DONOSTIAKO BIZIKLETAREN BEHATOKIA

OBSERVATORIO DE LA BICICLETA DE SAN SEBASTIAN

OBSERVATORIO DE LA BICICLETA DE SAN SEBASTIAN

MEMORIA 2013

cristinaenea fundazioa

Donostiako Udala
Ayuntamiento de San Sebastián

kalapie

Redacción:
Manu González Baragaña

Coordinación:
Josu Benaito Villagarcía
Fermín Echarte Peña
Manu Gonzalez Baragaña

Colaboración:
Angel Aranburu Calafell

INDICE

1.- PRESENTACIÓN 04
2.- OBJETIVOS DEL OBSERVATORIO DE LA BICICLETA 05
3.- TAREAS REALIZADAS DURANTE 2013 06
3.1.- Canales de participación 06
3.2.- Seguimiento de la movilidad ciclista 11
3.2.1.- Indicadores de movilidad ciclista 11
3.2.1.1.- Evolución de la inversión en obra nueva, el gasto de mantenimiento de las vías ciclistas ya existentes y el de la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte 12
3.2.1.2.- Evolución del número de viajes en bicicleta y su peso relativo sobre la totalidad de los viajes efectuados 14
3.2.1.3.- Índice de motorización por cada 1.000 habitantes (evolución) 17
3.2.1.4.- Evolución de la longitud del viario específico para desplazamientos ciclistas 19
3.2.1.5.- Evolución del número de ciclistas víctimas de accidente 24
3.2.1.6.- Evolución del número de plazas de aparcamiento para bicicletas 26
3.2.1.7.- Evolución del número de denuncias de bicicletas sustraídas 27
3.2.2.- La red de aparcamientos para bicicletas 28
3.2.2.1.- Propuestas generales de actuación 29
3.2.2.1.1.- Dotación de aparcamientos en vía pública 29
3.2.2.1.2.- Fomentar la instalación de aparcamientos fuera de la vía pública 30
3.2.3.- Seguimiento de la evolución de los niveles de uso de la bicicleta 31
3.3.- Evaluación del Plan de la Bicicleta 33
3.3.1.- Recomendaciones 33
3.3.2.- Medidas de promoción 35
3.3.3.- Educación vial 35
3.3.4.- Aspectos normativos 36
3.3.5.- Instrumentos de gestión, participación y evaluación 38
3.3.5.1.- Observatorio de la Bicicleta 38
3.3.5.2.- Registro de Bicicletas 38
3.3.5.3.- Depósito Municipal de Vehículos 39
3.3.5.4.- Sistema de Bicicleta Pública 39
3.4.- Propuestas de promoción 41
3.4.1.- Desarrollar campañas específicas por sectores de público objetivo 41
3.4.2.- Realizar acciones de fomento del uso de la bicicleta y de su adecuada utilización dirigida a los sectores juveniles. 42
3.4.3.- Promocionar el uso de la bicicleta desde la vertiente de la salud 43
3.4.4.- Promocionar el uso de la bicicleta desde la vertiente del turismo 44
3.4.5.- Otras actuaciones 45
ANEXO I 46
ANEXO II 51
ANEXO III 53

1.- PRESENTACIÓN

Este documento pretende dar cuenta de las labores llevadas a cabo durante 2013 por el Observatorio de la Bicicleta de San Sebastián[1], recogiendo las tareas desarrolladas y presentando la situación de la movilidad ciclista en la ciudad ese año.

El OB tiene por objetivos la gestión y la dinamización de la participación ciudadana en relación con el ciclismo urbano; el seguimiento de la movilidad en bicicleta y de las actuaciones efectuadas en el municipio en relación con su promoción; así como la propuesta o realización de labores de fomento de la movilidad en bicicleta.

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

La presente memoria, además de recordar los objetivos del OB y los medios con los que ha contado, ofrece una síntesis de las principales labores desarrolladas durante el año 2013.

En este sentido, cabe destacar que desde agosto de 2013, la gestión del OB ha sido desarrollada por Fundación Cristina Enea, merced a un acuerdo firmado con el Ayuntamiento de San Sebastián. El objeto del Convenio es establecer el marco básico de colaboración entre el Ayuntamiento de San Sebastián a través del Departamento de Movilidad y Fundación Cristina Enea para desarrollar toda la actividad del Observatorio de la Bicicleta durante el año 2013, incluyendo la creación y mantenimiento de una nueva web y redes sociales, y la apertura de una oficina física del OB en el Centro de Recursos Medio Ambientales de San Sebastián para la atención ciudadana.

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

2. OBJETIVOS DEL OBSERVATORIO DE LA BICICLETA

El OB se constituyó como un instrumento dirigido a realizar labores de seguimiento de la movilidad ciclista. Durante 2013, sus labores se han centrado principalmente en:

- **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 mísmas al Ayuntamiento o entidad competente, contraste con el Ayuntamiento de cada cuestión planteada y respuesta individualizada a cada queja o sugerencia. Además, desde agosto de 2013 cuenta con un espacio físico de atención al público y un centro de documentación temático.

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

El OB viene realizando un seguimiento permanente de los parámetros que definen y condicionan la movilidad en bicicleta, haciendo un seguimiento continuo, con la atención a las demandas ciudadanas del diseño, estado y desarrollo de las infraestructuras ciclistas (viales ciclistas, aparcamientos para bicicletas, señalética…), seguimiento de los flujos de bicicletas, etc.

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

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

El OB coordina un grupo estable de trabajo y dirección en el que se realiza un seguimiento de las demandas ciudadanas y las actuaciones que en el ámbito de la movilidad ciclista realiza el Ayuntamiento. Este grupo lo conforma un técnico municipal, un técnico de Fundación Cristina Enea y miembros de Kalapie.

3.- TAREAS REALIZADAS DURANTE 2013

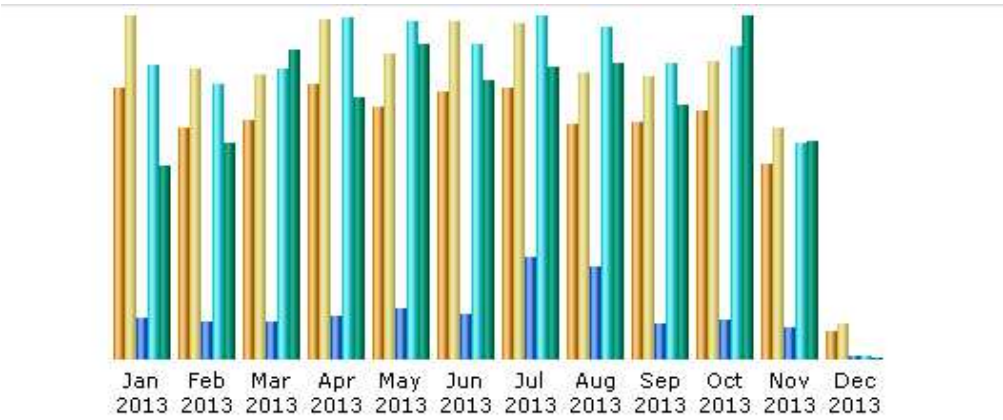
3.1.- Canales de participación

A fin de dar a conocer el OB y de fomentar la participación ciudadana en relación con el ciclismo urbano, han 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. Estos canales son: página Web, redes sociales, línea de teléfono, dirección de correo electrónico, oficina de atención al público y presencia de un stand informativo en algunos eventos público (Olatu Talka, Día de la Bicicleta en Semana Grande, etc…).

Con la firma del convenio de colaboración con Fundación Cristina Enea, la página web http://www.bizikletarenbehatokia.org se ha residenciado dentro del portal web de la propia fundación, habiendose reestructurado, renovado y actualizado todos sus contenidos. La Web permite la recogida de cualquier queja, consulta o sugerencia ciudadana relacionada con la movilidad en bicicleta en San Sebastián (por ejemplo el mal estado de los bidegorris, la falta de aparcamientos para bicicletas, los diseños de vías ciclistas, cruces peligrosos, solicitudes de nuevas conexiones y viales ciclistas, robos, conflictos entre los diferentes modos de desplazamiento en la ciudad, etc.).

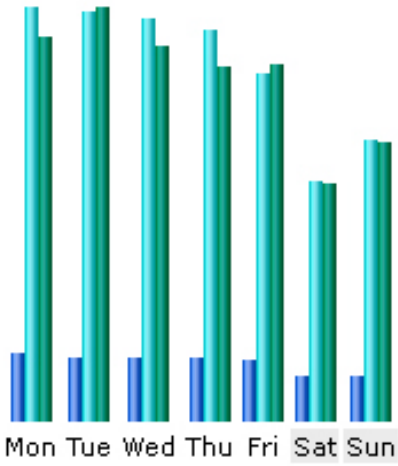
La página Web también cubre la función de informar a la población sobre la situación y el estado de desarrollo del uso de la bicicleta en la ciudad, facilitando la consulta de los informes que el OB publica periódicamente, de la Red existente y de su nivel de desarrollo y de otras actuaciones municipales y sociales relacionadas con la promoción de los modos de movilidad sostenibles, así como de actividades lúdicas y sociales que, en relación con la bicicleta, se impulsan en la ciudad. Dispone de un apartado de Noticias centrado principalmente en la movilidad ciclista y aspectos relacionados con el uso y disfrute de la bicicleta.

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



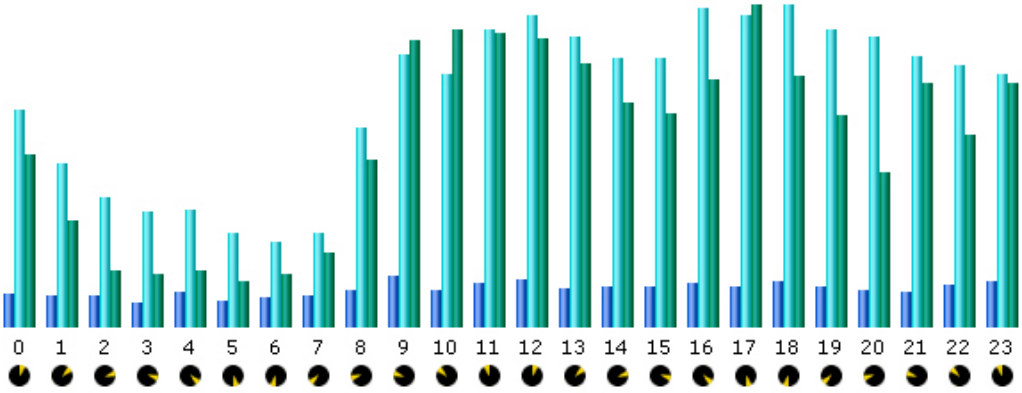
Month	Unique visitors	Number of visits	Pages	Hits	Bandwidth
Jan 2013	901	1,142	2,379	17,114	905.11 MB
Feb 2013	774	968	2,136	15,963	1012.14 MB
Mar 2013	799	950	2,171	16,873	1.42 GB
Apr 2013	914	1,131	2,460	19,937	1.19 GB
May 2013	839	1,021	2,945	19,629	1.44 GB
Jun 2013	890	1,125	2,615	18,352	1.27 GB
Jul 2013	907	1,117	5,890	19,950	1.33 GB
Aug 2013	782	957	5,333	19,315	1.35 GB
Sep 2013	789	940	2,010	17,236	1.16 GB
Oct 2013	831	990	2,237	18,196	1.57 GB
Nov 2013	648	771	1,790	12,608	1018.85 MB
Dec 2013	90	115	129	150	586.40 KB
Total	9,164	11,227	32,095	195,323	13.61 GB

Número de visitas mes a mes. Fuente: Fundación Cristina Enea.



Day	Pages	Hits	Bandwidth
Mon	101	622	42.66 MB
Tue	96	616	45.95 MB
Wed	93	605	41.70 MB
Thu	96	589	39.57 MB
Fri	90	525	39.78 MB
Sat	69	361	26.46 MB
Sun	68	423	30.97 MB

Distribución de visitas los días de la semana. Fuente: Fundación Cristina Enea.



Distribución de visitas a lo largo de las horas del día. Fuente: Fundación Cristina Enea

Algunos comentarios respecto a los datos ofrecidos en los gráficos:

- El número total de visitas ha decrecido un 20%. Durante 2013 han sido 11.227 las visitas, frente a las 14.142 del año 2012. Ha de tenerse en cuenta que la Web no pudo estar en funcionamiento durante el mes de diciembre.

- De las 11.227 visitas, 9.164 son visitantes únicos.

- La franja horaria del mayor número de visitas es amplia, cubriendo el perido de 09:00 h a 23:00 h.

Otro aspecto que consideramos importante analizar son las palabras clave empleadas en las búsquedas que se han derivado a la Web del OB. Se observa que las principales búsquedas van encaminadas hacia términos tales como “beneficios de la bicicleta”, “ventajas de la bicicleta”, etc. Las siguientes búsquedas por cantidad son las relativas al trazado de bidegorris de la ciudad: “bidegorri donostia”, “bidegorri donostia mapa”... Analizando los documentos más bajados del año, se observa que la mayor parte de los documentos bajados son los planos de la Red de Bidegorris de San Sebastián. Se mantiene también el interés por los documentos relativos a las Ordenanzas de circulación tanto Municipales como Forales.

En los que respecta a las demandas recibidas y clasificadas en el periodo de enero a diciembre de 2013 han sido 47, que representa un decremento del 25% respecto a 2012.

Analizando las demandas y comentarios recibidos en la Web del OB se pueden extraer las siguientes reflexiones:

- Un 41% de las comunicaciones con el OB han sido por temas relacionados directamente con la Red Ciclista, ya sea para solicitar nuevos ramales o conexiones, problemas de mantenimiento o nuevos y más aparcabicicletas. El año anterior supusieron el 30% de las demandas.

- El sistema de préstamo de la bicicleta pública ha sido objeto de preguntas y atención importante. Ha representado el 29% de las comunicaciones recibidas. Ha de tenerse en cuanta que ha sido un año transición en el que el servicio dBizi no ha funcionado.

- Las demandas de nuevas conexiones proporcionalmente han bajado notablemente y vienen a representar un 11% frente al 16,67% de 2012, el 26,72% de 2011 ó el 29,1% del 2010. Las demandas inciden en los ejes de salida/entrada de los viales ciclistas por el Este y Sur de la Ciudad.

- Los temas relacionados con el mantenimiento de la Red proporcionalmente siguen aumentado. En 2013 han representado el 19% de las comunicaciones, mientras que en 2012 representaban un 15,15% o un 11% en 2011.

- Las comunicaciones que versan sobre temas relacionados con conflictos con otros medios de transporte siguen descendiendo. Vienen a representar el 8% de las demandas, cuando en 2012 supusieron un 12,12%, o un 14% en 2011.

- Las solicitudes de información diversa relacionada con el uso y servicios relacionados con la bicicleta ha supuesto el 12% de las comunicaciones.

- Otro tema objeto de atención en algunos escritos recibidos ha sido el robo de bicicletas.

3.2.- Seguimiento de la movilidad ciclista

3.2.1.- Indicadores de movilidad ciclista

El OB ha establecido una metodología que le permite elaborar un diagnóstico sistemático y continuo de las principales características que definen la movilidad ciclista en el sistema de transporte urbano de San Sebastián. En 2006 se protocolizó la obtención de información y datos con el objeto de dotarse de un sistema de indicadores . Además, se ha podido realizar un seguimiento de la red de vías ciclistas sobre la base de las inspecciones que periódicamente se realizan con ocasión de comprobar y contestar las demandas ciudadanas recibidas en el OB.

Los indicadores de seguimiento son:

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

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

3. Evolución del índice de motorización por cada 1.000 habitantes

4. Evolución de la longitud del viario específico para desplazamientos ciclistas

5. Evolución del número de ciclistas víctimas de accidente

6. Evolución del número de plazas de aparcamiento para bicicletas

7. Evolución del número de denuncias de bicicletas sustraídas

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

Inversiones municipales realizadas en materia de ciclismo urbano. Fuente: Dirección de Movilidad

Año	Ejecución Vías ciclistas €	Mantenimiento Vías ciclistas €	Aparcamientos €	Promoción €
2002	1.200.000		30.000	
2003	20.000		30.000	
2004	300.000		30.000	
2005	1.100.000		54.336	
2006	1.223.000		58.600	85.500
2007	532.000		51.631	71.162
2008	113.700	48.320	34.528	43.903
2009	3.533.068	21.000	6.300	13.420
2010	1.725.573		74.560	23.345
2011	3.489.797	42.000	31.500	15.457
2012	1.206.193		5.600	2.000
2013	830.000 *	1.500	20.000	1.000 **

* En esta inversión se incluye el total correspondiente a la peatonalización de Peña y Goñi
** No se incluye el costo de los cursos de formación de ciclistas en calzada subvencionado por el EVE.

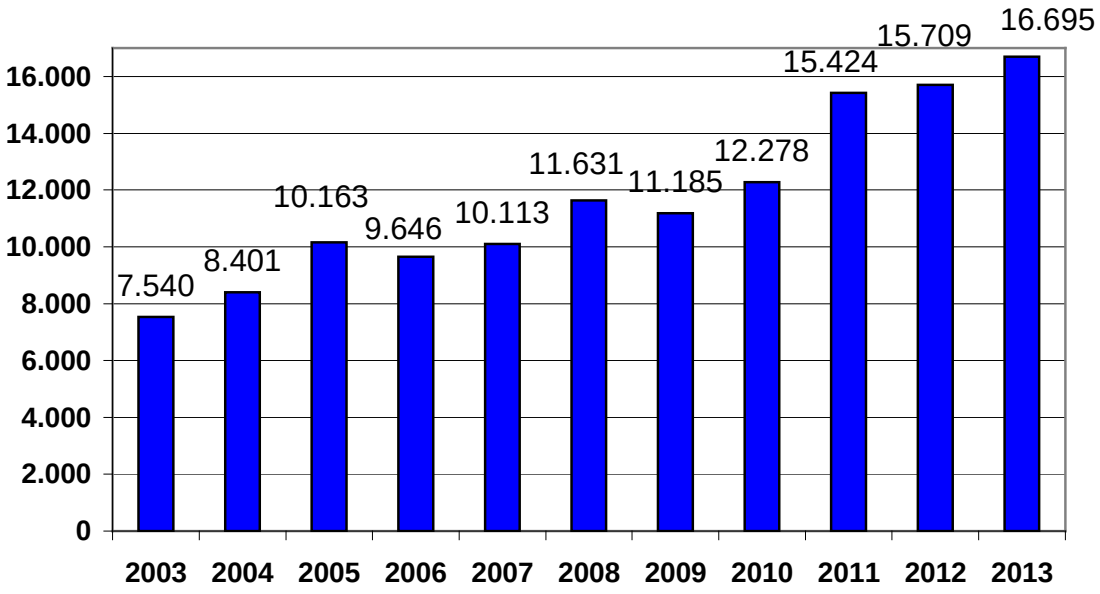
El total de las inversiones contabilizadas en 2013 alcanza la cifra de **852.500 €.** No obstante, y tal como se apunta en la tabla, el gasto en ejecución viaria que presenta el Ayuntamiento es el realizado para peatonalizar una calle en la que actualmente se puede transitar bidireccionalmente en bicicleta en calzada. El gasto medio correspondiente a 2013 viene a suponer **4,58 €** por habitante, menos que la de 2012 y que ya representó una bajada tres veces mayor que la de 2011. El Plan de Potenciación de la Bicicleta cifraba en su momento en 4,5 € año y habitante la cantidad mínima a invertir para el incentivo de la ciclabilidad local.

La principal inversión de 2013 se ha centrado en la transformación de la calle Peña y Goñi en una zona peatonal en la que los ciclistas pueden circular en ambos sentidos y los vehículos motorizados tienen restricciones de paso, estando limitado el aparcamiento de automóviles a las noches para residentes y a las operaciones de carga y descarga en el horario de 8:00 h a 11:00 h. A diferencia del año anterior, sí que se han invertido en mantenimiento 1.500 € y ha aumentado la partida dedicada al establecimiento de aparcamientos en la ciudad, alcanzando los 20.000 €. Ha sido muy deficitaria la partida dedicada a promoción, si el año pasado ya se redujo un 87% respecto a 2010, este año, los 1.000 € empleados viene a suponer un decremento del 50%.

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

a) Número de desplazamientos en bicicleta

Evolución 2003-2013: Nº de movimientos por día (Abril-Octubre)



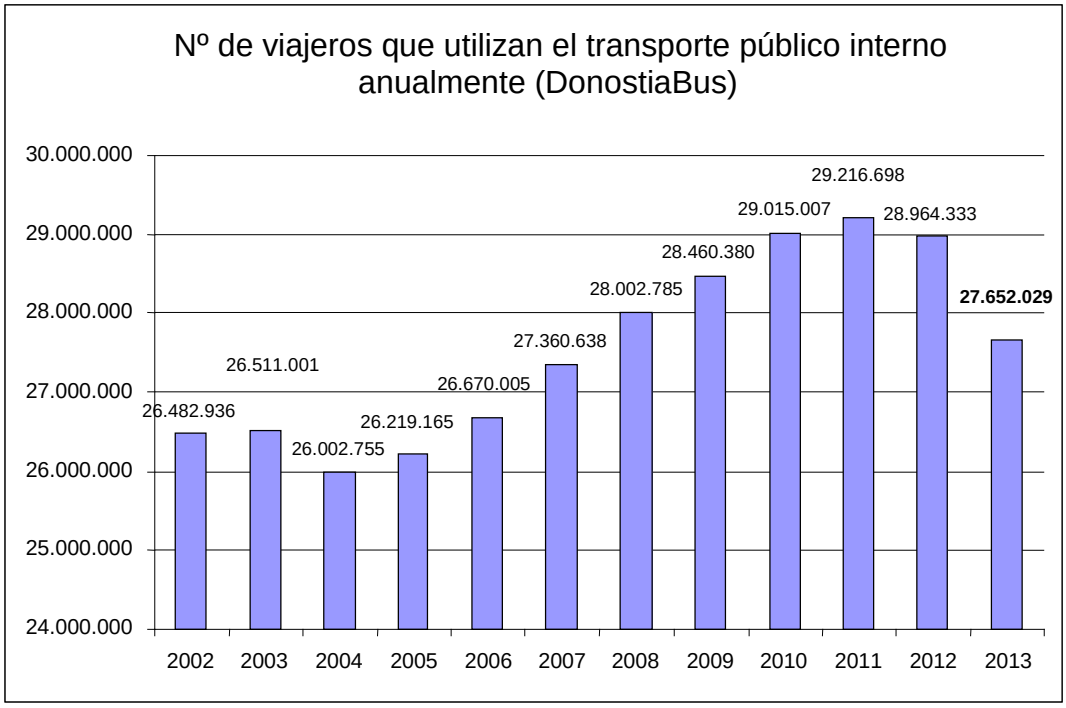
Fuente: Dirección de Movilidad

La media de desplazamientos diarios ha sido de **16.695**, según la estimación y metodología establecida. Los datos devienen de la información obtenida en el conteo de ciclistas realizado a lo largo de los meses de abril a octubre en diferentes puntos de aforo preestablecidos.

De los datos obtenidos, se puede observar un interesante incremento de los desplazamientos ciclistas por la ciudad. Si se observa la evolución registrada respecto a los últimos años, en los que la red ciclista se ha ido mallando y extendiendo en la ciudad, el número medio de desplazamientos diarios en bicicleta se va consolidando, incrementándose este año en un **6,28%**.

El número de mujeres que se desplazan en bicicleta viene a representar el 42% de las personas que utilizan la bicicleta en sus desplazamientos por la ciudad.

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



Fuente: dBus

El número de viajeros de autobús en los servicios de DBUS en el año 2013 ha sido de **27.652.029**, habiendo disminuido en casi un 5% respecto a 2012, año en el que ya se produjo una disminución del 1% respecto a 2011.

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

- La crisis económica sigue afectando al uso del transporte en general y al urbano en particular, habiéndose podido observar un descenso generalizado del uso de estos servicios.

- En Octubre de 2012 entraron en funcionamiento las nuevas estaciones Intxaurrondo y Herrera de Euskotren, en las que durante 2013 hubo 595.741 viajes con origen y destino dentro del municipio.

- La Integración Tarifaria en marzo de 2013 unificó el marco tarifario de los distintos operadores de transporte público de Gipuzkoa, tanto autobuses como trenes, además de establecer unos perfiles de las personas usuarias con

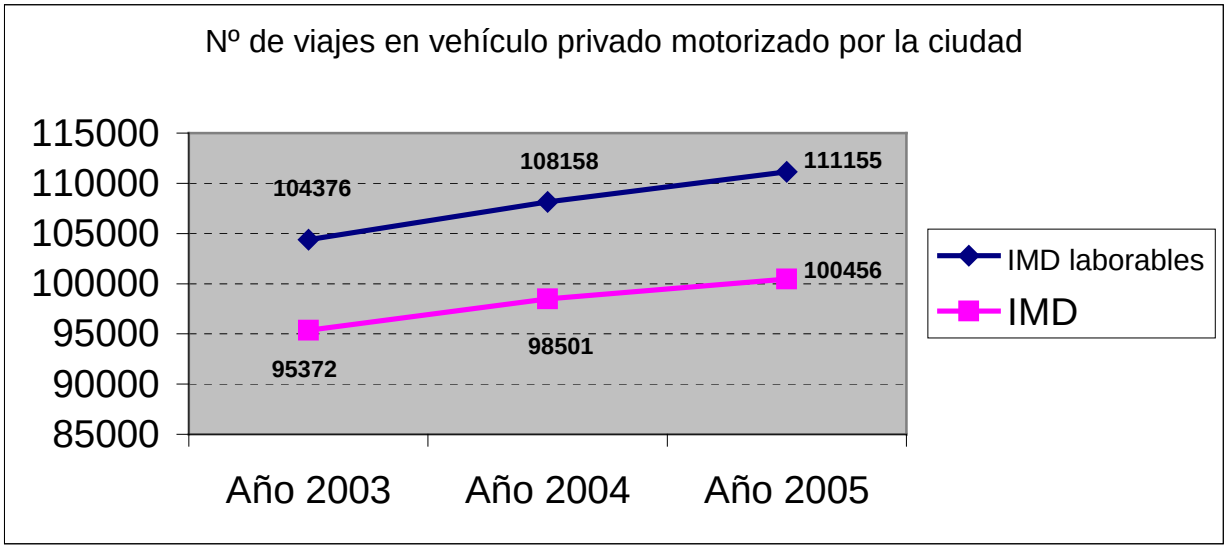
derecho a bonificaciones comunes para todas, pudiéndose observar traspaso de viajeros.

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

Los viajes realizados dentro de San Sebastián con la tarjeta Mugi y Lurraldebus en autobuses interurbanos y Euskotren fueron de **1.709.329**[2].

VIAJES CON ORIGEN - DESTINO EN PARADAS O ESTACIONES DEL MUNICIPIO CON TARJETA MUGI/LURRALDEBUS	
Lurraldebus	972.282
Euskotren	737.047
Total	**1.709.329**

c) Número de viajes en vehículo privado motorizado por la ciudad

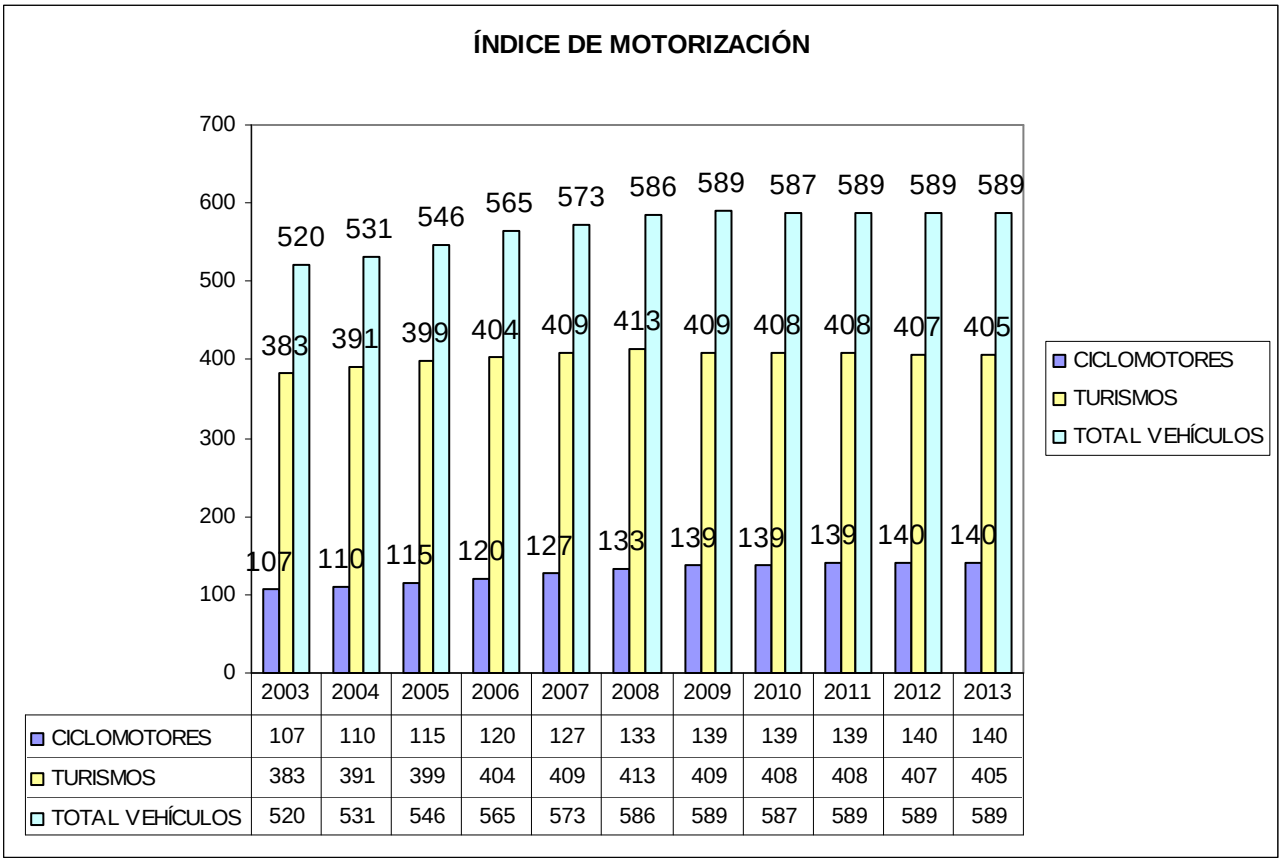


IMD: Intensidad Media Diaria
IMDL: Intensidad Media Diaria día Laboral

[2] En este cómputo no se contemplan los viajes abonados en metálico, que pueden representar alrededor de un 10% de los movimientos, ni otro tipo de bonos de transporte.

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

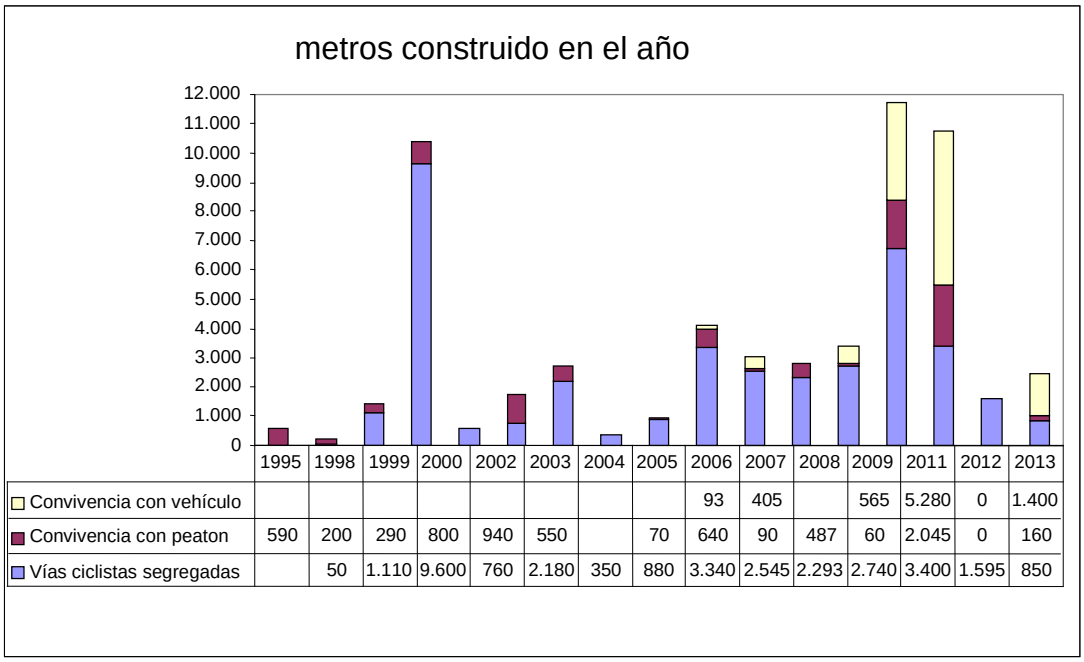
Año	Nº de vehículos	Nº de Turismos	Nº de Motos
1984	58.381	50.036	4.053
1991	68.502	56.651	6.356
1996	77.255	61.456	8.704
2001	95.771	74.904	16.427
2006	102.369	73.989	22.063
2007	104.953	74.985	23.297
2008	107.883	76.149	25.587
2009	109.157	75.902	25.681
2010	109.351	75.957	25.853
2011	109.748	76.031	25.961
2012	109.810	75.908	26.067
2013	109.552	75.386	26.142



	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
CICLOMOTORES	107	110	115	120	127	133	139	139	139	140	140
TURISMOS	383	391	399	404	409	413	409	408	408	407	405
TOTAL VEHÍCULOS	520	531	546	565	573	586	589	587	589	589	589

Continúa el estancamiento observado en los cinco últimos años en el crecimiento del índice de motorización, habiendo disminuido ligeramente el número de turismos que, con respecto a 2012, representa un decremento del 0,48%. Esta situación se debe probablemente a los efectos de la crisis económica de los últimos años y las incertidumbres relacionadas sin despejar. La matriculación de los ciclomotores experimenta un ligero incremento del 0,49%. En ese sentido, en unos momentos en los que la crisis no se había manifestado aún con crudeza, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura de San Sebastián de 2008 diagnosticaba una orientación lenta al crecimiento, resaltando que la tendencia a que la movilidad se siga basando en el automóvil es insostenible, ya que la necesidad de una mayor capacidad vial obligaría a obras de nueva infraestructura en los accesos y en el viario urbano, poco viables desde el doble punto de vista ambiental y económico, al margen ya de los efectos que el precio del petróleo puede acarrear en el transporte basado en este combustible fósil.

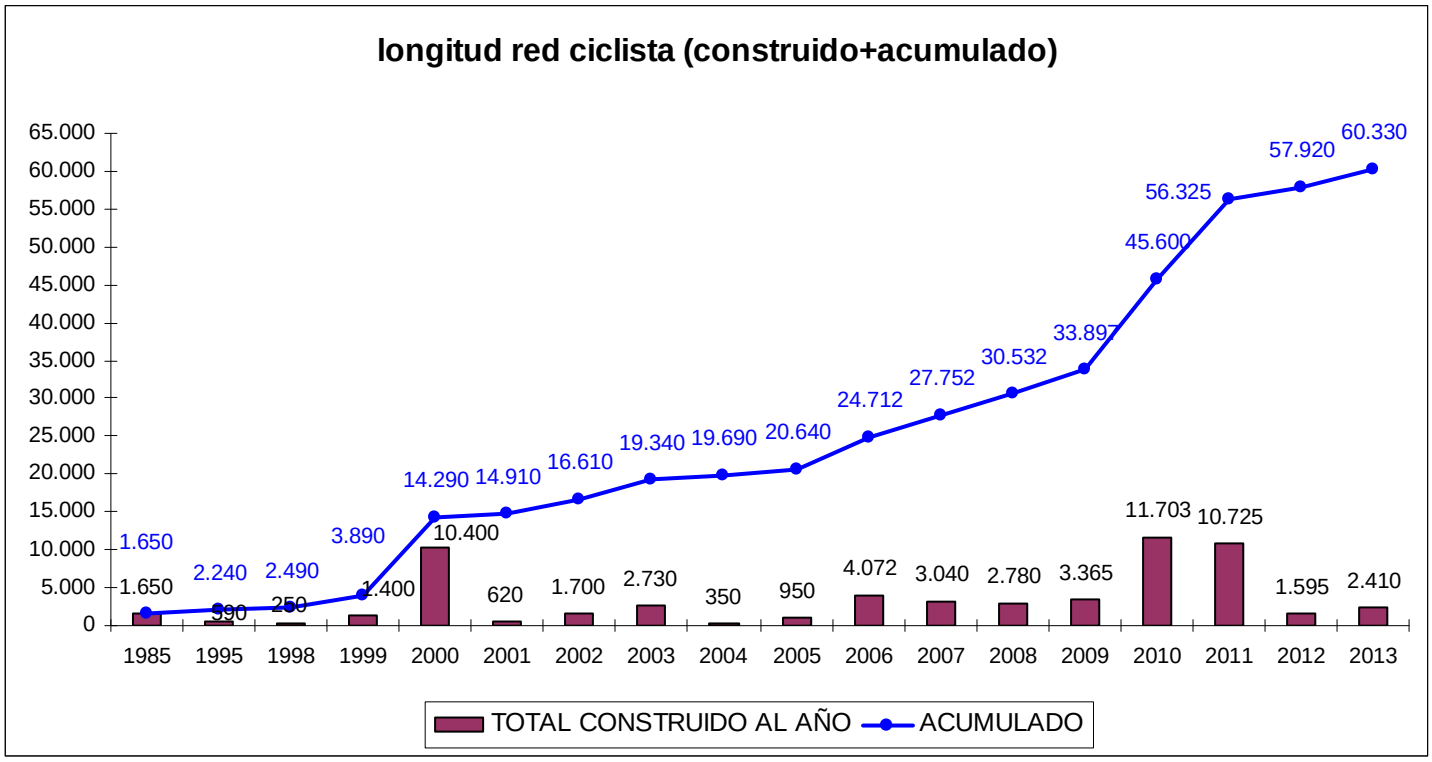
3.2.1.4.- Evolución de la longitud del viario específico para desplazamientos ciclistas



	1995	1998	1999	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2011	2012	2013
Convivencia con vehículo									93	405		565	5.280	0	1.400
Convivencia con peaton	590	200	290	800	940	550		70	640	90	487	60	2.045	0	160
Vías ciclistas segregadas		50	1.110	9.600	760	2.180	350	880	3.340	2.545	2.293	2.740	3.400	1.595	850

Durante 2013 se han ejecutado **2.410** metros más de vial acondicionado para la circulación ciclista. La extensión de las Zonas 30 se ha extendido en Gros y habilitado en Añorga Txiki. Los viales ciclistas nuevos se has realizado en la Avenida de Navarra y un tramo provisional por la ribera del Urumea que enlaza el Polígono 27 con la zona donde se encuentra el Convento Cristobaldegi.

Siguen siendo retos pendientes la conexión ciclista con Martutene desde Loiola, así como el enlace con Lasarte que durante 2012 llegó a Rekalde. Tramos pendientes de ejecución y sobre los que se han realizado ya trabajos de proyección.



Fuente: Dirección de Movilidad

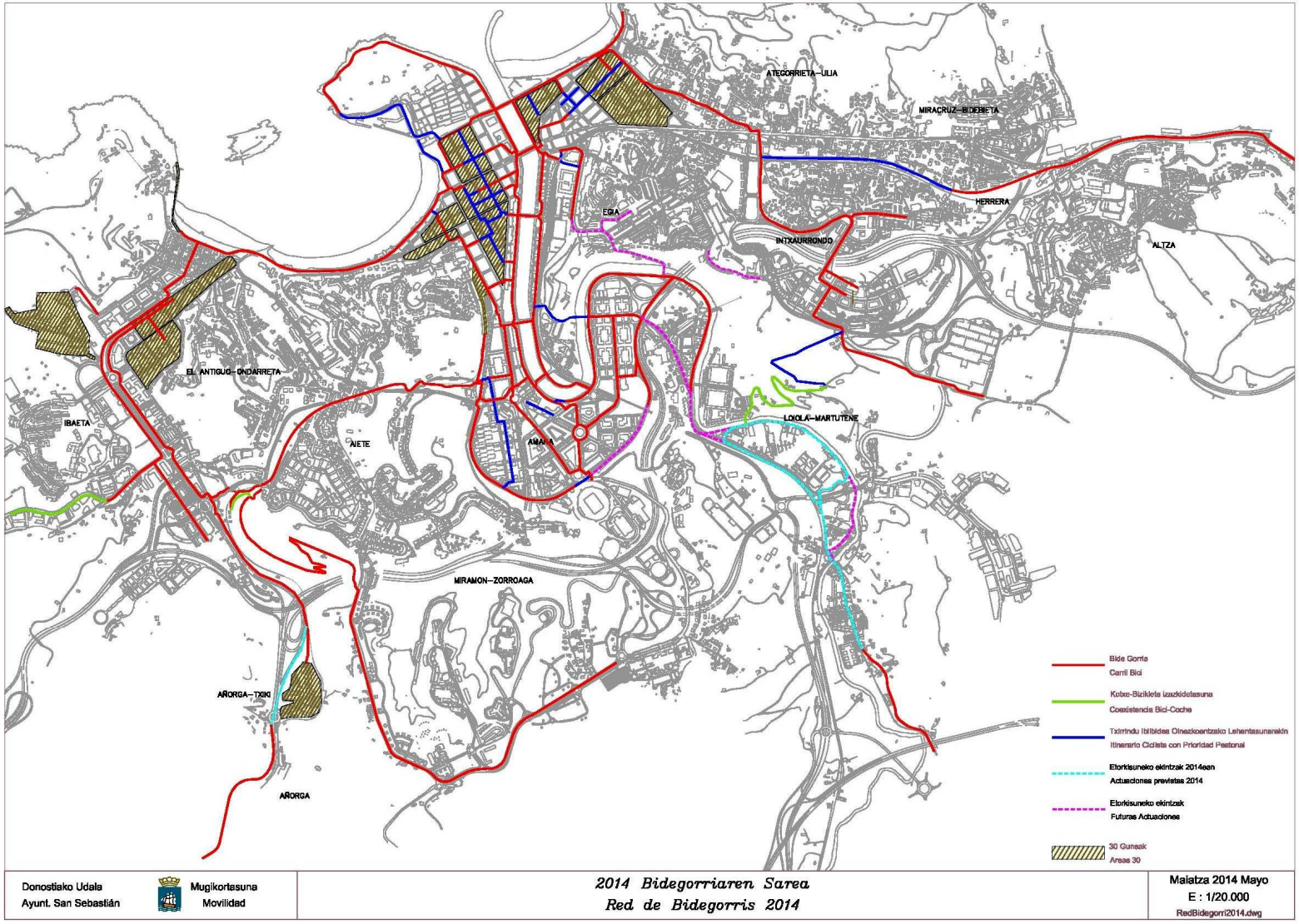
Las vías segregadas para el tránsito seguro de ciclistas representan el 67% de la longitud viaria, mientras que los tramos en los que se circula en convivencia con el peatón suponen el 14% y las vías de convivencia con vehículos motorizados alcanzan un 18%.

Tramos de Red ejecutada a lo largo de 2013

Ribera Urumea (provisional)	Convento Cristobaldegi	Polígono 27	500 m
Avd Navarra	Calzada Vieja Ategorrieta	Paseo de la Zurriola	350 m
Peña y Goñi	Avenida de la Zurriola	Paseo Colón	160 m
Area 30 Añorga Txiki			770 m
Area 30 Gros			630 m
TOTAL A ORIGEN 2013			**60.330 m**

Resumen de actuaciones 1985-2013

AÑO	Carril bici	Pista bici - Acera bici	Coexistencia veh.	Coexistencia peatón	TOTAL
1985		1.650			1.650 m
1995				590	590 m
1998		50		200	250 m
1999		1.110		290	1.400 m
2000	850	8.750		800	10.400 m
2001		620			620 m
2002		760		940	1.700 m
2003		2.180		550	2.730 m
2004		350			350 m
2005	435	445		70	950 m
2006	720	2.620	733		4.072 m
2007	665	1.880	495		3.040 m
2008	450	1.843		487	2.780 m
2009	810	1.930	625		3.365 m
2010	830	5.805	3.348	1.720	11.703 m
2011	645	2.755	5.280	2.045	10.725 m
2012	95	1.500			1.595 m
2013	350	500	1.400	160	2.410 m
TOTAL	**5.850**	**34.748**	**11.881**	**7.852**	**60.330 m**


ATEGORRIETA–ULIA
MIRACRUZ–BIDEBIETA
HERRERA
ALTZA
ZORIA
INTXAURRONDO
EL ANTIGUO–ONDARRETA
IBAETA
AIETE
AMARA
LOIOLA–MARTUTENE
MIRAMON–ZORROAGA
AÑORGA–TXIKI
AÑORGA
Bide Gorria
Carril Bici
Kobze-Bizikleta izazkidetasuna
Coexistencia Bici-Coche
Txirrindu Ibilbidea Oinezkoentzako Lehentasunarekin
Itinerario Ciclista con Prioridad Peatonal
Etorkisuneko ekintzak 2014ean
Actuaciones previstas 2014
Etorkisuneko ekintzak
Futuras Actuaciones
30 Guneak
Areas 30
Donostiako Udala
Ayunt. San Sebastián
Mugikortasuna
Movilidad
2014 Bidegorriaren Sarea
Red de Bidegorris 2014
Maiatza 2014 Mayo
E : 1/20.000
RedBidegorri2014.dwg

3.2.1.5.- Evolución del número de ciclistas víctimas de accidente

	2009	2010	2011	2012	2013
Nº accidentes con víctimas registradas, habiendo ciclistas implicados	70	73	87	79	92
Nº ciclistas implicados en accidentes con víctimas	70	76	91	86	96

	2009			2010			2011			2012			2013		
Tipo de usuario	Fallecidos	graves Heridos	leves Heridos	Fallecidos	graves Heridos	Heridos	Fallecidos	graves Heridos	leves Heridos	Fallecidos	graves Heridos	Heridos	Fallecidos	graves Heridos	Heridos leves
Peatones	0	0	11	0	0	8	0	0	9	0	0	11	0	1	7
Conductores de bici	0	2	60	0	8	58	0	5	72	0	1	70	0	5	78
“Paquetes” en bici	0	0	2	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3
Se desplazaban en moto	0	1	7	0	0	4	0	0	4	0	0	3	0	0	9
Pasajeros de autobús	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2
Se desplazaban en patín o similares	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Total	0	3	80	0	8	71	0	5	90	0	1	84	0	6	99

Fuente: Guardia Municipal (Seguridad Vial)

Este es el quinto año que se obtienen datos de accidentalidad ciclista registrados por la Guardia Municipal. En relación con 2012 se puede observar que el número de accidentes en los que ha habido ciclistas implicados y el número de ciclistas accidentados ha aumentado. De los 83 ciclistas heridos, ha habido 5 heridos graves, incrementándose su número respecto a 2012. Además, han resultado 8 peatones accidentados con diagnóstico leve, menos que el año paso, pero uno resultó herido grave. El resto de accidentados con ciclistas han sido nueve personas que se desplazaban en moto, dos en autobús y otras dos que iban como “paquete” en la bicicleta objeto de accidente.

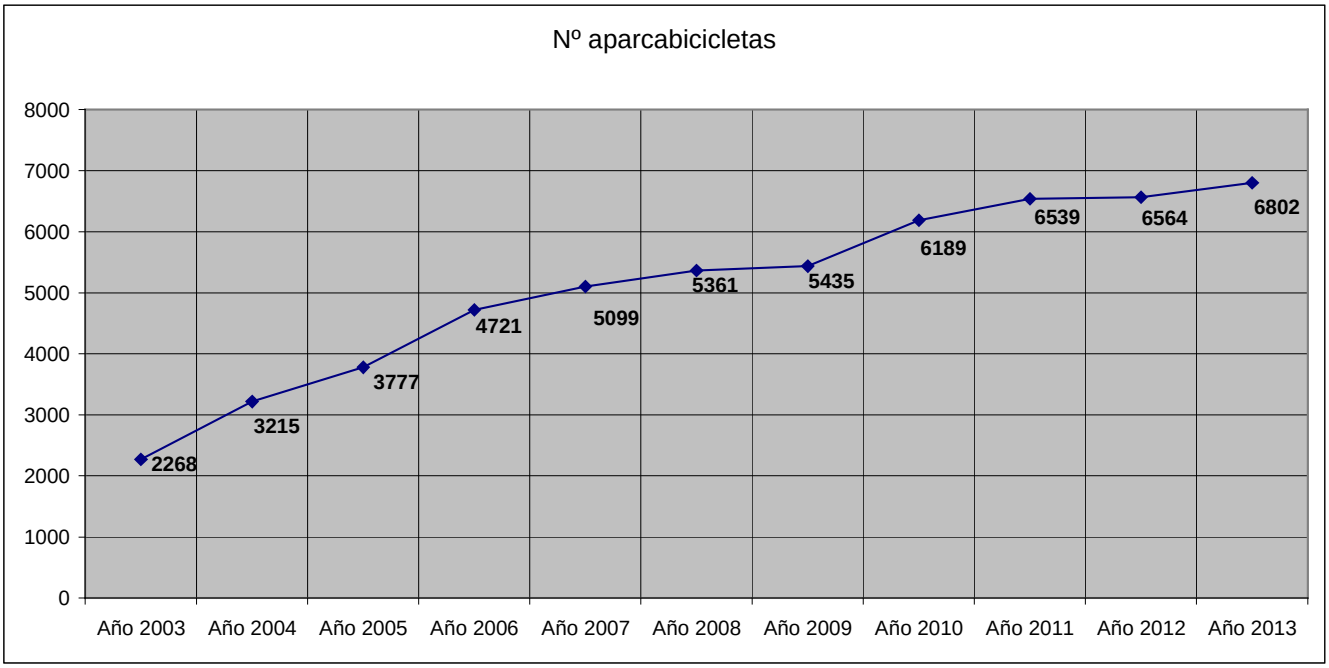
En 2013, al igual que en años anteriores, no se ha producido ninguna víctima mortal (hay que remontarse a 2007 en que falleció un ciclista con ocasión de un accidente).

Un número importante de accidentes lo han sido en colisión con turismos, 22, aunque también han resultado con heridas leves 41 ciclistas sin colisión con otra persona o vehículo. Las colisiones con peatones han sido 9, entre bicicletas arroja un saldo de 4, mientras que con patinador se ha producido 1. Por último, 8 han sido los accidentes producidos en colisión con motocicleta, y también se produjeron 4 accidentes con presencia de furgonetas y uno con autobús (Anexos I y II).

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

Año	N º Plazas
2004	947
2005	562
2006	944
2007	378
2008	262
2009	74
2010	754
2011	305
2012	70
2013	238

2003 = 2.268 plazas / 2013 = 6.802 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 de esta infraestructura por parte de ciclistas. Durante 2013 se ha procedido al traslado de 8 aparcabicis con el fin de optimizar su uso. También se han fabricado 3 aparcabicis desmontables utilizados durante el festival de cine a modo de prueba, con una capacidad de 36 plazas.

3.2.1.7.- Evolución del número de denuncias de bicicletas sustraídas

Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Denuncias[3]	714	833	849	947	642	699

Fuente: Guardia Municipal

De los datos ofrecidos por la Guardia Municipal se puede apreciar que el número de vehículos sustraídos ha disminuido ligeramente, representando un ligero incremento en el número de denuncias del 9% con respecto a 2012, aunque muy por debajo de las cifras de años anteriores.

Durante 2013 se han recuperado 53 bicicletas que, en relación con el número de sustracciones viene a representar un 7,58%. Habiéndose producido 42 detenciones en relación con las sustracciones de bicicletas

Además, durante 2013, también se presentaron 92 denuncias por sustracción ante la Ertzaintza, siendo recuperadas en este mismo periodo 7 bicicletas. Se constata, en este caso, una pequeña disminución en el número de denuncias por sustracción de bicicletas, dos menos que el año anterior, siendo 12 las personas detenidas relacionadas con la sustracción de este tipo de vehículos.

[3] Los datos reflejan las denuncias registradas en la Guardia Municipal. Este es el tercer año que se ha obtenido información de las denuncias presentadas en la Ertzaintza de San Sebastián, recogiéndose también en este apartado.

3.2.2.- La red de aparcamientos para bicicletas

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

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

A finales de diciembre de 2013, el número total de plazas de aparcamiento para bicicletas era de **6.802**. En el periodo de 2013 se han habilitado 238 nuevas plazas. Los aparcamientos más habituales son los denominados “universal” o de “U” invertida, siendo el modelo generalizado que se viene instalando en los diferentes puntos de la Ciudad y que se considera como el mas práctico y funcional para el amarre de la bicicleta. En años anteriores también se ha empleado otro modelo diseñado ex-profeso para San Sebastián denominado “Epsilon”, que en determinados casos actúan como bolardos protegiendo y limitando el acceso a las aceras de vehículos motorizados.

La política seguida por el Departamento de Movilidad respecto a la ubicación e instalación de aparca-bicis se sigue asentando en tres criterios básicos:

a. Aumentar la instalación de puntos de aparcamiento para bicicletas en las zonas de atracción ciudadana y equipamientos importantes.
b. Instalar nuevos aparcamientos en zonas próximas a los nuevos desarrollos de viales ciclables.
c. Ir instalando aparca-bicis en aquellos puntos donde lo han solicitado ciudadanos, ciudadanas o instituciones, tras estudiar su viabilidad técnica, aunque esta actuación sigue estando determinada por las limitaciones presupuestarias.
d. Buscar vías de colaboración con los concesionarios de aparcamientos subterráneos.

3.2.2.1.- Propuestas generales de actuación

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

3.2.2.1.1.- Dotación de aparcamientos en vía pública

a. En primer lugar debemos seguir insistiendo en los límites existentes a seguir ampliando el número de aparcabicis en las zonas donde ya están instalados. Existen unos límites físicos y de funcionalidad temporal en determinadas zonas con fuerte demanda, como por ejemplo las zonas de acceso a las tres playas urbanas.

b. Se sigue constatando una presencia importante de bicicletas que pernoctan en los aparcamientos de la ciudad

c. Se debería estudiar la opción de instalar, en determinadas áreas de la ciudad, los aparcabicicletas en las bandas de aparcamiento del tráfico motorizado. Se podrían reconvertir paulatinamente algunas plazas de aparcamiento para turismos en plazas para bicicletas, especialmente en aquellos lugares en los que esta práctica beneficie la preservación del 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 aparcabicis según el espacio público existente como se ha hecho con la colocación de aparcabicis del modelo “Epsilon”, estudiando en este caso, las posibilidades que ofrece la instalación de determinado mobiliario urbano o la tipología de alcorques que protegen el arbolado plantado en la vía pública al estilo de los de cuerpo metálico que se están colocando en diferentes lugares de la ciudad y que permiten el amarre de la bicicleta sin dañar los árboles. En ese sentido se debería estudiar la modificación de la ordenanza municipal que regula esta cuestión.

3.2.2.1.2.- Fomentar la instalación de aparcamientos fuera de la vía pública

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

a) Edificaciones residenciales: 1 plazas por cada 100 m²(t) o fracción.
b) Edificaciones destinadas a actividades económicas: 3 plazas por cada 100 m²(t).
c) Alojamientos dotacionales: 2 plazas por cada 100 m²(t).
d) Equipamientos: 3 plazas por cada 100 m²(t)".
e) Terminales o estaciones de transporte público: se estará a lo establecido, bien los correspondientes planes de movilidad, bien en los proyectos específicos referidos a dichas instalaciones".

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

b. Continuar trabajando en la habilitación de plazas de aparcamientos de bicicletas en parkings subterráneos en el centro urbano de la ciudad.

c. Establecer un Plan de fomento y promoción de aparcamiento de bicicletas en edificios públicos: UPV-EHU, Centros escolares públicos, sean del Ayuntamiento o del Gobierno Vasco, centros concertados, Hospitales, AA.PP, etc.

d. Fomentar la creación de aparcamientos ("cuartos para guardar bicicletas") en edificios residenciales o bajeras:
- Incentivando a los propietarios de lonjas para su creación.
- Impulsando la creación de guarda bicis en lonjas de propiedad municipal.

e. Fomento de aparcamientos para bicicletas en polígonos y empresas privadas en el marco de los planes de movilidad al trabajo.

f. Estudiar con los operadores del transporte ferroviario el establecimiento de aparcamientos protegidos y seguros en los recintos de las estaciones, como el que se ha acondicionado en la estación de Euskotren ubicada en la Plaza Easo. También se debería asegurar este tipo de instalaciones en la futura estación de autobuses.

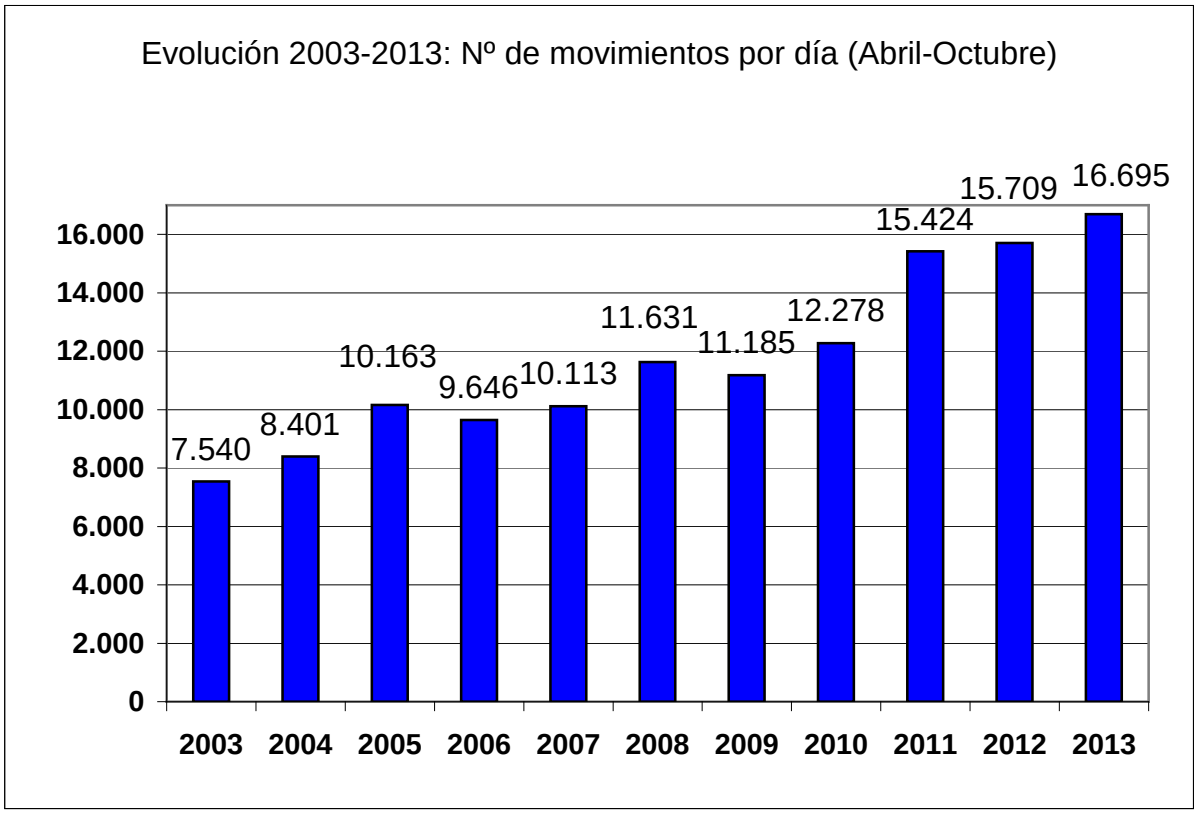
3.2.3.- Seguimiento de la evolución de los niveles de uso de la bicicleta

Hasta 2010, los datos facilitados por el Ayuntamiento eran referidos al conteo que se realizaba en unos lugares muy concretos establecidos con anterioridad a la aprobación del Plan de Potenciación de la Bicicleta y del desarrollo de la actual Red de Itinerarios Ciclistas de la ciudad. A partir de 2010 se amplió el número de lugares en los que se realizaba la toma de datos, ajustándolos a los ejes principales de tránsito ciclista.

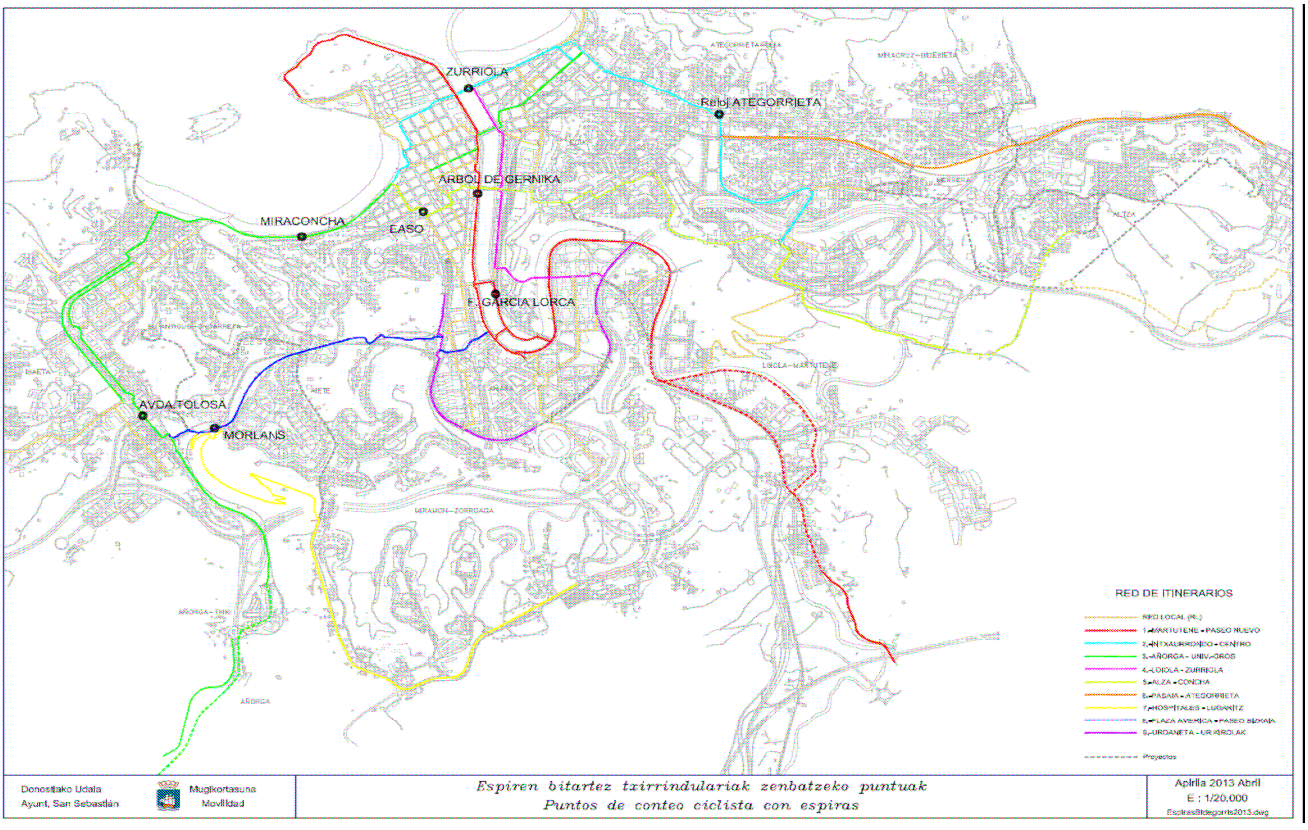
En 2013 se ha ido instalando un sistema de conteo automático en ocho puntos de la ciudad, aplicando una metodología comparativa que permita seguir la evolución del usos de la bicicleta conforme a los parámetros históricamente establecidos.

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

Los 16.695 movimientos que se han registrado como media, viene a representar un incremento de los desplazamientos que diariamente se producen en la ciudad en bicicleta, un 6% respecto a 2012. (Ver el punto 3.2.1.2 a) Número de desplazamientos en bicicleta).



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



3.3.- Evaluación del Plan de la Bicicleta

La Red ciclista existente es fruto 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.- Recomendaciones

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

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

- Continuar desarrollando la conexión ciclista con los municipios vecinos, uniendo Rekalde con Lasarte y los barrios de Loiola con Martutene para acceder a Astigarraga.
- Ejecutar las actuaciones previstas en el Plan de Transporte Vertical permitiendo la accesibilidad a los barrios altos de la ciudad con alta densidad de población y que permitiría la utilización de la bicicleta en toda la ciudad. Considerar actuaciones en los viales de acceso a Egia que faciliten el tránsito seguro en bicicleta.

- Reducir la movilidad motorizada de modo que el mallado de la red ciclista en los barrios se pueda desarrollar en calzada. Sería deseable un escenario en el que las Áreas 30 alcanzase a todos los barrios de la ciudad.
- Seguir extendiendo las infraestructuras ciclistas a los nuevos desarrollos urbanos, en su caso.
- Cuidar el diseño de los trazados ciclistas en su funcionalidad como medio de transporte, ganando en confort y seguridad, estudiando la semaforización y tiempos en las intersecciones, en las que, en determinados puntos, se puede observar tiempos importantes de espera para viandantes y ciclistas; estudiando también el posible redimensionamiento de determinados tramos de las red para adaptarse al incremento del tránsito ciclista.
- Ampliar el número de plazas de aparcamientos para bicicletas y establecer una estrategia que introduzca nuevas medidas para implantar este tipo de infraestructuras en los edificios residenciales, estaciones ferroviarias (como la actuación realizada en la estación en Easo de Euskotren), aparcamientos subterráneos, edificios públicos, lonjas privadas, etc.
- Establecer los mecanismos oportunos y las medidas necesarias para continuar con la retirada de bicicletas “achatarradas” o abandonadas en los aparcamientos existentes en la ciudad, así como las que se encuentran en el mismo estado candadas al mobiliario urbano o elementos constructivos.
- Realizar un Plan integral de la señalización vertical y horizontal de los bidegorris y tramos de coexistencia, dándole un tratamiento de Red. Evaluar la iniciativa efectuada de señalización horizontal mediante pintado de trama de diferentes colores en el vial.
- Establecer un Plan de mantenimiento y limpieza de la red ciclista e infraestructuras asociadas.

Y además:

- Implantar el nuevo sistema de bicicletas públicas con el aumento del número de estaciones del sistema de préstamo de bicicletas y el número de bicicletas y puntos de amarre.
- Realizar las gestiones necesarias para adecuar aparcamientos y facilitar la accesibilidad en bicicleta al conjunto de estaciones ferroviarias.
- Corregir los rebajes o bordillos no adecuados para el tránsito ciclista seguro y cómodo existentes en diferentes puntos de la Red ciclista y que se localizan en algunas intersecciones entre el vial ciclista y la calzada.
- Estudiar la ampliación de horario del túnel de Morlans, adecuándolo al menos a los horarios de los servicios públicos de transporte interurbano que recalan en la estación de autobuses de Amara.

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. Cursos de formación para aprender a circular en calzada. En colaboración con el EVE.
2. Marcha ciclista en la semana de la movilidad y merienda de Kalapie.
3. Actualización del mapa de vías ciclistas.
4. Puesta en marcha del nuevo sistema de bicicleta pública eléctrica.
5. Mantenimiento de la página web: www.donostiamovilidad.com
6. Constitución de una Mesa Técnica de Movilidad Sostenible y Segura para la implementación en la comunidad escolar de la movilidad activa y segura en los centros educativos (Anexo II)

3.3.3.- Educación vial

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

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

Dentro de estas actividades la bicicleta cobra especialmente en 5º y 6º curso, es decir con adolescentes de 10 a 12 años. Esto supone atender a unos 2.500 alumnos y alumnas cada año.

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

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

3.3.4.- Aspectos normativos

Como se recoge en anteriores informes, en el año 2006 se aprobó la Ordenanza Municipal de Circulación de Vehículos y Peatones, que contempla normas que pretenden regular y favorecer el uso de la bicicleta. En concreto, cuenta con 7 artículos referidos a la bicicleta, siendo una norma poco conocida por la población[4] al igual que el Reglamento General de Circulación. Volvemos a incidir en que se hace del todo necesaria una mayor difusión de las obligaciones que deben cumplir las personas que se desplazan en bici por la ciudad, estableciendo acciones que aseguren el cumplimiento de la normativa vigente. En los últimos años venimos asistiendo a un aumento considerable del número de ciclistas. Se puede considerar que son personas de edad que recuperan la utilización de la bicicleta en sus desplazamientos ordinarios y nuevas generaciones de jóvenes que la vienen a utilizar para ir a los centros de enseñanza o a sus actividades lúdicas (playa, zonas deportivas, etc.). Unas personas por falta de pericia y otras por su inconsciencia o falta de respeto, el caso es que diariamente se producen transgresiones a las normas de circulación existentes, entre otras cuestiones, invadiendo aceras y, en ocasiones, circulando en velocidad y forma peligrosa para los viandantes que ocupan las aceras. También se ha podido observar que una importante proporción de las bicicletas que circulan por la ciudad no están dotadas de timbre y son escasas las que usan luces en su tránsito nocturno.

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

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

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.[5]

Por todo ello, desde el Departamento de Movilidad del Ayuntamiento se articuló en 2012 un programa de sensibilización e información dirigida a las personas que utilizan la bicicleta con el fin de informarles y mejorar la seguridad de la circulación ciclista. Las acciones desarrolladas han tenido dos tiempos bien definidos. En una primera fase se desarrollaron varias campañas de concienciación por parte de la Guardia Municipal y agentes de Movilidad informando de sus obligaciones a las personas que transitaban en bicicleta y corrigiendo actitudes o acciones incorrectas, como la circulación por las aceras, el no respeto de los semáforos o la falta de dotación de timbre, reflectantes y luces, piezas todas ellas obligatorias en estos vehículos. En una segunda fase y tras una labor informativa, se procedió a realizar algunas sanciones en lugares determinados e identificados previamente por la gran transgresión de las normas de circulación existente por parte de ciclistas. Durante el mes de junio se realizaron un total de 40 denuncias, 28 de las cuales incidían en el indebido uso ciclista de determinadas aceras. No se dispone de información relativa a 2013.

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

Además, en 2008 se elaboró un Manual de señalización de vías peatonales y ciclistas con el fin de sistematizar y homogeneizar la señalización de los espacios y vías que utilizan los peatones y ciclistas en la ciudad, pero aún no se ha publicitado ni dado a conocer. Esta señalización pretende contribuir a una nueva cultura de la movilidad y a reducir los conflictos entre diferentes usos y personas que utilizan las vías pudiendo ser una herramienta importante en la normalización y difusión de una movilidad cívica y segura. La señalización de la red existente es una de las tareas pendientes para el asentamiento y consolidación de la Red ciclista.

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

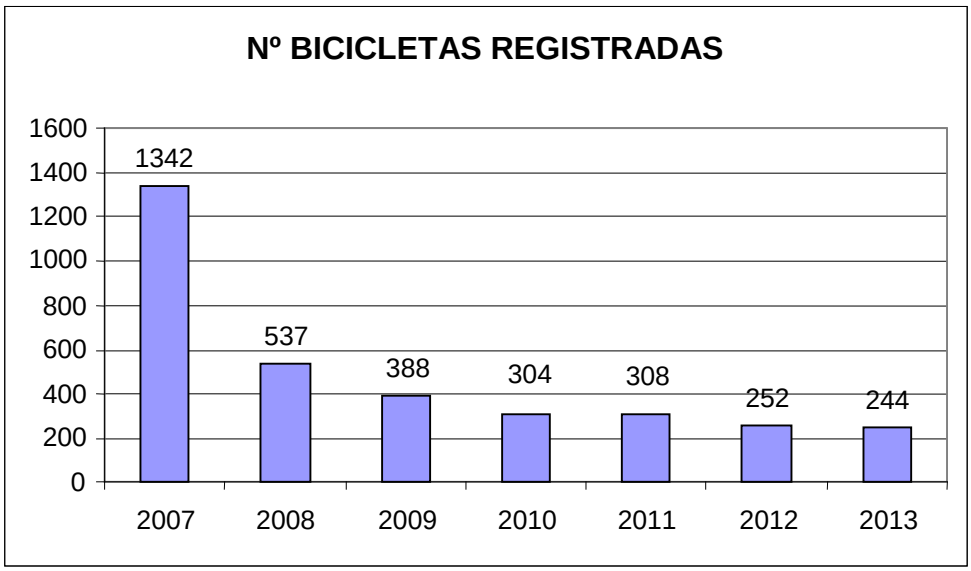
3.3.5.- Instrumentos de gestión, participación y evaluación

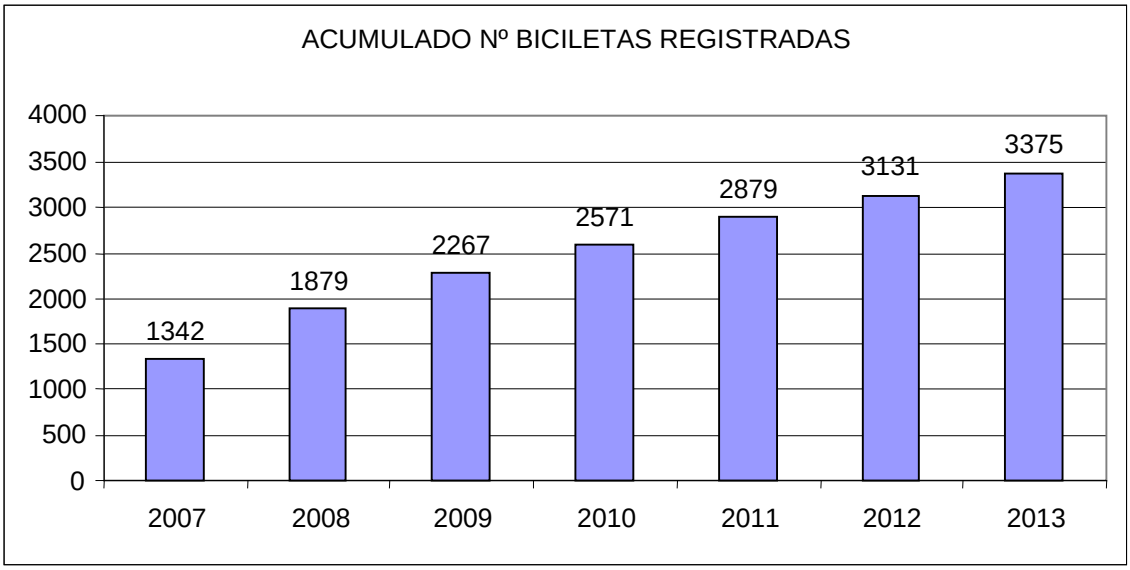
3.3.5.1.- Observatorio de la Bicicleta

El Observatorio de la Bicicleta es un instrumento creado a través de la colaboración entre el Ayuntamiento de San Sebastián y la Asociación de Ciclistas Urbanos Kalapie, para facilitar y mejorar las condiciones del uso de la bicicleta en la ciudad. En 2013, el Ayuntamiento y Fundación Cristina Enea han firmado un Convenio por el que la Fundación asume las labores de gestión del OB, residenciándolo en el Centro de Recursos Medio Ambientales y atendiendo de forma presencial y a través de la web las demandas y demás comunicaciones ciudadanas.

3.3.5.2.- Registro de Bicicletas

El registro de bicicletas comenzó a funcionar en marzo de 2007. A lo largo de estos años se han llegado a registrar 3.375 bicicletas, siendo 244 las bicicletas registradas en 2013. Se observa que el número de personas que se adscriben al sistema aumenta, pero muy lentamente en relación con el creciente aumento del número de bicicletas. Durante 2013 se ha comenzado a realizar gestiones con el fin de poder establecer una base de datos de bicicletas registradas común en todo el Estado y con posibilidades de consulta por parte de todas las Administraciones Locales y órganos competentes en la gestión de la movilidad ciclista o en la sustracción y robo de este tipo de vehículos. Un mayor conocimiento del público en general y una base de datos común facilitaría el interés y funcionalidad del Registro.





3.3.5.3.- Depósito Municipal de Vehículos

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

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

3.3.5.4.- Sistema de Bicicleta Pública

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

Su puesta en marcha se inició en octubre de 2013. En la actualidad dBizi cuenta con 12 estaciones a lo largo de la ciudad, el tamaño de las cuales varía en función de la demanda que tiene cada lugar. Son 100 las bicicletas en funcionamiento. Las

ubicaciones, en estos momentos están situadas en Plaza de Gipuzkoa, Plaza Easo, Plaza Cataluña, Boulevard, San Francisco con Avenida de Navarra, Calle Zarautz, Calle Maule, Plaza Europa, Estación de Autobuses de Pio XII y Estación de Renfe y Estaciónes de Eusko Tren en Lugaritz y Anoeta.

La previsión es ir ampliando el número de estaciones en la ciudad, llegando a todos los barrios, en especial los que se encuentran en zonas altas, e incrementando el número de amarres en los núcleos centrales de la ciudad, ya que son los que más demanda tienen. Las próximas ubicaciones previstas serán en Isabel II (Amara) y Virgen del Carmen (Egia), marcadas en verde en el plano. También en plaza Sagastieder (Intxaurrondo), Peña y Goñi (Gros) y Avda. Barcelona (Riberas de Loiola). A medio plazo está planteado instalar 25 estaciones.

El abono anual cuesta 40 € mas 5 € de seguro, cubriendo el uso de los primeros 20 minutos de cada movimiento. Está prevista la habilitación de un abono de uso ocasional y abonos de duración limitada para turistas. Existe una oficina de atención en la calle Prim 6, de lunes a viernes de 10:00 a 13:30 y de 16:00 a 19:30, y los sábados de 10:00 a 13:00.

Hoy en día hay 700 personas inscritas, principalmente residentes en San Sebastián. El 42% son mujeres y el 58% hombres. Las personas mayores de 65 años representan el 5,50% y las menores de 25 años alcanzan el 6,60%. Los usos varían en función del día y la hora, pero a grandes rasgos se puede decir que el número medio de trayectos en un día entre semana es de 350, y en fin semana 150. Esto significa que el índice de uso diario normalmente ronda el 4,30.

Ubicación de las estaciones dBizi[6] Fuente: dBizi.

[6] Las señaladas en verde (Isabel II y Egia) son las próximas estaciones que se pondrán en funcionamiento.

3.4.- Propuestas de promoción

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

3.4.1.- Desarrollar campañas específicas por sectores de público objetivo

La presencia de cada vez más ciclistas en el paisaje urbano donostiarra ha despertado apoyos y adhesiones de muchas personas, pero también viene siendo fuente de fricción con otras maneras de desplazarse en la ciudad. Insistimos en que el afianzamiento de la bicicleta como medio de transporte exige que se desarrollen campañas específicas según sectores y públicos objetivos distintos, además de realizar las necesarias infraestructuras que faciliten la utilización de ese vehículo.

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

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

- Campaña dirigida a quienes habitualmente se desplazan la bicicleta: Donde se ponga el acento en la forma correcta de moverse en bicicleta por la ciudad y se facilite información de los complementos que requiere cada vehículo (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, programando en el tiempo actuaciones que incidan en la disciplina circulatoria de las personas que usan la bicicleta. Para estas actuaciones sería conveniente integrar a las asociaciones y colectivos que trabajan por el fomento y uso de la bicicleta, como Kalapie.

- Campaña dirigida a lograr el trasvase de automovilistas y motoristas hacia la bicicleta. El aumento del uso de la bicicleta no necesariamente está detrayendo usuarios del vehículo motorizado privado. El estudio sociológico sobre el ciclismo urbano en San Sebastián realizado en 2008 indicaba que el 42.8% de la población ciclista, anteriormente, por ese motivo, se desplazaba a pie, un 28.3% en autobús, un 13.5% en coche privado y un 7.3% en moto. Siendo estos desplazamientos el principal motivo de las personas encuestadas.

- Programas de formación vial y mecánica, así como salidas guiadas por la red ciclista dirigidas a las nuevas personas usuarias de la bicicleta. Este tipo de cursos de aprendizaje vienen teniendo una amplia acogida.

- Campañas de promoción y apoyo al uso de la bicicleta dirigida a comerciantes y agentes económicos de la ciudad.

- Promocionar el desarrollo de Planes de Movilidad Sostenible en empresas, tanto públicas como privadas, así como en las Administraciones Pública, en los que la incentivación del uso de la bicicleta para realizar los desplazamientos al trabajo y en el trabajo sea una de las medidas a implementar. Continuar con las medidas que se iniciaron en el Ayuntamiento de fomento y dotación de bicicletas para la movilidad en el trabajo del personal municipal, así como del uso del servicio de dBizi.

- Fomento de la Temporalidad.

- Accidentalidad y seguridad.

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

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

- El enorme potencial que abriga este segmento de población en cuanto a número de personas y posibilidades, así como su carácter estratégico y de futuro.

- La existencia de programas y actuaciones que, en relación con la movilidad sostenible y el uso de la bicicleta como medio de transporte, se vienen realizando entre escolares, principalmente. (Ver el apartado correspondiente del trabajo que desarrolla la Guardia Municipal y que actualmente se coordina con el programa de Camino Escolar del Departamento de Movilidad y el Anexo

III donde se recogen los Objetivos de la Mesa Técnica de Movilidad Sostenible, Saludable y Segura, MSSS).

- Volvemos a incidir en algunas situaciones de peligro y fricción ocasionadas por el exceso de velocidad o forma de tránsito ciclista en zonas habilitadas como de convivencia entre peatones y ciclistas, o aceras en las que, en principio, no está permitida la circulación ciclista[7].

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

- Establecer una línea de trabajo con el Departamento de Juventud y otras áreas municipales con el fin de estudiar y diseñar una campaña dirigida a los sectores juveniles de la ciudad cuyo objetivo sea la promoción del uso de la bicicleta y de su adecuada forma de utilización.

- Consolidar el marco de coordinación establecido entre diferentes instituciones y el análisis de los programas que se vienen realizando dirigidos a la comunidad escolar y que tienen contenidos, y están relacionados, con la movilidad y el uso de la bicicleta: Agenda 21 Escolar, Educación Vial, Camino Escolar, Audiencia Pública u otros. La MSSS es el referente de trabajo (Anexo III).

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

En el Informe de 2007 se recogía el artículo *"La Bicicleta: una medicina sobre ruedas"* del doctor Ingo Froböse[8] donde viene a afirmar que está clínicamente comprobado que el pedaleo en bicicleta es una de las actividades más completas y universales para prevenir dolores de espalda, proteger articulaciones y mejorar el sistema circulatorio e inmunológico. En la misma línea se manifestaba Guillermo Gil Peñalosa en la conferencia impartida en la Casa Consistorial bajo el título "Nuevos retos, nuevas ciudades". (http://www.donostiamovilidad.com/videos/).

En el trabajo desarrollado en el Ekitalde de la Red Udalsarea sobre "Salud y Desarrollo Urbano" se ha elaborado una guía práctica para el análisis del efecto en salud de iniciativas urbanas locales y está dirigida a todas las personas implicadas en la planificación, desarrollo o seguimiento de cualquier iniciativa - plan, programa, o actuación- que implique una modificación del medio urbano y que suponga por tanto, una oportunidad para aprovechar el entorno para la promoción de la vida

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

[8] 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

saludable. Esta Guía analiza, entre otras cuestiones, los determinantes sociales de la salud afectados por la movilidad y plantea el fomento de la movilidad activa como uno de los ejes de intervención en salud pública.

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

- Estudiar la realización de campañas específicas para informar a la población de los beneficios físicos y psíquicos que se pueden conseguir a través de la actividad ejercitada con el uso habitual de la bicicleta.

- Contactar con los organismos competentes en el ámbito de la salud y universitarios de este campo para establecer líneas de investigación sobre los efectos en la salud derivados de la actividad ciclista como ejercicio moderado y como modo de transporte.

- En colaboración con los organismos competentes en el ámbito de la salud, impulsar programas dirigidos a los profesionales de la salud con el fin de formarles y concienciarles del uso terapéutico de la bicicleta.

- Realizar una conferencia pública sobre los beneficios para la salud derivados del uso regular de la bicicleta.

3.4.4.- Promocionar el uso de la bicicleta desde la vertiente del turismo

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

- Impulsando y desarrollando las infraestructuras necesarias que permitan acceder en bicicleta a la ciudad. Esta actuación requiere una coordinación inter-institucional.

- Coordinando a los distintos sectores y operadores turísticos potencialmente involucrados para crear los productos turísticos adecuados.

- Divulgando las posibilidades, el atractivo y las potencialidades del turismo en bicicleta. Desde ese punto de vista se propone:

  ✓ Realizar una conferencia pública que divulgue rutas europeas realizadas en bicicleta y recoja las experiencias de sus protagonistas.

- ✓ En colaboración con San Sebastián Turismo, impulsar una Jornada Técnicas dirigida al sector donde se presenten experiencias de este público o cliente turístico y se analicen las potencialidades y debilidades de la ciudad y su comarca.

3.4.5.- Otras actuaciones

- 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 y que se viene consolidando con proyectos como la Ziklobia.

- Continuar los contactos y labores de análisis con el sector de venta, arreglo y alquiler de bicicletas, fomentando la cooperación entre el sector privado y público en el impulso del uso de la bicicleta.

- Proyecto Movilidad Saludable, Sostenible y Segura (MSSS)

San Sebastián, junio de 2014

ANEXO I

Accidentalidad Ciclista en San Sebastián, término urbano(Año 2013) registrada por la Guardia Municipal.

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

2009	2010	2011	2012	2013
70	73	87	79	92

- Tipo de accidentes por usuarios implicados:

TIPO DE ACCIDENTE	2009	2010	2011	2012	2013
Ciclista solo/a	18	24	33	27	41
Ciclista con peatón/a	11	8	10	12	9
Ciclista con ciclista	2	3	4	7	4
Ciclista con ciclomotor o moto	12	7	9	5	8
Ciclista con turismo	25	28	26	28	22
Ciclista con bus	1	2	1	0	1
Ciclista con camión	0	0	1	0	0
Ciclista con furgoneta	0	1	2	0	4
Otros	1	0	1	0	3 *

*Otros 2013:

Ciclista con moto y turismo a la vez:	2
Ciclista con patinador:	1
Total:	3

- Víctimas según tipo de usuario:

	2009				2010			2011				2012			2013			
TIPO DE USUARIO	fallecidos	graves	leves	heridos	fallecidos	graves	heridos	fallecidos	graves	leves	heridos	fallecidos	graves	heridos	heridos	fallecidos	graves	leves	heridos
Peatones	0	0	11		0	0	8	0	0	9		0	0	11		0	1	7	
Conductores de bici	0	2	60		0	8	58	0	5	72		0	1	70		0	5	78	
“paquetes” en bici	0	0	2		0	0	0	0	0	3		0	0	0		0	0	3	
Se desplazaban en moto	0	1	7		0	0	4	0	0	4		0	0	3		0	0	9	

Pasajeros de autobús	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2
Se desplazaban en patín o similares	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
TOTAL	**0**	**3**	**80**	**0**	**8**	**71**	**0**	**5**	**90**	**0**	**1**	**84**	**0**	**6**	**99**

- Nº ciclistas implicados

2009	2010	2011	2012	2013
72	76	91	86	96

- Acción/Situación del ciclista en la vía en el momento del accidente:

ACCIÓN DEL CICLISTA	2009	2010	2011	2012	2013
Circulando calzada	16	22	33	23	23
Circulando carril-bus	1	0	0	0	0
Circulando bidegorri	10	10	21	24	24
Cambiando de calzada a acera	2	3	1	1	2
Cambiando de acera a calzada	0	2	1	1	0
Circulando acera ciclable	1	2	0	3	5
Circulando zona de coexistencia	1	1	1	1	2
Circulando acera	14	8	10	7	13
Cruzando calzada (sin hacerlo por paso de peatones)	4	1	3	0	0
Cruzando “paso de cebra”	18	25	20	25	23
Circulando pista de monte	2	0	0	0	1
Circulando sendero de monte	1	0	0	0	2
Parque infantil	0	1	0	1	0
Indeterminados	2	1	1	0	1
TOTAL	72	76	91	86	96

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

  Total: 20

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

	2010	2011	2012	2013
Con semáforos de periodo de paso exclusivo para peatones o ciclistas	10	9	7	10
Con semáforos de periodo de paso compartido con vehículos motorizados	3	2	5	1
Sin semáforo	12	8	10	9

- Número y edad de los ciclistas golpeados y heridos por vehículos: 2 graves y 31 leves

EDAD	2009	2010	2011	2012	2013
0 a 9 años	1	1	1	0	0
10 a 14	6	1	4	1	3
15 a 24	9	8	11	7	6
25 a 34	11	9	6	5	7
35 a 44	5	7	9	5	7
45 o más años	6	9	8	13	10
desconocida	1	0	0	1	0
TOTAL	39	35	39	32	33

ATROPELLOS DE PEATONES POR CICLISTAS

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

EDAD	2009	2010	2011	2012	2013
0 a 9 años	2	0	1	1	1
10 a 19	0	0	0	1	0
20 a 29	0	1	0	2	0
30 a 39	1	0	1	0	2
40 a 49	1	1	1	0	0
50 a 59	3	1	2	1	1
60 a 69	3	4	1	1	0
70 a 79	0	0	3	5	3*
80 a 89	1	1	0	0	1

TOTAL:	11	8	9	11	8

En 2013 el herido grave tenía 71 años

En los últimos 5 años:

EDAD	
0 a 9 años	5
10 a 19	1
20 a 29	3
30 a 39	4
40 a 49	3
50 a 59	8
60 a 69	9
70 a 79	11
80 a 89	3
TOTAL:	47

- Localización de los atropellos a peatones por ciclistas:

Localización	2009	2010	2011	2012	2013
Acera	5	3	4	5	1
Cruzando paso de peatones *	1	1	0	1	1
Acera ciclable	1	1	0	1	0
Zona de coexistencia	0	0	0	0	0
Bidegorri **	2(1)	1	3(1)	4(3)	4(3)
Calzada	1	2	2	0	2
Circulando pista de monte	1	0	0	0	0

El atropello en acera en 2013 en Pza. Chofre (El ciclista tenía 12 años)

* Cruzando el ciclista la carretera por el paso de peatones
** En el caso de los atropellos en bidegorri figuran en paréntesis los que suceden al confluir con un paso de peatones.

En los últimos 5 años:

Localización	
Acera	18
Cruzando paso de peatones	4
Acera ciclable	3
Zona de coexistencia	0
Bidegorri	14(8)

Calzada	7
Circulando pista de monte	1

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

	2009	2010	2011	2012	2013
0 a 14 años	0	1	1	1	1
15 a 24 años	4	0	2	5	2
25 a 44 años	3	1	1	0	2
45 años o más	0	1	1	3	0
No se sabe		1		1	0

	2009	2010	2011	2012	2013
Hombre	6	3	3	8	5
Mujer	1	1	2	2	0

En los últimos 5 años:

0 a 14 años	4
15 a 24 años	13
25 a 44 años	7
45 años o más	5
No se sabe	2

hombre	25
mujer	6

ANEXO II

Análisis y comentarios sobre accidentalidad ciclista realizados por el cuerpo técnico del OB:

- El número de accidentes con víctimas y ciclistas implicados se ha incrementado con respecto a 2012. El número de accidentes en los que ha habido ciclistas implicados, registrándose algún tipo de víctima ha sido 92. Supone un incremento de un 16, 46% respecto a 2012. El número de víctimas ha alcanzado la cifra de 99, resultando heridas graves 6, un peatón y 5 conductores de bicicleta.

- El número de accidentes en los que el ciclista se accidenta sólo ha sido 41, que viene a suponer el 47,57% del total de los accidentes registrados en 2013. En 2012 representaron el 34%.

- En los accidentes en los que ha habido colisión con presencia de mas de una persona, la mayor proporción lo ha sido con presencia de turismos, 22, representando el 23,91% que sumando los accidentes en el que las motos o motocicletas han estado implicadas, alcanza el 32,60% del total de los accidentes registrados con presencia de ciclistas.

- Han sido 3 las persona ciclistas menores de 14 años golpeadas por vehículos, en 2012 fue 1, aunque en 2011 se registra 5 accidentes de este tipo. El 30,30% de las personas que circulaban en bicicleta golpeadas por vehículos tenían una edad superior a los 45 años. El número total de ciclistas golpeados y heridos por vehículos ha sido de 33, resultando 2 de ellos de carácter grave.

- El número de accidentes registrados de ciclistas con peatones ha sido 9, representando un 19,78% del total, resultando heridos 8 peatones, 1 grave y otros 7 heridos leves. Disminuye el número de accidentes con presencia de peatones respecto a 2012 en que se produjeron 12 accidentes de estas características. Los motoristas heridos en colisión con ciclistas han sido 9.

- Respecto a las 8 personas atropelladas por bicicletas mientras caminaban, 1 lo ha sido en acera, en la plaza del Chofre, siendo el ciclista un menor de 12 años. Otra persona más resultó herida cruzando un paso de peatones en el momento en el que el ciclista también cruzaba la carretera por el paso de peatones. Otras 2 personas resultaron accidentadas en calzada. Los otros 4 accidentes se han producido en viales ciclistas, pero tres de ellos en intersecciones con pasos peatonales. El atropello grave ocurrió en el vial ciclista de Easo, en la intersección con San Bartolome, al saltarse el ciclista el semáforo en rojo. Las 8 personas que ciclando han ocasionado heridas a viandantes son de edades

comprendidas entre los 18 y 41 años, siendo siete de ellos hombres y una mujeres. La franja de edad de ciclistas de entre 15 y 24 años ha ocasionado 3 de los accidentes.

- Los 92 accidentes ocurridos a lo largo de 2013 han ocasionado un total de 99 personas heridas, de las cuales 6 de ellas sufrieron heridas de carácter grave, no habiendo fallecido nadie. En 2012 fue 1 la persona accidentada cuyo pronóstico fue grave. Fueron dos las mujeres accidentadas con pronóstico grave. Una tuvo el accidente ella sola en el Paseo de Francia tansportando carga en el manillar y la otra mujer accidentada con pronóstico de gravedad fue en colisión con otra bicicleta en la que circulaban dos personas en el vial ciclista del paseo de Txaparrene. El resto de accidentes graves se produjeron en calzada. Uno en el paseo de Otxoki en colisión con una furgoneta y otro en la rotonda de Añorga Txiki, en colisión con un automóvil. El tercero lo sufrió un menor de 15 años, bajando en paseo de Berio, transportando a otro joven de 14 años.

- Examinando la situación del ciclista en el momento del accidente, se puede observar que el número de accidentes ocasionados al cruzar algún paso de cebra alcanza la cifra de 22, que viene a representar el 23,95% del total de los accidentes con ciclistas implicados, resultando 20 ciclistas accidentados, 1 peatón y dos personas que viajaban en el autobús implicado. Todos los accidentes han sido en pasos de cebra diferentes, aunque dos se producen en la Rotonda de Ibaeta y otros dos en diferentes cruces de la avenida de Navarra. Del total de accidentes ocurridos en pasos de cebra, 10 lo han sido en lugares con presencia de semáforos y estaban en rojo.

- Otro dato a destacar es que fueron 13 los ciclistas implicados en accidente cuando circulaban por aceras, representando el 13,54% del total de las 96 personas ciclistas implicadas en accidentes a lo largo de 2013. La mayoría de las personas que circulaban en bicicleta implicadas en accidente lo fueron circulando por bidegorri (25), 23 circulando por la calzada y otras 23 sufrían el accidente al cruzar un paso de cebra. 7 accidentes se produjeron en aceras ciclables o zonas de coexistencia, mientras que ciclando por pistas o senderos de zona rural se registraron 3 accidentes más.

ANEXO III

La iniciativa “Movilidad Sostenible, Segura y Saludable en el ámbito educativo”, es un proyecto que se viene desarrollando desde junio de 2013 por un grupo de trabajo en el que participamos diversas administraciones implicadas en el ámbito escolar desde perspectivas de medio ambiente y de movilidad. Es significativa la presencia de departamentos de los diferentes niveles de la Administración en la mesa técnica que se ha constituido para desarrollar el proyecto: Fundación Cristina Enea, Dirección de Movilidad de la Diputación Foral de Gipuzkoa, Ingurugela-CEIDA, Berritzegune y Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, y Departamentos de Educación, Guardia Municipal, Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián.

Se trata de una iniciativa integradora, en la que hemos aunado esfuerzos y recursos diferentes instituciones y departamentos municipales, y que pretende ofrecer de una manera coherente, unificada y ordenada, medios y herramientas para favorecer e implementar en los centros educativos de la ciudad una movilidad más sostenible y segura. Fomentando la autonomía infantil, hábitos saludables de desplazamiento, así como la participación activa del alumnado e implicación de toda la comunidad educativa.

Pretendemos que la formación, programas e iniciativas que hasta ahora se han desarrollado en los diferentes centros, como son el Camino Escolar, la Educación Vial o la Agenda 21 Escolar, se entronquen durante el curso 2014/15 bajo el lema “Movilidad Sostenible, Segura y Saludable en el ámbito educativo”. Y ello en un proyecto integrador y transformador, a través del programa y proceso metodológico que conocemos como Agenda 21 Escolar.

Con nuestros conocimientos, ilusión y recursos, queremos caminar juntos para que en el plazo propuesto se pueda reflexionar, elaborar las propuestas e ir implementando medidas que permitan consolidar una nueva cultura de la movilidad en los centros educativos y en el conjunto de la ciudad.

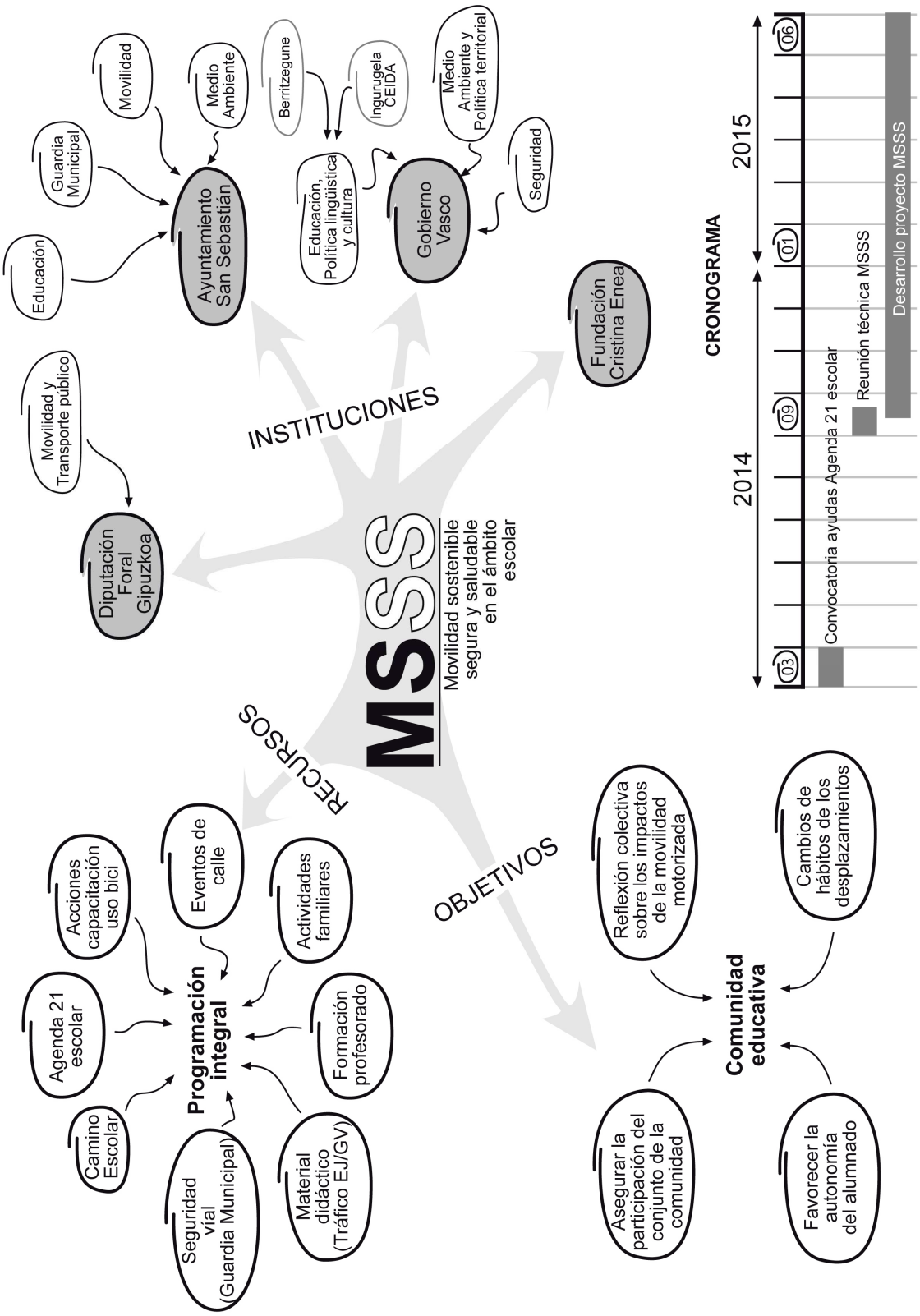
Los objetivos de la iniciativa “Movilidad Sostenible, Segura y Saludable en el ámbito educativo” son los siguientes:

- Impulsar una reflexión colectiva en los centros escolares y en la ciudad, sobre los impactos negativos de los desplazamientos motorizados en el ámbito urbano

- Fomentar los cambios necesarios en los hábitos de desplazamiento elegidos por las familias para el acceso a los centros educativos, impulsando una movilidad más sostenible, segura y saludable para el conjunto de la comunidad educativa.

- Favorecer la autonomía del alumnado y su desarrollo personal con una nueva cultura de la movilidad, incorporando estas iniciativas a los proyectos curriculares de centro para lograr su continuidad y mejora a lo largo de los años.

- Asegurar la participación de los diversos agentes y actores sociales, fomentando la cooperación e implicación necesaria para cumplir y desarrollar las acciones propuestas de forma consensuada y teniendo en cuenta la realidad de cada centro.


MSSS
Movilidad sostenible segura y saludable en el ámbito escolar
INSTITUCIONES
RECURSOS
OBJETIVOS
Diputación Foral Gipuzkoa
Movilidad y Transporte público
Ayuntamiento San Sebastián
Educación
Guardia Municipal
Movilidad
Medio Ambiente
Gobierno Vasco
Educación, Política lingüística y cultura
Berritzegune
Ingurugela CEIDA
Medio Ambiente y Política territorial
Seguridad
Fundación Cristina Enea
Programación integral
Agenda 21 escolar
Camino Escolar
Seguridad vial (Guardia Municipal)
Material didáctico (Tráfico EJ/GV)
Formación profesorado
Actividades familiares
Eventos de calle
Acciones capacitación uso bici
Comunidad educativa
Asegurar la participación del conjunto de la comunidad
Favorecer la autonomía del alumnado
Reflexión colectiva sobre los impactos de la movilidad motorizada
Cambios de hábitos de los desplazamientos
CRONOGRAMA
2014
2015
03
09
01
06
Convocatoria ayudas Agenda 21 escolar
Reunión técnica MSSS
Desarrollo proyecto MSSS