



**DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA**

**OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN**

**OBSERVATORIO DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIÁN**

MEMORIA 2019-2020



DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIÁN

OBSERVATORIO DE LA BICICLETA DE SAN SEBASTIÁN MEMORIA 2019-2020 Noviembre de 2021

Coordinación:

Leire Sarobe Txopeitia
Fermín Echarte Peña
Manu González Baragaña

Redacción:

Manu González Baragaña

Colaboración:

Josu García Aragón
Susana Basterra
Igor González
Eluska Renedo
Loreto Sola





DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIÁN

INDICE

1.- PRESENTACIÓN	04
2.- OBJETIVOS DEL OBSERVATORIO DE LA BICICLETA	05
3.- MOVILIDAD CICLISTA EN LA CIUDAD	05
3.1.- Canales de comunicación ciudadana	05
3.2.- Indicadores de movilidad ciclista	07
3.3.- Seguimiento de la evolución de los niveles de uso de la bicicleta	18
3.4.- Infraestructuras de aparcamiento para bicicletas	18
3.5.- Registro de Bicicletas	19
3.6.- Propuestas para la revisión de Ordenanza de Circulación de Vehículos y Peatones	20

1.- PRESENTACIÓN

Este documento pretende dar cuenta de las labores llevadas a cabo durante 2020 por el Observatorio de la Bicicleta de San Sebastián¹, recogiendo las tareas desarrolladas y presentando, en la medida de los datos obtenidos, algunas características de la movilidad ciclista en la ciudad en un año especial, dada la situación de crisis sanitaria y social vivida hasta hoy en un contexto pandémico mundial provocado por la COVID19.

La pandemia, desde sus inicios, provocó cambios drásticos en la movilidad urbana y metropolitana, con reducciones en el número de desplazamientos que llegaron a superar en algunas semanas de confinamiento el 90% respecto a la situación anterior a la pandemia. Es por esta razón por la que, de un modo especial, el análisis de la movilidad ciclista durante el periodo de 2020 ha de tener en cuenta los datos de referencia anteriores y, en posteriores informes analizar su evolución en contextos de recuperación de la movilidad urbana cotidiana de la ciudad.

El OB es un instrumento que fue 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, atendiendo de forma presencial, vía telefónica y a través del correo electrónico y la web las demandas sugerencias y demás comunicaciones ciudadanas.

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 urbana en bicicleta.

El presente informe, además de enunciar los objetivos del OB y los medios con los que ha contado, presenta algunos datos sobre la evolución y características de la movilidad ciclista, recogiendo también algunas reflexiones del trabajo desarrollado. Además de las alteraciones y cambios drásticos producidos en la movilidad de la ciudad a lo largo del año, los servicios técnicos municipales llevan dos años centrados en la intervención urgente que demandaba una movilidad segura y los retos asumidos en la transformación estratégica y estructural de la movilidad comarcal con la construcción de la pasante viaria del Topo. También se ha trabajado intensamente en la implantación de un nuevo sistema de bici pública puesto en funcionamiento el 11 de diciembre de 2019.

¹ En 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 con tres ámbitos fundamentales de intervención: gestionar y canalizar las quejas y sugerencias ciudadanas, realizar un seguimiento de la movilidad en bicicleta y sugerir, en su caso, nuevas medidas para potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte. El confinamiento y la situación pandémica vivida durante el 2020 ha determinado la actividad desarrollada desde el OB.

3.- MOVILIDAD CICLISTA EN LA CIUDAD

3.1.- Canales de comunicación ciudadana

A fin de dar a conocer el OB y de fomentar la participación ciudadana en relación con el ciclismo urbano, vienen funcionando varios canales permanentes de comunicación entre la ciudadanía y el OB. Los canales telemáticos en este periodo han sido los utilizados: página Web, línea de teléfono, dirección de correo electrónico. La oficina de atención al público en el Centro de Recursos Medio Ambientales de Cristina Enea ha tenido el acceso limitado y no se han colocado mesas informativas, al no celebrarse eventos.

Con la firma del convenio de colaboración con Fundación Cristina Enea, la página web <http://www.bizikletarenbehatokia.org> / <http://www.observatoriodelabicicleta.org> se residió dentro del portal web de la propia fundación, - www.cristinaenea.eus - habiéndose reestructurado, renovado y actualizado sus contenidos. La Web permite la recogida de cualquier queja, consulta o sugerencia ciudadana relacionada con la movilidad en bicicleta en San Sebastián).

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.

En los que respecta a las demandas recibidas y clasificadas en el periodo de enero a diciembre de 2020 se observa una importante reducción de estas, registrándose un total de 48, cifra menor a la de 2019 en la que se registraron 83 comunicaciones. (Un 38% han sido realizadas por mujeres).

Analizando las demandas y comentarios recibidos se pueden apuntar algunas reflexiones:



- Pese al incremento del número de personas que en 2020 se han desplazado por la ciudad en bicicleta, las llamadas al Observatorio han descendido (tendencia ya observada en años anteriores). Convendría coordinar todos los focos de atención ciudadana para un análisis más detallado de las demandas ciudadanas que en relación con el uso de la bicicleta se hayan generado en el periodo de confinamiento y circunstancias anómalas para la movilidad de personas durante la crisis sanitaria. Esa coordinación de fuentes de atención se podría considerar de cara al futuro.
- Un 30 % 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 aparcabicicletas, o necesidades de señalética. La solicitud de más aparcamientos para bicicletas ha disminuido, presentándose algunas interesándose por los aparcamientos para bicicletas en los parkings existentes en el centro.
- El sistema de préstamo de la bicicleta pública ha sido objeto de muchas preguntas y quejas, habiéndose incrementado el número de estas. En 2020 las preguntas y demandas se han centrado en la solicitud de nuevas estaciones, incidiendo en la gran mayoría de los barrios altos de la ciudad, incluso de poca población como Igeldo o Ulía, siendo Altza, Herrera y Bidebieta las zonas más solicitadas. A diferencia de años anteriores, no se han recibido llamadas informando de bicicletas del servicio abandonadas, si que alguna ha sido para quejarse de algún problema de mantenimiento, como el mal estado de manillares. Los temas relacionados con Dbizi han representado el 9% de las comunicaciones recibidas, menor al año anterior
- Las demandas de nuevas conexiones siguen disminuyendo. Se sigue insistiendo en solicitar un vial ciclista que, desde el alto de Ategorrieta, enlace por Miracruz directamente al puente de Santa Catalina. Otras solicitudes demandan viales ciclistas de acceso a Larratxo-Altza o a la Zona de Hospitales. También se solicita el acceso ciclista segregado a Bidebieta-La Paz.
- Otro tipo de llamadas vienen de peatones, que siguen quejándose por el paso de bicicletas y VMP en las aceras de la Calle Miracruz y Avenida de Ategorrieta y zonas del Antiguo, como calle Matia. Los comentarios sobre patinetes han sido un tema de atención. Las comunicaciones que versan sobre temas relacionados con conflictos con otros medios de transporte representan el 13 % de las solicitudes o comentarios. Las quejas son muy diversas: invasión de ciclistas por las aceras, presencia de VMP en las aceras, velocidad de este tipo de artefactos en los viales ciclistas, el uso del casco o su presencia en calzada. Las consultas sobre la regulación y normativa existente para la circulación ciclista inciden en casos concretos

como las condiciones para circular por la Parte Vieja y por el parque de Cristina Enea, siendo este espacio objeto de múltiples quejas, muchas de ellas “in situ”, dado el punto de atención al público existente en el Centro de Recursos Medio Ambientales. La circulación de bicicletas por Ulia, su velocidad y agresividad también es objeto de queja.

- Como años anteriores aparecen otro tipo de solicitudes de información relacionadas con las posibilidades de ciclar en Gipuzkoa (itinerarios ciclistas, infraestructuras existentes, etc.). También la solicitud de lugares adecuados para la limpieza y mantenimiento de bicicletas.

3.2.- Indicadores de movilidad ciclista

El OB tiene establecida 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, con las limitaciones sanitarias y de movilidad establecidas en cada momento del año, sobre la base de las inspecciones realizadas con ocasión de comprobar y contestar las demandas ciudadanas recibidas en el OB.



INDICADOR 1. Evolución de la inversión en obra nueva, el gasto de mantenimiento de las vías ciclistas ya existentes y el de la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.

Inversiones municipales realizadas en materia de ciclismo urbano				
Año	Ejecución vías ciclistas €	Mantenimiento vías ciclistas €	Aparcamientos €	Promoción €
2002	1.200.000		30.000	
2003	20.000		30.000	
2004	300.000		30.000	
2005	1.100.000		54.336	
2006	1.223.000		58.600	85.500
2007	532.000		51.631	71.162
2008	113.700	48.320	34.528	43.903
2009	3.533.068	21.000	6.300	13.420
2010	1.725.573		74.560	23.345
2011	3.489.797	42.000	31.500	15.457
2012	1.206.193		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
2017	350.000	10.000	34.500 ***	90.000
2018	535.000	****	42.000	82.000
2019	964.000*****	****	38.600	90.000
2020	1.086.000*****	****	35.300	7.000

*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 monto total corresponde a 18.500 € invertidos en la gestión del estacionamiento de la Estación de Autobuses y 16.000 € en la instalación de aparcabicicletas de U invertida.

**** Se han realizado labores de limpieza y pequeñas reparaciones que no pueden cuantificarse.

***** Ejecución y redacción de proyectos de vías ciclistas

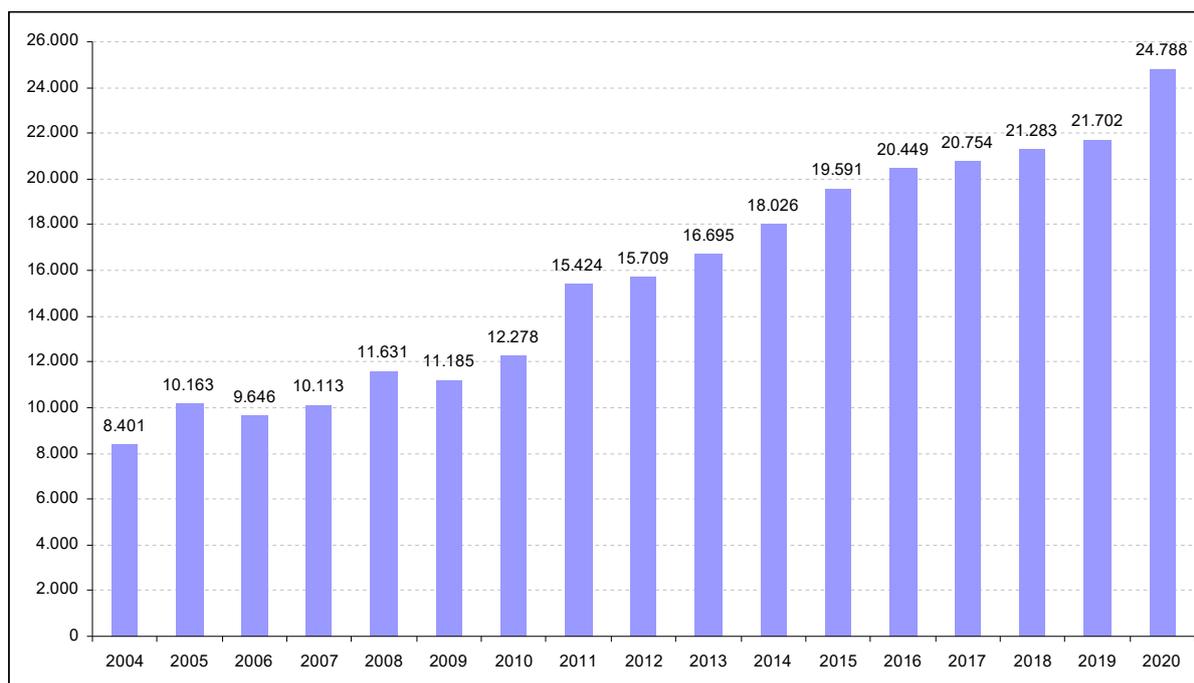
El total de las inversiones contabilizadas en 2020 alcanzó la cifra de **1.128.300 €**, en 2019 **1.092.600 €**. El gasto medio correspondiente a 2020 viene a suponer **6 €** por habitante, mientras que el de 2019 representa una inversión de **5,80 €**, cantidades superiores a las de años anteriores. El Plan de Potenciación de la Bicicleta del año 2000 cifraba en su momento en 4,5 € año y habitante la cantidad mínima a invertir para el incentivo de la ciclabilidad local, cantidad que si que se ha superado en estos dos años.

La principal inversión de 2020 y 2019 se ha centrado en el desarrollo de infraestructuras ciclistas en Aiete, Parque Fluvial de Txomin Enea, Paseo de la Concha u otros tramos menores en Miguel Ímaz, Aintzieta, Larramendi o habilitaciones nuevas como la realizada en el Paseo de la Zurriola. Se han invertido en los dos años un total de 73.900 € en la política de aparcamiento de bicicletas que comprende tanto la gestión de los aparcamientos cubiertos de la Estación Autobuses y Pio XII, como la ampliación de aparcabicis en superficie y los aparcamientos habilitados en verano en los frentes de las tres playas. Las inversiones en promoción se han visto drásticamente reducidas en 2020 a 7.000 €, no así la de 2019, año en el que se gastaron 90.000 €. Ese año se celebró la Semana de la Movilidad y se desarrollaron campaña de promoción del uso correcto de la bicicleta pública y del uso de la bicicleta en invierno .



INDICADOR 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

A partir del 15 de marzo de 2020 con motivo de la pandemia por la Covid19, se produjo una limitación de la movilidad en general y del uso de la bicicleta en particular, y es por ello que para el año 2020, el Departamento de Movilidad ha realizado un análisis para 2 escenarios diferentes.

- Incremento/reducción del uso de la bicicleta para todo el año (incluyendo los datos del periodo con la movilidad reducida).
- Incremento/reducción del uso de la bicicleta para todo el año excepto el periodo entre el 15 de marzo y el 1 de Junio de 2020.

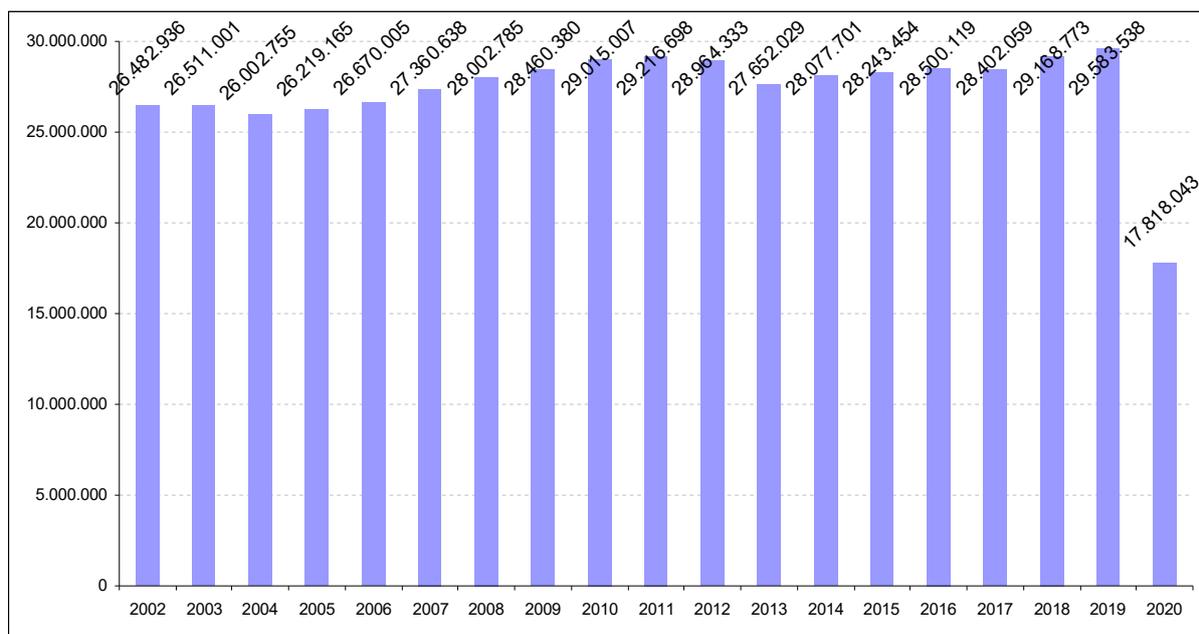
Los datos arrojan un incremento muy significativo respecto a años anteriores si tenemos en cuenta que entre 2015 a 2019 los incrementos han venido siendo de entre 2 y 3 puntos anuales. El Incremento de uso de la bicicleta entre 2019 y 2020, sin quitar los meses de confinamiento parcial o total por la pandemia (15 de marzo – 1 de Junio) ha sido del 14,22 %. Quitando los meses de confinamiento parcial o total por la pandemia (eliminado 15 de marzo – 1 de Junio) el incremento de uso de la bicicleta entre 2019 y 2020 viene a representar un 26,27 %. La situación de



pandemia ha incidido en el uso de la bicicleta como vehículo en los desplazamientos cotidiano. Este incremento se ha producido en todos los puntos de aforo analizados, destacando los puntos de Federico Garcia Lorca, Martutene (Eje de salida hacia el Sur), Ategorrieta (Eje de salida hacia el Este) y Avenida de Tolosa (Eje de salida hacia el Oeste)

Los datos que se han podido obtener en el conteo efectuado del número de mujeres que se desplazan en bicicleta indican un ligero incremento que vienen a representar el 39 % (un punto con respecto a años anteriores), suponiendo los hombres el 61 % del total de ciclistas que se han observado en el conteo visual realizado.

b) Número de viajes realizados en el sistema de transporte urbano municipal (Dbus)



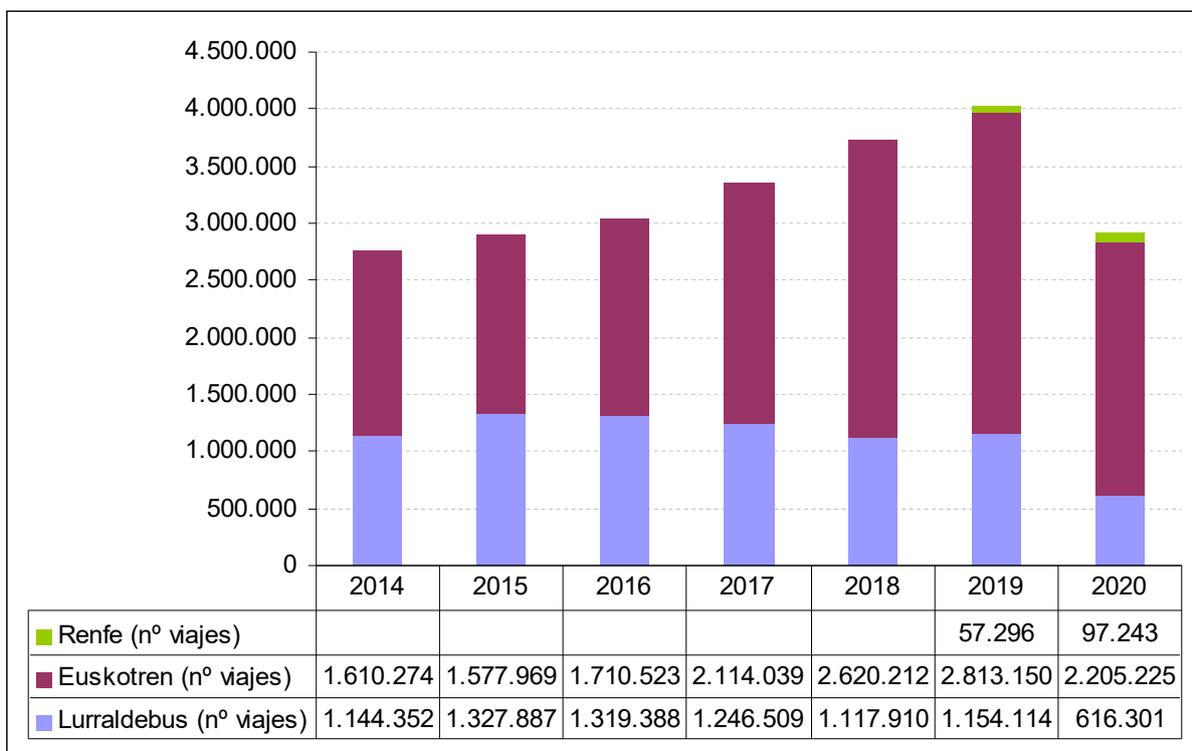
Fuente: Dbus

Como se ha podido observar, la situación de pandemia ha condicionado de manera determinante el uso del transporte público y por tanto el número de desplazamientos contabilizados en Dbus. En 2020 se registraron un total de 17.818.043 viajes, que viene a representar un descenso del 39,8 % respecto a 2019. Durante el período de confinamiento de marzo-mayo se dio un fuerte descenso de la movilidad en autobús, mientras que en el segundo semestre se observa una importante pero irregular recuperación de la demanda. El descenso de la cifra de viajes es menor en San



Sebastián que en otras ciudades: la demanda del autobús urbano en España fue del 55,2 % (INE), mientras que en San Sebastián representó el 60,2 %.

Se ha podido observar también que la entrada en funcionamiento, a finales de 2012, de las nuevas estaciones de Euskotren en Intxaurren y Herrera y la integración tarifaria de los medios de transporte público de Gipuzkoa, establecida a partir de marzo de 2013, ha podido producir un traspaso de viajeros entre los diferentes medios de transporte público existentes actualmente en la ciudad.



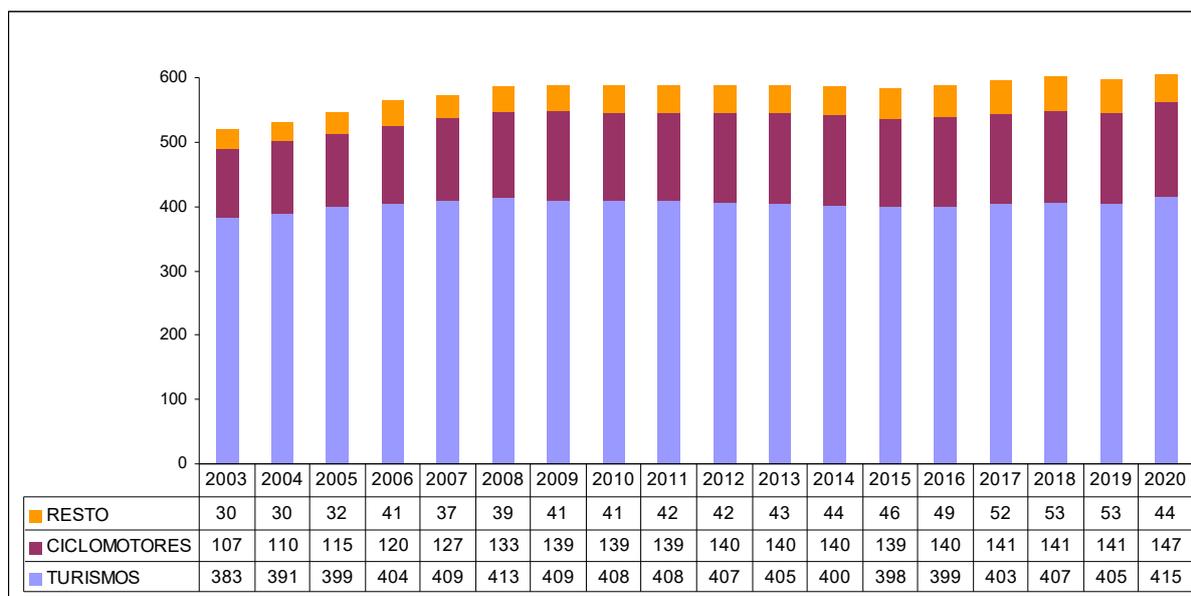
Fuente: Dbus, Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa

Esta situación pandémica que venimos contemplando ha condicionado de manera general el número de desplazamientos realizados en transporte público: durante 2020, se registraron un total de 2.918.769 viajes dentro de San Sebastián en autobuses interurbanos, en Euskotren y Renfe (viajes contabilizados de este último operador a partir del mes de abril de 2019); así, el número total de viajes realizados en la ciudad en el conjunto de medios de transporte público alcanzó la cifra de 20.736.812, que viene a suponer un descenso del 38 % respecto a 2019. Cada habitante donostiarra habría realizado de media 110 viajes anuales en transporte urbano, frente a los 179 viajes anuales efectuados en 2019.

En 2020 el 68 % de las personas usuarias de Dbus utilizando tarjeta han sido mujeres y el 32 % hombres, una proporción en línea con años anteriores. En los otros tres operadores (contemplando el conjunto del territorio en el que ofrecen sus

servicios) las personas usuarias son también mayoritariamente mujeres: 66 % en el caso de Lurraldebus, 62 % en Euskotren y 60 % en Renfe.

c) Índice de motorización por cada 1.000 habitantes (evolución)

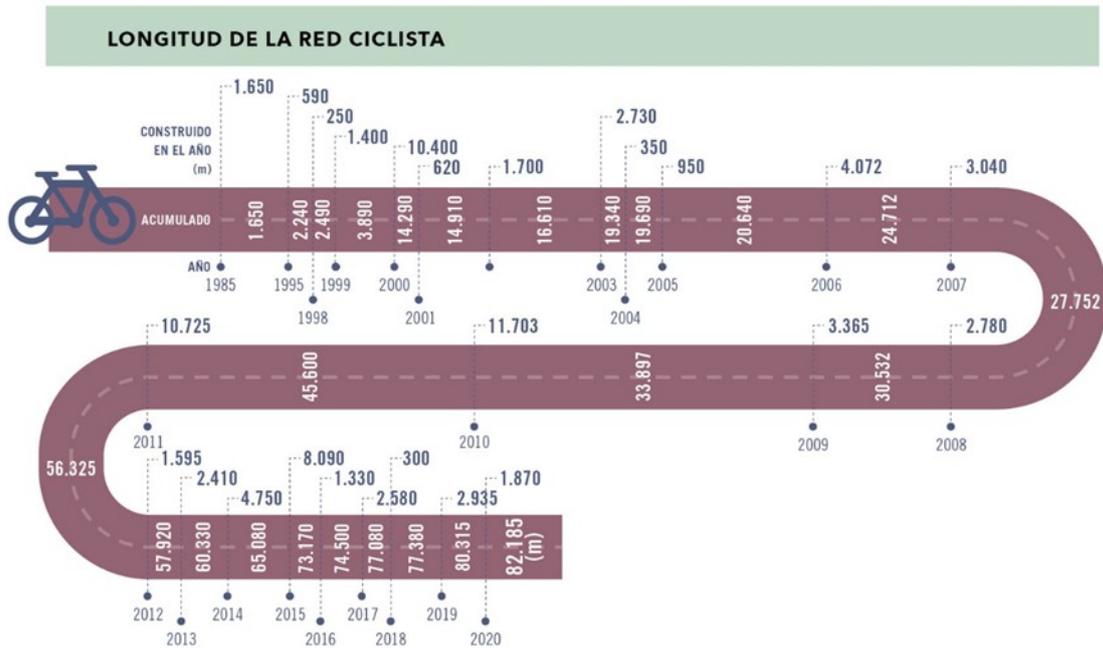


Fuente: Dirección Financiera. Inspección Tributaria. Ayuntamiento de San Sebastián

Los turismos matriculados en la ciudad en 2020 representaron una proporción de 415 turismos por cada 1.000 habitantes, la cifra más elevada en la serie registrada desde 2003. El índice de motorización de turismos descendió entre 2009 y 2015 (periodo de recesión económica), volviendo a mostrar una tendencia al aumento desde 2016. En 2020 aumentan con respecto al año anterior tanto el índice de automóviles (2,58 %), como el de ciclomotores (4,56 %). Contraponiendo al descenso en las matriculaciones de autobuses, camiones y tractores (17,15 %), el índice de motorización global de 2020 se incrementa en un 1,30 %, retomando la tendencia al aumento tras el leve descenso registrado en 2019.



INDICADOR 3. Evolución de la longitud del viario específico para desplazamientos ciclistas



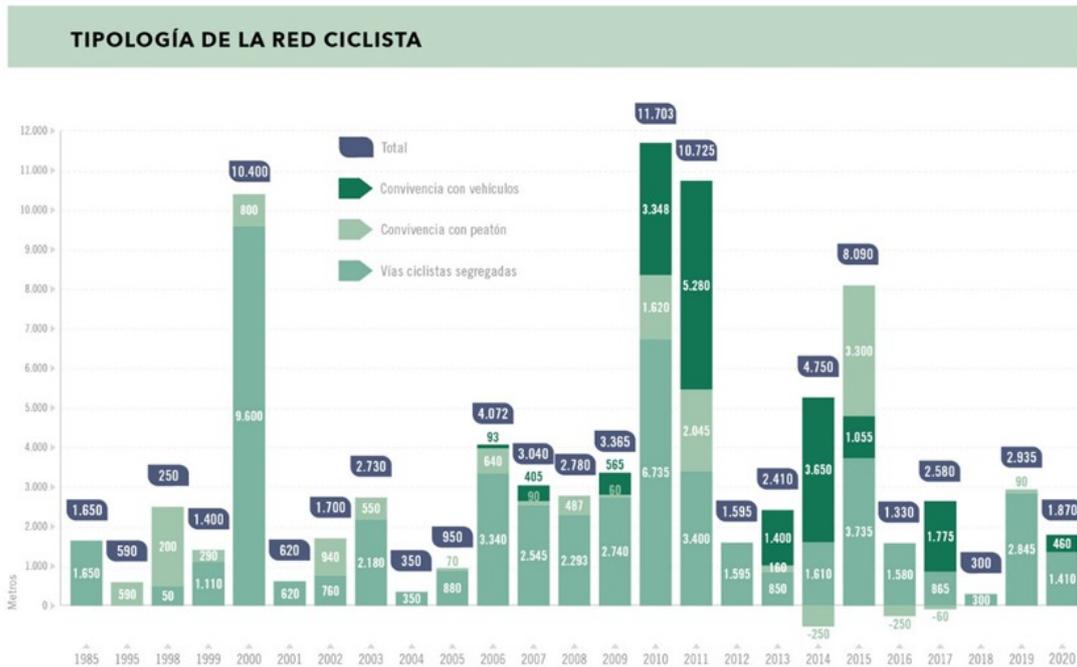
Fuente: Dirección de Movilidad

Durante 2020, se ejecutaron 1.870 metros más de vial acondicionado para la circulación ciclista: 1.410 metros de vías ciclistas segregadas y 460 metros de vías de convivencia con vehículos motorizados. Algunas de las actuaciones desarrolladas durante 2020 y que se han ido consolidando en el tiempo, estaban orientadas a facilitar el tránsito ciclista en circunstancias “pandémicas”, como por ejemplo la creación de Calle 30 en toda la Avenida de la Libertad, o actuaciones provisionales en el carril bici del Paseo de la Concha; también se realizaron cortes de tráfico en franjas horarias para creación de zonas peatonales y circulación en ciclos en el Paseo de la Concha, Paseo Nuevo y Paseo Eduardo Chillida. Otra actuación, en este caso dirigida a facilitar el tránsito a pie fue la creación de calles 10 en zonas de alta demanda peatonal en zonas del Centro, Gros y Antiguo. Comparando con 2019 se puede apreciar una cierta ralentización; en ese año se ejecutaron 2.935 metros de vial acondicionado para la circulación ciclista (2.845 metros de vías ciclistas segregadas y 90 metros de tramos de preferencia peatonal).

A finales de 2020, las vías segregadas para el tránsito seguro de ciclistas representaban el 64 % de la longitud viaria, los tramos para ciclar en convivencia



con viandantes suponían un 11 % y las vías de convivencia con vehículos motorizados alcanzaron el 25 %, un espacio que se va incrementando paulatinamente.



Fuente: Dirección de Movilidad



Resumen de actuaciones 1985-2020					
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
2017	390	475	1775	-60	2.580 m
2018		300			300 m
2019	2.845			90	2.935 m
2020	-5	1.415	460		1.870 m
TOTAL	13.245	39.698	21.066	8.087	82.185 m



INDICADOR 4. Accidentalidad

Nº de accidentes con víctimas registrados, habiendo bicicletas o VMP implicadas							
Año	2009	2010	2016	2017	2018	2019	2020
Accidentes	70	73	145	133	134	119	144

Fuente: Guardia Municipal

2020 ha sido un año en el que la accidentalidad se incrementó con respecto a 2019 y, en alguna medida, a la tendencia observada años anteriores, si bien hay que tener en cuenta que el incremento de ciclistas en 2020 ha sido muy importante. De los 144 accidentes registrados en el último año, en 25 estuvieron implicados VMP o similares. Uno de ellos grave. Otros 14 casos graves se produjeron con la presencia de ciclistas, de un total de 119.

INDICADOR 5. Evolución del número de denuncias de bicicletas sustraídas

Evolución del número de denuncias de bicicletas sustraídas													
Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Denuncias	714	833	849	947	642	699	754	717	662	571	440	444	493

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 paulatina disminución, aunque en 2019 y 2020 haya aumentado ligeramente respecto a 2018. Se ha de tener en cuenta también que el número y presencia de bicicletas en la ciudad ha aumentado considerablemente.

3.3.- 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 uso 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 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.

3.4.- Infraestructuras de aparcamiento para bicicletas

La progresiva instalación de aparcabicis por la ciudad efectuada por el Departamento de Movilidad viene intentando cubrir la creciente demanda de esta infraestructura por parte de ciclistas. En menos de 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 vienen colocado desde hace unos años en la temporada de verano en los frentes de playa, habiéndose pasado de 180 plazas a un total de 450 nuevas plazas de aparcamiento de temporada. Durante 2017 se realizó un inventario de los aparcamientos para bicicletas que tiene instalados el Ayuntamiento en el espacio público que culminó en 2018 registrando la cantidad de 8.248 plazas de aparcamiento a finales de ese año. Desde entonces se han instalado un total de 510 plazas (240 en 2019 y 270 en 2020), alcanzándose a finales de 2020 la cantidad de 8.758 plazas de aparcamiento en vía pública.

También se procedió a la construcción de un aparcamiento seguro para bicicletas en la estación de autobuses con capacidad para 110 bicicletas en 2017 y en diciembre de 2018 se puso en marcha otro aparcamiento seguro para bicicletas en Pío XII para 50 bicicletas.

El número total de abonados al servicio ha sido de 105 personas (47 mujeres y 58 hombres). El número de personas abonadas sobre las 160 plazas disponibles viene a suponer un 66 % aproximadamente. El uso del parking de bicicletas va aumentando: de los 91 abonos existentes en diciembre de 2019, se ha pasado a 105 abonos en diciembre de 2020. Esto supone un incremento de un 16,48 % sobre el año anterior. Durante el año 2020 el uso de los parkings ha sido variable al ser una época de confinamientos y desconfinamientos con motivo del COVID 19.

Estos dos aparcamientos para bicicletas conforman los primeros aparcamientos para bicicletas de la Red de aparcamientos seguros para bicicletas de la ciudad contemplados en los planes de fomento del uso de la bicicleta del Departamento de Movilidad.

Los programas municipales de ampliación de las plazas de aparcamiento para bicicletas también vienen contemplando la posibilidad de establecer infraestructuras adecuadas en los parkings de vehículos motorizados, efectuando diversas gestiones entre los concesionarios. En este sentido, en julio de 2020 se habilitaron 52 plazas de aparcamiento para bicicletas en el parking de la Plaza Cervantes.

3.5.- 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 4.670 bicicletas, siendo 158 y 222 las bicicletas registradas en 2019 y 2020. Se observa que el número de personas que se adscriben al sistema aumenta, aunque en menor número que en sus inicios, y se puede considerar proporcionalmente minoritario en relación con el creciente incremento del número de bicicletas existente en la ciudad. 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. La Red de Ciudades por la Bicicleta4 (RcxB) dispone de un "Biciregistro", un sistema de ámbito estatal de registro de bicicletas, propiedad de la Red de Ciudades por la Bicicleta que cuenta con la participación de las policías locales y de los propios Ayuntamientos. Con la reincorporación del Ayuntamiento de San Sebastián a la RCxB hay que seguir estudiando la posibilidad de establecer unas bases de datos conjuntas. El biciregistro de la Red contiene las bicicletas registradas en los registros municipales de diferentes localidades de España y los realizados individualmente por personas residentes en diferentes localidades, pudiéndolo efectuar personas empadronadas en San Sebastián gratuitamente online, pero sin el kit que contiene la pegatina. El registro individual tiene

actualmente el costo de 7 €. Además de Administraciones locales, en estos momentos se están realizando gestiones para obtener el registro en tiendas del sector.

3.6.- Propuestas para la 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.) y la creciente presencia de los denominados vehículos de movilidad personal –muchos con motor- (VMP), 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-, así como los sucesivos cambios efectuados en otros ámbitos y medios de la movilidad en el término municipal (transporte de mercancías, aparcamientos, etc.) aconsejan una revisión global de la vigente Ordenanza de Circulación de Vehículos y Peatones. En 2018 se han podido regular y categorizar los Aparatos y Vehículos de Movilidad Personal acogiéndose a la disposición adicional segunda de la Ordenanza de Circulación de Vehículos y Peatones. Una disposición que posibilita que mediante resolución de la Junta de Gobierno Local se puedan establecer las condiciones en que podrán circular y estacionar en el municipio los nuevos tipos de vehículos que vayan incorporándose a la circulación. De este modo, una vez constatada la implantación de los nuevos vehículos y su incorporación estable al tráfico de la ciudad se promoverá una modificación en la Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos.

A iniciativa de la Concejalía de Movilidad, se ha iniciado una reflexión con el objeto de elaborar una nueva Ordenanza de Movilidad.

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.