



DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN

OBSERVATORIO DE LA BICICLETA

MEMORIA 2010



DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN

Asistencia Técnica:



Dirección y coordinación:
Manu González

Equipo
Aratz Arregi
Nerea González

Coordinación:



Hiriko txirrindularien elkartea-Asociación de Ciclistas Urbanos/as



SUMARIO

<u>1. PRESENTACIÓN</u>	4
<u>2. OBJETIVOS DEL OBSERVATORIO DE LA BICICLETA</u>	6
<u>3. TRABAJOS REALIZADOS POR EL OBSERVATORIO</u>	7
<u>3.1. CREACIÓN Y MANTENIMIENTO DE CANALES PARTICIPATIVOS</u>	7
<u>3.2. SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA</u>	13
<u>3.3. EVALUACIÓN DEL PLAN DE LA BICICLETA</u>	50
<u>3.4. PROPUESTAS DE PROMOCIÓN</u>	63



1. PRESENTACIÓN

Este documento pretende dar cuenta de las labores llevadas a cabo durante el año 2010 por el Observatorio de la Bicicleta¹, recogiendo las tareas desarrolladas por la Asistencia Técnica contratada y el Equipo de Dirección que ha coordinado y dirigido los trabajos, presentando de este modo los resultados obtenidos en el ejercicio de 2010.

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

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

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

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

² En adelante nos referiremos al mismo como Plan de la Bicicleta. Este plan fue aprobado en 2001 en Comisión de Gobierno del Ayuntamiento, con el previo visto bueno del Consejo Asesor de Movilidad, órgano municipal en el que se encuentra representada una amplia gama de entidades sociales y privadas con implicación en la movilidad. El Plan de la Bicicleta contemplaba un horizonte “deslizante” de 6-7 años, horizonte que ya ha finalizado. La red ciclista existente y las previsiones de desarrollo han quedado integradas en el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), cuya aprobación definitiva tuvo lugar el 25 de junio de 2010. Además, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura (PMUSS) 2008-2024, aprobado por el Ayuntamiento, entre sus programas de actuación contempla un programa específico dedicado a la movilidad ciclista que, además de establecer la red ciclista del Siglo XXI, plantea otros objetivos y actuaciones complementarias que las encuadra en el II Plan de la bicicleta. Consideramos que estos dos instrumentos planificadores, el PGOU y el PMUSS son los referentes a tener en cuenta en la implementación de la política de potenciación de la movilidad ciclista en la ciudad y sus programas de actuación



DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN

una asociación de usuarios de la bicicleta y el Departamento de Movilidad municipal. Además, tanto el OB como la asociación de ciclistas urbanos Kalapie, viene participando en cuantas iniciativas y actuaciones de evaluación se realizan en la ciudad en relación con la movilidad ciclista. En ese sentido, ambas entidades han participado activamente en la auditoría de la política ciclable realizada dentro del proyecto europeo BYPAD (Bycycle Policy Audit). La presente memoria, además de recordar los objetivos del OB y los medios con los que ha contado, ofrece una síntesis de las principales labores desarrolladas durante el año 2010.



2. OBJETIVOS DEL OBSERVATORIO DE LA BICICLETA

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

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

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

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

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

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

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

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

El OB también se viene proveyendo de foros de participación y reflexión con el fin de estudiar y presentar propuestas para fomentar el uso de la bicicleta. Estas propuestas se derivan del estudio de las necesidades y carencias promocionales y educativas observadas.

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

3. TRABAJOS REALIZADOS POR EL OBSERVATORIO

3.1. CREACIÓN Y MANTENIMIENTO DE CANALES PARTICIPATIVOS

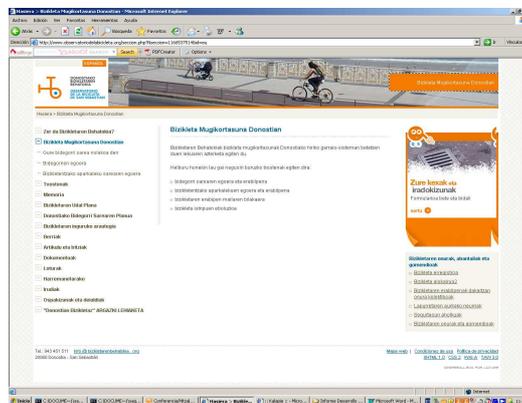
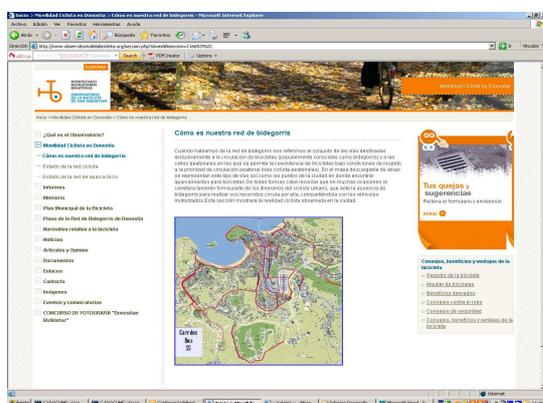
A fin de dar a conocer el OB y de fomentar la participación ciudadana en relación con el ciclismo urbano, vienen funcionando varios canales permanentes de comunicación entre los ciudadanos y el OB de modo que han permitido recoger todo tipo de sugerencias y quejas relativas al uso de la bicicleta como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

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

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

3.1.1. Página Web

Para facilitar y potenciar la participación ciudadana se dispone de una página Web: (<http://www.bizikletarenbehatokia.org> / <http://www.observatoriodelabicicleta.org>) que se configura como el canal básico de comunicación y participación del OB. La página Web permite la recogida de cualquier queja o sugerencia ciudadana relacionada con la movilidad en bicicleta en Donostia (por ejemplo el mal estado de los bidegorris, la falta de aparcamientos para bicicletas, los diseños 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, del nivel de desarrollo de la red ciclista y de otras actuaciones municipales y sociales relacionadas con la promoción de los modos de movilidad sostenibles, así como de actividades lúdicas y sociales que, en relación con la bicicleta se impulsan en la ciudad.

Se pretende que la Web sea una herramienta efectiva de comunicación ciudadana, llenándola de contenidos y manteniendo su actualización e interactividad, asegurando de este modo que se facilita información concreta, de interés y documentada. Durante el año 2007 se procedió a efectuar una serie de modificaciones de la Web con el objetivo de ganar en funcionalidad y aumentar la oferta de información a las personas usuarias de la bicicleta. A día de hoy, se sigue trabajando en buscar una mayor funcionalidad y servicio para las personas interesadas con la potenciación y uso de la bicicleta en la ciudad, publicación de noticias e incremento de información y apartados de la Web

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

Month	Unique visitors	Number of visits	Pages	Hits	Bandwidth
Jan 2010	1197	1642	3892	21796	1.72 GB
Feb 2010	1252	1631	3940	23582	2.02 GB
Mar 2010	1457	1979	4449	26920	1.98 GB
Apr 2010	1357	1774	5476	28130	1.74 GB
May 2010	1587	2064	6695	33254	2.43 GB
Jun 2010	1552	1988	5891	31052	2.70 GB
Jul 2010	1241	1493	6838	28718	2.06 GB
Aug 2010	1140	1356	8060	29480	1.53 GB
Sep 2010	1058	1257	4874	23696	596.51 MB
Oct 2010	808	978	3400	17669	191.18 MB
Nov 2010	711	893	3561	15163	196.37 MB
Dec 2010	716	920	3238	12118	159.83 MB
Total	14076	17975	60314	291578	17.29 GB

Número de visitas mes a mes



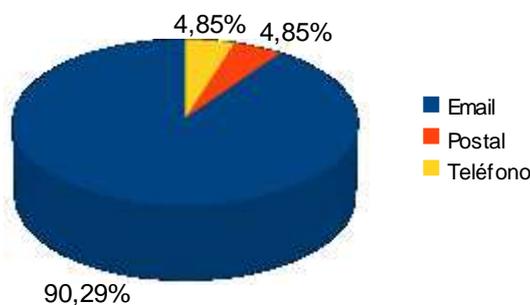
Algunos apuntes respecto a los datos ofrecidos en el cuadro:

- Se observa una cierta disminución en el número de visitas en los últimos meses del año.
- En relación con los años anteriores, el número de visitas ha disminuido ligeramente. El año pasado fueron 18.346. En números absolutos se han recibido 17.975 visitas a lo largo de todo el año, que viene a representar alrededor de 50 visitas diarias. Aunque el número de visitas es interesante, se considera oportuno realizar una revisión del diseño y servicios que puede y debe cumplir esta herramienta con el fin de aumentar su consulta
- Se sigue considerando que la Web es una herramienta fundamental de trabajo y comunicación del OB con ciclistas y ciudadanía en general.

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

A continuación se muestran algunos datos referidos a las demandas que han llegado al OB desde los canales que se han puesto a disposición de la ciudadanía. Las demandas clasificadas y recibidas en el período de Enero a Diciembre de 2010 han sido **103**, que representa un decremento del 36% con respecto al año anterior, debiéndose recordar que esta disminución también se había observado el año anterior con respecto a 2008. Todas las demandas han sido volcadas en una base de datos, clasificadas según temática. La utilización de los canales de participación ha sido la siguiente:

Porcentaje por canal de comunicación





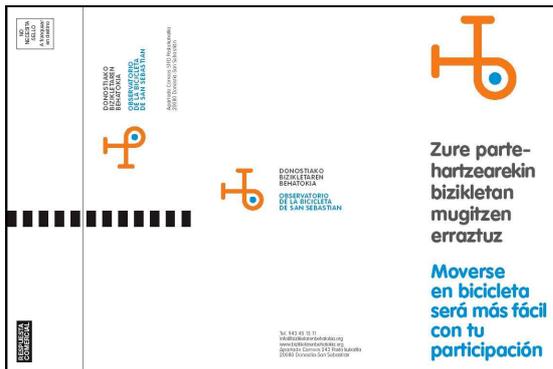
DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN

Como se puede observar, el medio preponderante de comunicación con el Observatorio es el correo electrónico. Viene a representar el 90,29% de las comunicaciones recibidas. Sigue siendo el medio fundamental de comunicación, incluso ha aumentado su proporción frente al 84,41% del año anterior.

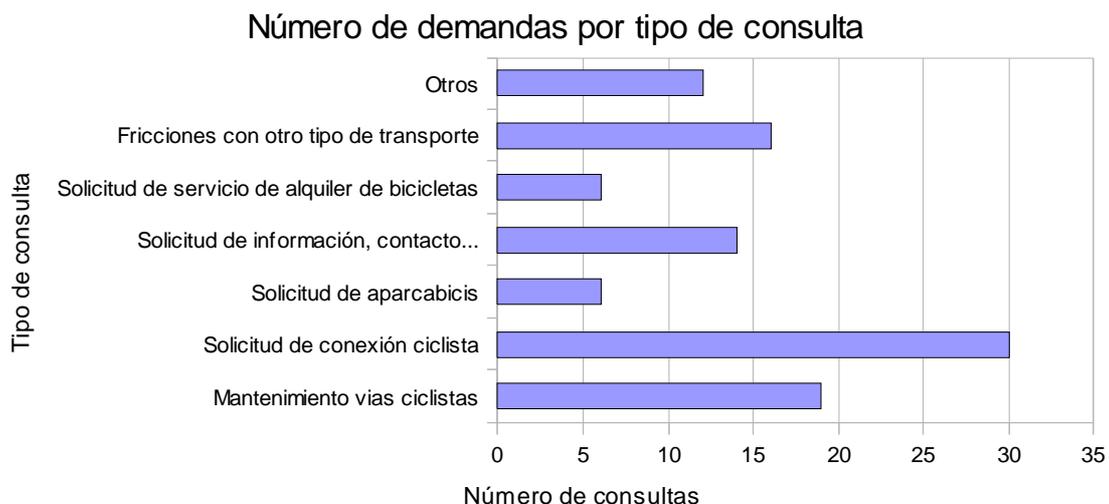
Los trípticos informativos, que incluyen un formulario-carta con franqueo gratuito, han sido menos utilizados, aunque se han seguido distribuyendo entre las bicis aparcadas y en determinados edificios de uso público (casas de cultura, ayuntamiento, universidad...). Este medio de relación con el Observatorio ha venido a representar, durante el año transcurrido, el 4,85% de las comunicaciones recibidas, frente al 11% que vinieron a representar en 2009 y el 20,83% del 2008.

Se considera que se trata de personas que no utilizan el correo electrónico, pero con mucho interés en transmitir sus impresiones y quejas y que el tríptico sirve para divulgar la propia Web.





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



Fuente: Observatorio de la Bicicleta

De los resultados del gráfico podemos extraer las siguientes conclusiones:

- El 53,91% de las comunicaciones con el Observatorio han sido por temas relacionados directamente con la Red de Bidegorris, ya sea para solicitar nuevos ramales o conexiones, problemas de mantenimiento o nuevos y más aparcabicis. El año pasado representaron el 36,4% de las demandas.
- Las demandas de nuevas conexiones vienen a representar un 29,1% frente al 12,33 % del año anterior. La gran mayoría de ellas coinciden con la propuesta de Red recogida en el Plan de Potenciación de la Bicicleta y pendiente de ejecución, incidiendo asimismo en los ejes vertebradores de la Red hacia el Este y Sur de la Ciudad.
- Las comunicaciones que versan sobre temas relacionados con las fricciones con otros medios de transporte han sido el 15,53% frente al 14,93% del 2009. Un número importante de estas comunicaciones presentan problemas de coexistencia entre peatones y ciclistas
- Las cuestiones relacionadas con el mantenimiento de la Red han aumentado hasta el 18,45%, siendo el año pasado del 16,23%



Con respecto a las comunicaciones recogidas en el año 2009 se podrían hacer las siguientes consideraciones:

- Más de la mitad de las comunicaciones recibidas siguen centrándose en la extensión y mantenimiento de la Red. Muchas de ellas coincidentes en los temas objeto de demanda, aunque este año se puede apreciar una mayor dispersión en los temas objeto de comunicación con el OB.
- Se siguen demandando más aparcabicis en diferentes puntos de la ciudad y se insiste en la necesidad de más aparcabicis en algunos lugares donde se evidencia la masiva presencia de bicicletas: Playa de la Zurriola, Boulevard, etc. Varias entidades tanto públicas como privadas han solicitado información sobre la instalación/compra de aparcabicis.
- Ha aumentado el número de comunicaciones relacionadas con los problemas de coexistencia entre peatones y ciclistas.
- Las peticiones de información diversa en temas relacionados con la bicicleta (considerando también el apartado otros) se han mantenido constantes.

Este año las demandas han sido más concretas, con lo que se ha conseguido clasificar de manera más eficaz y el apartado "Otros" ha disminuido hasta el 11,55%.



3.2. SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA

El OB ha establecido una metodología que le permite elaborar un diagnóstico sistemático y continuo de las principales características que definen la movilidad ciclista en el sistema de transporte urbano de Donostia–San Sebastián. En 2006 se protocolizó la obtención de información y datos con el objeto de dotarse de un sistema de Indicadores sobre la movilidad ciclista de la ciudad. Además, se ha podido realizar una diagnosis del estado de la red de vías ciclistas en base a la inspección sistemática que se ha realizado del viario existente y de las inspecciones que mensualmente se realizan con ocasión de comprobar y contestar las demandas ciudadanas recogidas a través de los distintos medios establecidos



3.2.1. Indicadores de movilidad ciclista

La propuesta inicial de indicadores que se formuló a la constitución del OB fue:

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

Del estudio y exploración de las posibilidades de aplicación de todos ellos, se realizó un trabajo de protocolización y análisis de los mismos, identificando fuentes de obtención de la información y características de la misma. Alguna información no se ha podido recabar

RESULTADOS OBTENIDOS

INDICADOR 1.

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

Inversiones municipales realizadas en materia de ciclismo urbano

Año	Ejecución Vías ciclistas	Mantenimiento Vías ciclistas	Aparcamientos	Promoción
2002	1.200.000 €		30.000 €	-
2003	20.000 €		30.000 €	-
2004	300.000 €		30.000 €	-
2005	1.100.000 €		54.336 €	-
2006	1.223.000 €		58.600 €	85.500 €
2007	532.000 €		51.631 €	71.162 €
2008	113.700 €	48.320 €	34.528 €	43.903 €
2009	3.533.068 €	21.000 €	6.300 €	13.420 €
2010	1.725.573 €	-	74.560	23.345

Fuente: Dirección de Movilidad

El total de las inversiones contabilizadas en 2010 alcanza la cifra de **1.823.478 €**. El gasto medio correspondiente a 2010 viene a suponer una media de **9,83 €** por habitante, la mitad del año pasado, pero si que una cantidad muy superior en este caso a la cantidad estimada en el Plan de Potenciación de la Bicicleta que cifraba en 4,5 € año y habitante la cantidad a gastar por una ciudad para *desarrollar una política de "ciudad ciclable" digna de tal nombre.*

La inversión principal de 2010 se ha centrado en el desarrollo de vías ciclistas, siendo importante también la partida dedicada al establecimiento de aparcamientos en la ciudad. Llama la atención la nula inversión en mantenimiento y, aunque la partida dedicada a promoción ha aumentado con respecto al año pasado, sigue siendo muy inferior a la de ejercicios anteriores.



INDICADOR 2.

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

Como se viene advirtiendo en informes anteriores, este Indicador, en principio, podría ser obtenido de una encuesta cuatrianual que realiza IHOBE, Sociedad Pública del Gobierno Vasco. Esa encuesta se realiza con el fin de obtener, entre otras cuestiones, los indicadores relativos a Movilidad y Transporte del Sistema de Indicadores que el Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno Vasco tiene establecido para el seguimiento de los Planes de Acción de las Agendas 21 Locales. El Indicador 3 del sistema de IHOBE “*Movilidad local y transporte de viajeros*” incluye los diferentes aspectos que contribuyen en la definición del modelo general de movilidad. Entre los parámetros que se considera necesario estudiar está el análisis de los modos de transporte utilizados para la realización de los desplazamientos diarios y distancias recorridas en cada desplazamiento (% relativo en cada medio de transporte considerado). Se tienen en cuenta los siguientes modos de transporte: andando, bicicleta, motocicleta, coche, taxi, autobús, metro y tranvía. La escala en la que se realiza el muestreo y la periodicidad cuatrianual en la obtención de la información inclinaron al Ayuntamiento a optar por otras referencias para evaluar y comparar la evolución de la movilidad ciclista en la ciudad. No obstante, se ha establecido contacto con los órganos competentes del Gobierno Vasco para estudiar la posibilidad de que se aumente el muestreo de cara a poder explotar los datos conforme a las necesidades de escala municipal.

En espera de posibles mejoras en el muestreo, se viene intentando recabar datos para obtener tres Indicadores que, de alguna manera, permitan visualizar la evolución del número de desplazamientos que diariamente se realizan en bicicleta en la ciudad en relación con otros modos de trasladarse por ella. La formulación de los tres Indicadores es la siguiente:

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



INDICADOR 2 A.
Número de desplazamientos en bicicleta



Fuente: Dirección de Movilidad

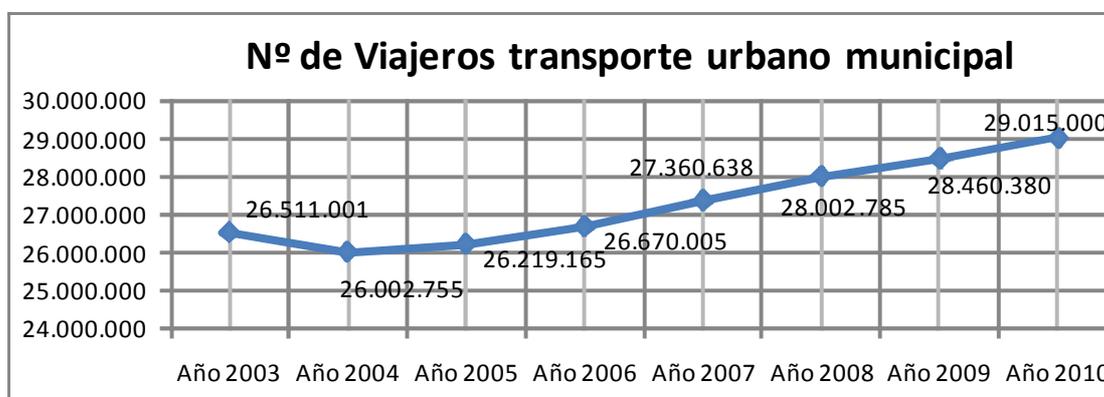
Son **12.278** la media de los desplazamientos que diariamente se producen en la ciudad, según la estimación y metodología establecida. Los datos devienen de la información obtenida en el conteo de ciclistas realizado a lo largo de los meses de abril a noviembre en diferentes puntos de aforo preestablecidos.

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

INDICADOR 2 B.

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

Nº de Viajeros	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	26.002.755	26.219.165	26.670.005	27.360.638	28.002.785	28.460.380	29.015.000



Fuente: dBus

El número de viajeros de autobús en los servicios de DBUS en el año 2010 ha sido de 29.015.007. Por primera vez se han superado los 29 millones de viajeros en autobús urbano en la ciudad.

Por sexto año consecutivo supone un crecimiento en la cifra total de viajeros. En estos seis años el número de usuarios del autobús se ha incrementado en más de 3 millones, cifra superior al 12%.

Con estos datos y, en comparación con otras ciudades, San Sebastián refuerza su posición a la cabeza en la utilización del autobús. Cada habitante donostiarra realiza al año 157 viajes en autobús de media, una de las cifras más altas en Europa.

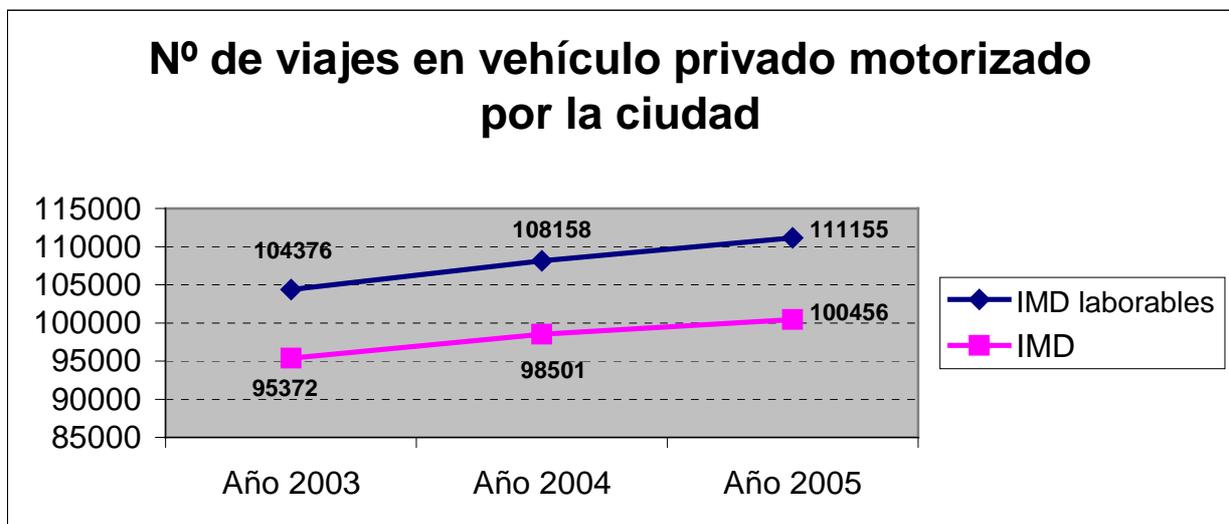
La línea más utilizada el año 2010 ha sido la línea 28-Amara-Hospitales, con 4.842.602 viajeros, seguida de la línea 13-Atza con 3.684.377 viajeros, y la línea 5-Bentaberri con 2.986.138 viajeros.

La explicación de este incremento se puede encontrar en la continuación con la política de mejora del servicio en las líneas principales, la integración con Lurraldebus, un incremento del uso de bonos mensuales y servicios nocturnos, la mejora de los índices de puntualidad y regularidad en el servicio, implementación de sistemas de control centralizados y utilización de Sistemas de Transporte Inteligente (ITS), así como actuaciones de priorización en el viario del transporte público con el paulatino aumento de vías reservadas para los autobuses.



INDICADOR 2 C.

Número de viajes en vehículo privado motorizado por la ciudad



IMD: Intensidad Media Diaria

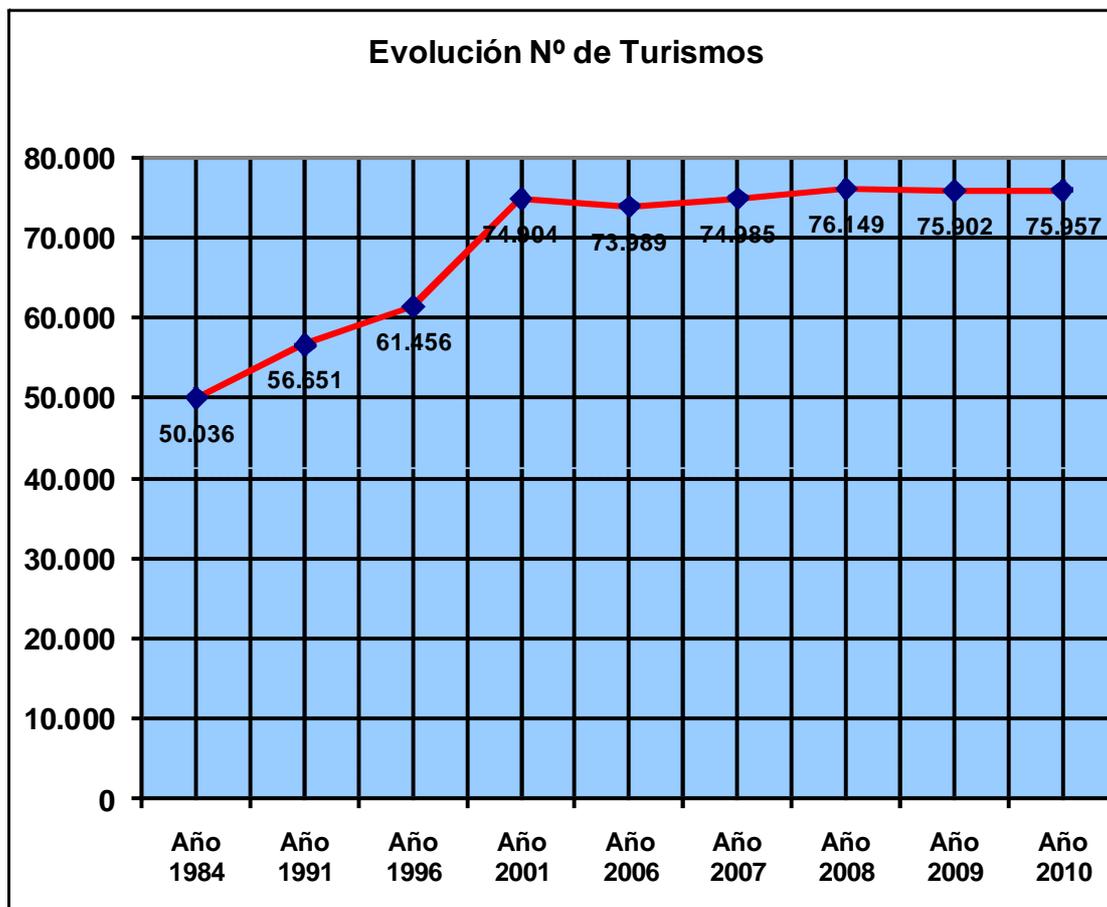
IMDL: Intensidad Media Diaria día Laboral

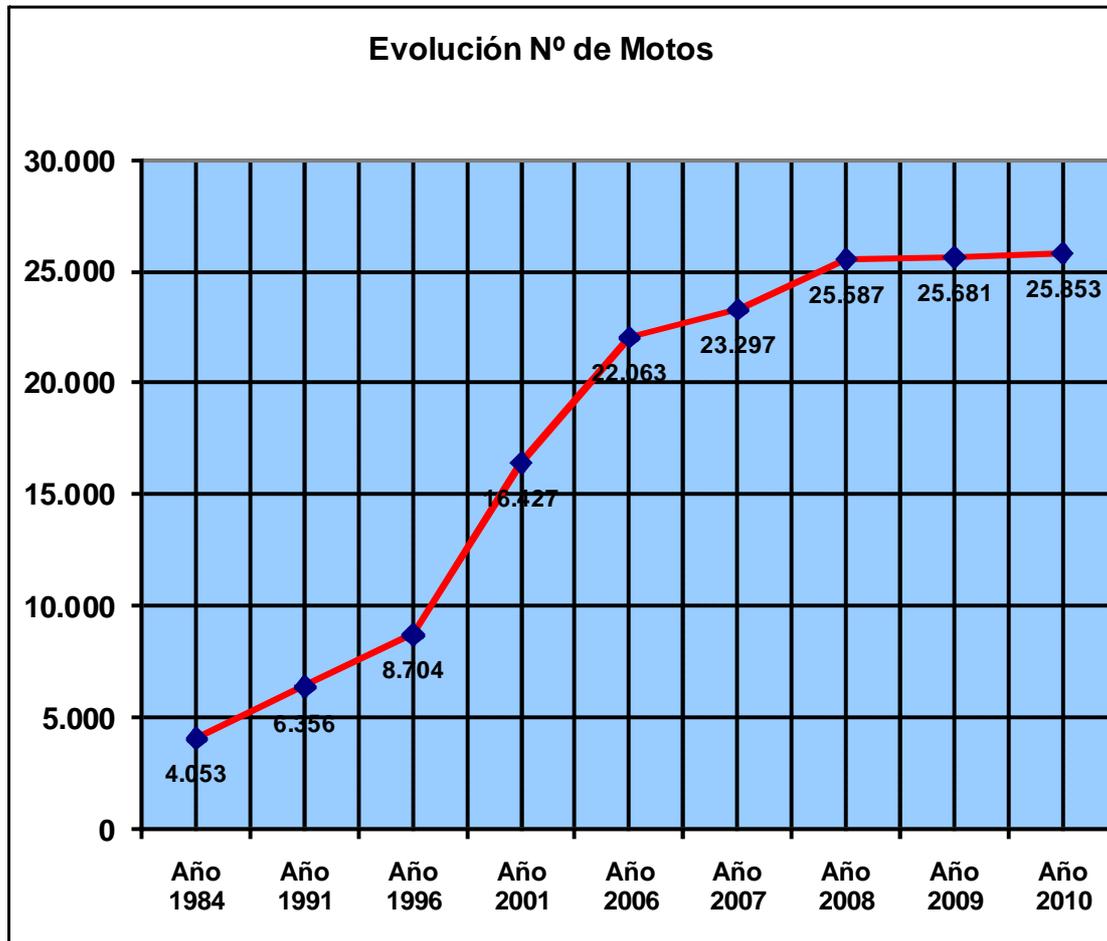
No se tienen datos desde 2005



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

Año	Nº de vehículos	Nº de Turismos	Nº de Motos
1984	58.381	50.036	4.053
1991	68.502	56.651	6.356
1996	77.255	61.456	8.704
2001	95.771	74.904	16.427
2006	102.369	73.989	22.063
2007	104.953	74.985	23.297
2008	107.883	76.149	25.587
2009	109.157	75.902	25.681
2010	109.351	75.957	25.853





Los gráficos reflejan lo que se podría considerar un cierto estancamiento en el crecimiento del índice de motorización, sobre todo de turismos, y que con respecto a 2009 apenas representa un incremento del 0,07%. Recordando que el año pasado ya había experimentado un decremento del 1% con respecto a 2008. Esta tendencia se debe probablemente a los efectos de la crisis económica. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura de San Sebastián de 2008 diagnosticaba una orientación lenta al crecimiento, resaltando que la tendencia a que la movilidad se siga basando en el automóvil es insostenible, ya que la necesidad de una mayor capacidad vial obligaría a obras de nueva infraestructura en los accesos y en el viario urbano, poco viables desde el doble punto de vista ambiental y económico, al margen ya de los efectos que el precio del petróleo puede acarrear en el transporte basado en este combustible fósil.



INDICADOR 5.
Evolución del número de ciclistas víctimas de accidente

	2009	2010
Nº ACCIDENTES CON VÍCTIMAS Y CICLISTAS IMPLICADOS	70	73
Nº CICLISTAS IMPLICADOS EN ACCIDENTES CON VÍCTIMAS	70	76

TIPO DE USUARIO	2009			2010		
	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES
Peatones	0	0	11	0	0	8
Conductores de bici	0	2	60	0	8	58
“paquetes” en bici	0	0	2	0	0	0
Conductores ciclomotor o moto	0	1	7	0	0	4
Pasajeros de autobús	0	0	0	0	0	1
TOTAL	0	3	80	0	8	71

Fuente: Guardia Municipal (Seguridad Vial)

Este es el cuarto año que se obtienen datos de accidentalidad ciclista. En relación con 2009, sigue aumentando el número de accidentes y de ciclistas implicados, así como el número de heridos graves. Se observa una disminución de accidentes con presencia de peatones.

Se debe resaltar que en 2010, al igual que en los dos años anteriores, tampoco se ha producido ninguna víctima mortal (en 2007 falleció un ciclista con ocasión de un accidente). La presencia de motoristas en este tipo de accidentes también ha disminuido, no resultando ninguno grave.

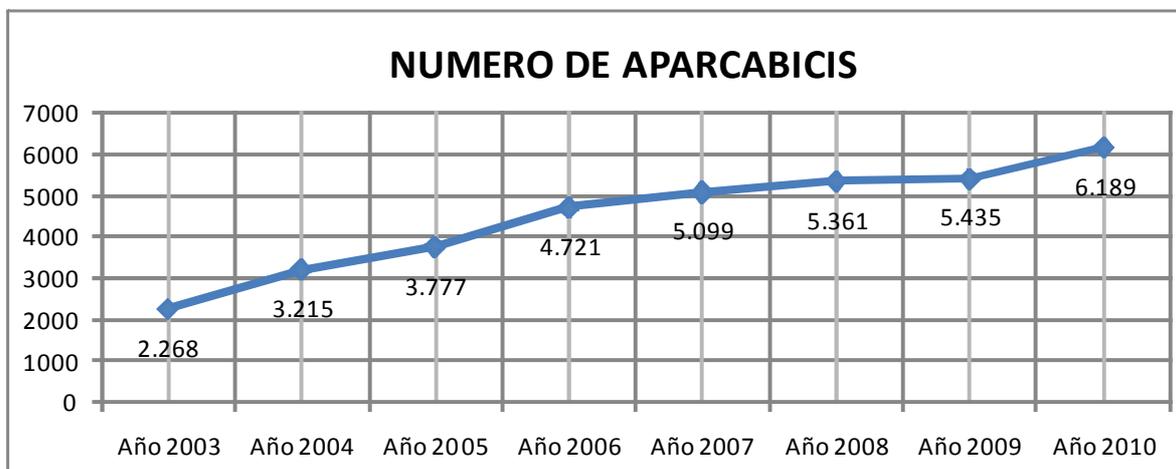


INDICADOR 6.
Evolución del número de plazas de aparcamiento para bicicletas

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

2003 = 2.268 plazas

2010 = 6.189 plazas



Fuente: Dirección de Movilidad

El gráfico muestra la progresiva instalación de aparcabicis por la ciudad y refleja la actividad desarrollada por la Dirección de Movilidad intentando cubrir la creciente demanda por parte de los usuarios ciclistas de esta infraestructura. El número de plazas de aparcabicis instalada en 2010 representa un salto importante con respecto a los tres últimos años. Viene a representar el 12% del total de plazas existentes en la ciudad y supone un incremento de un 21% respecto a los aparcamientos instalados en los tres últimos años.



INDICADOR 7
Evolución del número de denuncias de bicicletas robadas

Año	2008	2009	2010
DENUNCIAS³	714	883	849

Fuente: Guardia Municipal

De los datos ofrecidos por la Guardia Municipal se puede apreciar que el número de vehículos sustraídos ha disminuido con respecto al año anterior, aunque se mantiene en una cifra que viene a suponer una media algo mayor a dos denuncias de robo de bicicletas al día.

Durante 2010 se han recuperado 73 bicicletas, que tan sólo viene a representar algo más del 8% de las sustraídas en este año. Han sido entregadas a sus dueños un total de 68.

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



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

Por sexto año consecutivo el OB ha elaborado un informe sobre las condiciones de ciclabilidad que ofrecen las vías destinadas a la circulación ciclista en Donostia-San Sebastián, tomando como referencia los viales contenidos en el Plano de la Red ciclista existente y prevista fechado en Enero de 2011 y facilitado por el Departamento de Movilidad del Ayuntamiento. En ese sentido, el informe analiza las vías tanto especializadas para la bicicleta como las de coexistencia peatonal-ciclista, que son los itinerarios para ciclistas señalizados en zonas de prioridad peatonal. El conjunto de esas vías o itinerarios constituyen, de momento, el elemento principal de la infraestructura ciclista básica de la ciudad, además de determinados tramos que se han señalado en las zonas 30 que se van instaurando en la ciudad y que también han sido objeto de análisis como viales ciclistas pertenecientes y señalados en el Plano de referencia como pertenecientes a la Red Local. Otro tipo de vía donde la circulación de bicicletas está permitida, y cuyas condiciones de ciclabilidad no se analizan en este informe, lo constituyen la mayor parte del viario urbano, utilizado preferentemente por la circulación motorizada⁴. El análisis se ha realizado bajo el criterio principal de que éstas deben permitir circular en bicicleta de un modo cómodo, seguro y atractivo.

El Informe es fruto del estudio y análisis de las inspecciones que mensualmente se han venido realizando a lo largo de todo el año⁵ y de la última inspección realizada de toda la Red a lo largo de enero y febrero de 2011. En cada tramo analizado se recogen las principales cuestiones a considerar y se proponen algunas posibles actuaciones.

Para realizar la inspección se ha aplicado la metodología empleada en el informe de años anterior, introduciendo en este caso una serie de mejoras en el esquema de presentación y su representación gráfica. La metodología se ajusta a una ficha en las que para cada tramo se ha analizado los siguientes condicionantes:

- Firme o pavimento
- Señalización
- Rebajes de los bordillos

⁴ La Ordenanza Municipal de Circulación de Vehículos y Peatones regula, en su Título IV -artículos 46 a 51-, las condiciones de circulación de las bicicletas ya sea en vías ciclistas, en los itinerarios señalizados en zonas de prioridad peatonal o en la calzada, lugar éste en el que las bicicletas han de circular en convivencia con los vehículos motorizados. Algunas calzadas, en determinados tramos se han incorporado como tramos pertenecientes a la Red Local, debidamente señalizados y asentados en las áreas 30 de la ciudad.

⁵ Los aspectos más relevantes o urgentes que se han venido detectando en cada inspección mensual se han dado traslado a la Dirección de Movilidad en el Informe Mensual que se emite desde la Secretaría Técnica del Observatorio, contrastando las denuncias y demandas procedentes de usuarios y usuarias que se reciben en el Observatorio referidas, entre otras cuestiones, a la red ciclista que teje la ciudad.



DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN

Elementos de separación de viarios
Obstáculos
Seguridad de las intersecciones
Problemas de coexistencia

En esta Memoria se recoge una síntesis de los principales obstáculos y problemas de los Itinerarios principales de la Red



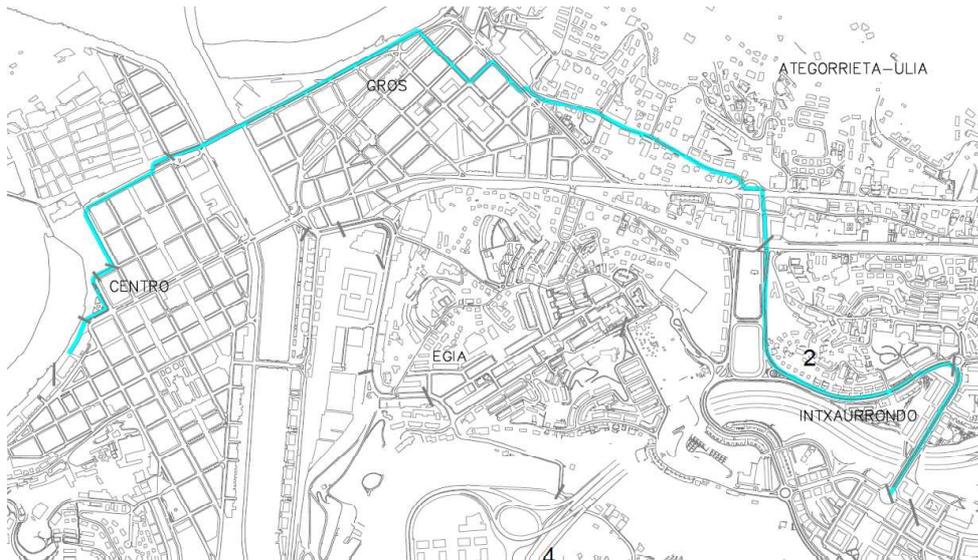
	<p>y metálico.</p> <ul style="list-style-type: none">• No existen elementos de separación en el Pº de Salamanca a partir del Hotel Parma, lo que hace que los coches al abrir las puertas invadan el bidegorri. Se hace necesaria una separación mínima.
Obstáculos	<ul style="list-style-type: none">• Contenedores sueltos en Eustasio Amilibia.• Debido a las obras en curso en distintos puntos del tramo, se observa la presencia temporal de vallas, señales, etc.• En el Pº Riberas de Loiola justo antes de la bajada hacia Eustasio Amilibia existe un poste de inoxidable en la mitad del bidegorri.• En la Plaza Atari Eder las ramas de los árboles pueden generar situaciones de peligro.• Obras frente al Kaskazuri (PºNuevo).
Seguridad de las intersecciones	<ul style="list-style-type: none">• El fin de la bajada del vial desde Riberas justo antes de cruzar a Eustasio Amilibia suele generar situaciones de peligro.• La intersección de los bidegorris en el Pº de los Fueros con la c/San Marcial resulta brusca y problemática.• El cambio de sentido de la c/Azpeitia deja una intersección peligrosa, sin visibilidad para los vehículos a motor. Se recomienda modificar el trazado como en el cruce con Luca de Tena.• Varios cruces de prioridad peatonal no señalizados.
Problemas de coexistencia	<ul style="list-style-type: none">• Invasión de peatones al comienzo del itinerario entre Astigarraga y Martutene.• Varios cruces de prioridad peatonal no señalizados, Avda Libertad.



ITINERARIO 2: INTXAURRONDO-CENTRO

Longitud total: X Km

Ejecutado: X %



Síntesis de los principales obstáculos y problemas del Itinerario 2:

Firme o pavimento	<ul style="list-style-type: none">• Potencial problema de deterioro del firme con el arbolado cercano. Pº Zarategi.• Firme deteriorado en los alrededores de la Pza Pablo Sorozabal.• Debido a las obras en el Pº de la Concha, parte del bidegorri ha desaparecido, y la unión con el bidegorri de la c/Hernani con el Hotel Londres ha quedado interrumpida.
Señalización	<ul style="list-style-type: none">• Falta señal de tramo en convivencia y prioridad peatonal. Paseo Mons frente a cocheras.• Poca visibilidad de la señal vertical que indica el tramo de convivencia y prioridad peatonal.• Ausencia de señalización horizontal en calzada del paso ciclista. PºMons• Semáforo averiado en el cruce Avda. Ategorrieta-Baderas. Señal pintada de paso ciclista “desviada”.• Señalización confusa en la Calzada Vieja.• Faltan señales que indiquen la continuación del vial ciclista cruzando la calzada.



	<ul style="list-style-type: none">• Tramo por Secundino Esnaola no es bidireccional.• Ausencia de señalización de vial ciclista en la intersección con San Francisco.• Ausencia de señalítica que indique el giro e intersección del Itinerario 2 y vial ciclista por el que se accede a Ategorrieta e Intxaurreondo. Secundino Esnaola / Avenida Zurriola.• Salida de garaje no señalizada en el Kursaal.• Cruce peatonal no señalizado.• Señalización provisional desde la c/Hernani hasta el Hotel Londres.• Tanto en la Zurriola como en la Bretxa la pintura blanca va desapareciendo progresivamente.
Rebajes de los bordillos	<ul style="list-style-type: none">• Insuficientes en varios puntos al comienzo del itinerario.• Acondicionar rebaje en Calzada Vieja.
Elementos de separación de viarios	<ul style="list-style-type: none">• Algunos vehículos invaden el vial ciclista en el PºMons. Estudiar la posible colocación de pivotes de separación.• Separadores deteriorados o inexistentes en varios puntos de la Calzada Vieja.• Anchura de separación insuficiente del vial ciclista con la calzada.• Los pivotes de plástico del puente del Kursaal suelen dañarse y desaparecer.
Obstáculos	<ul style="list-style-type: none">• Invasión de contenedores y presencia de basura en el vial ciclista sin solucionar.• Separadores invadiendo el bidegorri.• Pivotes peligrosos. Secundino Esnaola / Zabaleta• Toda la zona del Pº de la Concha hasta la c/Hernani está en obras con vallas, separadores plásticos, etc.• En la entrada al parking del Kursaal hay unos pivotes metálicos que invaden el bidegorri.
Seguridad de las intersecciones	<ul style="list-style-type: none">• Cruce de calzada peligroso. Falta de visibilidad de vehículos motorizados. Los vehículos motorizados tampoco tienen señal del cruce ciclista.• Espejo roto. Dificulta la visibilidad de los vehículos que salen de zona residencia en Calzada Vieja.• Intersección confusa:<ul style="list-style-type: none">◦ Paso ciclista sin señalar adecuadamente en la calzada◦ Se sigue señalizando en la acera la continuación del vial ciclista por la Avenida de Navarra a su paso por el Ambulatorio◦ El vial ciclista señalado en el Itinerio 2 Intxaurreondo-Centro en la Red de bidegorris 2011 por Secundino Esnaola no es bidireccional.



	<ul style="list-style-type: none">• Anchura de separación insuficiente del vial ciclista con la calzada.• Cruce dificultoso para ciclistas. Secundino Esnaola / Avenida Zurriola:<ul style="list-style-type: none">◦ Tiempos de semaforización y desfase para cruzar cada dirección de calzada.◦ Las bicicletas deben sortear varias veces a los peatones.
Problemas de coexistencia	<ul style="list-style-type: none">• Frente a la Bretxa se suele invadir de uno de los carriles del bidegorri ya que hay peatones que se sientan en el bordillo del jardín y obstaculizan el paso.



ITINERARIO 3: AÑORGA-GROS



Longitud total: X Km
Ejecutado: X %

Síntesis de los principales obstáculos y problemas del Itinerario 3:

Firme o pavimento	<ul style="list-style-type: none">• Sigue habiendo parches en el lado de Lorea frente a las Universidad de Psicología.• Debido a unas obras, el bidegorri del túnel del Antiguo se encuentra desviado.• Debido a las obras en el Pº de la Concha, parte del bidegorri ha desaparecido, y la unión con el bidegorri de la c/San Marcial ha quedado interrumpida, desviándose hacia la Avda de la Libertad.• Ídem frente a los relojes.
Señalización	<ul style="list-style-type: none">• Salida de garaje no señalizada en la casa frente a la gasolinera de Lugaritz.



	<ul style="list-style-type: none">• Se interrumpe el bidegorri justo antes de cruzar la calzada frente a la gasolinera de Lugaritz.• Cruces de calzada no señalizados en la rotonda de Lugaritz.• Señalización horizontal gastada o inexistente en gran parte del tramo de las Universidades.• Tampoco están señalizados correctamente varios cruces con prioridad peatonal en la misma zona.• Señalización horizontal confusa en el tramo frente a los relojes y el Hotel Londres. Se indica coexistencia en la señalización vertical, pero el firme está pintado como bidegorri segregado, asfaltado de rojo.• El primer tramo de la c/San Marcial está pintado como provisional.• Señalización vertical correcta en C/Nueva.• Señalización confusa en San Francisco.• Señalización inexistente en los cruces de la c/San Francisco.• Señalización de salida de garaje inexistente en c/Nueva.• Tramo sin continuidad en Pza Euskadi y en la Avenida.• Giro excesivo para los ciclistas que vienen de Rep. Argentina y giran hacia Gros.• Giro excesivo en la entrada de la c/San Marcial.• Falta de señalización vertical en la mayor parte de la c/ San Marcial.
Obstáculos	<ul style="list-style-type: none">• Al comienzo del tramo en Añorga Txiki hay unas obras y las vallas invaden parte de la senda.• Sigue estando la placa de metal en la entrada de garaje en el Pº Colón.
Elementos de separación de viarios	<ul style="list-style-type: none">• Han desaparecido varios pivotes de plástico del puente.
Seguridad de las intersecciones	<ul style="list-style-type: none">• Al no estar correctamente señalizados, los cruces de las Universidades comentados con anterioridad siguen siendo peligrosos.• El cruce con el Pº de los Fueros es muy brusco.
Problemas de coexistencia	<ul style="list-style-type: none">• Se han detectado peatones que suelen atajar por el bidegorri en vez de bordear la glorieta. Se debe a que la acera no tiene continuidad.• Toda la zona del Hotel Londres y de la Avenida resulta conflictiva.



ITINERARIO 4: LOIOLA-ZURRIOLA



Longitud total: X Km
Ejecutado: X %

Síntesis de los principales obstáculos y problemas del Itinerario 4:

Señalización	<ul style="list-style-type: none">• Señalización tanto vertical como horizontal inexistente en los cruces con los parkings de todo el Pº Federico García Lorca. Se siguen dando situaciones de peligro, sobre todo en la entrada del parking de la Estación del Norte ya que son conductores no habituados a la zona.• Acceso a la parada de autobús no señalizada bajo el pasadizo del ascensor hacia Cristina Enea.• Acceso a las villas del Pº de Francia no señalizado.• Hay tramos en los que el cruce con prioridad peatonal no está
--------------	---



	<p>claro.</p> <ul style="list-style-type: none">• Falta pintar la señalización horizontal en el desvío hacia Duque de Mandas.• Falta terminar de pintar y semaforizar el cruce en el Puente Santa Catalina.
Obstáculos	<ul style="list-style-type: none">• Suele haber obstáculos (basuras fuera de los contenedores, elementos de obras, etc) invadiendo el bidegorri a la altura del cruce con el Pº Riberas de Loiola en la c/Nemesio Etxaniz.• La basura fuera de los contenedores en Gª Lorca suele invadir un carril del bidegorri.
Seguridad de las intersecciones	<ul style="list-style-type: none">• Existe peligrosidad con el cruce de vehículos (García Lorca) y de peatones (Pº Francia).



Síntesis de los principales obstáculos y problemas del Itinerario 5:

Firme o pavimento	<ul style="list-style-type: none"> Asfalto bastante dañado al comienzo del itinerario (trasera Garbera), suele haber barro y gravilla.
Señalización	<ul style="list-style-type: none"> Señalización horizontal deficiente en gran parte del comienzo del itinerario. En la conexión con Altza viniendo desde Garbera, no existe señalización que indique la continuidad del tramo. Debido a las líneas pintadas en la calzada en una de las entradas al Parque de Ametzagaina no se han podido pintar las líneas de cruce de calzada. La mayor parte del tramo Duque de Mandas-Concha está confusa, ya que discurre en su parte central como coexistencia peatonal. No está convenientemente señalado, y puede dar lugar a conflictos ciclista-peatón. Ya que este tramo será la conexión natural del tráfico de la zona de Egia, Estación del Norte, Tabacalera, etc. con la Concha, convendría señalarlo convenientemente, sobre todo desde la Plaza Bilbao hasta Urdaneta.
Elementos de separación de viarios	<ul style="list-style-type: none"> En el Puente María Cristina suelen desaparecer las defensas de plástico. Una de las defensas de plástico que separan el bidegorri de la calzada ha sido aplastada y otra arrancada en la parada de taxis de la calle Manterola.
Iluminación	<ul style="list-style-type: none"> Inexistente en todo el tramo hasta el cruce con Otxoki.
Obstáculos	<ul style="list-style-type: none"> En la parte trasera de los antiguos Juzgados (c/San Bartolomé) hay unos postes metálicos que están en mitad del



	<p>bidegorri.</p> <ul style="list-style-type: none">• Ídem en el cruce con San Martín.• Una caseta de obra corta el bidegorri a la altura de la PI Zaragoza.• La salida de las Cabinas de la playa pueden generar alguna situación de peligro.
Seguridad de las intersecciones / Problemas de coexistencia	<ul style="list-style-type: none">• Intersección peligrosa en la zona alta trasera de Garbera, debido a las irregularidades de multitud de vehículos que no respetan la señal de prohibido el paso excepto Bus dirección a Altza y peatones que cruzan por la mitad del viario.• La conexión desde el Vivero Ducasse hasta el Pº Otxoki suele ser utilizado como atajo por peatones que invaden el bidegorri.



Síntesis de los principales obstáculos y problemas del Itinerario 6:

Firme o pavimento	<ul style="list-style-type: none">• Trazado en obras en la zona de Intxaurreondo.
Problemas de coexistencia	<ul style="list-style-type: none">• Invasión de peatones en el tramo de Pasaia.



ITINERARIO 7: HOSPITALES-LUGARITZ



Longitud total: X Km
Ejecutado: X %

Síntesis de los principales obstáculos y problemas del Itinerario 7:

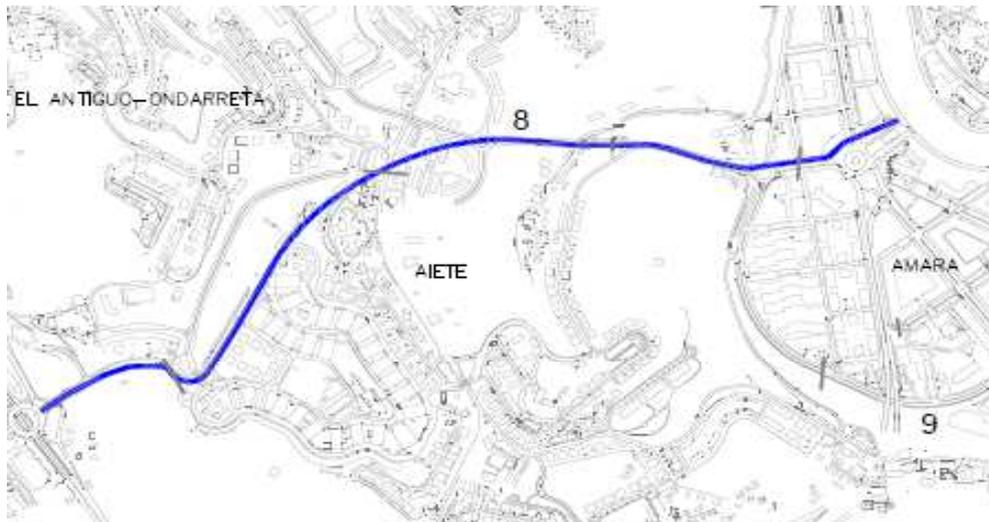
Firme o pavimento	<ul style="list-style-type: none">• En el primer cruce con P⁰ Mikeletegi no existe separación física entre la hierba y el trazado, con lo que los días de lluvia el barro invade el bidegorri.• El bidegorri se interrumpe en un tramo y sigue unos metros más adelante. Sería interesante estudiar la continuidad.
Señalización	<ul style="list-style-type: none">• Señalización horizontal inexistente al comienzo del itinerario.• Faltan pintar los cruces con la calzada en el cruce con P⁰ Mikeletegi.• No existe una homogeneidad de señalización en los cruces con prioridad peatonal en la zona alta de Pagola.• Las entradas a los parkings en la zona baja de Pagola no están señalizadas.
Rebajes de los bordillos	<ul style="list-style-type: none">• Los rebajes de bordillo son insuficientes al comienzo del itinerario.



Elementos de separación de viarios	<ul style="list-style-type: none">• La banda de separación de la pista de bici con la calzada en el Pº Oriamendi es demasiado estrecha y puede ser peligrosa debido a la alta velocidad de los vehículos motorizados. En la actualidad se limita a un bordillo de unos 10-15cm de altura. Se recomienda colocar algún tipo de valla o separadores que aseguren la seguridad de l@s ciclistas.• Se han detectado unos huecos en los setos que separan el bidegorri de la acera en el Pº Oriamendi. Probablemente sean utilizados por vecin@s para pasar al otro lado de la calzada, sin pasar por los pasos de cebra. Constituyen un peligro importante, ya que un peatón puede invadir el bidegorri si previo aviso.• La separación entre el bidegorri y los coches aparcados en la zona baja de Pagola es insuficiente. Una apertura de puerta invade un carril del bidegorri y puede crear situaciones de peligro.
Obstáculos	<ul style="list-style-type: none">• Siguen estando los obstáculos detectados en anteriores inspecciones en el Pº Oriamendi: señal, la gravilla y el barro que se forma y los setos que pueden invadir el bidegorri.
Seguridad de las intersecciones	<ul style="list-style-type: none">• Debido a que los cruces con la calzada no están debidamente señalizados al comienzo del itinerario, pueden resultar peligrosos.• Las salidas de los parkings de la zona baja de Pagola pueden ser peligrosas.



ITINERARIO 8: ERROTABURU-AMARA



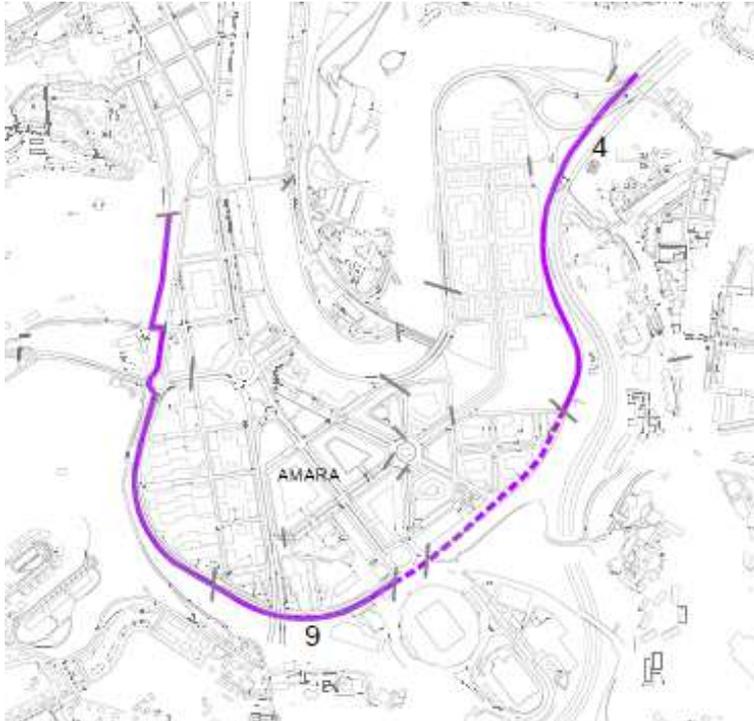
Longitud total: X Km
Ejecutado: X %

Síntesis de los principales obstáculos y problemas del Itinerario 8:

Firme o pavimento	<ul style="list-style-type: none">• Debido a que la zona está en obras, gran parte del bidegorri en el barrio de Morlans ha desaparecido o está en mal estado.
Señalización	<ul style="list-style-type: none">• Por la misma razón que la anterior, la señalización horizontal también es provisional y/o inexistente.• En la entrada de la estación de Lugaritz existe una señal indicando paso de bicicletas pero que está en el viario peatonal de entrada.• Señalización inexistente en varios cruces de calzada de todo el itinerario.
Obstáculos	<ul style="list-style-type: none">• Ha habido varias quejas respecto al mantenimiento del túnel de Morlans. Algunas caídas de ramas y la falta de apertura de la puerta metálica de cierre.
Seguridad de las intersecciones	<ul style="list-style-type: none">• Debido a las obras en toda la zona de Morlans no existe un trazado definido, pudiendo crear situaciones de peligro.
Problemas de coexistencia	<ul style="list-style-type: none">• La falta de señalización y la falta de claridad del trazado puede crear situaciones conflictivas.



ITINERARIO 9: UR-KIROLAK – URDANETA



Longitud total: X Km
Ejecutado: X %

Síntesis de los principales obstáculos y problemas del Itinerario 9:

Firme o pavimento	<ul style="list-style-type: none">• Falta terminar la conexión con el tramo de Errotaburu desde el PºZorroaga hasta Anoeta.
Señalización	<ul style="list-style-type: none">• Señalización horizontal inexistente en el comienzo del tramo bajo la variante.• Cruces con prioridad peatonal no señalizados en todo el itinerario.• En la parte final del tramo el vial se transforma en Zona 30, pero no se comunica la continuidad del mismo.• Cruce con Pedro Egaña con varias capas de pintura, puede llevar a confusión.
Elementos de separación de viarios	<ul style="list-style-type: none">• Han desaparecido varios pivotes de plástico en el Pº de Errondo y la mayoría de los pivotes del tramo desde Morlans hasta Autonomía.



3.2.3. Estudio de la red de aparcamientos para bicicletas

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

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

A finales de diciembre de 2010, el número total de plazas de aparcamiento para bicicletas es de 6.189. En el periodo de 2010 han sido un total de 754 las nuevas plazas habilitadas. Los aparcamientos más habituales son los denominados “universal” o de “U” invertida, siendo el modelo generalizado que se viene instalando en los diferentes puntos de la Ciudad y que se considera como el más práctico y funcional para el amarre de la bicicleta. También se viene empleando otro modelo diseñado expresamente para San Sebastián denominado “Epsilon”, que en determinados casos actúan como bolardos protegiendo y limitando el acceso a las aceras de vehículos motorizados.

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

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

Durante 2010 se ha realizado un estudio de los aparcabicis existentes en la ciudad. Para ello, y en coordinación con la Dirección de Movilidad, se seleccionaron 38



áreas de la ciudad, cubriendo casi todos los barrios de la misma. El estudio del parque de aparcamientos ha pretendido evaluar los siguientes aspectos:

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

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

Las áreas inspeccionadas han sido Altza, Herrera, Bidebieta, Intxaurrondo Zaharra, Intxaurrondo Alto, Egia, Gros, Boulevard, Centro, Estación Norte, Amara Easo, Amara Estación Autobuses, Amara Berri, Martutene, Loiola, Ondarreta, Antiguo, Añorga Txiki

Propuestas de actuación en los ámbitos inspeccionados

ALTZA:

No se ha observado la presencia de bicicletas ni en los escasos aparcamientos existentes ni en mobiliario urbano

HERRERA

La nueva remodelación que se está haciendo en el barrio y la accesibilidad en bicicleta actualmente posible, aconsejan la ubicación de aparcabicis

BIDEBIETA

Bajo nivel de ocupación de los aparcabicis existente. Se observa presencia de algunas bicicletas en los bajos de las viviendas. Estudiar la promoción de “cuartos para bicicletas”

INTXAURRONDO ZAHARRA

Presencia de bicicletas aparcadas por la noche en mobiliario urbano. Estudiar la promoción de “cuartos para bicicletas”

INTXAURRONDO ALTO

Poca presencia de bicicletas en la zona inspeccionada.

EGIA

Saturación de los aparcabicis, presencia de bicis achatarradas y candadas en mobiliario urbano y fachadas residenciales. Necesidad de aparcabicis en Egia, Virgen del Carmen y Plaza Martín Santos.



DUQUE DE MANDAS

Saturación en el acceso al Parque Cristina Enea y Palacio de Justicia

GROS

Se observa saturación de los aparcamientos e importante presencia de bicicletas que pernoctan en la calle. Estudiar la promoción de “cuartos para bicicletas”. Fomentar la habilitación de plazas de aparcamientos de bicicletas en los 4 parkings subterráneos existentes en el barrio. En la zona de la Zurriola estudiar la instalación de una plataforma vigilada para la temporada de playa

BOULEVARD

Saturación de los aparcamientos e importante presencia de bicicletas que pernoctan en la calle. Estudiar la promoción de “cuartos para bicicletas” en la Parte Vieja. Fomentar la habilitación de plazas de aparcamientos de bicicletas en los parkings subterráneos existentes en la zona.

CENTRO

Eje Boulevard - Plaza Bilbao: Aparcamientos saturados y bicicletas candadas al mobiliario urbano. Importante presencia de bicis pernoctando. Fomentar la habilitación de plazas de aparcamientos de bicicletas en los parkings subterráneos existentes en la zona.

Urdaneta: Estudiar la posible ampliación de aparcamientos en la zona del Koldo Mitxelena.

ESTACIÓN NORTE

No se ha observado saturación. Estudiar la habilitación de aparcabicis en el espacio cubierto de la propia estación

AMARA EASO

Zona saturada. Estudiar la habilitación de aparcabicis en el espacio cubierto de la propia estación. Fomentar la instalación de plazas de aparcamientos de bicicletas en el parking subterráneo existentes en la zona.

AMARA ESTACIÓN AUTOBUSES.

Saturación en momentos del día. Estudiar ampliación en la zona donde está instalada la estación de préstamo de bicicletas. Fomentar la instalación de plazas de aparcamientos de bicicletas en el parking subterráneo existentes en la zona.

AMARA BERRI

Demanda importante durante el curso escolar. Presencia de amarre de bicicletas en el entorno urbano. Estudiar la instalación de más aparcabicis en los entornos de centros educativos y servicios institucionales.



MARTUTENE Y LOIOLA

Se ha observado tránsito ciclista y la presencia de bicicletas aparcadas en zonas residenciales. Estudiar la instalación de aparcabicis. Estudiar la promoción de “cuartos para bicicletas”.

ONDARRETA

Zona de playa. Estudiar la habilitación de más plazas de aparcamientos en época estival.

ANTIGUO

Antiguo Zaharra: Saturación

Antiguo Berri: Presencia de bicis en mobiliario urbano y en los entornos a portales. Estudiar la promoción de “cuartos para bicicletas”.

Universidad: Estudiar la ampliación de la oferta de aparcabicis en los parkings cubiertos establecidos para automóviles. Estudiar con los gestores universitarios la creación de un Centro de la Bicicleta.

Berio: Necesidad de aparcabicis en la zona alta de Berio, junto al campo de fútbol y Plaza Marugame.

Igara: Necesidad de aparcabicis zona inicial del Camino de Igara. Promoción de aparcabicis en las empresas ubicadas en el polígono en el marco de los planes de movilidad al trabajo.

AÑORGA TXIKI

Se ha detectado carencia de aparcabicis en las cercanías al vial ciclista que accede de Errotaburu y bicicletas aparcadas en en la zona residencial de la Avenida Añorga. Estudiar la promoción de “cuartos para bicicletas”.

Propuestas generales de actuación

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

Dotación de aparcamientos en vía pública

- a. En primer lugar debemos advertir de los límites existentes a seguir ampliando el número de aparcabicicis en las zonas donde ya están instalados. Existen unos límites físicos y de funcionalidad temporal en determinadas zonas con fuerte demanda, como por ejemplo las zonas de acceso a las tres playas urbanas.
- b. Se constata una presencia importante de bicicletas que pernoctan en los aparcamientos de la ciudad
- c. Se debería estudiar la opción de instalar, en determinadas áreas de la ciudad, los aparcabicicis en las bandas de aparcamiento del tráfico motorizado. Se podrían reconvertir paulatinamente algunas plazas de aparcamiento para turismos en plazas para bicicletas, especialmente en aquellos lugares en los que esta práctica beneficie la preservación el espacio destinado al tránsito y estancia peatonal
- d. En coordinación con el sector de comercio y según las posibilidades del espacio, se debería facilitar la ubicación de “aparcamientos para clientes”.
- e. Se propone estudiar la diversificación de la tipología de aparcabicicis según el espacio público existente como se ha hecho con la colocación de aparcabicicis del modelo “Epsilon”, estudiando en este caso, las posibilidades que ofrece la instalación de determinado mobiliario urbano o la tipología de alcorques que protegen el arbolado plantado en la vía pública.

Fomentar la instalación de aparcamientos fuera de la vía pública

- a. La normativa del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) en su artículo 64.4 establece que *“tanto en los nuevos desarrollos urbanísticos como en las actuaciones de reforma y renovación urbana y en las de sustitución y rehabilitación integral de edificaciones preexistentes, se deberán ordenar, en el interior de las correspondientes edificaciones y/o parcelas, espacios para el aparcamiento de bicicletas, de conformidad con los siguientes criterios:*
 - a) *Edificaciones residenciales: 1 plazas por cada 100 m²(t) o fracción.*



-
- b) *Edificaciones destinadas a actividades económicas: 3 plazas por cada 100 m²(t).*
 - c) *Alojamientos dotacionales: 2 plazas por cada 100 m²(t).*
 - d) *Equipamientos: 3 plazas por cada 100 m²(t)*”.
 - e) *Terminales o estaciones de transporte público: se estará a lo establecido, bien los correspondientes planes de movilidad, bien en los proyectos específicos referidos a dichas instalaciones”.*

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

- b. Retomar el proyecto de habilitación de plazas de aparcamientos de bicicletas en parkings subterráneos en el centro urbano de Donostia (sobre la base que ofrece el estudio ya realizado en ese sentido en el año 2003)
- c. Fomentar la creación de aparcamientos (“cuartos para guardar bicicletas”) en edificios residenciales o bajas:
 - o Incentivando a los propietarios de lonjas para su creación
 - o Impulsando la creación de guarda bicis en lonjas de propiedad municipal
- d. Establecer un Plan de fomento y promoción de aparcamiento de bicicletas en edificios públicos: UPV-EHU, Centros escolares públicos y concertados, AA.PP, etc.
- e. Fomento de aparcamientos para bicicletas en polígonos y empresas privadas en el marco de los planes de movilidad al trabajo
- f. Estudiar con los operadores del transporte ferroviario el establecimiento de aparcamientos protegidos y seguros en los recintos de las estaciones. También en la futura estación de autobuses. En ese sentido, se propone estudiar la viabilidad de establecer un Centro de la Bicicleta en el ámbito de la estación del Norte y la futura estación de autobuses dotado de una importante oferta de aparcabicicletas.

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

Hasta 2010, los datos facilitados por el Ayuntamiento eran referidos al recuento 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. Este año se ha ampliado el número de lugares



DONOSTIAKO
BIZIKLETAREN
BEHATOKIA

OBSERVATORIO
DE LA BICICLETA
DE SAN SEBASTIAN

en los que se realiza la toma de datos. Los 12.278 movimientos que se han registrado como media, viene a representar un incremento de un 9,77% de los desplazamientos que diariamente se producen en la ciudad en bicicleta. (Ver el Indicador “Número de desplazamientos en bicicleta”)

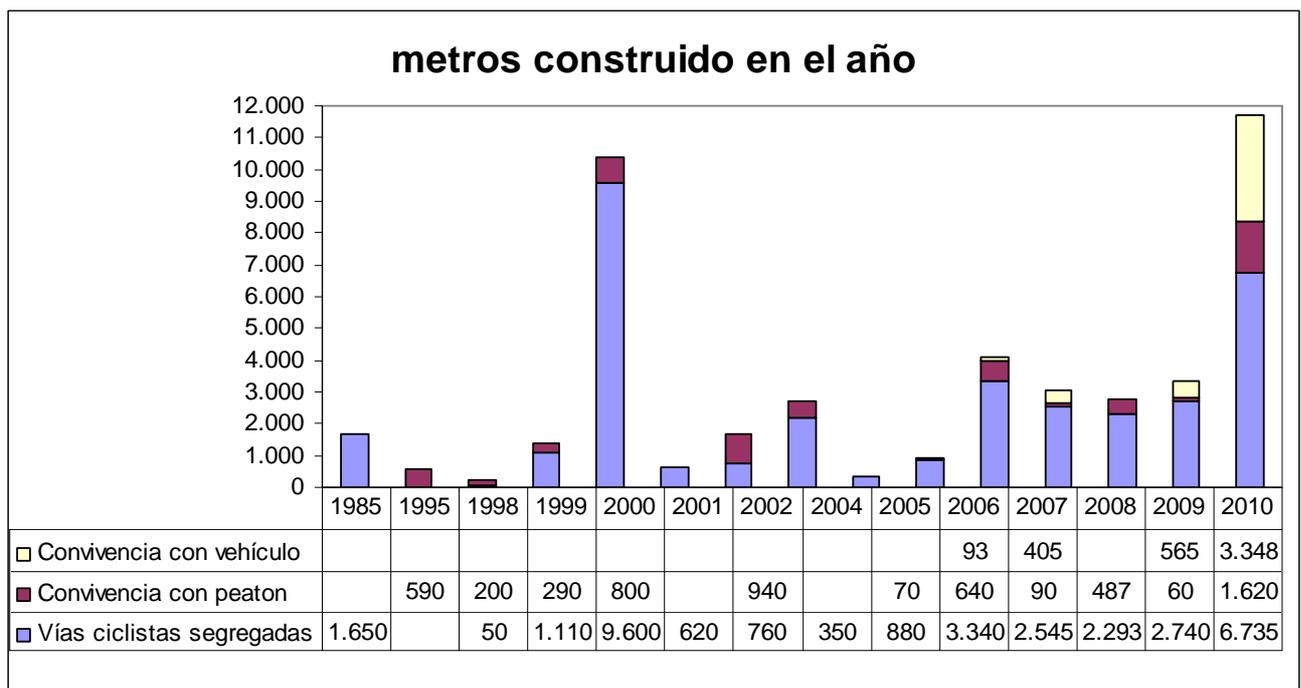


3.3. EVALUACIÓN DEL PLAN DE LA BICICLETA

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

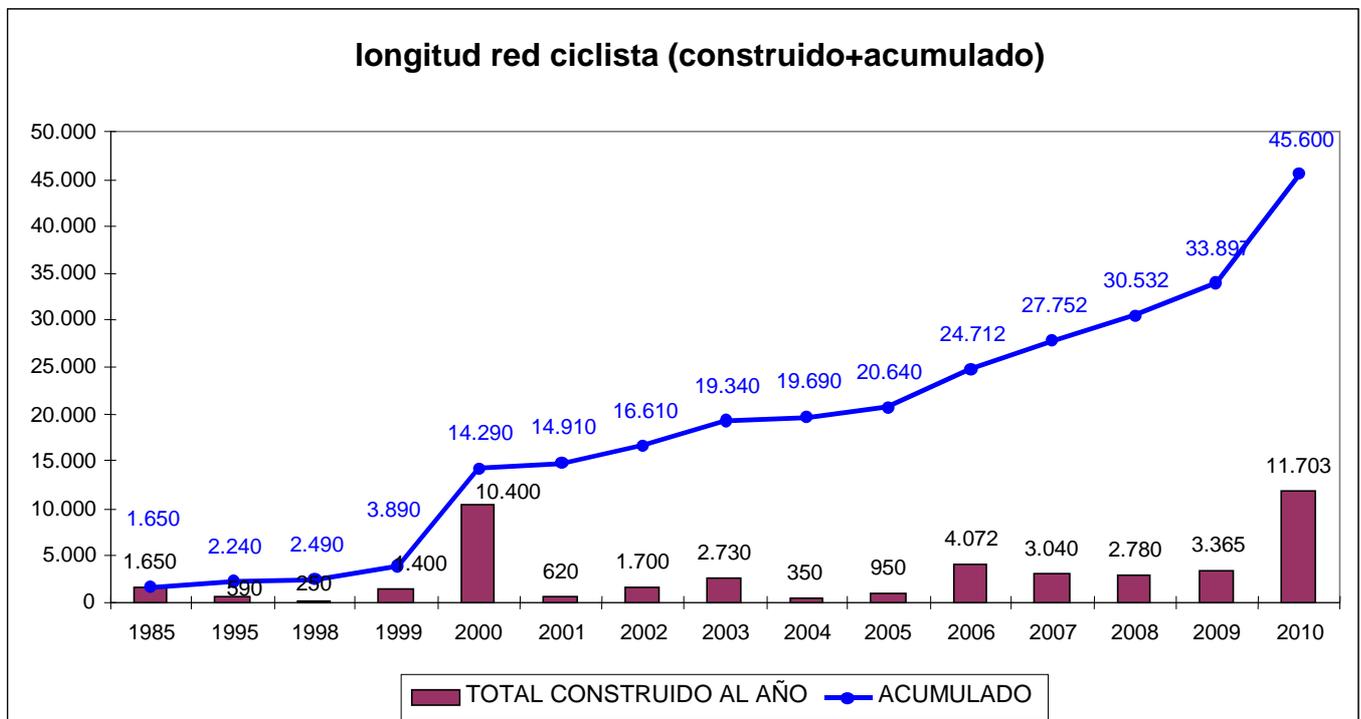
Desde su aprobación se han ido ejecutando una serie de los tramos de itinerarios ciclistas propuestos en el Plan, así como otros que no figuraban en el mismo, y que han ido sumándose a la red anterior existente. En este periodo también se ha venido instalando una amplia red de aparcamientos para bicicletas y se han desarrollado diversas medidas de promoción del uso de este vehículo, en mayor o menor medida, a lo largo de todos estos años.

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



3.3.1. Red ciclista existente y prevista

Durante 2010 se han ejecutado 11.703 metros más de vial acondicionado para la circulación ciclista. La red ciclista se ha extendido a zonas altas de Intxaurreondo y barrios como Loiola mallando el centro de la ciudad mediante la implantación de Áreas 30. Las vías segregadas para el tránsito seguro de ciclistas representan el 76% de la longitud viaria, mientras que los tramos en los que se circula en convivencia con el peatón suponen el 14% y las vías de convivencia con vehículos motorizados alcanzan un 10%, un apreciable aumento respecto a 2009. El establecimiento de zonas en los que la velocidad de los vehículos motorizados no puedan superar los 30 km/hora, está permitiendo que las bicicletas puedan circular con más seguridad por la calzada, conviviendo en sus desplazamientos con motocicletas y coches.





Tramos de Red ejecutada a lo largo de 2010

			TOTAL 2009	33.897	
Zarategi				415	Acera Bici
Sagastieder - Parque Obxoki	Plaza Baratzategi (Calle Baratzategi)	Paseo de Obxoki		590	
	Calle Baratzategi	Colegio (200)			Carril bici
Calle Castilla	Baratzategi	Castilla (220)			Acera Bici
Paseo Obxoki	Calle Castilla	Zona ajardinada (70)			Pista Bici
	Paseo Obxoki	Paseo de Cebra cruce Paseo Obxoki (100)			Acera Bici
Pablo sorozabal - Paseo Mons	Pablo Sorozabal - Paseo de Mons	Polideportivo de Mons		410	Acera Bici
Boulevard - Calle Hernani	Calle Aldamar	Calle Andia		480	
	Calle Aldamar	Calle Legazpi (100)			Acera Bici
	Calle Legazpi	Calle Hernani (210)			Carril bici
	Calle Hernani	Calle Andia (170)			Carril bici
Jose Maria Salaberria	Pedro Manuel Colado	Paseo Errondo		600	Acera Bici
	Paseo Errondo	Calle de los Podavines (45)			Coexistencia peatón bici
	C/ de los Podavines	Calle Jose Maria Salaberria			Acera Bici
Plaza Cofr Donostarras- Plaza Etxeberri - Plaza Mercaderes	Calle de los Podavines	Calle Javier Barkalztegi (360)			Coexistencia peatón bici
	C/Javier Barkalztegi	Plaza Mercaderes			Acera Bici
	C/ Jose Maria Salaberria	Javier Barkalztegi			Coexistencia peatón bici (provisional)
Plaza Itun	Plaza Itun	Gregorio Ordoñez		280	Acera Bici
Poligono industrial Igara	Plaza Laubximieta	Rotonda de Illara		1.185	Vía ciclista
	Plaza Laubximieta	Camino de Igara (300)			Carril Bici
	Camino de Illara	Plaza Iribar (985) Area 30			Coexistencia coche - bici
Avenida de Satrustegi	Avd Zumalakarregi	Calle Matia		60	Coexistencia peatón - bici
Loloia	Puente de Egia	Plaza Atarleder		430	Acera Bici
Urbanización Pagola				1.340	Acera Bici
Urbanización Aldunaene	Puente Mundaiz	Puente de Hierro (Incluido)		670	Acera Bici
Entrada-salida parque Ametzagalna				900	Coexistencia peatón ciclista
	Paseo Obxoki	Parque Ametzagalna (50 m)			Pista bici
	Entrada parque Ametzagalna	Salida Parque Ametzagalna (850 m)			Coexistencia peatón ciclista
Zubieta	Puente Hipica	Zubieta		660	Acera Bici
Donostia - Pasala	Buenavista	Calle Eskaiantegi (Pasala)		265	Acera Bici
Calle Felipe IV	Calle Avd de Madrid	Calle Eustasio Amilibia		170	Coexistencia peaton - Bici
Riberas de Loloia	Avd Barcelona	Calle Otamendi Anaiak		65	Acera Bici
Puente Lehendakari Aguirre	Calle Federico Garcia Lorca	Paseo Bizkaia		120	Carril bici
Area 30 Antiguo				2.463	Coexistencia vehiculo ciclista
			TOTAL 2010	45.600	11.703

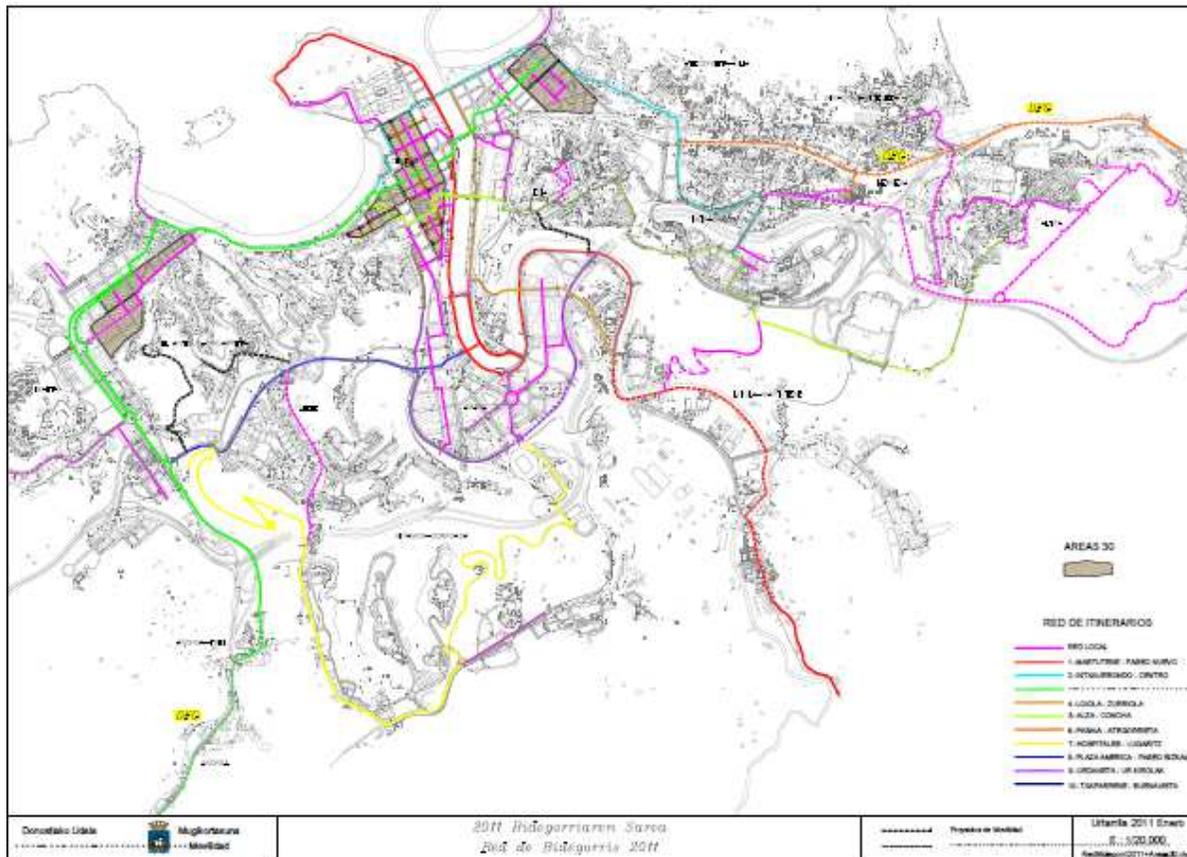


Red prevista para 2011

Calle Easo - Avd de la Libertad				Via ciclista	2.011
C/Urduñeta	Calle Easo	Calle Urbieta	95	Carril bici + coexistencia vehículo bici	2.011
Buen Pastor	Calle Urbieta	Calle San Martín	260	Coexistencia peatón - bici	2.011
Calle Lolola	Calle San Martín	Avenida de la Libertad	200	Coexistencia peatón - bici	2.011
Zarategi	Calle Zarategi	Centro olívico Inbaurreondo	230	Acera Bici	2.011
Plaza Teresa de Calcuta	Plaza Euskadi	Teresa de Calcuta			
	Paseo de Franola	Plaza Teresa de Calcuta	60	Pista Bici	2.011
	Plaza Teresa de Calcuta (ESCALERAS)		60	Acera Bici	2.011
	Plaza Teresa de Calcuta		215	Coexistencia peatón bici	2.011
	Calle Izueta		30	Coexistencia peatón bici	2.011
Salida Ametzagaia - Txomin Enea			1.000	Coexistencia coche bici	2.011
Paseo Txaparrere	Tunel de Txaparrere	Herrera	675	Pista bici	2.011
Donostia - Pasala	Herrera	Buenavista	1.270	Pista bici	2.011
Paseo Concha - Pedro Manuel Collado					
C/Conde de Plasencia	Paseo Concha	Calle Zubieta	40	Coexistencia peatón ciclista	
Plaza Zaragoza+Manterota	Calle Zubieta	Calle San Martín	125	Carril bici	
C/San Bartolome	Calle San Martín	Calle Easo	210	Coexistencia peatón ciclista	
C/Easo	Calle San Bartolome	Calle Larramendi	170	Carril bici	
C/Easo	Calle Larramendi	Calle Moraza	100	Acera bici	
Plaza Easo	Calle Moraza	Calle Easo 83	180	Carril bici	
Plaza Centenario	Calle Easo 83	Calle Parque	160	Acera bici	
C/Sancho el Sabio	Calle Parque	Plaza del Sauce	245	Acera bici	
Plaza del Sauce	Calle Sancho el Sabio	Calle Jose Maria Salaberria	120	Coexistencia peatón ciclista	
C/Jose Maria Salaberria	Calle Sagrada Familia	Calle Pedro Manuel Collado	130	Coexistencia peatón ciclista	
Paseo Bizkaia - Sancho el Sabio	Paseo Bizkaia	Calle Sancho el Sabio	85	Acera bici	
Area 30 Centro			2.920		2.011
Area 30 Gros			1.160		2.011
Paseo Txaparrere	Estación Renfe Ategorrieta	Tunel en paseo Txaparrere	1.150	Coexistencia peatón	2.011
Conexion Lolola - Cervantes	Calle Lolola	Calle Miramar	95	Carril bici	2.011
TOTAL		TOTAL 2011	56.585		10.985



La nueva Red Ciclista (Plano)





Recomendaciones

Volvemos a incidir en que, además del desarrollo de la red de los itinerarios principales, desde el OB se vuelve a recomendar favorecer el uso de la bicicleta a través de una mayor integración de ésta con el tráfico motorizado. Una oportunidad clara se está produciendo con la habilitación de medidas de calzado del tráfico y creación de zonas 30 en los barrios de Gros, Centro y Antiguo. Otras actuaciones también se deberían estudiar, tales como el establecimiento de plataformas avanzadas de espera en intersecciones semaforizadas (empiezan a ser importantes las colas ciclistas que se forman en determinadas intersecciones) y seguir estudiando las vías ciclistas a contracorriente. Las medidas deberán adoptarse paulatinamente, de forma sopesada y experimentando con determinados tramos⁶. 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, etc. divulgando y explicando cada medida que se vaya a adoptar con actuaciones importantes de comunicación y sensibilización.

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

- Priorizar la ejecución de los viales ciclistas previstos a los barrios densos y alejados del centro y con desniveles importantes como es la zona Este de la ciudad.
- Ejecutar las actuaciones previstas en el Plan de Transporte Vertical permitiendo la accesibilidad a los barrios altos de la ciudad con alta densidad de población.
- Seguir extendiendo las infraestructuras ciclistas a los nuevos desarrollos urbanos.
- Reducir la movilidad motorizada de modo que el mallado de la red ciclista en los barrios se pueda desarrollar en calzada. Sería deseable un escenario en el que las Áreas 30 alcanzase a todos los barrios de la ciudad.
- Cuidar el diseño de los trazados ciclistas en su funcionalidad como medio de transporte, ganando en confort y seguridad, estudiando la semaforización y tiempos en las intersecciones.
- Desarrollar la conexión ciclista con los municipios vecinos.
- Ampliar el número de plazas de aparcamientos para bicicletas y elaborar un Plan de aparcamientos que introduzca nuevas medidas para implantar este tipo de infraestructuras en los edificios residenciales, estaciones ferroviarias, aparcamientos subterráneos, edificios públicos, etc.

⁶ En esta línea se debería retomar los postulados y previsiones contenidas en el Plan de Seguridad Vial.



-
- Mejorar y aumentar la señalización vertical y horizontal de los bidegorris y tramos de coexistencia.
 - Establecer un Plan de mantenimiento y limpieza de la red ciclista e infraestructuras asociadas.

Y además:

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

3.3.2. Medidas de promoción

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

Actuaciones realizadas:

- 1.- Nuevos trípticos de Dbici y actualización plano de bidegorris con las medidas de seguridad que deben observar las personas que circulen en bicicleta
- 2.- Campañas de Áreas 30 para la utilización por parte de los ciclistas de la calzada y mejora de la seguridad vial en los barrios del Antiguo, Gros y Centro.
- 3.- Marchas ciclistas por la ciudad: semana de la movilidad, Kontuz 2010, Semana grande.
- 4.- Página web: www.donostiamovilidad.com
- 5.- Video de red ciclista para CIVITAS.

3.3.3. Educación vial

Una educación vial integral, en la línea de lo que se postula en el Plan, es otra forma de promocionar el uso de la bicicleta. Se entiende por ello una educación que vaya más allá de la mera enseñanza del código de circulación, o el “cómo ser buenos conductores”. Es así como se contempla la movilidad como un fenómeno urbano en



el que deben priorizarse los medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente urbano.

Dentro del Programa de Educación Vial que viene desarrollando la Unidad de Formación de la Guardia Municipal desarrolla contenidos y acciones dirigidas al uso de la bicicleta como medio de locomoción desde temprana edad. En concreto el Temario para los alumnos y alumnas de Educación Primaria, 3º ciclo viene centrando sus actividades en el conocimiento y uso de ese vehículo. Tanto en éste como en el 2º ciclo en el que se trabaja la autonomía total como peatón, se priorizan los criterios de seguridad en su movilidad. En el Tercer ciclo se fomenta el uso de la bicicleta como herramienta de desplazamiento.

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

El programa completo de Educación Vial de la Guardia Municipal se ha desarrollado este año en 43 centros de primaria y 3 centros de secundaria. En primaria han participado 9.938 niños y niñas, siendo 202 los alumnos de secundaria

Han sido 3.102 los alumnos de Educación Primaria, 3º ciclo. En este ciclo es donde el programa fomenta el uso de la bicicleta *como herramienta de desplazamiento moderna que les introduce en las primeras vivencias y problemática asociadas a la velocidad*. La propia reflexión realizada por el equipo de Seguridad Vial de la Guardia Municipal incide en que *“del manejo de bicicletas deducimos que en la práctica obtienen un mayor conocimiento y autonomía a la hora de moverse en ellas, ya que Donostia es un municipio muy preparado para utilizar este medio de transporte, al menos en su zona baja, y los niños empiezan a preferir este medio de transporte a otros tanto para acceder a la escuela como sus desplazamientos cotidianos y de ocio los fines de semana”*

En ese sentido también conviene recordar que este equipo de la Guardia Municipal viene señalando que *“entre las figuras emergentes del tráfico ciudadano está la del conductor de bicicleta, también niños y niñas del “Tercer Ciclo”, que utilizan este vehículo no como juego de parque, sino como modo de transporte más o menos cotidiano”*, considerando esta situación como una oportunidad para educar a un sector significativo de la población en los valores de una educación vial integral y moderna. También hay que recordar que la Unidad de Formación de la Guardia Municipal viene apuntando la necesidad de abrir su campo de acción en materia de educación vial a los jóvenes adolescentes, intentando integrar en su proyecto un programa que vaya abarcando a los alumnos y alumnas del ciclo de Secundaria (ESO). El Observatorio viene insistiendo en que este tipo de programas pueden ser



una oportunidad inmejorable para integrar elementos de formación y sensibilización en las formas sostenibles de moverse en la ciudad y en la adecuada forma de desplazarse en bicicleta, máxime cuando uno de los escenarios a los que se quiere llegar es que la bicicleta circule en calzada y en coexistencia con vehículos motorizados. Además, se ha podido observar que la tendencia creciente por parte de jóvenes a la utilización de las bicicletas para acudir a sus centros escolares no está exenta de fricciones por su utilización, a veces indebida, en aceras y espacios de tránsito peatonal.

También queremos recoger en este apartado la reflexión aportada por la Guardia Municipal en el sentido de que *el uso de la bicicleta como medio de transporte al colegio es absolutamente marginal y su fomento es prácticamente inexistente. Entre los obstáculos a superar para fomentar este tipo de movilidad, aparte de una accesibilidad a los colegios pensada mayormente en el tráfico motorizado, está la escasez de lugares seguros y cómodos para estacionarlas y el excesivo peso que acostumbra a cargar los alumnos en sus mochilas.*

3.3.4. Aspectos normativos

Como venimos recogiendo en anteriores informes, en el año 2006 se aprobó la Ordenanza Municipal de Circulación de Vehículos y Peatones, que contempla normas que pretenden regular y favorecer el uso de la bicicleta. En concreto, cuenta con 7 artículos referidos a la bicicleta, insistimos en que es una norma poco conocida por la población.⁷ Volvemos a insistir en que se hace del todo necesaria una mayor difusión de las obligaciones que deben cumplir las personas que se desplazan en bici por la ciudad, estableciendo acciones que aseguren el cumplimiento de la normativa vigente. En los últimos años venimos asistiendo a un aumento considerable del número de ciclistas. Se puede considerar que son personas de edad que recuperan la utilización de la bicicleta en sus desplazamientos ordinarios y nuevas generaciones de jóvenes que la vienen a utilizar para ir a los centros de enseñanza o a sus actividades lúdicas (playa, zonas deportivas, etc.). Unas personas por falta de pericia y otras por su inconsciencia o falta de respeto, el caso es que diariamente se producen transgresiones a las normas de circulación existentes, entre otras cuestiones, invadiendo aceras y, en ocasiones, circulando en velocidad y forma peligrosa para los viandantes que ocupan las aceras. También se ha podido observar que una importante proporción de las bicicletas que circulan por la ciudad no están dotadas de timbre y son escasas las que usan luces en su tránsito nocturno.

En ese sentido, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura ya apunta los desajustes existentes en la cultura de uso del espacio público con la incorporación

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

de la bicicleta al paisaje urbano donostiarra y las fricciones que presenta con otros modos de transporte, así como las carencias de cultura ciudadana en relación a la seguridad vial.⁸

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

3.3.5. Instrumentos de gestión, participación y evaluación

Observatorio de la Bicicleta

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

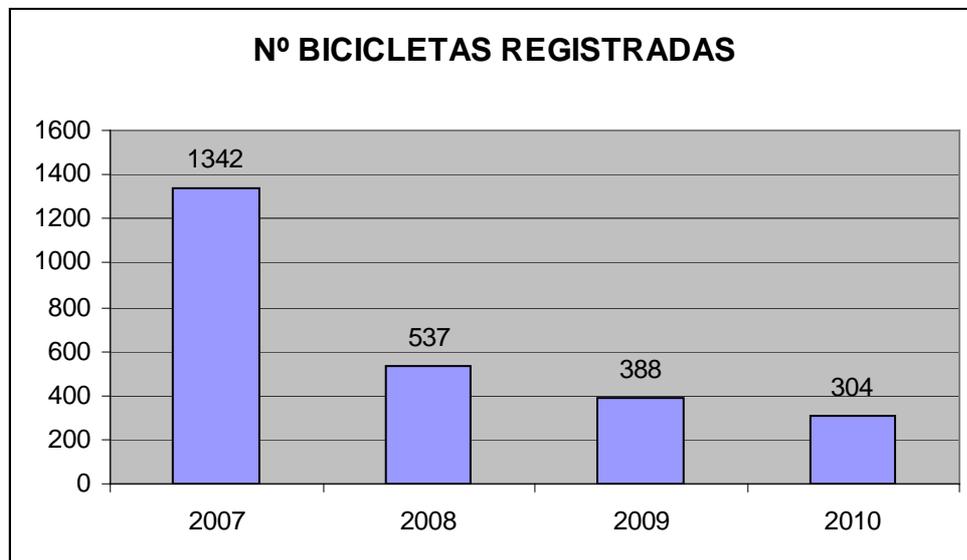
- Gestiona y canaliza las quejas y sugerencias
- Realiza un seguimiento de la movilidad urbana en bicicleta
- Vela por el cumplimiento del Plan de la Bicicleta de la ciudad
- Sugiere nuevas medidas para desarrollar este medio de transporte

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

Registro de Bicicletas

El registro de bicicletas comenzó a funcionar en marzo de 2007. Actualmente tienen registradas 2.571 bicicletas, siendo 304 las bicicletas registradas a lo largo de 2010. Se observa un decrecimiento del número de personas que se adscriben al sistema. Un mayor conocimiento del público en general y una coordinación con otras bases de datos existentes en otros municipios son algunas de las posibilidades que se deberían estudiar.

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



La Base de datos (de propietarios y bicicletas) fue creada según la Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos(31/01/2006) y tiene la finalidad de prevenir los robos o extravíos de las bicicletas y facilitar su localización. Se debería acelerar la coordinación con los registros de bicicleta existentes en otras localidades, iniciativa impulsada desde la Red de ciudades por la bicicleta.

El marcaje es voluntario, se ha de ser mayor de 14 años y la bicicleta debe disponer de un número identificativo que puede ser el nº de bastidor y/o un nº de Marcaje del Sistema homologado por el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.

Sistema de Bicicleta Pública

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

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

El abono al servicio cuesta 20€ anuales. El ayuntamiento facilita una tarjeta electrónica que se puede obtener en la oficina municipal de Udalinfo. La tarjeta sirve



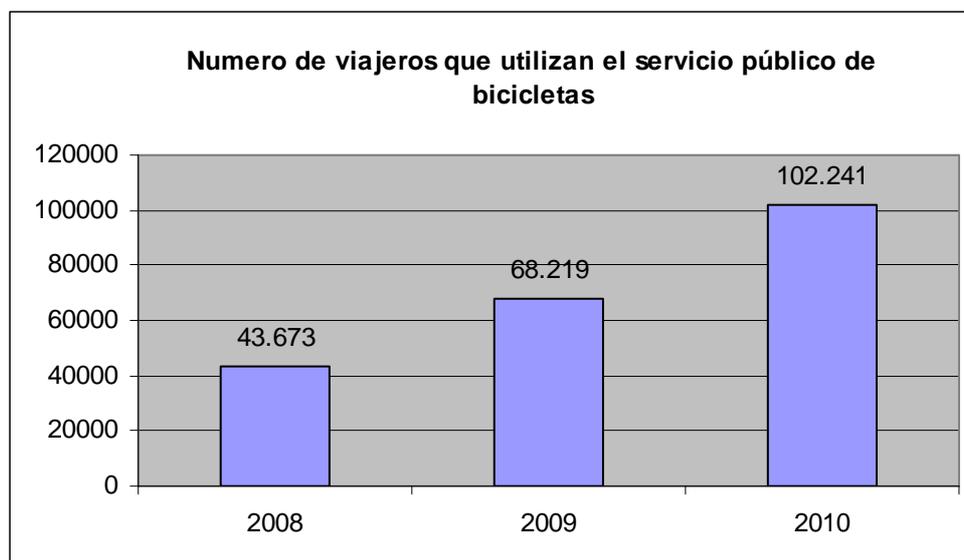
para liberar la bici del anclaje establecido en cada estación para las bicicletas en servicio.

Desde la puesta en marcha del servicio se han abonado 3.565 personas⁹, habiéndolo utilizado 2.692 usuarios. Ha habido un incremento de 1.143 abonos respecto a 2009.. El 50 % de las personas que han utilizado el servicio han sido mujeres. Por edades, el perfil es el siguiente:

- (51) 1,89% entre 0 y 20 años
- (1101) 41,23% entre 20 y 40 años
- (1250) 46,43% entre 40 y 60 años
- (281) 10,43% >de 60 años

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

Un 58 % de los servicios han sido utilizados para traslados en bicicleta de menos de 15 minutos y un 15 % para el tiempo comprendido entre 15 y 30 minutos.



⁹ Ha habido 95 bajas



3.3.6. Evolución del presupuesto económico asignado al desarrollo del plan

Inversiones municipales realizadas en materia de ciclismo urbano

Año	Ejecución Vías ciclistas	Mantenimiento Vías ciclistas	Aparcamientos	Promoción
2002	1.200.000 €		30.000 €	-
2003	20.000 €		30.000 €	-
2004	300.000 €		30.000 €	-
2005	1.100.000 €		54.336 €	-
2006	1.223.000 €		58.600 €	85.500 €
2007	532.000 €		51.631 €	71.162 €
2008	113.700 €	48.320 €	34.528 €	43.903 €
2009	3.533.068 €	21.000 €	6.300 €	13.420 €
2010	1.725.573 €	-	74.560	23.345

3.4. PROPUESTAS DE PROMOCIÓN

En este apartado se vuelven a incluir las propuestas ya formuladas en el Informe del año pasado y que consideramos deben ser tenidas en cuenta, dado el parón que en estos ámbitos de la promoción ha adolecido el trabajo desarrollado durante 2009 y 2010. Las propuestas que se recogen en este apartado son fruto de la reflexión colectiva desarrollada en el Grupo de Trabajo constituido en el Observatorio y de los estudios y análisis realizados desde la Secretaría Técnica sobre el desarrollo y resultados del Plan de Potenciación de la Bicicleta.

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

La presencia de cada vez 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. El afianzamiento de la bicicleta como medio de transporte exige que se desarrollen campañas específicas según sectores y públicos objetivos distintos, además de realizar las necesarias infraestructuras que faciliten la utilización de ese vehículo.

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

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

- Campaña dirigida a usuarios habituales de la bicicleta: Donde se ponga el acento en la forma correcta de moverse en bici por la ciudad y se facilite información de los complementos que requiere cada vehículo (luces, timbre, reflectantes, etc.). En ese sentido proponemos establecer un Programa de “Educadores de Calle” dirigido a la educación vial y cívica, fundamentalmente de ciclistas. Este Programa se visualizaría en la calle con personal debidamente identificado que realizaría una labor pedagógica y difusora de una cultura ciudadana del uso del espacio público y la circulación segura.



-
- Campaña dirigida a lograr el trasvase de automovilistas y motoristas hacia la bicicleta. El estudio sociológico sobre el ciclismo urbano en San Sebastián realizado en 2008 apunta que teniendo en cuenta el principal motivo de desplazamiento en bicicleta por la ciudad, el 42.8% de la población ciclista manifiesta que, anteriormente, por ese motivo, se desplazaba a pie, un 28.3% en autobús, un 13.5% en coche privado y un 7.3% en moto. Prácticamente la mitad ha cambiado un modo de transporte motorizado por la bicicleta, de modo que un 20.8% ha pasado de utilizar un transporte privado motorizado (coche privado y moto) a utilizar la bicicleta. Y otro 29.6% ha cambiado los medios motorizados públicos (autobús, tren-topo) por la bicicleta
 - Programas de formación vial y mecánica, así como salidas guiadas por la red ciclista dirigidas a las nuevas personas usuarias de la bicicleta.
 - Campañas de promoción y apoyo al uso de la bicicleta dirigida a comerciantes y agentes económicos de la ciudad.
 - Promocionar el desarrollo de Planes de Movilidad Sostenible en empresas, tanto públicas como privadas, así como en las Administraciones Públicas, en los que la incentivación del uso de la bicicleta para realizar los desplazamientos al trabajo y en el trabajo sea una de las medidas contempladas.

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

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

- El enorme potencial que abriga este segmento de población en cuanto a número de personas y posibilidades, así como su carácter estratégico y de futuro.
- La existencia de programas y actuaciones que, en relación con la movilidad sostenible y el uso de la bicicleta como medio de transporte, se vienen realizando entre escolares principalmente. (Ver el apartado correspondiente del trabajo que desarrolla la Guardia Municipal)
- Volvemos a incidir en algunas situaciones de peligro y fricción que se han venido produciendo a lo largo del año, ocasionadas por el exceso de velocidad o forma de tránsito ciclista en zonas habilitadas como de convivencia entre



peatones y ciclistas, o aceras en las que, en principio, no está permitida la circulación ciclista¹⁰

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

Desde el Observatorio:

- Continuar la colaboración con la UPV-EHU para implementar un Plan de Promoción del Uso de la Bicicleta en el Campus Universitario. Continuar la participación en el proceso Batubide y las acciones desarrolladas desde Civitas. Incidir en el trabajo de sensibilización con los órganos gestores del Campus así como con los representantes estudiantiles. Tomar contacto con otras Universidades con presencia en la ciudad para presentarles iniciativas de fomento de la movilidad ciclista e implicarles en el desarrollo de las mismas en los ámbitos territoriales donde se ubican.
- Establecer una línea de trabajo con el Departamento de Juventud con el fin de estudiar y diseñar una campaña dirigida a los sectores juveniles de la ciudad cuyo objetivo sea la promoción del uso de la bicicleta y de su adecuada forma de utilización

Desde el Ayuntamiento:

Crear un marco de coordinación y análisis de los programas que se vienen realizando dirigidos a la comunidad escolar y que tienen contenidos, y están relacionados, con la movilidad y el uso de la bicicleta: Agenda 21 Escolar, Educación Vial, Camino Escolar, Audiencia Pública u otros. El “Proyecto para la educación en movilidad sostenible y segura” con su Plan de Acción y en el que han participado diversas áreas municipales puede ser un interesante punto de partida.

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

En el Informe de 2007 se recogía un artículo “*La Bicicleta: una medicina sobre ruedas*” del doctor Ingo Froböse¹¹ donde viene a afirmar que está clínicamente comprobado que el pedaleo en bicicleta es una de las actividades más completas y universales para prevenir dolores de espalda, proteger articulaciones y mejorar el sistema circulatorio e inmunológico.

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

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



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

- Estudiar la realización de campañas específicas para informar a la población de los beneficios físicos y psíquicos que se pueden conseguir a través de la actividad ejercitada con el uso habitual de la bicicleta
- Contactar con los organismos competentes en el ámbito de la salud y universitarios de este campo para establecer líneas de investigación sobre los efectos en la salud derivados de la actividad ciclista como ejercicio moderado y como modo de transporte
- En colaboración con los organismos competentes en el ámbito de la salud, impulsar programas dirigidos a los profesionales de la salud con el fin de formarles y concienciarles del uso terapéutico de la bicicleta
- Realizar una conferencia pública sobre los beneficios para la salud derivados del uso regular de la bicicleta

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

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

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



turístico y se analicen las potencialidades y debilidades de la ciudad y su comarca.

E. Otras actuaciones

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

Donostia-San Sebastián marzo de 2011