bizikletaren behatokia

observatorio de la bicicleta

vitoria gasteiz

Memoria 2009

Mayo 2010

bizikleteroak.org
ciclistas urbanosvitoria gasteiz

Bizikleteroak

Observatorio de la bicicleta en Vitoria-Gasteiz

Informe memoria 2009.

Autores:

Diana Paniagua

Rubén Rodríguez de Luis

Rubén Ziordia

Actividad desarrollada con la colaboración

del Centro de Estudios Ambientales de Vitoria-Gasteiz

Índice

1. Introducción 5
2. Objetivos 7
3. Metodología 8
4. Desarrollo 11
   - 4.1. Fomento de la participación ciudadana 11
     - 4.1.1. La web del Observatorio: www.bizikleteroak.org 11
     - 4.1.2. Canales participativos municipales. 16
   - 4.2. Seguimiento del Pacto Ciudadano y de la puesta en marcha del Plan de Movilidad Sostenible 17
   - 4.3. Seguimiento del estado de la movilidad ciclista 19
     - 4.3.1. Escritos e informes generados 19
     - 4.3.2. Infraestructuras 21
       - 4.3.2.1. Vías ciclistas 21
       - 4.3.2.2. Calles 30 46
       - 4.3.2.3. Aparcamientos de bicicletas 49
       - 4.3.2.4. Bicicleta pública 50
     - 4.3.3. Siniestralidad 52
     - 4.3.4. Robos de bicicletas 58
     - 4.3.5. Ordenanza 61
     - 4.3.6. Colaboración con colectivos de otras ciudades 63
5. Conclusiones 64
6. Enlaces y documentación 65

1. Introducción

En al año 2007, en Bizikleteroak, percibimos la necesidad de un cambio en nuestra página web corporativa, dirigido a la creación de un espacio más dinámico y participativo que posibilitara una comunicación bidireccional en el que los usuarios, socios o no, pudieran realizar aportaciones relacionadas con la movilidad ciclista.

Surge así la idea de un Observatorio, en el que cualquier persona pudiera actuar como vigilante, contribuyendo con quejas, comentarios o sugerencias sobre la movilidad ciclista, con la posibilidad de incluir fotografías para una mejor comprensión de su demanda.

Por otra parte, desde distintos ámbitos de la participación ciudadana de la ciudad, se venía reclamando una visión integral de la movilidad que se ajustase a directrices de desarrollo sostenible, razón por la cual, a finales de 2006 el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz convocó a la sociedad gasteiztarra a un proceso participativo, plural y abierto, que tuvo como objetivo corresponsabilizar a los ciudadanos en la definición de las líneas maestras del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMS).

De este proceso participativo, surgió, por un lado, un Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible (abril 2007) y por otro lado, un documento técnico que constituye el Avance del PMS (2008), cuyos principales objetivos son la reducción de la dependencia del automóvil, el incremento de las oportunidades de los medios alternativos y de menor impacto ambiental, la reducción de los impactos derivados de los desplazamientos motorizados, la limitación de los espacios en superficie dependientes del coche, la reconstrucción de la proximidad como un valor urbano, la recuperación de la convivencia en el espacio público y, finalmente, la autonomía, en términos de movilidad de los sectores sociales, que no disponen de vehículo privado.

Bizikleteroak, participó activamente en todo el proceso y fue uno de los colectivos firmantes del Pacto Ciudadano, con lo que se comprometía, al igual que los demás firmantes, a realizar el seguimiento y control del desarrollo del PMS para verificar que su implementación responda, en todo momento, a los objetivos definidos, para así conseguir hacer realidad a medio plazo los escenarios propuestos para la movilidad y la accesibilidad de Vitoria-Gasteiz.

Hasta la firma del Pacto, a pesar de los numerosos mensajes sobre la necesidad de un cambio en los hábitos de transporte, la realidad era, que la presencia del vehículo privado seguía

creciendo y acaparaba los presupuestos y actuaciones de mayor magnitud. La tendencia de técnicos y políticos era mejorar el problema del tráfico motorizado, con nuevas y mejores infraestructuras para absorber su incremento, entrando en un círculo vicioso (a más tráfico, más infraestructuras para tráfico y a su vez más tráfico).
Una de las mayores dificultades para romper este círculo se encontraba, precisamente, en la propia visión de muchos responsables de planificación urbanística y del transporte de nuestras ciudades, que no consideran la bicicleta como un medio útil y real de respuesta a las demandas de accesibilidad diaria y no la incluían en sus diseños de vialidad y movilidad.

Lo que se venía haciendo por la bicicleta era una simple superposición artificial de este medio de transporte sobre el modelo de ciudad y movilidad ya establecido pero no se enfocaba de una forma integrada.

La firma del Pacto, debía suponer un cambio radical en las mentalidades, pero tal y como se intuía, el camino no iba a ser fácil y debíamos estar vigilantes.

El informe que aquí presentamos, documenta los trabajos llevados a cabo por la asociación Bizikleteroak, en el marco de su compromiso en el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible y del convenio de colaboración que nuestra asociación y el departamento municipal de medio ambiente suscribieron en febrero de 2009, para continuar y ampliar las labores del Observatorio, iniciadas con la puesta en marcha de la web.

2. Objetivos

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

• **Fomentar la participación ciudadana en la movilidad ciclista**. Con el principio de que debemos escuchar a todos para trabajar mejor, vertebramos una estructura para recibir, gestionar y canalizar las opiniones, quejas y sugerencias ciudadanas sobre la movilidad ciclista.

• **Velar por el cumplimiento del Plan de Movilidad sostenible y Espacio Público**: Como ya se ha mencionado en la introducción, como firmantes del Pacto ciudadano por la Movilidad sostenible, nos comprometimos a realizar un seguimiento del desarrollo y puesta en marcha del PMS, y más concretamente de todo lo concerniente a la movilidad ciclista.

• **Realizar un seguimiento de la movilidad en bicicleta**: con una vigilancia permanente de los parámetros que definen y condicionan la movilidad en bicicleta.

• **Sugerir nuevas medidas para desarrollar este medio de transporte:** Evidentemente la labor de este Observatorio no se limita a la detección de errores y deficiencias sino que a través de un análisis de cada situación, elabora y propone soluciones.

3. Metodología

Para **fomentar la participación ciudadana,** en lo concerniente a la movilidad ciclista, y como ya ha sido mencionado en la introducción, Bizikleteroak, dispone de una página web participativa, en la que se facilita la herramienta necesaria para que cualquiera pueda exponer una opinión, una queja o una sugerencia en forma de demanda. Lo novedoso de esta herramienta es que además, nuestra web, permite al demandante o a cualquier otro usuario, conocer si su demanda ha generado algún tipo de actuación por el Observatorio y realizar un seguimiento de dicha actuación. Para ello se dispone de varias secciones:

- **Enviar una demanda**: donde el usuario puede escribir un texto y enviar un máximo de 3 fotografías.
- **Demandas recibidas:** sección en la que aparece el listado de todas las demandas recibidas, diferenciando por medio de iconos, las que están en trámite o las que están finalizadas.

  A su vez, en cada demanda, se refleja:

  - El texto y las imágenes,
  - Su localización en un mapa google, en los casos en que la demanda se refiera a un punto concreto
  - Nuestra propuesta, es decir la actuación que el Observatorio considere que debe emprenderse para dar respuesta a la demanda: una respuesta sobre la política de la propia asociación, un escrito a la administración describiendo un problema y proponiendo una solución, etc.
  - La respuesta, en el caso de haber generado un escrito o una reunión con técnicos o políticos, se indica en este apartado la respuesta obtenida.
  - La valoración: en el caso de haber obtenido una respuesta, la valoración que de ella realiza el Observatorio, tomando además en consideración el tiempo transcurrido.

La página Web también cumple la función de informar a la población sobre la situación y el estado de salud de la bicicleta en la ciudad, facilitando la consulta de informes y novedades sobre actuaciones municipales relacionadas con la promoción de los modos de movilidad sostenibles, así como consejos y enlaces a otras páginas de interés.

Se pretende que la Web sea una herramienta efectiva de comunicación ciudadana, llenándola de contenidos y manteniendo su actualización e interactividad, asegurando de este modo que se facilita información concreta, de interés y documentada.

Durante el año 2009 se ha llevado a cabo una ampliación y reforma de la web para ganar en funcionalidad y aumentar la oferta de información a las personas usuarias de la bicicleta. Se sigue trabajando en buscar una mayor funcionalidad y servicio a las personas interesadas con la potenciación y uso de la bicicleta en la ciudad.

Para **Velar por el cumplimiento del Pacto ciudadano y del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público**, hemos desarrollado 4 líneas de actuación:

- **Contacto con los grupos políticos municipales:** tanto con los miembros del equipo gobernante como con los miembros de la oposición.
- **Contacto periódico con los técnicos** municipales implicados en el desarrollo del PMS
- **Participación en el Consejo Municipal de Medio Ambiente**, del que Bizikleteroak es miembro, lo que permite, mantenernos informados sobre otros aspectos del PMS, como la puesta en marcha de una nueva red de transporte público o la pacificación del tráfico, estrechamente relacionados con el fomento de la movilidad ciclista.
- **Presencia en los medios de comunicación:** prensa escrita y medios audiovisuales.

El **seguimiento del estado de la movilidad en bicicleta**, se realiza con 3 métodos que se llevan a cabo de forma simultánea:

- Realizando un diagnóstico continuado de las infraestructuras ciclistas vías, aparcamientos y señalización, principalmente, llevado a cabo por los responsables del Observatorio, miembros de Bizikleteroak, además de por miembros voluntarios de la asociación, todos ellos usuarios habituales de la bicicleta como medio de transporte.
- Con la propia gestión de las demandas recibidas en la web que complementan la información, recabada por el método anterior.
- Revisando la información publicada en el Buzón del ciudadano de la página web municipal.

Toda la información recabada en los apartados anteriores, ha sido muy útil a la hora de **sugerir nuevas medidas para desarrollar este medio de transporte:** la labor de este Observatorio no se limita a la detección de errores y deficiencias sino que a través de un análisis de cada situación, elabora y propone soluciones, que por medio de escritos y/o informes hacemos

llegar a los responsables técnicos y a los políticos municipales y que por medio de nuestro sitio web y de los medios de comunicación, hacemos llegar a los usuarios de la bici en particular y a los ciudadanos en general.

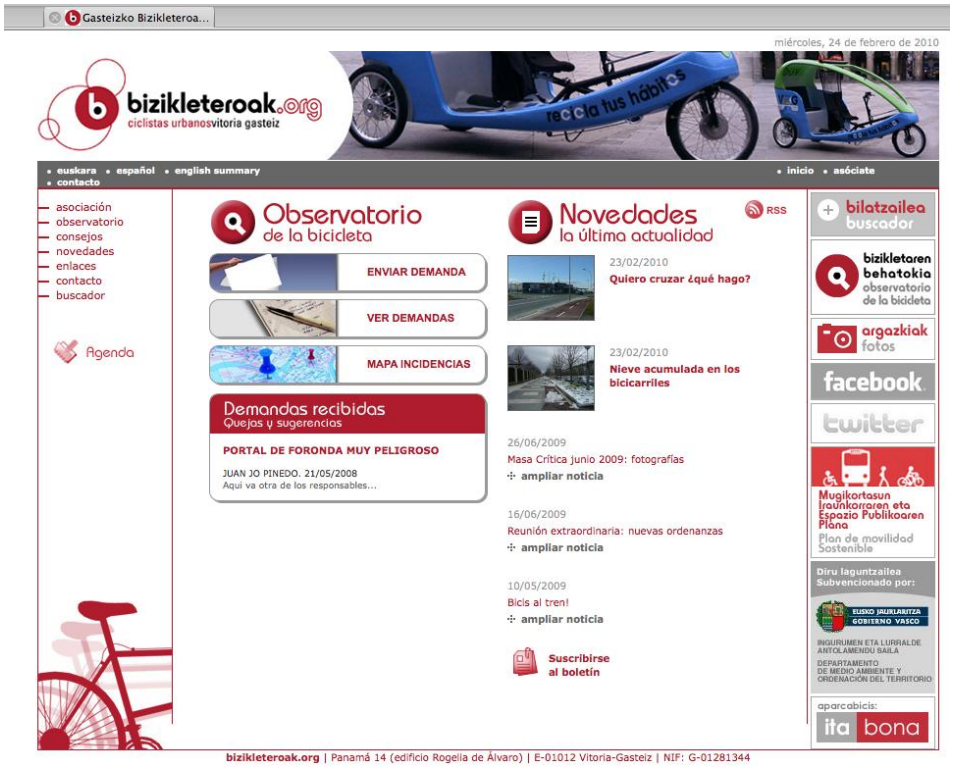
El convenio de colaboración firmado entre Bizikleteroak y el Ayuntamiento para el desarrollo del Observatorio, tiene vigencia de un año, desde marzo de 2009, pero para analizar la evolución de determinadas variables hemos utilizado datos de otros años.

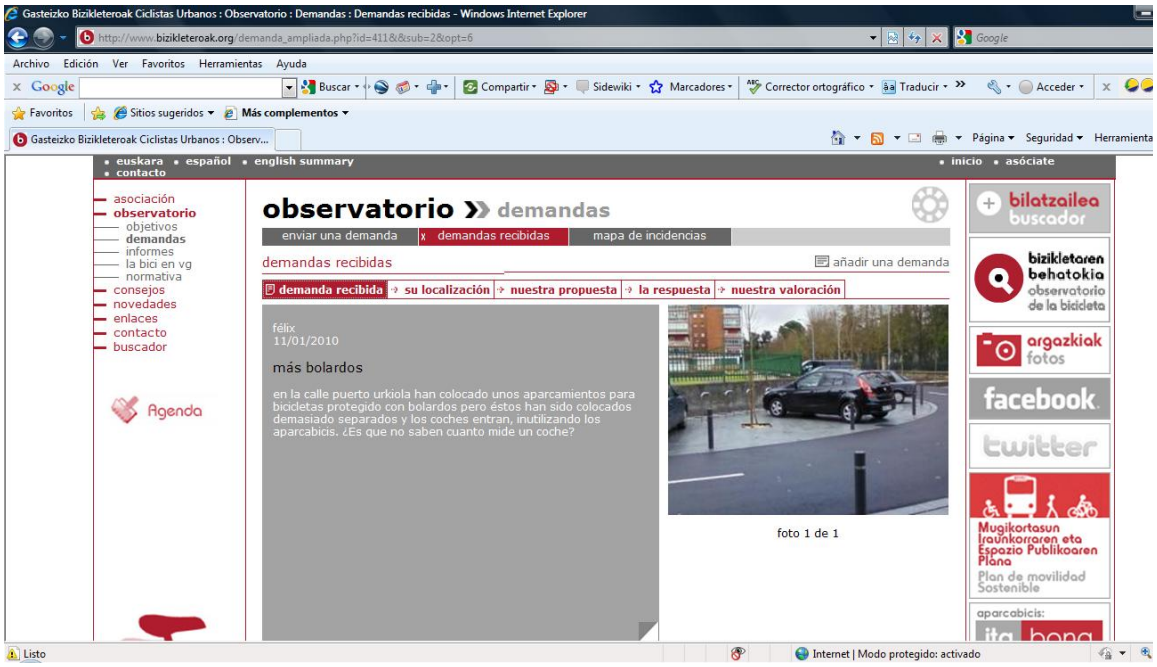
4. Desarrollo

4.1. Fomento de la Participación ciudadana:

4.1.1. La web del Observatorio: www.bizikleteroak.org

Para facilitar y potenciar la participación ciudadana disponemos de una página Web: **www.bizikleteroak.org** que se configura como el canal básico de comunicación y participación del Observatorio. Esta página permite la recogida de cualquier queja o sugerencia ciudadana relacionada con la movilidad ciclista pero además, y lo que es más importante y novedoso, permite que cada usuario pueda realizar un seguimiento de su demanda, de los pasos seguidos por los responsables del Observatorio, de las respuestas de la Administración y de la valoración que el Observatorio realiza de todo el proceso, desde un punto de vista **no institucional**.





Además esta página web, contiene información actualizada, de la situación de la movilidad ciclista en Vitoria-Gasteiz y de los procesos que se van desarrollando.

La página fue creada en el año 2007, y ha sido reformada en varias ocasiones con el objetivo de ganar en funcionalidad y aumentar la oferta de información.

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

Desde que esta página está en funcionamiento, hemos recibido un total de **151 demandas**, 69 de las cuales (46%), fueron realizadas en el año 2008. En el año 2009, el número desciende ligeramente a 59 (39%).

Demandas recibidas en el Observatorio periodo 2007-2009		
	Frecuencia	Porcentaje
2007	23	15,2
2008	69	45,7
2009	59	39,1
Total	**151**	**100,0**

Las demandas han sido clasificadas en 8 clases según su temática, siendo los carriles bici, la temática que acapara el 42% de los mensajes.

Temática de las demandas recibidas en el Observatorio periodo 2007-2009	Frecuencia	Porcentaje
Carriles bici	63	41,7
Aparcamientos	42	27,8
Promoción	17	11,3
Señalización	9	6,0
Otros	9	6,0
Normativa	5	3,3
Seguridad vial	3	2,0
Intermodalidad	3	2,0
Total	**151**	**100,0**

En cuanto al tipo de demanda, **la mayor parte (57%) son quejas** de los usuarios de las bicicletas, aunque también se aportan sugerencias y comentarios en una notable proporción.

Tipo de demandas recibidas en el Observatorio periodo 2007-2009	Frecuencia	Porcentaje
Queja	86	57,0
Sugerencia	41	27,2
Comentario	18	11,9
Pregunta	6	4,0
Total	**151**	**100,0**

La mayor parte de las demandas **sobre carriles bici, el 73%, son quejas sobre el mal estado o el mal diseño o incluso la ausencia de carriles bic**i.

La mayor parte de las demandas **sobre aparcamientos de bicicleta, el 64,3%, también son quejas sobre el mal estado y sobre la ausencia o la desaparición** de algunos puntos de aparcabicis. El 33,3% son sugerencias, sobre todo, de nuevos puntos de ubicación.

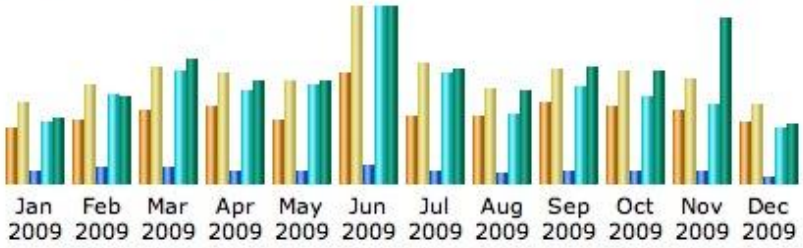
El 77,7% de las demandas sobre señalización son quejas, sobre todo, por la falta de señales o incluso sobre lo confuso de algunas señales y semáforos.

El **24,3% de las sugerencias hacen referencia a la promoción de la bicicleta** como medio de transporte, principalmente, a la necesidad de una mayor promoción y aportando las experiencias de otros países.

Tipo y temática de las demandas recibidas en el Observatorio periodo 2007-2009					
	Queja	Sugerencia	Comentario	Pregunta	Total
Carriles bici	46	7	7	3	63
Aparcabicis	27	14	0	1	42
Señalización	7	1	0	1	9
Normativa	2	1	2	0	5
Promoción	2	10	5	0	17
Seguridad vial	0	1	2	0	3
Intermodalidad	0	2	0	1	3
Otros	2	5	2	0	9
Total	**86**	**41**	**18**	**6**	**151**

Sobre las visitas que se han efectuado a la Web del Observatorio, durante el año 2009, se han obteniendo los siguientes resultados:

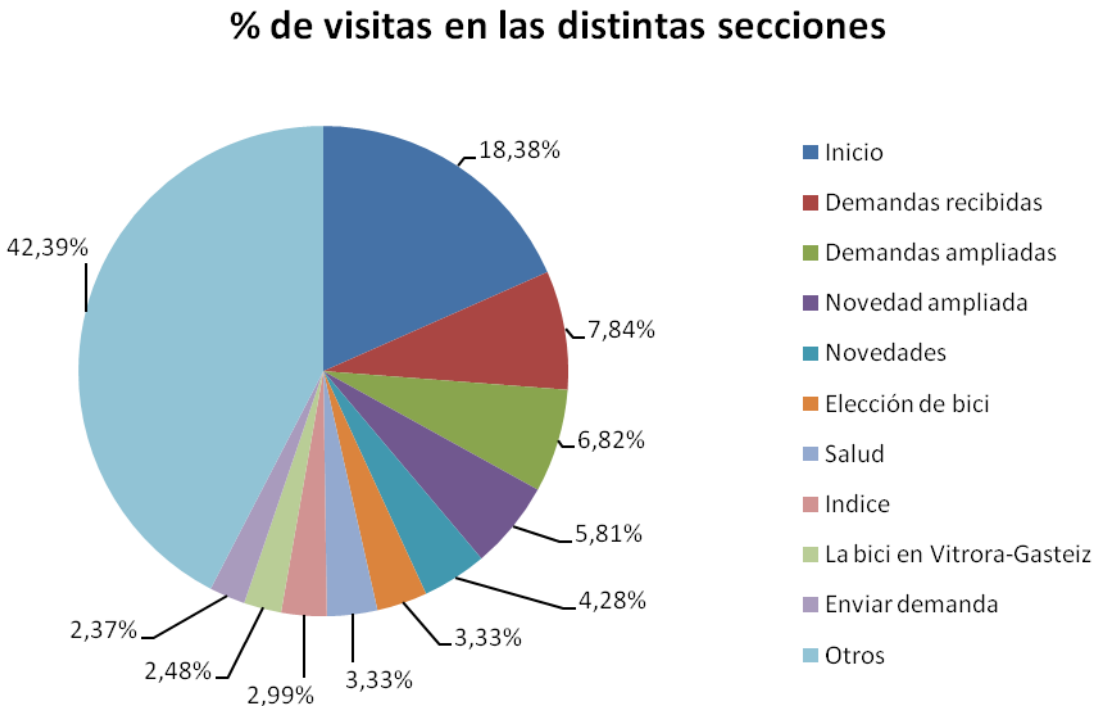
Monthly history



Month	Unique visitors	Number of visits	Pages	Hits	Bandwidth
Jan 2009	356	514	2825	14586	129.39 MB
Feb 2009	400	632	3798	21144	174.37 MB
Mar 2009	469	736	3839	26666	247.17 MB
Apr 2009	496	704	3084	22048	204.29 MB
May 2009	399	652	2923	23624	203.01 MB
Jun 2009	704	1121	4487	42019	350.05 MB
Jul 2009	435	772	2824	26320	225.92 MB
Aug 2009	424	608	2398	16715	183.16 MB
Sep 2009	514	733	3172	23254	229.63 MB
Oct 2009	487	717	3151	20849	225.08 MB
Nov 2009	461	668	3256	18737	328.51 MB
Dec 2009	394	506	1774	13147	116.74 MB
Total	5539	8363	37531	269109	2.56 GB

A lo largo de 2009, se han realizado **un promedio de 696,9 visitas; 461,6 visitantes y 3127 secciones visitadas**. En el mes de Junio coinciden el máximo de visitas, el máximo secciones visitadas y el máximo de visitantes. Sin embargo, el mínimo número de visitantes se produce en Enero, pero el mínimo de secciones visitadas y de visitas se produce en Diciembre. **Por término medio cada visitante realiza 1,5 visitas y visita 4,5 secciones**.

Exceptuando la categoría Otros que engloba a varias secciones de menor incidencia, las secciones más visitadas son la página de inicio, las demandas recibidas y la ampliación de las demandas, donde se puede ver una demanda concreta con su descripción y fotografía.



4.1.2. Canales participativos municipales.

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz mantiene unos canales participativos donde cualquier ciudadano puede realizar una demanda o solicitar cualquier tipo de información relacionada con las actividades que se desarrollan en el municipio. La comunicación puede realizarse vía telefónica (010), vía internet (Buzón ciudadano) o vía escrito (oficinas de atención ciudadana).

El 24 de diciembre de 2009, registramos un escrito, dirigido al servicio 010, solicitando información, en formato digital y sin datos de carácter personal, sobre todas las demandas realizadas por los ciudadanos durante el año 2009, referidas a la movilidad ciclista.

En el mes de febrero realizamos una llamada telefónica al servicio 010 para interesarnos por nuestra solicitud a lo que se nos respondió que "*todavía ha pasado poco tiempo*".

Con fecha de salida 15 de marzo 2010, recibimos un escrito del director de infraestructuras del departamento de urbanismo, comunicándonos, que "*casi la totalidad de escritos y llamadas telefónicas recibidas en este Servicio, en relación a la movilidad ciclista, durante el año 2009, son de la propia asociación Bizikleteroak, a excepción de algunas peticiones que solicitan la regulación del comportamiento del ciclista respecto al peatón*".

No se nos aporta ningún dato al respecto.

Del servicio remitente de la respuesta, podemos deducir que nuestra solicitud no ha recibido la tramitación adecuada, pero en las fechas en las que recibimos el escrito, mediados de marzo, es decir casi 3 meses más tarde, con la redacción de este informe ya en curso, no consideramos pertinente volver a realizar el intento de recabar la información.
Además, la tardanza y la forma de respuesta, sin aportar ningún tipo de dato objetivo, nos demostró el poco espíritu colaborador de los distintos servicios implicados.

4.2. Seguimiento del Pacto ciudadano y de la puesta en marcha del Plan de Movilidad Sostenible:

Como ya hemos mencionado en la metodología el seguimiento del desarrollo del Pacto ciudadano y de la puesta en marcha del Plan de movilidad sostenible y espació público, ha sido realizada desde 3 líneas de actuación.

- **Contacto con los políticos**: hemos mantenido numerosas reuniones con concejales del gobierno municipal y de la oposición, para transmitir de forma directa los objetivos de la asociación, de nuestras reclamaciones y consideraciones, como firmantes del pacto ciudadano por la movilidad sostenible y sobre la forma de llevar a cabo la movilidad ciclista.

  En las reuniones mantenidas con los concejales de Movilidad, Medio Ambiente y Seguridad ciudadana, hemos observado una evolución favorable de éstos en lo que respecta al desarrollo del PMS.

- **Contacto periódico con los técnicos**: se ha establecido un grupo de trabajo, formado 3 técnicos del Centro de Estudios Medioambientales responsables del PMS, 1 técnico responsable del servicio de Vía Pública y un máximo de 3 miembros de Bizikleteroak, responsables del Observatorio, para tratar todos los aspectos relacionados con la movilidad ciclista. Las reuniones de este grupo, han tenido una periodicidad mensual.

  En este grupo de trabajo, hemos echado en falta a técnicos de Urbanismo, de Ensanche 21 y de tráfico, departamentos éstos también implicados en la movilidad del municipio y cuyos proyectos y decisiones, a menudo chocan con el desarrollo de una movilidad ciclista de forma eficaz y segura.

  Nuestro contacto con los técnicos ausentes del grupo de trabajo, ha tenido lugar de forma irregular, se ha limitado a casos concretos y en algunos casos sin lograr un entendimiento mutuo.

- **Participación en el Consejo Municipal de Medio Ambiente**. Entre los órganos de participación de nuestro municipio, está el Consejo sectorial de Medio Ambiente, órgano consultivo no vinculante, que es donde se tratan los temas relacionados con la Movilidad, ya que no existe un Consejo específico para este tema. Bizikleteroak, es miembro de dicho Consejo desde la creación de éste, lo que nos permite mantenernos informados sobre todos los aspectos del PMS, como la puesta en marcha de una nueva

red de transporte público o la pacificación del tráfico, estrechamente relacionados con el fomento de la movilidad ciclista.

Pero además, y lo que es más importante nos permite exponer nuestro punto de vista y hacer las reclamaciones que consideremos oportunas. De hecho en el último consejo del 16 de diciembre de 2009, reclamamos la puesta en marcha del Foro por la movilidad sostenible, que era uno de los puntos del Pacto ciudadano y así mismo reclamamos la aprobación del Plan director de la Bicicleta, como parte del desarrollo del PMS, que se estaba demorando demasiado, desde nuestro punto de vista.

- **Presencia en los medios de comunicación**: al ser el único colectivo de ciclistas urbanos existente en el Municipio, los medios de comunicación nos tienen como referencia siempre que hay una noticia reseñable sobre la movilidad ciclista e incluso sobre la movilidad en general. Regularmente enviamos notas de prensa con escritos derivados de las demandas recibidos en el Observatorio, y en la medida de lo posible acudimos a tertulias y debates de radio o televisión, que tienen como tema principal la movilidad sostenible.

4.3. Seguimiento del estado de la movilidad ciclista:

4.3.1. Escritos e informes generados:

A partir de las demandas recibidas y de los problemas detectados por los miembros del equipo, y para la solicitud de datos a distintos departamentos, el Observatorio ha generado, 37 escritos y/o informes, 16 en el año 2008 y 21 en 2009, con distinta temática. Durante 2007, no se elaboró ninguno.

La mayor parte de los escritos, el 54%, son referidos a los carriles bici: mal estado del pavimento, obstáculos en los carriles, carriles sugeridos, mala visibilidad, etc.

Temática de los escritos generados Periodo 2008-2009			
	2008	2009	Total
Carriles bici	9	11	20
Aparcabicis	2	4	6
Señalización	2	2	4
Promoción	1	0	1
Solicitud de datos	0	4	4
Servicio de préstamo	2	0	2
Total	16	21	37

Dos de los escritos no requerían respuesta, **de los 35 restantes, tan sólo hemos recibido contestación en 16 ocasiones,** es decir, no llega al 50%.

El tiempo medio de recepción de las respuestas ha sido de 51 días, con un mínimo de 6 días para el caso del informe elaborado sobre la situación de la convivencia de carril bici y tranvía, para el que recibimos respuesta telefónica del alcalde, que nos indicó su predisposición para solucionar los conflictos. **El tiempo máximo de respuesta ha sido de 141 días, pero hay que resaltar que el 54,3% de los escritos están todavía sin responder.**

Llama la atención que **no todas las solicitudes de datos hayan recibido respuesta**, en concreto la que no ha recibido respuesta es la dirigida al concejal de seguridad ciudadana, el 10 de noviembre de 2009, solicitando el número de denuncias o amonestaciones interpuestas por los bicipolis, las denuncias de la policía local a los vehículos que bloquean los carriles bici, a los vehículos motorizados que no respetan los pasos para bicicletas, a los ciclistas que circulan por la acera de forma incorrecta y a los peatones que circulan por carriles bici.

Respuesta de los escritos generados para los distintos temas Periodo 2008-2009				
	Sí	No	No procede	Total
Carriles bici	7	11	2	20
Aparcabicis	2	4	0	6
Señalización	2	2	0	4
Promoción	0	1	0	1
Solicitud de datos	3	1	0	4
Servicio de préstamo	2	0	0	2
Total	**16**	**19**	**2**	**37**

Pero **además de recibir pocas respuestas, no todas han sido satisfactorias, de hecho 5 han sido valoradas como negativas,** y llama la atención, de nuevo que una petición de datos haya sido valorada como negativa, en concreto la remitida al servicio 010 y contestada después de 3 meses, por el servicio de infraestructuras sin aportar ni un solo dato de los solicitados.

Con la valoración de insuficiente, ha sido catalogada otra petición de datos realizada al Concejal de seguridad ciudadana, sobre los datos de siniestralidad, que comentaremos en el apartado correspondiente.

Valoración del Observatorio sobre las respuestas recibidas Periodo 2008-2009				
	correcta	insuficiente	negativa	Total
Carriles bici	5	0	2	7
Aparcabicis	1	0	1	2
Señalización	1	0	1	2
Solicitud de datos	1	1	1	3
Servicio de préstamo	2	0	0	2
Total	**10**	**1**	**5**	**16**

Aunque no hayamos recibido respuesta, sí hemos detectado que algunos de los problemas planteados en los escritos han sido resueltos totalmente, el 32,4%, o en parte, el 21,6%.

Resolución de los problemas planteados enlos escritos para los distintos temas Periodo 2008-2009				
	Sí	No	En parte	Total
Carriles bici	9	7	4	20
Aparcabicis	1	5	0	6
Señalización	0	2	2	4
Promoción	0	1	0	1
Solicitud de datos	1	2	1	4
Servicio de préstamo	1	0	1	2
Total	12	17	8	37

4.3.2. Infraestructuras:

La redacción de este informe coincide con la publicación del borrador del Plan Director de la Bicicleta, en el que se realiza un detallado repaso de la historia de la red de carriles bici de la ciudad, así como de sus debilidades y carencias. Además se elaboran una serie de propuestas para configurar una red de carriles y de aparcamientos más funcional.

Por lo tanto, y estando de acuerdo con la mayor parte de lo recogido en dicho plana este respecto, el seguimiento que hemos realizado a las infraestructuras se ha limitado a las ejecutadas en el presente año.

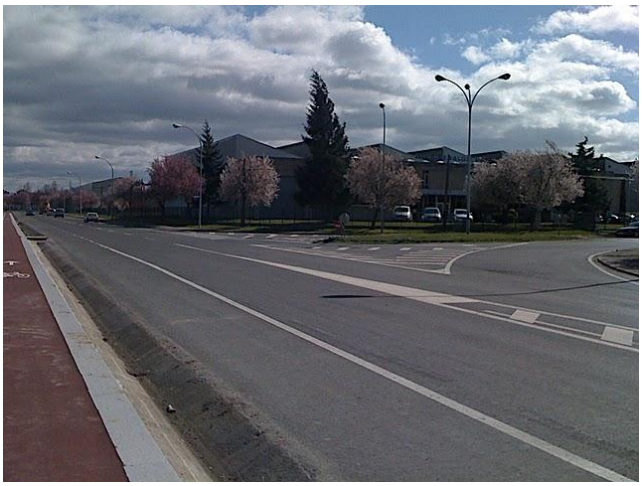
4.3.2.1. Vías ciclistas:

Avenida del Zadorra: Red Primaria. En el itinerario T3.

Construcción. Bidireccional. 6.215 m de longitud y 2,30 de sección

Se configura como una arteria perimetral de la ciudad de conexión entre zonas industriales en contacto con el núcleo residencial de Vitoria-Gasteiz.

En su primer tramo (1.820 m.), desarrollado a lo largo de la calle Alibarra, junto al polígono industrial de Ali-Gobeo la vía ciclista se separa de la calzada en previsión del desdoblamiento del vial actual, en aquellos puntos en que no afecte de forma considerable a la reciente configuración del parque del Zadorra. Por ello en los primeros 1.000 metros (zona de previsible afección) se restituye el cuentón existente y se define la nueva vía ciclista a 1 m. de separación de la calzada. Y en los 800 m. restantes de desarrolla dentro del propio parque del Zadorra a una distancia de 15,50 m. del acerado sur. En estos 800 m. requerirá iluminación propia.



Existen algunos rebajes que no están a cota cero. El carril pasa muy cerca de una torreta de tendido eléctrico que debería ser señalizada convenientemente para hacerla más visible, sobre todo porque se sitúa en un tramo con escasa iluminación. El paso de bicis, con señalización horizontal) en la intersección con la calle Urartea, carece de señalización vertical, aunque tampoco está señalizado verticalmente el paso de peatones.

En un segundo tramo (2.320 m.), desarrollado, junto a la zona residencial de Ibaiondo y Lakua, la vía ciclista se anexiona a la calzada, estableciéndose una zona de resguardo entre ambas vías de 1 m. En este tramo se actúa sobre zona urbanizada, sin afectar al parque, eliminando la banda de aparcamientos existente y rehaciendo el acerado, en función de la sección tipo de

1m. de zona de resguardo, 2,30 m. de vía ciclista bidireccional y reposición de acerado (1,50 m. aproximadamente).

En la intersección con la calle Zorrostea, existe un paso de ciclistas correctamente señalizado, con señalización horizontal con relleno de bandas amarillas, sobre lomo y con señalización vertical (aunque una de ellas girada hacia la calzada).

Se ha creado un paso para acceder al carril que transcurre por la calle Donostia (que anteriormente moría al llegar a la avenida del Zadorra), con señalización horizontal pero la vertical tan sólo indica la existencia de un paso de peatones lo que puede inducir a confusión a los conductores que circulen por la calzada.

El problema de los pasos de ciclistas sin señalización vertical, en donde se ha señalado verticalmente el paso de peatones, vuelve a repetirse en las intersecciones con los accesos de la carretera N622.

La necesidad de señalización vertical siempre que exista un paso de bicicletas y sobre todo siempre que exista advertencia de paso de peatones, es una de las reclamaciones reiterada por Bizikleteroak desde el año 2006, con varios escritos a los concejales correspondiente y al alcalde e incluso con notas de prensa, pero que hasta ahora no ha tenido respuesta positiva.

En el borrador del Plan director se recoge lo siguiente: Para advertir de la proximidad de un paso de ciclistas se debe emplear la señal P-22 recogida en el Reglamento General de

Circulación que indica "Peligro por la proximidad de un paso para ciclistas" o que puede también indicar los lugares con una presencia especial de ciclistas:

P-22 Paso o cruce de ciclistas.

Para cruce de vías bidireccionales de bicicletas se debe añadir una señal complementaria debajo de la P-22 que indique mediante dos flechas paralelas que se deben esperar ciclistas en los dos sentidos de circulación.

En un tercer tramo (1.740 m.), junto a los polígonos industriales de Arriaga y Gamarra, la vía ciclista se vuelve a separar de la calzada, desarrollándose en parte (1.070 m) integrada en zona verde y en parte anexionada a la calzada (690 m.).

En este tramo existen dos intersecciones con calles del polígono industrial: La Peña y Zubibarri (marcadas con flechas rojas en la imagen inferior) en las que no hay forma de acceder al o desde el carril bici, ya que no hay pasos, ni de bicicletas ni tan siquiera de peatones. Los pasos más próximos (flechas amarillas), uno en la calle Aguirrelanda, con regulación

semafórica y el otro en la rotonda de de Gamarra, distan entre sí 1.450 m. **Por lo tanto, o se cruza de forma irregular o el carril bici queda inservible por inaccesible, en estos 1.450 m, debiendo circular por la calzada si se quiere acceder a, o desde las calles anteriormente citadas**.

Por último se resuelve el cruce con la calle Portal de Gamarra, importante arteria de entrada y salida de la ciudad, eliminado la acera sur de la isleta existente, desplazando hacia el sur la calzada, anexionando la vía ciclista y la zona de resguardo al acerado existente.

Algunos rebajes no están a cota cero y superan 1 cm: cruce a Gobeo, puente de Abetxuko, Portal de Arriaga o Puente de Gamarra

Calle Landaverde: Red Primaria. En el itinerario C2.

Construcción. Unidireccional. 1,566 m de longitud y 1,20 de sección

Comprende la totalidad de la calle Landaverde, en un trazado unidireccional por ambos lados de la calle. Tan sólo hay un tramo de 15 m bidireccional para la conexión con la vía ciclista del parque lineal de Aligobeo.

En su construcción se afecta a la zona de acerado, entre calzada y la línea de arbolado, quedando una franja de resguardo entre la calzada y la vía, para permitir la apertura de puertas de vehículos aparcados sin riesgo para los ciclistas.

En las intersecciones, en general los pasos para bicis, están junto a los pasos de peatones, no tienen semáforo, tienen señalización horizontal, sin relleno y señalización vertical de advertencia de paso de peatones **pero no advierten la existencia de paso de bicis, lo que produce situaciones de riesgo a los ciclistas sobre todo cuando los vehículos que entran en la calle secundaria girando a la derecha se encuentran antes el paso de bicis que el de peatones.**

A pesar de ser un carril de reciente construcción, se observan desperfectos en el pavimento, que habría que solventar antes de que el deterioro sea mayor.

Al final de la calle, junto a las cocheras del tranvía, la vía ciclista se incorpora a la calzada, donde sigue por un tramo delimitado con pintura y señalizado con pictogramas de bicicletas, a pesar de lo cual, es frecuentemente utilizado como aparcamiento de coches. Sería conveniente colocar bolardos o un resalte, para delimitar dicho tramo.

Calle Baiona: Red Primaria. En el itinerario C3.

Construcción. Unidireccional. 1.496 m de longitud y 1,20 de sección

Es un trazado unidireccional por ambos lados de la calle, entre la calzada y la línea de arbolado, con una zona de resguardo entre la calzada y la vía ciclista. Tan sólo hay un tramo de 10 m bidireccional para la conexión con la vía ciclista del parque lineal de Aligobeo.

En las intersecciones, en general los pasos para bicis, están junto a los pasos de peatones, no tienen semáforo, tienen señalización horizontal, sin relleno y señalización vertical de advertencia de paso de peatones **pero no advierten la existencia de paso de bicis**, lo que produce situaciones de riesgo a los ciclistas sobre todo cuando los vehículos que entran en la calle secundaria girando a la derecha se encuentran antes el paso de bicis que el de peatones.

Algunos rebajes no están a cota cero, como los de la intersección con Duque de Wellington donde más bien no hay rebaje y algunos vierteaguas están en muy mal estado como los de Wellington y Donostia.

Calle Antonio Machado-Blas de Otero: Red Primaria. En el itinerario A3.5.

Construcción. Varias tipologías.

Actualmente existe una vía ciclista de doble sentido que se desarrolla por el boulevard central en un tramo de la calle Antonio Machado.

El proyecto construye una doble vía unidireccional por la acera desde Paula Montal hasta Zorrostea, a partir de aquí y hasta Duque de Wellington, mantiene la vía ciclista actual bidireccional, por la mediana, y en Blas de Otero se construye una doble vía unidireccional por la acera. La sección de la vía unidireccional es de 1,20m.

En Antonio Machado, en la acera Norte, el carril discurre en la parte más alejada de la calzada y más próxima al parque y termina repentinamente, sin ningún tipo de indicación a cerca de por dónde se debe continuar el recorrido.

En la acera Sur, discurre por la mediana existente entre la calzada y la vía de servicio al barrio, entre los árboles y la calzada principal, quedando una franja de resguardo, que en este caso y dado el mal estado de las baldosas se ha pavimentado y pintado igual que el carril bici.

Podría ser conveniente **pintar la franja de resguardo de otro color para diferenciarlo del carril**, ya que puede inducir a confusión a los ciclistas que podrían circular por dicha franja con el riesgo consiguiente de golpe por apertura de puertas. De hecho, en la parada del bus, se han pintado rayas de paso de peatones en dicha franja de resguardo, ya que el carril discurre entre la marquesina y la plataforma de espera (algo del todo desaconsejable).

La conexión de las vías unidireccionales que van por la acera y la vía bidireccional que va por la mediana, en Zorrostea, no está bien resuelta en lo que a señalización se refiere ya que **a los vehículos que circulan por la calzada no se les advierte la existencia de pasos de bicis** (flechas amarillas), ni a los que giran a su izquierda, ni a los que siguen de frente a los que sólo se les avisa de un paso de peatones y badén.

En la intersección con la calle Iruña, sin embargo, el carril bici no sigue recto, como en el caso anterior, sino que obliga a los ciclistas a salir de la mediana, hacer la rotonda cruzando al igual que los peatones, y volver a entrar en la mediana, y todos estos cruces, **sin señalización vertical para advertir a los vehículos de la calzada, del paso de bicis**. Además este circuito, el ciclista debe desarrollarlo por la acera Norte y no por la Sur, donde no se ha construido vía.

En la rotonda de Duque de Wellington, el carril se bifurca en dos vías unidireccionales que van por sendas aceras, hasta Portal de Foronda. En ambos sentidos, la vía discurre por la parte exterior de la acera entre las farolas y la calzada, dejando una zona de resguardo para evitar las puertas abiertas de los coches aparcados.

Existen algunos rebajes en Portal de Foronda, con cota superior a 3 cm, con rejilla de ranuras alargadas, que pueden desestabilizar a las bicis de rueda estrecha y algunos vierteaguas en muy mal estado, que además de incómodos pueden resultar peligrosos, ya que pueden desequilibrar a las bicicletas (observación personal, con lesión incluida).

Portal de Gamarra. Red Secundaria. No está incluido en ningún itinerario

Construcción. Unidireccional. 575 m de longitud. En calzada

Estos carriles han sido construidos aprovechando la remodelación de este tramo de Portal de Gamarra, entre la Avenida del Cantábrico y la calle Zaramaga, para la incorporación de un carril bus.

En este tramo de la calle, el tráfico tan sólo tiene un sentido de circulación, de entrada en la ciudad. En este sentido el carril bici discurre por la calzada entre un carril de circulación del tráfico motorizado y la línea de aparcamientos, salvo en los puntos de parada del autobús, donde se cambia el trazado para que los ciclistas pasen por detrás y el último tramo desde la entrada al centro comercial, donde discurre adosado al bordillo de la acera.

Este trazado está convenientemente separado de la línea de aparcamientos para no crear problemas a los ciclistas cuando los conductores abren las puertas de sus vehículos y aunque el carril de circulación anexo, es amplio y los vehículos pueden mantener una buena separación de las bicis, **creemos conveniente instalar bandas sonoras en la línea que delimita ambos carriles, para más seguridad de los ciclistas**.

Ejemplo de bandas sonoras para delimitar un carril bici en la ciudad de Melbourne.

En el sentido ascendente, de salida de la ciudad, el carril bici discurre en contrasentido, entre la acera y el carril bus, por el que queda protegido del tráfico.

Calle Honduras: Red primaria. En el itinerario T1

Modificación de un tramo. **Bidireccional. 60 m en pintura por calzada, sección 2,10 m**

Era una de las reclamaciones del Observatorio, realizada en 2008. Anteriormente este tramo de bidegorri discurría por una mediana estrecha sin espacio para peatones por lo que era habitual que éstos invadieran el carril, pero el problema mayor estribaba en que la conexión con el carril de la Plaza de la Constitución era una intersección muy peligrosa.

Con el carril actual, de doble sentido por la calzada, adosado a la acera Este, además de dar servicio a los comercios y viviendas de dicha acera, ha mejorado notablemente la conexión, aunque creemos que **sería conveniente colocar algún tipo de separación para proteger al ciclista que debe ir en contra sentido de los vehículos motorizados y para evitar que aparquen los coches** y señalizar mejor horizontalmente con algún pictograma más de bicicleta. Es ligeramente más estrecho que lo recomendado en el Plan director (mínimo 2,20 m).

Los dos rebajes están realizados a cota cero.

Las flechas amarillas indicas cómo era anteriormente la conexión

Portal de Arriaga: Red Primaria, en el itinerario R5.

Construcción. Bidireccional. 375 m de longitud y sección de 2 m

Bidireccional, ubicado en la acera del cementerio, construido aprovechando la remodelación de la calle. Para integrarlo, el proyecto inicial tuvo que ser modificado y se eliminó una banda de aparcamientos. Es algo más estrecho de lo recomendado en el Plan director (mínimo 2,20m).

El inconveniente de esta vía, estriba en la incorporación del ciclista a la calle Venezuela (perpendicular a portal de Arriaga) que debe de hacerse a través de un paso para peatones, por lo que el ciclista debe comportarse como un peatón y detener su marcha para poder cruzar.

Las incorporaciones al carril desde cofradía de Arriaga o desde la calle Vitoria, no tienen los rebajes a cota cero, tienen 1 y 2 cm respectivamente.

Portal de Legutiano: Red Primaria. En el itinerario R6. Portal de Legutiano-Betoño

Construcción. Unidireccional. En acera. 205 m de longitud, 1,20 de sección

Dentro del proyecto de reforma de la plaza de Zuberoa y el tramo de la calle Portal de Legutiano desde la plaza hasta la calle Reyes de Navarra, donde ya existe un carril bici bidireccional de la Red Secundaria

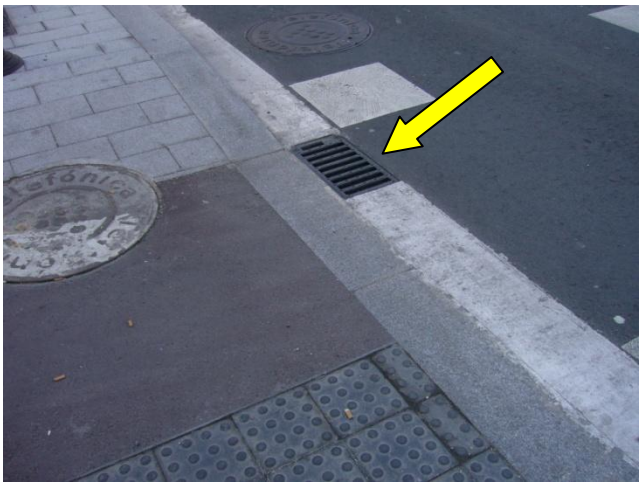
La conexión entre la vía ciclista que discurre por la acera de los pares y el carril de Reyes de Navarra, que discurre por la calzada, debe realizarse utilizando los semáforos al igual que los peatones, lo que no queda del todo claro para los ciclistas que vienen de Reyes de Navarra.

El cruce de una acera a otra de Portal de Legutiano, debe hacerse en dos tiempos, los semáforos están regulados de tal manera que peatones y ciclistas pueden quedar retenidos en la mediana existente. El problema es que dicha mediana es muy estrecha y apenas hay sitio para peatones y ciclistas en momentos de aglomeración.

Si de verdad se pretende favorecer a peatones y ciclistas, no se debería detener a éstos en las medianas, expuestos a humos e inclemencias del tiempo y en el caso de los ciclistas, perdiendo la inercia de la marcha.

Los rebajes están correctamente a cota cero pero las rejillas de los sumideros en el vierteaguas tienen una ranuras que pueden constituir un riesgo para las bicicletas de rueda estrecha.

Mediana muy estrecha



Calle Badaya. Red Primaria. En el itinerario R4 Badaia-Sansomendi.

Pintura por calzada. Unidireccional. 215 m de longitud. 1,20 sección en contrasentido.

Se ha ejecutado un tramo, en contra sentido de circulación, por la calzada, entre las Calles Domingo Beltrán y Avenida de Gasteiz, aprovechando el proyecto de reforma de esta calle, incluida en el proyecto Alhóndiga.

La circulación hacia la Avenida, debe hacerse en contra sentido por un carril pintado en la calzada unidireccional, con sección uniforme de 1,20 m.

Para circular hacia Domingo Beltrán, la bicicleta debe compartir espacio con los vehículos motorizados, lo que no debe suponer problemas ya que la estrechez del espacio requiere el calmado del tráfico.

Debido a que el primer tramo de la calle Badaya carece de esta vía ciclista contrasentido, el punto de inicio del carril (flecha amarilla), no es fácil de percibir por los que circulan por la acera de dicho tramo, por lo que a menudo, siguen circulando por la acera, sobre todo, porque debido al proyecto alhóndiga, ésta ha sido ampliada notablemente. También es difícil de percibir para los que giran desde Ramiro de Maeztu, cuando hay vehículos parados en el semáforo.

En el carril contrasentido han sido colocados semáforos para las bicis, pero se da el caso de que en la intersección con la calle Gorbea, **hay unos instantes en los que el verde para que circulen las bicicletas coincide con el verde para que los peatones crucen a la acera de enfrente, lo que habrá que solventar**. En este cruce **el semáforo verde para las bicis que bajan en contra sentido coincide con el verde para los coches que suben lo que complica el giro de las bicis hacia la izquierda en la calle Gorbea**.

Esta actuación ha recibido algunas críticas por los ciclistas, ya que puede dar un poco de vértigo ir en contrasentido y tan cerca de los vehículos. **Recomendamos se instalen bandas sonoras en la delimitación exterior del carril**. Las aperturas de los vehículos aparcados junto a este carril, no deben suponer problema porque tanto el ciclista como el copiloto del vehículo, pueden verse perfectamente. Lo que si puede suponer un problema es la costumbre generalizada que hemos desarrollado cuando somos peatones, de cruzar por cualquier parte y más cuando la calle es estrecha y el tráfico lento, como es el caso. La tendencia es de mirar antes de cruzar, en el sentido de circulación para comprobar si vienen vehículos, ignorando que las bicis circulan en sentido contrario, por lo que consideramos conveniente pintar más flechas en el carril bici, para recordar a estos peatones, que los vehículos pueden venir por ambas partes.

Badaya es una calle que en el Plan de Movilidad sostenible está prevista como de interior de supermanzana, por lo tanto sin tráfico, por lo que de alguna manera esta podría considerarse como una medida provisional.

Avenida de Gasteiz. Red Primaria. En el itinerario T1 Avenida-Portal de Lasarte.

Construcción. Unidireccional por acera. 765m de longitud, 1,20 de sección.

El proyecto comprende el trayecto que va desde Sancho el Sabio hasta Portal de Castilla, para reponer el tramo que fue eliminado hace años que era bidireccional y que discurría por la acera Este.

Se han construidos sendos carriles unidireccionales que discurren por la parte exterior de las aceras en la zona cercana a los árboles. A partir de Teodoro Doublang, en la acera Oeste el carril se hace bidireccional y en la acera Este conecta con el bidireccional ya existente del tramo hacia Mikaela Portilla que quedó cuando fue eliminado el anterior.

Acera Oeste

Acera Este

En los cruces hacia la acera opuesta, los sentidos de circulación de cada carril, están bien indicados, al igual que en las conversiones de bidireccional a unidireccional, que se realizan junto a paso con semáforo.

En general, en las intersecciones los pasos de bicicletas están señalizados horizontalmente, con regulación semafórica y con rebajes a cota cero o no superiores a 1 cm. Se pueden producir **situaciones de riesgo en algunos pasos donde teniendo semáforo verde las bicis, los vehículos en calzada tienen ámbar en lugar de rojo y más aún si el paso de bicis está antes que el de peatones.** La luz ámbar es de superior tamaño y con el pictograma de un peatón en el centro, pero no de una bici.

Este tipo de semáforos se colocan porque no se quiere retener a los vehículos motorizados otorgándoles una cierta prioridad sobre peatones y ciclistas, a los que sí se retiene con semáforos en rojo a menudo eternos. De hecho en la mediana de esta misma calle, peatones y ciclistas pueden estar retenidos unos 2 minutos, expuestos a humos y a las inclemencias del tiempo.

En nuestra opinión, **no se debería permitir la colocación de semáforos en ámbar cuando exista un paso para bicicletas, ya que éstas pueden desarrollar mayor velocidad que los peatones y los vehículos motorizados no tener suficiente tiempo de reacción**.

Quizás sería conveniente pintar **más pictogramas de bicicletas en los puntos o zonas donde se produzca mayor aglomeración y sobre todo en las zonas de cafeterías que tienden a extender sus terrazas hasta reducir al máximo el espacio para los paseantes** y para recordarles que la franja roja no es un adorno si no un carril de circulación.

Txagorritxu Conde Don Vela: Red Primaria. En el itinerario A.2.1. Boulevard Norte Construcción. Unidireccional casi la totalidad. Varias tipologías.

En la actualidad existe un carril bidireccional situado en una mediana, que hubo de ser cerrado por su peligrosidad en las rotondas.

Uno de los trazados se desarrolla por la calle de servicio Conde Don Vela desde la rotonda de América Latina hasta la de duque de Wellington (Txagorritxu), con 270 m de longitud y 1,20 de sección pintado. Tiene una parte de nuevo pavimento donde hay acera y donde hay adoquinado, está pintado.

Los rebajes realizados están correctamente realizados a cota cero, pero la señalización horizontal sobre los adoquines, los pictogramas y flechas, están muy distanciados y además están desapareciendo.

El otro trazado se desarrolla en la acera opuesta y es de dos tipos: Desde Rafael Alberti hasta la calle Donostia son 220 m de longitud y 1,20 m de sección, señalizados con pintura sobre la parte Norte de la acera y desde Donostia hasta Duque de Wellintog, es un tramo de 300 m de pavimento nuevo también sobre la acera, pero en la parte más Sur. Los rebajes en la conexión de estos dos tramos son los antiguos y no son los convenientes.

Existen en este último tramo, 4 pasos para que las bicis cedan el paso a los peatones, uno de ellos es para dar acceso a una parada de autobús y por tanto dar preferencia a sus usuarios, lo que es perfectamente justificable, **pero los otros 3, son para dar acceso a los usuarios de vehículos aparcados lo que, en nuestra opinión, es del todo injustificable**. Quizás sería conveniente ampliar el paso de peatones de la parada de autobús para que abarcara toda la marquesina.

4.3.2.2. Calles 30

La segregación de las bicicletas en vías especializadas para su circulación no es el único modo de facilitar el paso de los ciclistas en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad. Es posible también integrar la bicicleta en el tráfico general siempre que se den combinaciones adecuadas de velocidad e intensidad de los vehículos motorizados. Este es el caso de las vías incluidas en las denominadas "áreas o zonas 30" en las que la velocidad máxima es de 30km/h, mientras que las "calles de coexistencia" son aquellas diseñadas para acompasar la velocidad de los vehículos motorizados a los usuarios más vulnerables, como son los peatones y los ciclistas.

Calle Puerto Urkiola.

Es una calle interior de barrio que ha sido remodelada reordenando la calle hacia un enfoque con mayor prioridad peatonal, respecto del rodado. Se ha reforzado este objetivo, eliminando el sentido de circulación desde la calle Puerto de Azaceta hacia Reyes de Navarra y elevando la calzada a cota de acera, mejorando de esta manera la accesibilidad de la misma.

A la entrada de la calle se han instalado señales verticales de velocidad máxima y de precaución con las bicis, ya que existe un paso de bicicletas. La advertencia de zona 30 se ha reforzado con señalización horizontal.

Vemos **un error el haber constituido 2 carriles, del mismo sentido de circulación, en una recta prolongada, ya que puede inducir a velocidades excesivas**, por la precepción de amplitud. Sería conveniente eliminar la pintura delimitadora de carriles y pintar más pictogramas de 30.

De hecho, ya se ha producido un accidente, que por el número de bolardos dañados, se puede conjeturar que ha habido un exceso de velocidad. Hay que recordar que las personas que abandona su vehículo aparcado, tienen que cruzar la calzada obligatoriamente por o que la reducción de velocidad debe ser prioritario, quizás con badenes.

Al final del tramo 30, es necesario el pintado de un paso de peatones ya que la acera que circunda el campo de futbol, termina repentinamente (flecha amarilla) sin dar opción de cruzar al peatón.

Calle Sancho el Sabio.

El Plan de Movilidad y Espacio Público y el Proyecto Alhóndiga señalan a la calle Sancho el Sabio como un espacio con carácter peatonal principalmente peatonal. Permite el tránsito de vehículos en una banda junto al tranvía, pavimentada con asfalto fundido pulido donde se permite el aparcamiento para la carga y la descarga en tiempos limitados, en plazas separadas por unos setos de boj que se repiten en la acera Este. Esta actuación se acompaña de la peatonalización de la calle Ricardo Buesa.

Nos llama la atención, siendo ambas, Sancho el Sabio y Ricardo Buesa, calles comerciales, **la escasa disponibilidad de puntos de aparcabicis**. En concreto 2: uno próximo a la plaza de Lovaina y otro en el medio de la calle, tras la marquesina del tranvía y que distan entre sí 170 m. Al final de la calle, pero ya en la Avenida, se ha colocado otro punto de aparcabicis a otros 170 m del más próximo. En la calle Ricardo Buesa, no se ha colocado ninguno.

La recomendación del Plan director de la movilidad ciclista al respecto es: “La ubicación de aparcabicis de corta duración debe situarse a una distancia no superior de 30 metros del destino” y la recomendación de Bizikleteroak en su informe Los aparca-bicis en Vitoria-Gasteiz, recomendaciones y propuestas (2007) es: “en las calles muy comerciales sería conveniente distribuir elementos cada 30 ó 50 metros. Si la calle es convencional, con acera y calzada, se colocarán en ambas aceras”.

Una de las ventajas de la bicicleta es que puede llevarte de puerta a puerta y esto conlleva a que el usuario de la bici la estacione en cualquier punto, siempre lo más cerca posible de su

destino. Es muy difícil renunciar a esta comodidad, por eso creemos que, salvo en determinados puntos de concentración (academias, oficinas, centros de ocio, etc), es mejor instalar pocos elementos pero muy repartidos.

Sería conveniente valorar la posibilidad de colocar elementos con doble función que sirvan como aparcabicis y para delimitar la zona exclusivamente peatonal, (delimitada actualmente con bolardos).

4.3.2.3. Aparcamientos de bicicletas

De corta duración.

En general, en todas aquellas calles o plazas que han sido objeto de remodelación o de algún tipo de intervención, la colocación de módulos de aparca bicicletas, ya se tiene en cuenta tal y como sugeríamos en nuestro informe de 2007: “Las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o de remodelaciones de calles, deberían de tener en cuenta a los aparca-bicis como una parte más del equipamiento y proyectar su instalación al igual que se proyecta la instalación de bancos o papeleras”. Así mismo, el Plan director, marca una serie de propuestas a este respecto.

De larga duración.

Una de nuestras propuestas en el informe de 2007, para este tipo de aparcamientos, fue, entre otras, "Impulsar la creación de guarda bicis en lonjas de propiedad municipal". Esta propuesta ha sido recogida en el Plan Director y está siendo desarrollada por la Agencia de Renovación Urbana, en el Caso Histórico de la ciudad, donde la mayor parte de las viviendas, carece de trasteros u otros espacios donde poder guardar estos vehículos.

En la actualidad existe una única bici-lonja en activo y otra en preparación. El ayuntamiento es el propietario del espacio y el artífice del acondicionamiento necesario. Los usuarios se constituyen en comunidad y corren con los gastos de mantenimiento: luz, agua, limpieza y seguro. El ayuntamiento está valorando el exportar esta fórmula a otros barrios de la ciudad con las mismas carencias, dependiendo de los resultados que se obtengan y de la demanda existente.

4.3.2.4. La Bicicleta pública.

En los últimos años los programas de bicicletas públicas han recibido una creciente atención, hasta configurarse en una de las medidas "estrella" de un gran número de políticas de movilidad urbana y especialmente de las políticas de promoción del uso de la bicicleta. Varias de las ciudades que los han implementado, y entre ellas Vitoria-Gasteiz, coinciden en señalar el gran impacto de esta medida en el proceso de normalización de la bicicleta en la movilidad cotidiana y enfatizan el valor de la bicicleta pública como catalizador de este proceso.

En el Plan Director de Movilidad ciclista, se hace un análisis pormenorizado del servicio de préstamo de bicicletas instaurado en el año 2004, y de su evolución a lo largo de estos años. Además en el año 2009 se realizó una encuesta a los usuarios del servicio de préstamo realizada por el gabinete de estudios y estadísticas del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, de donde se pueden extraer algunos datos importantes.

Estando básicamente a favor de la bicicleta pública y del servicio de préstamo instaurado en nuestro municipio, que aprovecha los puntos de atención ciudadana municipal de los centros cívicos, y a la espera de los resultados del estudio de viabilidad de la implantación de un servicio de 4 generación, vemos dos graves inconvenientes a nuestro sistema, que deberían corregirse:

- Que sea gratuito. Lo gratis no se valora y puede perjudicar al transporte público (bus y tranvía)
- No existe control de devolución. Nadie revisa el estado de las bicicletas cuando son devueltas, ni si han sido candadas siquiera.

Pero además, de algunos datos que se citan el Plan Director y en la Encuesta, podemos intuir que se pueden estar creando situaciones que pudieran perjudicar a otros usuarios habituales de la bicicleta:

- Uno de los problemas que mencionan los ciudadanos como obstáculo para la utilización de la bicicleta es la falta de un lugar donde guardarla. La falta de espacio para tenerla en casa, así como la incomodidad que supone su desplazamiento desde el lugar de almacenaje hasta la calle, es en muchos casos un factor disuasorio. El préstamo de bicicletas permite dar servicio en parte a este segmento de usuarios, que de otra manera no usarían la bicicleta de forma habitual.
- El 29% de las personas encuestadas respondió no poder desplazarse a los centros de trabajo o estudio en bicicletas del servicio. En este sentido, la excelente valoración por parte de los usuarios parece estar vinculada a que no perciben necesariamente el servicio como un medio de transporte público.
- El 68,1% de las personas encuestadas tienen bici propia y el 43,2% puedan ser consideradas como “habituales de la bicicleta”.
- A pesar de que las personas encuestadas relacionan el hecho de tener un lugar fiable en el que aparcar su bicicleta, con un posible uso de la misma como modo de transporte habitual, sólo el 15,6% de quienes tienen bici propia estarían dispuestos a alquilar una plaza de aparcamiento, pagando por la misma una cantidad media de 3,5 € mensuales.

De lo expuesto, es lógico deducir que la mayor parte de los usuarios del préstamo, no utilizan su bici propia o bien porque les es incómodo (por donde la tienen guardada) o bien por temor al robo, y es sobre esto sobre lo que hacemos las siguientes reflexiones:

- ¿Hasta qué punto es conveniente utilizar el dinero público para solventar problemas particulares?
- ¿No sería mejor, dedicar más presupuesto en dotar a la ciudad de espacios seguros para guardar bicis (bici lonjas, jaulas o similar) que puedan ser aprovechados por todos

los usuarios de la bicicleta? No olvidemos que el horario y la duración del servicio, impide a muchos ciudadanos la utilización del servicio de préstamo.

- Si las bici lonjas son de pago, los que puedan utilizar el servicio de préstamo, lo preferirán por ser gratuito, antes que utilizar su propia bici y pagar por guardarla con lo que se podría estar frenando el impulso de estas bici lonjas por menor demanda y con ello se podría estar perjudicando a los habituales de bicicleta propia.

4.3.3. Siniestralidad:

Con el objeto de poder realizar un análisis de la evolución de la siniestralidad ciclista en nuestro municipio, en el mes de noviembre de 2009, solicitamos al departamento municipal de seguridad ciudadana, información relativa a los accidentes en los que se vio implicada alguna bicicleta. En concreto los datos solicitados fueron: accidentes bici-peatón, bici-bici o bici- vehículo de motor, en el periodo 2004-2008, con la aportación de los siguientes datos:

- Fecha, hora
- Localización del accidente (calle, plaza, parque, calzada, acera, bidegorri, etc)
- Implicados: bici-peatón, bici-bici, bici-vehículo, bici-perro, etc
- Número de implicados y tipo de lesiones.
- Circunstancias del accidente.
- Tiempo atmosférico: lluvia, niebla, nieve, hielo, etc

Lamentablemente, el propio departamento de seguridad ciudadana, nos informó, que no disponen de la herramienta informática necesaria para la extracción de los datos solicitados y nos facilitan tan sólo las cifras de accidentes desde el 1 de enero de 2009 hasta el 30 de septiembre de 2009, sin indicar las circunstancias ni las causas, siendo:

- 116 accidentes bicicleta/otro vehículo (91,3%)
- 11 accidentes bicicleta/peatón (8,66%)

Así mismo se nos proporcionan algunos datos (ver tablas siguientes) y algunas conclusiones de un informe elaborado por el departamento de seguridad ciudadana, con datos extraídos manualmente de la base de datos, relativos un periodo de casi año y medio, desde el 1 de enero de 2006 hasta el 15 de mayo de 2007.

Tipología de los accidentes Fuente: Dpto. Seguridad ciudadana						
	Año 2006		Año 2007 Hasta el 15 de mayo (4,5 meses)			
	Accidentes	Víctimas	Accidentes	Víctimas	Total Accidentes	Total Víctimas
Embestida	49	47	16	17	65	64
Atropello	2	2	5	6	7	8
Múltiple	4	5	0	0	4	5
Raspado	3	2	0	0	3	2
Simple	2	3	1	1	3	4
Mixto	1	3	1	2	2	5
Frontal	0	0	1	0	1	0
Total	**61**	**62**	**24**	**26**	**85**	**88**

Responsabilidad de los accidentes. Periodo 2006-2007 (16 meses y medio) Fuente: Dpto. Seguridad ciudadana		
	N	%
Conductor de bicicleta	44	51,7
Conductor de turismo	38	44,7
Animal	2	2,3
Peatón	1	1,2
Total	**85**	**100,0**

Vehículos implicados. Periodo 2006-2007 (16 meses y medio) Fuente: Dpto. Seguridad ciudadana		
	N	%
Turismo	63	38,7
Camión	3	1,8
Bus	2	1,2
Moto	2	1,2
Furgón	2	1,2
Total	**163**	**100,0**

Conclusiones del informe realizado por el departamento de seguridad ciudadana (2006-2007):

1. Del total de las 88 personas heridas en el periodo analizado, 78 fueron catalogadas como leves (88,6%) y 10 como graves (11,4%).
2. De los 7 atropellos con 8 víctimas, 4 se produjeron en la acera (57,1%).
3. La mayoría de los accidentes se dan en paso de peatones, bien sin semáforo (21) o con él (13), le siguen los que se dan en rotondas o en algún cruce sin paso, en los que no se cede el paso con 16 accidentes y en las aceras con 14. En carril bici sólo se han dado 4 accidentes.
4. En cuanto a las causas son variadas:
5. En las que interviene paso de peatones sin semáforos, la gran mayoría se dan porque el ciclista invade la calzada sin precaución. Si es con semáforo, la causa es de algún conductor que no lo respetó. En este caso está casi el 50%. En 7 casos no lo respetó el conductor del turismo y en 6 el ciclista.
6. En las rotondas, la causa más habitual es que el conductor del automóvil no ve al ciclista y por lo tanto no le cede el paso. Los conductores de vehículos a motor se quejan de que la bicicleta no lleva luces, ni el ciclista lleva ropa reflectante.
7. En las aceras, normalmente son imprudencias de los ciclistas, aunque hay algún caso en que son los turismos quienes colisionan contra los ciclistas, cuando los primeros invaden las aceras desde la calzada para entrar en un inmueble o cuando salen de los mismos.
8. Finalmente siempre existen casos aislados, como circular en sentido contrario (2) cambio de carril incorrecto (5) o caída de la carga que golpea al ciclista (1).
9. Los conductores de bicicletas aparecen como responsables de accidentes en 44 ocasiones, lo que representa el 51,7% del total. Los conductores de los automóviles en 38 ocasiones (44,7%), en 2 ocasiones un animal suelto (2,3%) y en 1 ocasión un peatón (1,2%).
10. El número de bicicletas implicadas es mayor que el número de accidentes ocurridos, esto quiere decir que en varios accidentes hay más de una bicicleta implicada.
11. El estudio de accidentalidad no un patrón diferente del que se da en otros vehículos, por ello las medidas tendentes a evitarlos no pueden ser muy diferentes a las que se tomen para evitar los accidentes en general, como puedan ser a educación vial, mejora de las vías, control policial, etc.
12. Las medidas a tomar deben, principalmente, ser de dos clases: preventivas y concienciación respecto a las normas, etc.

    Entre las primeras, se puede hablar de campañas destinadas a ciclistas, charlas en los colegios sobre los peligros de la bicicleta, reforzar las visitas que se hacen al parque infantil para insistir sobre el tema, una red de carriles bien conectada, con un buen mantenimiento del pavimento para que sea utilizable y cambios en la ordenanza de tráfico.

    Entre las coercitivas estarían una mayor vigilancia policial de las conductas de los ciclistas y sancionando las infracciones que se observen.

Como los datos aportados resultaban muy limitados y entendimos del escrito que se nos remitió, que la base de datos existía pero que las consultas predeterminadas no se ajustaban a lo que demandamos, reformulamos nuestra solicitud, que registramos el 9 de febrero de 2010, intentando que nos facilitaran directamente las tablas en formato digital, sin incluir los campos de carácter personal. En la fecha de la redacción de este informa, abril de 2010, no habíamos

recibido contestación a esta última solicitud, por lo que tuvimos que realizar nuestras conclusiones a partir de los escaso datos proporcionados.

Por otro lado en el Borrador del Plan director de la movilidad ciclista de Vitoria-Gasteiz de febrero de 2010, se incluyen unas tablas de siniestralidad, también confeccionadas con la información proporcionada por la Policía Local a los redactores del Borrador, pero algo más amplia y con dos aclaraciones importantes:

1) En el año 2008 Policía Local inició la confección de informes para el archivo policial en accidentes que anteriormente sólo constaban en las fichas de intervención, por lo que el número es significativamente superior y

2) En algunos de los accidentes concurrió más de una causa, por lo que el número total de éstas es superior al de accidentes.

Tipología de los accidentes
Fuente: Elaboración propia a partir de las tablas del Plan director de la bicicleta realizadas con los datos del la Policía Local

	Accidentes 2006		Accidentes 2007		Accidentes 2008	
	n	% (N=62)	n	% (N=76)	n	% (N=126)
Embestida	47	**75,8**	49	**64,4**	79	**62,7**
Raspado	3	**4,8**	1	**1,3**	14	**11,1**
Simple	3	**4,8**	3	**4,0**	10	**8,0**
Alcance	1	**1,6**	3	**4,0**	8	**6,3**
Frontal	0	**0,0**	2	**2,6**	1	**0,8**
Múltiple	4	**6,5**	1	**1,3**	1	**0,8**
Atropello	3	**4,8**	15	**19,7**	13	**10,3**
Mixto	1	**1,6**	2	**2,6**	0	**0,0**
Total	**62**	**100,0**	**76**	**100,0**	**126**	**100,0**
		Por cada accidente		**Por cada accidente**		**Por cada accidente**
Heridos	**63**	**1,01**	**77**	**1,01**	**61**	**0,50**
Fallecidos	**0**	**0**	**1**	**0,01**	**0**	**0**
Vehículos implicados	**126**	**2,03**	**140**	**1,84**	**238**	**1,90**
Ciclos implicados	**65**	**1,04**	**80**	**1,05**	**130**	**1,03**

Causas concurrentes estimadas Fuente: Elaboración propia a partir de las tablas del Plan director de la bicicleta realizadas con los datos del la Policía Local	Accidentes 2006		Accidentes 2007		Accidentes 2008	
	n	% (N=74)	n	% (N=6)	n	% (N=149)
Alcohol, drogas, medicamentos	0	0	3	50,0	2	1,3
Velocidad mayor de la permitida o inadecuada	0	0	2	33,3	3	2,0
Dirección prohibida o sentido contrario	2	2,7	1	16,6	1	0,7
No respetar el semáforo	9	12,2	0	0	15	10,1
No respetar stop-ceda el paso	8	10,8	0	0	4	2,7
No respetar señalización horizontal	1	1,4	0	0	3	2,0
No respetar preferencia de otro vehículo	11	14,8	0	0	29	19,5
No respetar paso o preferencia de peatones	0	0	0	0	6	4,0
Incorporación incorrecta a la circulación	8	10,8	0	0	20	13,4
Conducir sin diligencia o atención	25	33,8	0	0	47	31,5
Marcha atrás incorrecta	0	0	0	0	0	0
Cambio incorrecto de carril	2	2,7	0	0	0	0
Peatón: cruzar incorrectamente o sin atención	0	0	0	0	1	0,7
No guardar distancia de seguridad	0	0	0	0	4	2,7
Apertura de puertas sin adoptar precauciones	1	1,4	0	0	2	1,3
Mal acondicionamiento de pasajeros o carga	2	2,7	0	0	0	0
Animal sin control	2	2,7	0	0	0	0
Señalización incorrecta, obras, avería	0	0	0	0	4	2,7
Otras causas	3	4,1	0	0	8	5,4
TOTAL	**74**	**100,0**	**6**	**100,0**	**149**	**100,0**

Como las cifras de accidentes en 2008 son superiores por incluir un tipo de accidentes que en años anteriores no se recogían, la evolución de la siniestralidad, tan sólo puede realizarse con los datos de 2006 y 2007, periodo éste, excesivamente corto para poder extraer conclusiones fiables. A pesar de todo y con los escasos e indefinidos datos que manejamos, observamos que:

1. **La cifra anual de accidentes con bicicletas implicadas aumenta notablemente**: el aumento que se produce de 2006 a 2007 es de **un 22,6%.**

   Si el método de recogida de datos ha sido el mismo en 2008 y 2009, esta tendencia al alza se observa también, ya que en 2008 se produjeron 126 accidentes, la misma cifra que para los 9 primeros meses de 2009.

El que el número de accidentes en los que hay bicicletas implicadas aumente es una tendencia esperada, por estar directamente relacionada con el aumento del uso y de desplazamientos con estos vehículos. Aunque no disponemos de datos del aumento del número de las bicicletas en la calles de nuestra ciudad, sí se tienen los datos de la movilidad ciclista en el total de los modos, que en el periodo 2001-2006 pasó de suponer un 1,37% del total de los modos a un 3,27% (datos de la Agenda 21).

2. **El número de víctimas por accidente permanece constante**: 1,01 víctimas/accidente en 2006 y 2007.
3. **Desciende el número de vehículos implicados por accidente, pero el de bicicletas permanece casi constante**.
4. **Se produce un cambio en la tipología de los accidentes**: Disminuyen los catalogados como embestidas y los raspados y aumentan considerablemente los atropellos. El problema es que no se especifican si son atropellos de bicis a peatón o de vehículos a motor a bicis.

Para analizar la evolución de las causas hemos tenido en cuenta los datos de 2008 ya que son porcentajes sobre el total y los de 2006. No hemos tenido en cuenta los del año 2007 porque apenas se tienen datos de las causas de ese año.

1. Disminuyen notablemente, en 8 puntos, los accidentes por no respetar el stop o un ceda el paso, pasando de un 10,8% a un 2,7%.
2. Aumenta en casi 5 puntos, el porcentaje de accidentes causados por no respetar la preferencia de otro vehículo.
3. Se indica la causa pero sería conveniente indicar si el causante es el conductor de un vehículo motorizado o de una bicicleta, para poder desarrollar medidas eficaces tendentes a reducir la siniestralidad.

De las 12 conclusiones del informe del departamento de Seguridad Ciudadana, realizamos las siguientes reflexiones:

- Cuando se habla de víctimas, se debería especificar si son peatones, ciclistas o conductores.
- Diferencian los accidentes en paso de peatones con o sin semáforo, pero no se menciona en ningún momento los accidentes en paso de bicicletas.
- Nos llama la atención el sesgo de algunas conclusiones tendente a culpabilizar al ciclista incluso cuando la culpa es notoriamente del conductor. Por ejemplo la nº 6,

donde se indica qua aunque la causa del accidente es que un conductor alcanza a un ciclista, se sugiere una posible culpa del ciclista por no hacerse ver.

- No están acertados tampoco cuando proponen dar charlas en los colegios sobre "los **peligros de la bicicleta**", en lugar de proponer dar charlas para circular en bicicleta de forma segura. Queremos dejar claro que caminar o ir en bicicleta en sí no es peligroso. El peligro es externo, y proviene de la presencia de los automóviles.

Consideramos **imprescindible conocer con exactitud los datos y las estadísticas reales sobre los accidentes relacionados con la movilidad ciclista si queremos desarrollar políticas de reducción de la siniestralidad.** Resaltamos la necesidad de realizar análisis cualitativos que tengan en cuenta todo tipo de factores. Sólo de esta manera se podrán extraer conclusiones válidas para atajar de raíz y en la medida de lo posible, los accidentes.

Para ello, **proponemos mejorar la metodología de la recogida de datos y de los análisis**, y que toda esta información esté accesible a los ciudadanos y colectivos para que éstos puedan desarrollar los análisis que consideren desde el punto de vista que consideren.

En resumen: **Es indispensable conocer las causas de los accidentes producidos para poder evitar accidentes futuros** y es imprescindible una mayor colaboración del Servicio de Seguridad Ciudadana a la hora de aportar datos para lograr la eficacia necesaria.

La movilidad sostenible debe implicar movilidad segura. **El objetivo prioritario de las actuaciones en materia de movilidad urbana ya no debe ser la fluidez del tráfico, sino la seguridad de todos los usuarios del espacio público** priorizando a los más vulnerables: peatones y ciclistas.

4.3.4. Robos de bicicletas:

Con el objeto de poder realizar un análisis de la evolución de los robos de bicicletas en nuestro municipio, en el mes de febrero de 2009, solicitamos al departamento municipal de seguridad ciudadana, la siguiente información sobre el periodo 2004-2008, con datos anuales:

- Número de denuncias de robos de bicicletas
- Número de denuncias retiradas por haber el propietario recuperado su bicicleta.
- Número de bicicletas recuperadas por la policía municipal
- Número de bicicletas devueltas a sus propietarios
- Número de bicicletas en las dependencias municipales en la actualidad.

También solicitamos información sobre el protocolo de actuación para el caso de bicicletas recuperadas y su destino cuando no se localiza al propietario.

El 24 de febrero de 2009, recibimos la siguiente información:

	Denuncias	Bicicletas recuperadas por Policía Local		Devueltas al propietario		Descubierto autor del hurto	
		n	%*	n	%*	n	%*
2004	227	132	58,2	46	20,3	13	5,7
2005	262	125	47,7	67	25,6	11	4,2
2006	367	160	43,6	99	27,0	28	7,6
2007	346	163	47,1	86	24,8	14	4,0
2008	421	162	38,5	124	29,4	19	4,5
Total	**1623**	**742**		**422**		**85**	

*Los porcentajes están calculados sobre el total de denuncias de cada año

Por lo que se puede observar, **el número de denuncias de bicicletas robadas aumenta progresivamente cada año,** tan sólo se produce una leve disminución entre 2006 y 2007. Este aumento seguramente esté relacionado con un mayor número de usuarios de este tipo de vehículos. En 2004 se produce una denuncia cada 1, 6 días y en 2008 se producen 1,15 denuncias cada día.

Las cifras correspondientes a las bicicletas recuperadas, sin embargo no experimentan la misma tendencia como cabría esperar si fuera directamente proporcional al número de denuncias, sino más bien la contraria, produciéndose un máximo de recuperaciones en 2004 (58,2%) y un mínimo en 2008 (38,5%). Los datos reflejan la cantidad de bicicletas recuperadas cada año, independientemente del año que fueron sustraídas y se desconoce si la recuperación ha sido debida a las detenciones efectuadas o como recogida de bicicletas abandonadas.

Las cifras de devoluciones al propietario, con respecto al número de denuncias sí experimentan un aumento del 20% al 29 %, aunque con fluctuaciones a lo largo del periodo.

En cuanto al descubrimiento de los ladrones, se producen continuos altibajos alcanzando un máximo en 2006, con un 7,6% de denuncias de robos en los que se localiza al autor. En este año se localiza 1 autor por cada 13 denuncias.

En cuanto al procedimiento de actuación, nos informan de que cuando se produce la recuperación de bicicletas supuestamente sustraídas, y hay elementos suficientes que permiten su identificación, se procede a contactar con los denunciantes. En los supuestos de identificación de la bicicleta como propia, se procede a la devolución a sus propietarios, previas las comprobaciones necesarias y requiriendo la retirada de la denuncia interpuesta en su día.

Respecto al tratamiento de las bicicletas no recuperadas por sus titulares, nos informan que en la mayoría de los casos, las mismas se encuentran en un estado de conservación deplorable, cercano al residuo sólido urbano, por lo que pasado un tiempo razonable, se confeccionan lotes que son remitidos a centros autorizados de recuperación para su tratamiento medioambiental correspondiente (recuperación de metales).

El 25 de enero de 2010 se ha celebrado en Madrid una jornada técnica para debatir y proponer soluciones ante los robos donde se expusieron las siguientes datos:

- Holanda, unos de los países donde más se usa la bicicleta, cuenta con 17 Millones de estos vehículos y sufre unos 700.000 robos anuales. A pesar de ellos, el descenso en el número de robos va creciendo y actualmente el riesgo de robo se sitúa en el 5%. El trabajo contra los delitos a la bicicleta cuenta con un registro nacional de bicicletas y robos, y un programa nacional contra los robos.
- En Francia, cada año se roban cerca de 400.000 bicicletas, lo que supone el 15% de las bicicletas vendidas **.** Un 25% de usuarios no adquiere otra bicicleta durante el año posterior al que le hayan robado la suya.
- En el Reino Unido el 25% de los robos de bicicletas nunca fueron denunciados, solo una de cada 17 bicicletas robadas se recupera posteriormente y una de cada cinco bicicletas robadas no es reemplazadas. Se estima que se están perdiendo cada año 172.000 ciclistas a causa de los robos.
- En España al 21,1% de usuarios les han robado la bicicleta alguna vez.

Entre las conclusiones de esta jornada, podemos destacar:

- **El marcaje de bicicletas es una de las herramientas más útiles para frenar los robos**, es necesario un sistema de registro que sea único y sencillo, que tenga alcance nacional y que permita un acceso abierto, que evite la venta de productos robados y que permita el retorno de las bicicletas recuperadas a sus propietarios.

- **En España se está buscando un acuerdo entre todos los agentes implicados (tiendas, fabricantes, usuarios, administración pública, etc), para encontrar el método de marcaje más eficaz.** Parece quedar claro que es necesario un trabajo conjunto entre fabricantes y minoristas para que los métodos sean efectivos.
- Son factores determinantes en el robo: **la seguridad del aparcamiento (diseño, instalación, visibilidad, materiales, etc.), el grado de seguridad del dispositivo utilizado para atar la bicicleta y la forma de atar la bicicleta**.
- Se debe **incidir en la acción contra el delito** con cooperación de los cuerpos de seguridad y la administración, con instrumentos como normativas y fiscalidad y con servicios como los registros y los depósitos.

En Vitoria-Gasteiz, se ha instaurado recientemente (octubre de 2009) un sistema de registro de bicicletas que es el mismo que el existente en otros municipios como Barcelona, Donostia, Sevilla, Logroño y Zaragoza. Este sistema de registro es voluntario (gratuito el básico con pegatina y de pago cuando se aplica un remache) no es una matrícula o una forma de fiscalización.

Consideramos que podría **ser interesante que en las denuncias constara, además de la fecha y el lugar del robo, otros datos que describan el tipo de candado utilizado y el tipo de soporte al que estaba atada la bicicleta,** para poder realizar un análisis más preciso de las causas de los robos y de esta manera poder buscar soluciones.

4.3.5. Ordenanza:

En el Plan director se realiza una propuesta de modificación de normas municipales para adecuarlas a la integración y al impulso de la movilidad ciclista. Normas que tienen que ver con el planeamiento urbanístico y con el uso y disfrute de la vía pública. Propone, también, la aprobación de un “Plan Especial de Vías ciclistas de vitoria-Gasteiz”, opción recogida en el Plan General de Ordenación Urbana vigente en la actualidad, para afianzar y mejorar la funcionalidad, la continuidad y la accesibilidad de la red ciclista. Se fijan una serie de objetivos y unos aspectos que una nueva normativa debe considerar.

Desde Bizikleteroak, ante la eminencia de una nueva ordenanza de movilidad ciclista y dadas las normativas aprobadas en otras ciudades, que prohíben a los ciclistas ir por la acera y candar las bicis en el mobiliario urbano, realizamos las siguientes reflexiones:

1. Es evidente que los usuarios de la bicicleta perciben la calzada como una vía peligrosa. Según una encuesta realizada a los usuarios del préstamo de bicicletas, el 50 % dejaría de usarla si no se le permite ir por la acera.
2. Al crecer el número de bicicletas por las aceras y zonas peatonales, aumentan las quejas de los peatones.
3. La mayor parte de estas quejas se refieren a ciclistas, incívicos, que incumplen la ordenanza vigente. (Van rápido, pasan rozando al peatón, y circulan en zig-zag).
4. La mayoría de estos incumplimientos de ordenanza no son sancionados, creciendo así la percepción de impunidad. Desplazar a las bicis a la calzada, por norma, no va a hacer que las cosas mejoren. La falta de respeto se cura educando, informando y en último caso sancionando, no cambiando las normas
5. La bicicleta no es un problema en la ciudad. La bicicleta es la solución. Ni las bicis, ni los coches, son peligrosos. Los peligrosos, por incívicos, somos las personas, vayamos en coche, bici o a pie.
6. En la calzada rigen las normas del código de circulación, que hoy por hoy, no se enseña en los centros docentes y por lo tanto, no todos lo conocen.
7. De la misma manera que para evitar conflictos en los espacios donde coinciden, la bici debe adecuar su velocidad a la del peatón, si se quiere hacer coincidir a bicis y coches en las calzadas, deben ser en calles donde los vehículos motorizados deban adecuar su velocidad a la de las bicis, es decir, 20 km/h.
8. Las bicicletas deberían poder ir por las aceras con anchuras superiores a los 3 m y zonas peatonales, a velocidad no superior a los 10 km/h, separados de los peatones, de la fachada y de los coches aparcados, un mínimo de 1 m. No deberían poder circular por las aceras o zonas peatonales cuando exista aglomeración, es decir, cuando no puedan separase 1 m de los peatones o cuando no puedan circular recto un mínimo de 5 m, en cuyo caso deberán bajarse de las bicicletas.
9. En los cruces para aceras bicis con regulación semafórica, estarán prohibidos los semáforos en ámbar para detener a los vehículos que van por la calzada. Cuando el semáforo para la acera bici esté en verde, el semáforo de la calzada deberá permanecer en rojo.
10. Por un principio de sostenibilidad, de reducción de consumo de recursos y de reducción del gasto público en compra y mantenimiento de mobiliario urbano, las bicicletas deberían poder ser amarradas a árboles de diámetro superior a 15 cm o

elementos del mobiliario urbano (señales, farolas, bancos, etc), siempre que con ello no se perjudique la salud del árbol, no impidan la perfecta visibilidad de la señalización, ni entorpezcan el tránsito de otros vehículos o de peatones. En cualquier caso no podrán estacionarse en aceras de anchura inferior a 3 m.

4.3.6. Colaboración con colectivos de otras ciudades:

ConBici, es una coordinadora ibérica para la promoción de la bicicleta y defensa de sus usuarios que reúne a 51 asociaciones y colectivos de España y Portugal, entre los que se encuentra Bizikleteroak.

Desde 1996 y con periodicidad bianual, esta coordinadora organiza el congreso ibérico "La bicicleta y la ciudad" alternándose la ubicación entre España y Portugal. Este año 2010, el congreso tendrá lugar en Sevilla y el de 2008 tuvo lugar en El Algarve de Portugal.

El año del desarrollo de este convenio, 2009, no estaba programado ningún encuentro, pero conocedores de la importancia del intercambio de experiencias, hemos optado por organizar pequeños encuentros informales en puntos principales de la geografía, con asistencia de personas de otros colectivos con intereses comunes, para conocer y abordar las nuevas realidades y sus consiguientes resoluciones: opciones de infraestructuras, señalización, bicicleta pública, oficina de la bici, etc.

El crecimiento de este tipo de movilidad, es general y obliga a continuar trabajando en los retos pendientes y a seguir con atención las nuevas situaciones que se derivan de la presencia cada vez más frecuente de las bicicletas en la vía pública.

5. Conclusiones

Con los datos que se aportan en el presente informe podemos deducir que los habitantes de Vitoria-Gasteiz están preocupados por la movilidad ciclista en su ciudad, ya que la mayoría de las demandas presentadas a través de la web hacen referencia a quejas, sugerencias y comentarios con la intención de mejorar los desplazamientos diarios en bicicleta.

La mayoría de estas quejas tienen como objeto denunciar el mal estado en que se encuentran los carriles y los aparcamientos de bicicletas, elementos éstos, fundamentales en la movilidad ciclista urbana. Otro buen número de ellas hace referencia a la escasez o deficiencia de la señalización, aspecto también de suma importancia para garantizar un pedaleo seguro y cómodo por nuestras calles.

La sensibilidad en torno a la bicicleta ha crecido en Vitoria-Gasteiz, tanto entre la ciudadanía como en el Ayuntamiento. Aunque pensamos que todavía falta dar un impulso favorable en algunos departamentos municipales. Es ejemplar cómo el departamento de Medio Ambiente está tratando e impulsando la movilidad ciclista. Pero tristemente, este mimo no se ha contagiado aún a otros técnicos o responsables municipales como los de urbanismo, seguridad ciudadana, Ensanche 21 o tráfico. Reflejo de esta situación, es por ejemplo, el tratamiento y las respuestas que hemos recibido de algunos organismos municipales: algunas llegan tarde, otras no llegan, o lo hacen con datos incompletos o con un sospechoso sesgo negativo hacia la bicicleta. A pesar de ello en muchos casos las demandas planteadas se han resuelto satisfactoriamente, indicativo éste de que la ciudad va evolucionando para convertirse en 100% ciclable.

La movilidad ciclista debe de entenderse como un conjunto de acciones en las que deben de estar implicados diversos departamentos, pedaleando todos en la misma dirección y con igual ritmo y nuestra ciudad, va camino de conseguirlo.

6. Enlaces y documentación

http://www.observatoriodelabicicleta.org/files/galeria/Microsoft%20Word%20-%20Memoria%202008%20Observatorio%20Bicicleta.pdf Observatorio de la bicicleta de San Sebastián. Informe memoria (2008)

http://www.fundacionmovilidad.es:8080/index.php?sec=11&notic=442 Fundación Movilidad. Barómetro anual de la bicicleta (2009)

http://www.fundacionecabv.org/content/celebrada-la-i-jornada-t%C3%A9cnica-sobre-robos-y-accidentes-de-bicicletas Fundación ECA. Bureau Veritas. I Jornada Técnica sobre robos y accidentes de bicicletas (2010)

http://www.fundacionecabv.org/sites/default/files/PresentacionObservatorioNacionalSeguridadVial_CandelariaMederos.pdf Fundación ECA. Bureau Veritas. informe DGT (2010)

http://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/23164.pdf Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Estudio sobre el servicio municipal de préstamo de bicicletas realizado por el gabinete de estudios y estadísticas del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (2009)

http://www.bizikleteroak.org/informe_ampliado.php?id=144&sub=2&opt=9 Bizikleteroak. Los aparca-bicis en Vitoria-Gasteiz: recomendaciones y propuestas de ubicación (2007)