituen osasun onurei buruz, bestelako jasangarritasun politikekin, eta aldaketa klimatikoaren aurkako borrokarekin lotuz, adibidez.

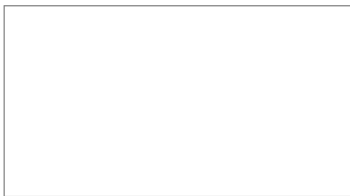
3.4.4.- Bizikletaren erabilera sustatzea turismoaren ikuspegitik

Komenigarria iruditzen zaigu bizikleta turismo jardueretan sartzeko estrategia bat ezartzea, Donostia Turismorekin elkarlanean. Lurralde eremuko izaera zabalagoko erakundeekin koordinatzea ere beharrezkoa litzateke, haien konpetentzien esparruko estrategia eta ekintza planetan bizikleta bidezko turismoa bultzatzeko ekimenak bideratzeko; besteak beste, “alportxa” turismoari begira bizikleta sustatzeko, eta bizikleta turismorako eta aisialdirako erabiltzeko. Hala, Foru Aldundiaren kasua litzateke, Mugikortasun Saila eta Turismo Zuzendaritzarekin koordinatzen den ekintza lerroa duelarik.

Estrategia hainbat alderdietatik egituratu daiteke:

- Donostia Turismoko Planean bizikletaren erabilera sustatuz helburu turistikoekin.

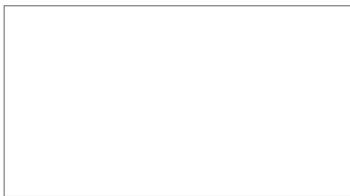
⁷



- Beharrezko azpiegiturak bultzatzea eta sortzea hirira bizikletaz iristeko. Honek erakundeen arteko koordinazioa eskatzen du. Eurovelo proiektua jarduteko erreferentzia izan daiteke.
- Esparru honetan jardun dezaketen sektore eta turismo operadoreak koordinatzea, turismo produktu egokiak sortzeko.
- Bizikletaz turismoa egiteko aukerak, erakargarritasuna eta potentzialtasuna zabaltzea. Ildo horretatik, proposatzen da:
 - ✓ Konferentzia publiko bat antolatzea, Europako bizikleta ibilbideen berri eman eta protagonisten esperientziak entzuteko.
 - ✓ Donostia Turismorekin lankidetzan, jardunaldi tekniko bat egitea turismo sektoreari begira, bizikletaz ibiltzen den bezero turistikoaren esperientziak azaldu eta gure hiriaren eta eskualdearen indarguneak eta ahulguneak aztertzeke.

3.4.5.- Beste jarduera batzuk

- “Ziklobia” izenez ezagutzen diren erako ekimenak egiten jarraitzea, modu ludiko eta dibertigarrian erakusten dutelako normalean ibilgailu motordunek okupatzen dituzten gunetan modu aktiboan ibil daitekeela.
- Bizikletak saltzeko, konpontzeko eta alokatzeko sektorearekin harremanetan eta analisiak egiten jarraitzea, sektore pribatuaren eta publikoaren arteko lankidetzaren bidez bizikletaren erabilera sustatzeko. Bizikletaren Azoka bezalako ekimenei urtero jarraipena ematea lagungarri izan daiteke lankidetzaren publiko/pribatua estutu eta sektorearen Klusterrari bultzada emateko. Ziklologistikaren inguruan hirian egindako nazioarteko biltzarrean aurrerapausoak eman dira dagoeneko. Nolanahi ere, ondo jakin behar da sektoreko establezimenduek zer interes eta esku-hartze maila duten, eta haien beharrezanetara egokitu behar da Azokaren formatua.
- Mugikortasun Osasungarri, Iraunkor eta Seguruaren Mahai Teknikoaren suspertzea eta funtzionaltasuna aintzat hartzea.
- Koordinazioa sendotzea Donostiako Udaleko eta Gipuzkoako Foru Aldundiko mugikortasun arloen artean.
- Bizikletaren aldeko Hirien Sarean berriz sartzeko aukera aztertzea. Azken aldian jarduera berreskuratzen hasi da sarea, eta, horren adierazle, hiru lantalde sortu dira eta hiriko bizikleta bultzatzen eta erabiltzen erreferentzia diren zenbait hiri sartu dira topagune horretan.



-
- EAEko hiru hiriburuetako mugikortasun alorren aldizkako bilerak berreskuratzea.
 - Klima Estrategian eta Klima 2050 Planean bizikleta mugikortasuneko politikak txertatzea.

Donostia, 2017ko abuztua