



**PROPUESTAS DE KALAPIE AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
DE DONOSTIA – SAN SEBASTIÁN 2008-2024**

Atendiendo a la invitación cursada por el Concejal Delegado de Movilidad y Transportes, la Asociación de Ciclistas Urbanos/as KALAPIE desea presentar al Ayuntamiento de Donostia – San Sebastián, sus aportaciones al recientemente presentado Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Donostia-San Sebastián 2008-2024.

Esperando ver debidamente atendidas estas propuestas, reciban un cordial saludo.

Donostia – San Sebastián, 31 de abril de 2008

Fdo. Carlos González Riol
(Presidente de KALAPIE, Hiriko Txirindularien Elkartea)

KALAPIE
Hiriko txirindularien elkartea • Asociación de ciclistas urbanos/as
✉ 1872 posta-kutxa • E-20080 Donostia • ☎ (+34) 629 271 481

kalapie@kalapie.org • <http://www.kalapie.org>

Miembro de
ConBici

COORDINADORA EN
DEFENSA DE LA BICI
-ko kidea

En términos generales valoramos el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Donostia-San Sebastián 2008-2024 muy positivamente, dado que sus objetivos sintonizan plenamente con el modelo de movilidad sostenible que preconizamos para nuestra ciudad.

Dicho esto, hemos observado una serie de aspectos que estimamos son mejorables, y que convendría atender a fin de ver materializados los objetivos planteados.

1. En los programas de actuación relativos a la movilidad ciclista, consideramos que entre los criterios de diseño de la red viaria ciclista debería incluirse uno referente a la necesidad de que los trazados de los itinerarios para bicicletas sean directos y cómodos.

Se trata de evitar que los ciclistas tengan que realizar recorridos más largos que el resto de vehículos, dando rodeos que desincentivan el uso de la bicicleta. Esto supondría asumir que la aplicación de dicho criterio pudiera conllevar la eliminación de espacio dedicado a los vehículos motorizados.

2. Entre las medidas dirigidas a la potenciación del uso de la bicicleta, echamos en falta la referencia a actuaciones relacionadas con la promoción, educación vial, y los procesos de gestión y evaluación de la actuación municipal en este ámbito.

El afianzamiento de la bicicleta como medio de transporte exige impulsar nuevos programas de fomento y promoción de la bicicleta, dirigidos a sectores y públicos objetivos distintos. Es importante que dichos programas estén dirigidos a segmentos determinados que reclaman una atención preferente y específica.

El Observatorio de la Bicicleta debe contar con mayores recursos económicos por parte del ayuntamiento, que garanticen el funcionamiento digno de este valioso instrumento para el seguimiento de la movilidad ciclista y la promoción de la participación ciudadana.

3. Por otra parte, consideramos imprescindible que el Plan incluya como programa de actuación a desarrollar, uno dirigido a aumentar los aparcamientos para bicicletas y su tipología.

En efecto, el creciente uso de la bicicleta ha traído consigo un aumento de la demanda de aparcamientos ciclistas. En paralelo, se ha incrementado progresivamente la dotación de plazas de aparcamientos para bicicletas.

Sin embargo, resulta evidente la necesidad de ampliar dicha dotación de aparcamientos, dado que los niveles de ocupación media son muy elevados (50%), llegando incluso a superar lo que se considera el umbral de saturación (75%), en una cuarta parte de los puntos de estacionamiento.

Los modelos de aparcabicicletas implantados en Donostia ofrecen una relativamente alta seguridad contra robos en los estacionamientos de corta y mediana duración. No obstante, para largas estancias, la seguridad contra el robo y el vandalismo de estos modelos es deficiente, además de no ofrecer ninguna protección climática.

Por otra parte, proponemos la aprobación de una ordenanza urbanística, por la que se obligaría a los promotores y constructores a la reserva de un metro cuadrado por vivienda para la guarda de sillas de ruedas, cochecitos de niños y bicicletas.

Por tanto, consideramos necesaria que se asuma el compromiso de elaborar inmediatamente un Plan municipal de aparcamientos ciclistas que aborde de forma integral esta cuestión.

4. Estamos de acuerdo con respecto a las medidas que el Plan propone en relación con los aparcamientos para automóviles, salvo en lo referente a los programas “Aparcamiento periférico y exterior (AP4)” y “Dotación de aparcamiento en estaciones y paradas(AP7)”.

La idea de habilitar aparcamientos ligados a estaciones de tren, si bien puede parecer estar dirigida a favorecer el uso del transporte público para reducir el tráfico automovilista en las zonas centrales, presenta serios problemas que nos llevan a solicitar su supresión:

- Se trata de actuaciones que ocupan mucho espacio en ubicaciones a las que se podría acceder perfectamente en transporte público o en bicicleta.
- Dado el elevado espacio que consumen no pueden atender más que a una pequeña parte de los usuarios, salvo que se inviertan grandes cantidades para la realización de obras extremadamente costosas.
- Pueden contribuir a empeorar las condiciones locales de las líneas de autobús próximas y de los modos no motorizados, los cuales podrían verse afectados por un mayor uso del automóvil en la proximidad del aparcamiento.
- Generan un efecto inductor de tráfico derivado de la facilidad de aparcar, aunque sea más reducido que el provocado por un aparcamiento en destino.

- Se trata, en definitiva, de actuaciones que, además de exigir elevadas inversiones, representan facilidades añadidas para el uso del automóvil, entrando, por lo tanto, en total contradicción con la apuesta del Plan en favor del control y la limitación del uso del automóvil.

No es de extrañar, pues, que en países como Alemania, Holanda o Suiza, este tipo de aparcamientos ligados a estaciones de tren o intercambiadores de transporte (*Park & Ride*) se tienden a eliminar, apoyándose en cambio los de bicicletas (*Bike & Ride*). Desde hace tiempo, ciudades suizas, como Zurich o Berna ya no subvencionan este tipo de aparcamientos¹.

Proponemos, pues, la eliminación de dichas propuestas de aparcamientos para automóviles, transformándola en una propuesta de creación de itinerarios no motorizados y de aparcamientos seguros y cómodos para bicicletas en estaciones de tren, como ocurre en muchas ciudades europeas, y en la potenciación de líneas de autobuses que den servicio a dichas estaciones. Esta propuesta, además, resultaría notablemente más económica y sostenible.

Esta misma reflexión que hemos realizado con respecto a la habilitación de aparcamientos para automóviles ligados a estaciones de tren, cabe hacerla extensiva a la propuesta de creación de aparcamientos periféricos de disuasión que formula el Plan, por lo que solicitamos su supresión.

Desde nuestro punto de vista, la creación de nuevas plazas de aparcamiento de rotación, aun cuando se ubiquen en zonas perimetrales, suponen una facilidad y un estímulo añadido para el uso del automóvil. Trasladar los problemas de tráfico del centro a la periferia (contaminación acústica y atmosférica, accidentes, congestión, consumo de espacio, efectos sobre el paisaje, etc.) no nos parece que sea una buena idea.

Si realmente se pretende romper la dinámica de adaptación de la ciudad al automóvil (y la ciudad no es sólo el centro urbano), este tipo de propuestas van justo en el sentido contrario, ya que contribuyen a perpetuar la hegemonía del coche en la ciudad, en perjuicio de los modos no motorizados y del transporte colectivo.

5. En el capítulo relativo a la cuantificación de los objetivos del Plan consideramos imprescindible en aras de su credibilidad, que incluya mecanismos de seguimiento anual que verifiquen la consecución de los objetivos propuestos y la adopción inmediata de las consiguientes medidas correctoras en el caso de que no se alcancen los mismos.

¹ Lydia Bonanomi: “*Les parkings d'échange : une fausse bonne idée*”. École polytechnique fédérale, GCR, IREC, Lausanne, 1997.

6. En lo referente a las propuestas que el Plan formula en el ámbito del fomento de la movilidad no motorizada, tenemos discrepancias notables en los siguientes apartados:

- a) Así, por una parte, se plantea el incremento de los viajes no motorizados por persona, en un 5% para 2013, y en un 10% para 2024; y conseguir que la proporción de viajes no motorizados en el conjunto de la movilidad sea del 33% en 2013 y del 38% en 2024.

A nuestro juicio estas metas son realmente poco coherentes y ambiciosas en relación con los objetivos planteados en el Plan, a fin de reducir el uso del automóvil y de la moto en nuestra ciudad.

Consideramos razonable plantear un compromiso para lograr, en un horizonte de 10 años, una disminución significativa de los desplazamientos privados motorizados en, al menos, un 2% anual.

Este planteamiento es el que se está impulsando en ciudades como Barcelona o París. Así, el Ayuntamiento de Barcelona ha presentado un Plan de Movilidad Urbana que contempla que en 2018, el número de movimientos a pie o en bicicleta suponga el 54%, el transporte público alcance el 28%, y los desplazamientos en automóvil y moto desciendan al 18%.

En el caso del Plan Director de Desplazamientos de París, que ha presentado su alcalde en 2007, plantea reducir en un 40% la circulación automovilística para el año 2020.

- b) Por otra parte, el Plan propone promover el uso de la bicicleta, y alcanzar un incremento de su uso del 50% en 2013, y del 100% en 2024.

En nuestra opinión este objetivo es muy conservador. Si tenemos en cuenta que los desplazamientos en bicicleta suponen en la actualidad en torno al 3% del reparto modal, consideramos necesario plantear que dicho porcentaje ascienda al 6% para 2011, meta ésta recogida en el programa de gobierno municipal², y alcanzar el 15% en 2024.

- c) Finalmente, el Plan propone aumentar la longitud de los “carriles bici” (sic) hasta alcanzar una red de 40 km. para 2013, y de 55 km. para 2024.

² Dicho programa, denominado “*Un Pacto de progreso para gobernar Donostia – San Sebastián*”, fue suscrito el pasado año 2007, por los tres partidos presentes en el actual equipo de gobierno.

Este objetivo entra en total contradicción con el compromiso recogido en el citado Pacto de Gobierno municipal, por el que el ayuntamiento se compromete a “*completar y finalizar en la próxima legislatura [2007-2011] la red urbana de bidegorris*”. Hay que recordar que dicha red, recogida en el “*Plan de Potenciación de la Bicicleta en la Movilidad Urbana. Noviembre de 2000*”, plantea la creación de una red total de 55 km.

Por tanto, solicitamos que el Plan adecue dicho objetivo al compromiso político de finalizar los 55 km. de red viaria ciclista para 2011, horizonte éste igualmente recogido en la “*Propuesta para impulsar la Segunda Fase de la Potenciación de la Bicicleta*”, redactado en 2006, por la Dirección de Movilidad del ayuntamiento; así como en las propuestas del documento de auditoría ciclista BYPAD, encargado por el consistorio y redactado en 2007.

- d) Pensamos que el avance en la política en favor del ciclismo urbano requiere la constitución durante el año 2008 de una Comisión de la Bicicleta, formada por representantes de asociaciones de usuarios de la bicicleta, técnicos y cargos políticos, a fin de impulsar la gestión y seguimiento de la actuación municipal respecto a la movilidad ciclista.

Esta propuesta está recogida en el documento de auditoría ciclista BYPAD, encargado por el consistorio y redactado en 2007.

- e) Asimismo, estimamos que para que esta política municipal sea posible materializarla, es preciso la dedicación de dos técnicos/as municipales en exclusividad, a fin de poder atender debidamente todas las cuestiones relacionadas con la movilidad peatonal y ciclista.

Esta propuesta también está recogida en el documento de auditoría ciclista BYPAD, encargado por el consistorio y redactado en 2007.

- f) Consideramos importante que se incluyeran compromisos concretos en lo referente a la creación de nuevos aparcamientos para bicicletas en línea con lo que señalábamos anteriormente, así como en todo lo relativo a los programas de fomento, educación vial, y procesos de gestión y evaluación de la actuación municipal en materia de movilidad ciclista.

- g) Por último, consideramos que al objetivo 21 (Ampliar la proporción de superficie dedicada al espacio peatonal, ciclista, transporte público y verde dentro del viario, limitando el espacio dedicado al automóvil), debe asignarse un compromiso cuantitativo concreto.