

Donostia: bizikletaren hiria



San Sebastián: la ciudad de las bicicletas

Donostia: bizikletaren hiria | San Sebastián: la ciudad de las bicicletas

PARTICIPA

La consolidación de la bicicleta es una tarea que requiere la colaboración de toda la ciudadanía. Para ello existen diversos cauces para participar, intervenir e informarse con mayor detalle de las propuestas de futuro del Ayuntamiento de San Sebastián.

Realiza tus aportaciones:

Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián
Calle Urdaneta 13 | www.donostia.org

Observatorio de la Bicicleta | www.observatoriodelabicicleta.org

Kalapie [Asociación de ciclistas urbanos]

Reuniones los primeros miércoles de cada mes, a las 19:30 horas
en el C.R.A.J. ("Palacio del Hielo")

Paseo de Anoeta 28-1 - 20014 San Sebastián
Teléfono 900 110 111 | www.kalapie.org

PARTE HARTU

Bizikletaren erabilera indartzeko, beharbarrezkoa da herritar guztien lankidetzeta. Hartara, hainbat bide dago Donostiako Udalak etorkizunean abian jarriko dituen proposamenen berri jakiteko, eta haietan parte hartu eta esku hartzeko.

Zure ekarpenen zain gaude:

Donostiako Udaleko Mugikortasuneko Zuzendaritza
Urdaneta kalea, 13 | www.donostia.org

Bizikletaren Behatokia | www.observatoriodelabicicleta.org

Kalapie [Hiriko Txirrindularien Elkarte]

Hilaren lehen asteazkenean biltzen dira, 19:30ean, Gipuzkoako Gazte Elkartegintzarako Baliabideen Zentroan (Txuri Urdin izotz jauregia). Helbidea: Anoeta pasealekua, 281 - 20014 Donostia


Telefonoa 900 110 111 | www.kalapie.org

AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIÁN | DONOSTIAKO UDALA

Odón Elorza
ALCALDE | ALKATEA

Ernesto Gasco
CONCEJAL DE MOVILIDAD | MUGIKORTASUNeko ZINEGOTZIA

Josu Benaito
DIRECCIÓN DE MOVILIDAD | MUGIKORTASUNeko ZUZENDARIA

Alfonso Sanz 
TEXTO | TESTUA

Ayuntamiento de San Sebastián y Alfonso Sanz
FOTOGRAFÍAS | ARGAZKIAK

d2
DISEÑO Y MAQUETACIÓN | IRUDIZATZEA ETA MAKETATZEA

Donostia: bizikletaren hiria | **San Sebastián:** la ciudad de las bicicletas



Donostiako Udala
Ayuntamiento de San Sebastián



Fundación Biodiversidad

Bizikleta bereberezkoa da dagoeneko Donostiako hiri paisaian. Pixkanakapixkanaka, gure bizimoduan eta hiria bizitzeko eta gozatzeko moduan txertatu da.

Duela hamabost urte, Donostiako Udalak bere gain hartu zuen bizikletaren erabilera sustatzeko hainbat ekimen sortzeko ardura. Orduan, gutxi batzuek baino ez zuten proiektu horretan sinetsi. Hala ere, egun, donostiar askok erabiltzen du egunero bizikleta lanera, ikastera, hondartzara eta erosketa egitera joateko, edo beste edozertarako. Baditugu 25 kilometro bidegorri, eta hiru urteren buruan, kopuru hori bikoiztea dugu helburu.

Bizikleta hainbat arrazoi kolektibo dela medio erabiltzen da, esaterako ingurumenaren kalitatea zaintzea eta energia aurrezteak; baina batez ere garraio-bide praktikoa delako erabiltzen da. Izan ere, garraiatzeko beharrei modu eraginkorrean eta erakargarrian erantzuten die: azkarra, erosoak, merkea eta osasuntsua da.

Gure hirian, bizikletaren erabilera zabaltzea mugikortasunari lotutako kulturen eta politikan izan den aldaketa nabarmenarekin bat gertatu da. Ezin uler daiteke bizikleta garraio-bide gisa berreskuratu izana ez badira kontuan hartzen Udal Gobernuak arlo horretan hartu dituen neurriak. Hain zuzen ere, neurri

horiek ahalbidetu dute Donostia erreferentzia izan dadin mugikortasun sostengagarriari dagokionez. Bizikleta sustatzearekin bat, hainbat neurri hartzen da, oinezkoen zirkulazioa hobetzeko, garraio kolektiboa indartzeko, eta autoa neurri kanpo erabiltzea saihesteko. Bizikletaren erabilera bultzatzea zirkulatzeko bidegorriak egitea baino gehiago da; alegia, hirigune segurua, garbia, erakargarria eta erosoak sortzea da, han bizikleta gainerako elementuen modura txerta dadin.

Bizikleta Donostiako mugikortasun esparruan egoiteak hainbat interes gatazka eta arazo sortu du hiririk mugitzeko beste garraio-bideekin. Dena den, ez dugu uste egun diren arazoak konpon ezin daitezkeenik. Halaber, arazo horiek ez dira oztopo izango Donostian aurrera eramanez nahi dugun mugikortasun eredurako, eta eredu horren oinarria izango dira, hain zuzen, oinezkoak, bizikleta, eta garraio kolektiboa, hots ingurumenari eta gizarteari mesede egiten dioten garraio-bideak.

Argitalpen honen helburua da bizikleta garraio-bide gisa ezartzeko prozesua berrikustea; egungo egoeraren balantzea aurkeztea, eta bizikleta hiriko paisaiako elementu gisa sendotzeko ekarpenak egitea. Eskerrik asko helburu horren alde lan egin duten erakunde eta talde guztiei.

AURKEZPENA

Odon Elorza
 Donostiako alkatea

PRESENTACIÓN

La bicicleta forma parte ya inseparable del paisaje urbano de San Sebastián. Lenta y trabajosamente se ha ido instalando en nuestro modo de vida y en la manera de vivir y disfrutar de la ciudad.

Cuando hace quince años nos propusimos impulsar desde el Ayuntamiento de San Sebastián una serie de acciones para fomentar la bici como un medio de transporte, muy pocos creyeron en ello. Sin embargo, hoy la bicicleta es utilizada cotidianamente por un número considerable de donostiarras que la emplean para ir al trabajo, al centro de estudios, a la playa, a la compra o a cualquier otra actividad. Disponemos de 25 kilómetros de carriles bici y queremos doblar esa cifra en tres años.

La bicicleta se utiliza por una serie de motivos de orden colectivo, como la contribución a la calidad ambiental o el ahorro energético, pero sobre todo por su valor práctico como medio de transporte, pues es capaz de resolver muchas necesidades de desplazamiento de un modo eficaz y atractivo: es rápida, cómoda, barata y sana.

La extensión de la bicicleta en nuestra ciudad ha ido pareja con un cambio considerable en la cultura y en las políticas de movilidad. No puede entenderse su recuperación como medio de transporte sin ob-

servar el conjunto de medidas puestas en marcha por el Gobierno municipal que han permitido que la ciudad sea hoy un referente en materia de movilidad sostenible. La bicicleta va unida a las medidas de mejora peatonal, a la promoción del transporte colectivo y a las restricciones al uso indiscriminado del automóvil. Impulsar el uso de la bicicleta no es sólo crear bidegorris para su circulación, sino generar un entorno urbano seguro, limpio, atractivo y cómodo en el que se integre como un elemento más.

La presencia de la bicicleta en la movilidad donostiarra no ha sido ni es ajena a conflictos de intereses y a fricciones con las demás maneras de desplazarse en la ciudad. Pero ninguno de los problemas vigentes parece insoluble y capaz de frenar la marcha de San Sebastián hacia un modelo de movilidad protagonizado por los medios de transporte de mayores beneficios ambientales y sociales, es decir, del peatón, la bicicleta y el transporte colectivo.

Esta publicación tiene el propósito de repasar el proceso de implantación de la bicicleta, presentar un balance de la situación actual y contribuir a la consolidación de este medio de transporte en el paisaje de nuestra ciudad. Gracias a las entidades que han luchado por este objetivo.

Odón Elorza
Alcalde de San Sebastián



ZERGATIK BIZIKLETAZ DONOSTIAN?

Norberaren arrazoiak
Txirrindulariaren arrazoiak

Bizikleta garraio bide azkarra, merkea eta osasuntsua da erabiltzaileentzat. Batez beste 12 km/hko abiadura lortzen da —oinezkoen abiaduraren hiru-koitza—. Halaber, ez dago garraio kolektiboari itxaroteko beharrik, eta denbora tarte txikia behar da bizikleta aparkatu eta helmugara iristeko. Horiek horrela, garraio bide ezin hobea da 6 km inguruko distantziak egiteko, hots, Donostia alderik alde zeharkatzeko ordu erdian baino gutxiagoan.

Oso garraio bide merkea da. Modu egokian hornitutako (giltzarrapoa, argiak, fardelak eramatekoa, eta abar) hiri bizikleta batek 400 euro baino gutxiago balio du. Hain zuzen, prezio bera du urte eta erdiz

egunero bi bidaia egiteak busean (bonobusarekin: 0,62 euro bidaia bakoitzeko). Are garestiagoa da egunero 4 kilometroko joanetorria egitea asteko 5 lanegunetan (500 eurotik gora, kilometro bakoitzari 0,3 euroko kostua emanez, eta aparkalekuaren kostua kontuan hartu gabe).

Bizikleta osasuntsua da erabiltzaileentzat. Medikuek eta administrazio publikoetako ordezkariak behin eta berriz ohartarazten digute bizitza sedentarioa izateak dituen arriskuez (obesitateak eta ariketa faltak eragindako gaixotasunek gora egiten dute). Hala, bada, eguneroko joanetorriak egiteko aukera ezin osasuntsuagoa da bizikleta.

POR QUÉ LA BICICLETA EN SAN SEBASTIÁN

Razones individuales Las razones del ciclista



La bicicleta aporta rapidez, economía y salud a los que la utilizan. Con velocidades medias de 12 km/h, que triplican a las del peatón, sin necesidad de esperas al transporte colectivo y con tiempos muy breves de aparcamiento y acceso al destino, la bicicleta es un medio de transporte casi imbatible para distancias de hasta 6 km, es decir, para recorrer Donostia de punta a punta en menos de media hora.

Es también un medio de transporte de gran economía. Una bicicleta urbana equipada correctamente (candado, luces, portabultos, etc.) cuesta menos de 400 euros, lo mismo que realizar dos viajes en días laborables durante año y medio en auto-

bús (con bonobús a 0,62 euros/viaje). El coste de realizar en automóvil dos trayectos diarios de 4 kilómetros durante los cinco días laborables de la semana es incluso superior (más de 500 euros imputando un coste medio de 0,3 euros/kilómetro y sin contabilizar el coste del aparcamiento en destino).

La bicicleta es también salud para el usuario. Ahora que los médicos y las administraciones públicas insisten en las consecuencias perniciosas de la sedentarización de nuestras vidas (el incremento de la obesidad y de las enfermedades derivadas de la falta de ejercicio), la bici se convierte en una opción saludable para nuestros desplazamientos cotidianos.

Bizikleta kopurua handitzeak ahalbidetu egiten du energia kontsumoa eta atmosfera kutsadura murriztea, kaleen segurtasuna handitzea, eta ibilgailuek hirian leku gutxiago hartzea.

Garraioaren sektoreak arazo ugari izango du laster nagusituko diren energia eta ingurumen joera berrietara egokitzeko. Petrolio merkea bukatu da; halaber, klima aldaketaren aurrean geure gain hartu beharreko ardurek garraio bide motordunak erabiltzeko dugun modua aldatzera behartzen gaituzte. Bereziki, auto pribatuetan jarri behar dugu arreta, horiek baitira «urre beltz»arekiko mendekotasun handiena duten ibilgailuak, bai eta berotegi efektu-ako gas gehien sortzen dutenak ere.

Izan ere, ingurumen eta osasun arrazoiak direla medio, gero eta kontrako jarrera gehiago sortzen ari dira motorretako errekontzatik sortutako hondakinak, edo ibilgailuak fabrikatzean eta zirkulatzean sortzen direnak. Era berean, zarata eta hark bizi kalitatean eta herritarren osasunean dituen ondorioak kezka iturri dira, eta administrazio publikoak gero eta arreta handiagoa jartzen ari dira gai horretan, kontrolatzeko helburuarekin.

Bestetik, ibilgailuak —autoak, kasu— astunak dira eta abiadura handian dabilta, eta, beraz, arriskua sortzen dute kaleetan. Hain zuzen, kaleetako arriskua

hiri eta bizikidetza ereduaren oinarritzko elementua da, elementu horrek, sotiltasunez, eragiten baitu erabileren hierarkia finkatzea eta herritar batzuk besteei gailentzea. Bestetik, aparkatutako ibilgailu pribatuek espazio publikoa hartzen dute, eta horrela, autoak nabarmen baldintzatzen du hiri paisaia.

Horiek horrela, gure hirian bizikletak motordun ibilgailuak ordezkatzeko dituen heinean, onuragarria izango da bizikidetzarako, osasunerako, bizi kalitateko, klimarako eta planetarako.



ZERGATIK BIZIKLETAZ DONOSTIAN?

Arrazoi kolektiboak Hiriaren arrazoiak



Auto batek hartzen duen tokian hamar bizikleta sar daitezke

En el espacio de un automóvil caben hasta diez bicis

POR QUÉ LA BICICLETA EN SAN SEBASTIÁN

Razones colectivas Las razones de la ciudad



Convivencia no peligrosa, silenciosa
y sin malos humos

Elkarren ondoan, arrisku, zarata eta
ke txarrrik gabe

Más bicicletas significa menor consumo energético, menor contaminación atmosférica, menos ruido, menos peligrosidad de las calles y menor espacio público ocupado por los vehículos.

El transporte es uno de los sectores con mayores problemas para adaptarse a los nuevos escenarios energéticos y ambientales que se adivinan a la vuelta de la esquina. El fin del petróleo barato y los compromisos en relación al cambio climático obligan a replantear el modo en que utilizamos los medios de transporte motorizados y, en particular, los automó-

viles privados, pues son precisamente los más dependientes del "oro negro" y los que más contribuyen a la emisión de gases de efecto invernadero.

Los residuos derivados de la combustión de los motores o producidos durante la fabricación y circulación de los vehículos están también cuestionados cada vez más por motivos ambientales y sanitarios. Lo mismo que el ruido y sus consecuencias para la calidad de vida y la salud de la población, objeto creciente de atención, preocupación y control por parte de las administraciones públicas.

La peligrosidad de las calles, generada por la presencia de vehículos que como en el caso del automóvil tienen un peso y una velocidad considerables, es también un elemento crucial del modelo de ciudad y de convivencia, pues establece sutilmente una jerarquía de usos y una preponderancia de unos ciudadanos sobre otros. Lo mismo que ocurre con la ocupación del espacio público por parte de los vehículos privados aparcados, la cual determina un paisaje urbano excesivamente volcado hacia el automóvil.

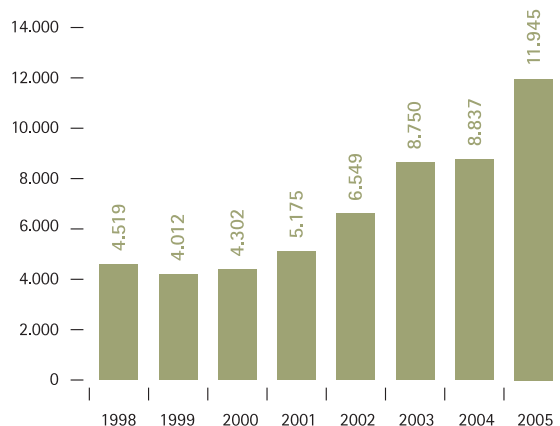
Por ese motivo, en la medida en que la bicicleta pueda sustituir al motor en nuestra ciudad, la convivencia, la salud, la calidad de vida, el clima y el planeta se verán beneficiados.



Azken urteetan izugarri hazi da bizikletaren erabil-tzaileen kopurua. Kalkuluen arabera, 1999tik 2005era biartean txirindulari kopurua hirukoiztu egin zen. 1980ko hamarkadaren bukaeran, ia inork ez zuen bi-zikleta erabiltzen hirigunean. Egun, aldiz, Donostiako udalerrriaren barruan egiten diren desplazamenduen % 2 bizikletaz egiten dira. Bide batez, despla-zamendu gehienak oinez egiten dira (% 48), % 28 autoz, eta % 18, berriz, garraio kolektiboaren bidez.

Berebiziko hazkunde horri ere antzeman dakiok Donostiako Udalak jarritako bizikleta aparkalekuetan uzten diren bizikleten kopurua ikusita. Bizikletaren Behatokiak egindako kontaketen arabera, Udalaren bizikleta aparkalekuen okupazio maila % 50 da. Ho-

rrek esan nahi du, berez, uanean 1.800 bizikleta daudela instalazio horietan aparkatuta.

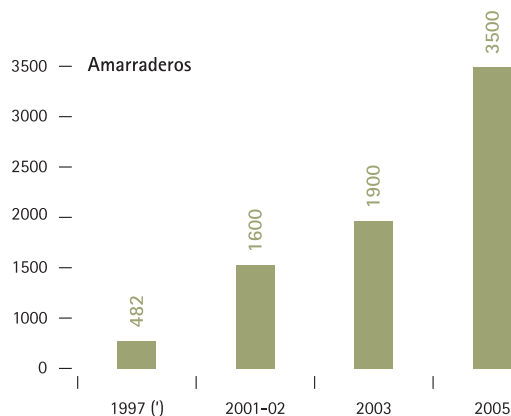
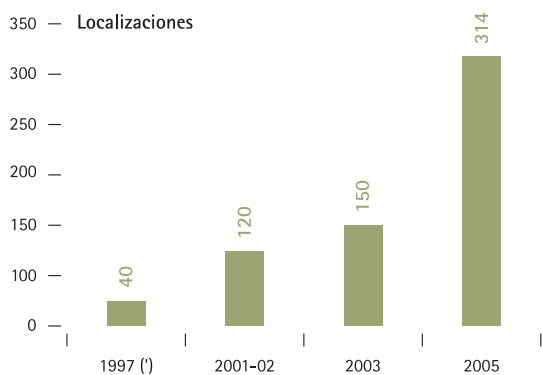


BIZIKLETAREN NORMALIZAZIOA DONOSTIAN

Bizikletaren erabilera zabaltzea



Txirindulari kopurua eguneko, hainbat urtetan [ekaina-iraila]
Evolución N° ciclistas por día [junio-septiembre]



Bizikletetarako udal aparkalekuen eboluzioa
Evolución de los aparcabici municipales

LA NORMALIZACIÓN DE LA BICICLETA EN SAN SEBASTIÁN

La expansión del uso de la bicicleta

El incremento de usuarios de la bicicleta en los últimos años ha sido extraordinario. Entre 1999 y 2005 se puede estimar que el número de ciclistas se multiplicó por tres. Frente a un uso urbano prácticamente nulo a finales de los años ochenta, en la actualidad la bicicleta representa casi un 2% de los desplazamientos internos del municipio, que siguen siendo mayoritariamente cubiertos a pie (48%); mientras que el automóvil representa el 28% y el transporte colectivo el 18%.

Ese mismo crecimiento extraordinario se puede observar en el número de bicicletas aparcadas diariamente en los aparcabicis instalados por el Ayuntamiento de San Sebastián. Según los conteos realizados por el Observatorio de la Bicicleta, el grado de ocupación de los aparcabicis municipales es del 50%, lo que significa que en cada momento del día hay más de 1.800 ciclistas empleando estas instalaciones.



Uso masivo y presencia de la bicicleta en el espacio público
Bizikleta asko erabiltzen da eta eremu publikoan presentzia handia du



Bizikletaz egunero mugitzen diren erabiltzaileak askotarikoak dira; hots, nork bere desplazamendu arrazoiak ditu eta bakoitza bere erara janzten da, eta adin eta gizarte sektore guztietakoak dira. Nabarmentzekoa da, Donostian, bizikletaren erabiltzaileetako asko emakumezkoak direla. Hartara, horrek frogatzen du bizikleta ohiko ibilgailu eroso eta segurua bilakatu dela gure artean. Jada ez zaio gizonezko gazte kirolariari edo ingurumenaren gaineko ardura duenari bakarrik lotzen bizikletaren erabilera.

BIZIKLETAREN NORMALIZAZIOA DONOSTIAN

Denok bizikletaz



Jende mota guztia, adin eta egoera guztietakoak, edozein momentutan

LA NORMALIZACIÓN DE LA BICICLETA EN SAN SEBASTIÁN

Todos en bici

La bicicleta es empleada cotidianamente por un abanico muy amplio de usuarios, con edades, motivos de desplazamiento, vestimenta y condición social muy variadas. La fuerte participación de mujeres en el tráfico ciclista donostiarra es también una prueba de que la bicicleta se está convirtiendo aquí en un vehículo normal, cómodo y seguro. Ya ha pasado el periodo en el que se asociaba al ciclista con el joven varón deportivo y con preocupaciones de tipo ambiental.



Todos los perfiles, todas las edades y condiciones, en cualquier momento





Lehenengo bidegorriek eta bizikleta aparkalekuek ez zuten arrakastarik izan. Iragan mendean, 1980ko hamarkadaren hasieran, 1,5 kilometroko lehen bidegorri zatia egin zen Foruen pasealekuan. Lehen bizikleta aparkalekua, berriz, 1981ean jarri zen Boulevardean.

Bizikletaren etorkizunean berebiziko garrantzia izango zuten bi gertaera jazo ziren 1980ko hamarkadaren bukaeran.

Batetik, Hiri Antolamenduko Plana – 1995ean onartua— idazten hasi zen, eta, hari zegozkion agiritan,

Aldaketa gertatu zen 1990eko hamarkadan mugikortasun politikan, eta aldaketa hori gabe ezinezkoa izan zatekeen bizikletak egun hirian duen garrantzia erdiestea. Politika berri hori Mugikortasu-



lehen aldiz aintzat hartu ziren oinezkoa eta bizikleta. Zehazki, oinezkoentzako eta bizikletentzako ibilbide sarea sortu behar zela jaso zen. Bestetik, 1989an, Kalapie txirrindulari elkarteak sortu zen, eta orduz geroztik herritarren kontzientzia kritikoaren bozeramaile da mugikortasunari dagokionez.

neko Zuzendaritzak sustatu zuen, eta, horren harira, hiriaren erdiguneko zirkulazioa aldatu, eta busa erabiltzearen aldeko neurriak ezarri ziren. Dena den, garai hartako jarduketarik nabarmenena

PROZESUAREN NONDIKNORAKOAK

Hasiera zaila

«

Hirian jarritako bizikletetarako lehen aparkalekuaren inaugurazioa [1981.09.18, DEIA egunkaria]

Inauguración del primer aparcabicis de la ciudad [18.09.1981. Periódico DEIA]

««

Manifestazioa
Manifestación

Donostiako Udalaren bultzada eta Kalapie elkartearen sorrera

Aldaketa mugikortasun arloan

MEMORIA DE UN PROCESO

Inicios difíciles

El impulso desde el Ayuntamiento donostiarra y la creación de Kalapie

Los primeros tramos de vías ciclistas y aparcabicis no tuvieron ni continuidad ni resultados palpables. A primeros de los años ochenta se construyó un

A finales de los años ochenta, confluyen dos elementos clave en el futuro de la bicicleta.

El primero es el inicio de la redacción del Plan General de Ordenación Urbana, aprobado en 1995, que por primera vez toma en consideración al peatón y

primer tramo de 1,5 km de bidegorri en el Paseo de Los Fueros y, en 1981, se inauguró en el Boulevard el primer aparcamiento de bicicletas.

a la bicicleta en sus documentos y, en particular, establece la creación de una red de itinerarios peatonales y ciclistas. El segundo es la creación, en 1989, de Kalapie, la organización de usuarios de la bicicleta que desde entonces representaría la conciencia crítica ciudadana en materia de movilidad.



Antes y después. Inicio simbólico del nuevo rumbo de la política de movilidad

Lehen eta gero. Mugikortasun politikaren norabide berriaren hasiera simbolikoa



El cambio de rumbo en materia de movilidad

En los primeros años noventa se inicia un cambio en la política de movilidad sin el cual sería impensable la incorporación de la bicicleta a la ciudad.

Como desarrollo de esa nueva política promovida desde la concejalía de Movilidad se modifica la circulación en el centro urbano y se establecen medi-

Bilbo plazaren eta Boulevardaren arteko oinezko-entzako ardatza eratzea izan zen. Izan ere, motorrik

lragan mendeko azken hamarlragan mendeko azken hamarkadan zehar bidegorri zati gehiago gaitu ziren. Dena den, ezin esan daiteke benetako sarea osatzen zu-



gabeko ibilbideen sareko lehen ekimenetako bat izan zen.

tenik. Izan ere, jarraitutasuna falta zitzaion, eta, batez ere, erdialdea eta hainbat txirrindulari erakartzen zuten gunek —unibertsitatea kasu— lotu gabe zeuden.



Inflexio puntua: Bizikletaren Plana eta Kontxako bidegorria



Erdialdea eta Antigua lotu baino askoz lehenago eta lotu baino lehen
Mucho antes y antes de la conexión Centro-Antiguo

El punto de inflexión: del Plan de la Bicicleta a la vía de la Concha

das favorables al autobús. Pero quizás la actuación más llamativa entonces sea la creación del primer eje semipeatonal entre la Plaza de Bilbao y el Bou-

También en los años noventa se van creando nuevos tramos de vías ciclistas que, sin embargo, todavía no formaban una auténtica red de ciudad, pues

leward, que facilita también la circulación de bicicletas y que constituye uno de los primeros eslabones de la red de itinerarios no motorizados.

les faltaba la continuidad y, sobre todo, la conexión entre el Centro y varios importantes focos de atracción de viajes en bici como la Universidad.



Después de la conexión
Centro-Antiguo
Erdialde eta Antigua lotu
eta gero

Hala, bada, jarduera sendoagoa eta sistematikoagoa behar zen, eta azkenean 2000. urtean asmo hori gorpuztu egin zen Udalak Bizikletaren Plana idatzi zuenean. Plan horretan, besteak beste, bidegorri sarea sortzea eta beste hainbat neurri osagarri aurrrera eramatea proposatu zen. Izan ere, neurri horiek gabe ezingo zen gauzatu bizikleta hiriko mugikortasunean txertatzeak eskatzen zuen kultura aldaketa.

Orduan ikusi zen beharbeharrezkoa zela aldaketa handia gertatzea hiri txirrindularitza aldeztari ze-

Horrela, bizikleta normalizatzen hasi zen, eta, bereziki, mugikortasun politikan sartu zen. Mugikortasunari eta espazio publikoari eragiten dioten erabaki eta proiektu guztiek txirrindularien beharrei erantzun behar diete, oinezkoen, garraio kolektiboen edo ibilgailu pribatuen kasuan gertatu behar den bezalaxe.

Motordun ibilgailu pribatuen zein kaleko erabiltzaile guztien (oinezkoak, txirrindulariak, autobuseko bi-

gokionez, eta horretarako ezinbestekoa zela bizikleta sarearen oinarrizko lotunea gauzatzea: Kontxaren eta Ondarretaren arteko lotunea. Horretarako, bidegorria jarriko zen motordun ibilgailuetarako erreiaren ordean. Erabaki horrek zeresan asko sortu zuen, baina alkateak tinko aldeztu zuen.

Aipatutako bidegorria 2002ko uztailean inauguratu zen, eta orduz geroztik izugarri hasi da bizikletaren erabilera. Gainera, ez dira bete gizarteko sektore batzuek iragarritako arazoak, motordun ibilgailuen zirkulazioa buxatzeari dagokionez.

daiariak, autoetan ibiltzen diren pertsonak, eta abar) desplazamenduen kasuan egin zen ikuspuntu aldaketa Donostiako Udalaren antolaketan bertan islatu zen. Alegia, «zirkulazio» arloa izatetik, Mugikortasuneko Zuzendaritza izatera pasatu zen 2000. urtean, eta zuzendaritza horren lana zen oinezkoak, bizikletak zein garraio publikoa proiektuen antolamenduan, diseinuan eta eguneroko kudeaketan sartzea.

Normalizazioa

La normalización

Faltaba una acción más decidida y sistemática que toma cuerpo en 2000 con la redacción por parte del Ayuntamiento del Plan de la Bicicleta, que incluye la propuesta de una red de vías ciclistas y, también, de una serie de medidas complementarias sin las cuales no sería posible el cambio de cultura que supone incorporar la bicicleta a la movilidad urbana.

Se constata entonces que es necesario dar un salto cualitativo en el apoyo al ciclismo urbano y, en particular, que es imprescindible construir el eslabón

La bicicleta entraba así en la senda de la normalización y, en particular, se reafirmaba su encaje en la política de movilidad. Cada decisión y proyecto que afecta a la movilidad y el espacio público debe ser cotejado con las necesidades de los ciclistas, tal y como debe ocurrir con las necesidades de los peatones, el transporte colectivo o el automóvil privado.

Ese cambio de punto de vista, desde el tráfico de vehículos motorizados privados hasta los desplaza-

clave de la red ciclista: la conexión de la Concha a Ondarreta mediante la sustitución de un carril de circulación motorizada por una vía de bicicletas, objetivo defendido por el Alcalde de la ciudad en medio de una gran polémica.

La inauguración de dicha vía ciclista en julio de 2002 dio como resultado un incremento espectacular del uso de la bicicleta, además sin los problemas de congestión de tráfico motorizados vaticinados por algunos sectores sociales.

mientos de todos los usuarios de la calle (peatones, ciclistas, pasajeros del autobús, automovilistas, etc) tuvo su traducción a la organización del propio Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián que de tener una Delegación de "Tráfico" pasó en 2000 a tener un Departamento de Movilidad, capaz de facilitar la incorporación del peatón, la bicicleta y el transporte público en la planificación y en el diseño y gestión cotidianos de los proyectos.



Hizkera arruntean bidegorriak deitzen zaien arren, bizikletetarako bideek ez dute formatu bakarra; izan ere, hiriko bide zati bakoitzaren beharren eta aukeren arabera izaten dira. Horregatik, urte hauetan zenbait eratan integratu dira, gure hirian zehar ibiliz gero ikus daitekeenez. Horrez gain, hainbat bide elkargune mota dago, bai eta oinezkoekin edo motordun ibilgailuekin topo egitea kudeatzeko era ugari ere.

**AUKERAK APROBETXATUZ,
BIZIKLETAK SUSTATZEKO
FORMULAK UGARITZEA**

**Txirrindularientzako bide eta
elkargune mota ugari**



Bizikleta-espaloia
Acera bici



Bizikleta-zidorra
Senda bici



Bizikleta-pista
Pista bici

**APROVECHANDO OPORTUNIDADES,
MULTIPLICANDO FÓRMULAS DE
APOYO A LA BICI**

**Una gama amplia de tipos de
vías e intersecciones ciclistas**

Aunque en el habla coloquial se les llame "bidegorris" o "carriles bici", las vías ciclistas no tienen un formato único, sino que responden a las diferentes necesidades y oportunidades de cada tramo del viario urbano. Por ese motivo se han ido encajando en estos años de modo diverso tal y como se puede observar en un recorrido por nuestra ciudad en el que, además, se pueden ver distintos tipos de intersecciones y modos de gestionar el encuentro con los peatones o con los vehículos motorizados.



Carril bici bidireccional
Bi norabideko bidegorria



Carril bici protegido
Bidegorri babestua



Carril bici
Bidegorria





«

Trafiko lasaia bide gurutze batean
Calmado del tráfico en un cruce

« «

Korrontez kontrako bidegorria
Carril bici a contracorriente



«

Bizikleta-bidea duen tunela
Túnel con vía ciclista

« «

Bizikletak eta oinezkoak elkarrekin
Combinación de bicis y peatones



En cada puente una solución
Zubi bakoitzean irtenbide bana



Antes y después
Lehen eta gero





«

Trenbidearen azpiko pasagunea
Paso a nivel bajo el ferrocarril

« «

Aparkalekurako sarbidea duen bidegurutzea
Cruce con acceso a aparcamiento



«

Semaforo konbinatua
Semáforo combinado

« «

Txirrindularientzako bidegurutzea
Cruce para ciclistas



Implantación de vías ciclistas.
Antes y después
Bizikleta-bideak jartzea.
Lehen eta gero



Implantación de vías ciclistas.
Antes y después
Bizikleta-bideak jartzea.
Lehen eta gero



Bizikletak erabiltzeko, aparkatzeko toki erosoak eta seguruak behar dira. Horretarako, instalatzen diren bizikletetarako aparkaleku modeloek jartzen diren tokietara eta baldintzetara egokituta egon behar dute. Kontuan izan behar dira, adibidez, espero den erabiltzaile kopurua, egonaldiaren iraupena, aparkatuko den bizikleta mota, inguruan jendea pasatzeak eskaintzen duen «zaintza», eta abar.



2005ean Donostian bizikletetarako zeuden 3.500 aparkalekuetatik, ohikoenak unibertsalak edota U alderantzukoak deritzenak dira. Halaber, Donostiarako berariaz diseinatutako beste hainbat modelo ere erabiltzen da, hala nola Epsilon eredua. Azken horrek, bizikletak lotzeko balio izateaz gain, mutiloitzat edo espaloi babesgarritzat ere balio du.



BIZIKLETA APARKALEKUAK



Bizikletetarako aparkalekuak: asko eta mota askotakoak

APARCAMIENTOS PARA BICICLETAS

Utilizar la bicicleta exige lugares cómodos y seguros para aparcar. Se debe para ello instalar modelos de aparcabicis que se adapten a los lugares y circunstancias en los que se sitúan teniendo en cuenta, por ejemplo, el número previsible de usuarios, la duración de su estancia, el tipo de bicicleta que se va a amarrar, la "vigilancia" generada por el paso de personas en sus proximidades, etc.

De los 3.500 aparcabicis que tiene instalados en la ciudad en 2005, los más habituales son los denominados "universal" o de "U" invertida, pero también se están empleando otros modelos diseñados ex profeso para Donostia como el "Epsilon" que, además de su utilidad para amarrar las bicicletas, sirve de bolardo o protección de la acera.



Aparcabicis: muchos y diversos

2005ean, bizikleten etorkizunerako garrantzitsuak ziren hainbat ekimen aurrerari jarri zen abian. Lehenik, Bizikletaren Behatokia sortu zen, Donostian bizikleta erabiltzearen oztopoak eta aurrerapenak ezagutzeko. Bizikleten erabiltzaileen Kalapie elkar-tearen eta Udalaren arteko lankidetzaren ondorioa da behatokia. Estatuan sortu den lehena izan da, eta honako helburu hauek ditu: erabiltzaileen kexak eta iradokizunak bideratzea eta kudeatzea, bizikletazko mugikortasunaren bilakaera aztertzea, eta Donostiako Bizikletaren Plana betetzen dela zaintzea.

Bigarrenik, bizikletak Udaleko Tranbia Konpainiaren bi autobus lineetan sartu ahal izan zitezten proba egin zen. Bizikleta eta garraio kolektiboa bateratzea berebiziko elementua da bizikleta sustatzeko politikarako, horrek guztientzat probetxugarria den interes elkarketa dakar eta. Txirrindulariek jarduera esparrua handitzen dute eta garraio publikoak bezero gehiago du.

Bizikletaren eta trenaren arteko uztarketa aspaldi hasi zen, bai geltokietan bizikletetarako aparkalekuak sortzeari eta bai trenetan bizikletak garraiatzeari dagokionez. Euskotrenen lineetan posible da bizikletak dohainik garraiatzea zerbitzu guztietan, eta RENFEko aldiriko trenetan ere doakoa da hainbat baldintzatan.



2005eko berritasuna izan zen Altza auzoko autobus lineetan bizikletak garraiatzen hasi zirela, ordutegi mugatuan, aglomerazioak saiheste aldera. Hainbat erabilera arau dago horretarako, hala nola bizikleta lotzea eta gurpildun aulkiei eta haur kotxei lehen-tasuna ematea. Erabiltzaileak txartel gehigarria ordaindu behar du garraio horrengatik. 2006an, aukera hori zabaldu egin da eta Errondoko linean eta Antiguotik ospitaletara doan linean ere eskaintzen da. Halaber, autobusen bizikletak atzealdean, kanpoan, garraiatzeko prototipoa ere lantzen ari da.

BIZIKLETA SUSTATZEKO BESTE ZENBAIT NEURRI



Bizikleta eta tren
Combinación de la bicicleta y el tren

OTRAS MEDIDAS DE APOYO A LA BICICLETA

En 2005 arrancaron varias iniciativas pioneras importantes para el futuro de la bicicleta. La primera es la creación del Observatorio de la Bicicleta, un instrumento para conocer los obstáculos y los avances en relación al uso de la bicicleta en la ciudad. El Observatorio, resultado de la colaboración entre la asociación de usuarios de la bicicleta Kalapie y el Ayuntamiento, es el primero creado en el Estado Español y tiene como objetivos la canalización y gestión de las quejas y sugerencias de los usuarios, el análisis de la evolución de la movilidad ciclista y la vigilancia del cumplimiento del Plan de la Bicicleta de Donostia.



La segunda es la experimentación del acceso de las bicicletas en dos líneas de autobuses de la Compa-

ñía del Tranvía municipal. La combinación de la bicicleta con el transporte colectivo es un elemento fundamental de la política de promoción de este vehículo, permitiendo una alianza de intereses provechosa para todos. Los ciclistas multiplican el radio de acción de sus desplazamientos y las operadoras del transporte público amplían su clientela.

La combinación de la bicicleta y el ferrocarril tiene ya una larga trayectoria, tanto con la creación de aparcabici en las estaciones como en su transporte. En las líneas de Euskotren es posible transportar bicicletas gratis en todos sus servicios y en los de cercanías de RENFE también gratuitamente bajo ciertas condiciones de horario.

La novedad en 2005 fue el inicio del transporte de bicicletas en las líneas de autobús del barrio de Altza, en horario restringido para evitar los periodos de aglomeración, y siguiendo diversas normas de uso que obligan a atar la bicicleta y dar prioridad a sillas de rueda y carritos infantiles. El usuario debe pagar un billete adicional por este transporte. Esta opción se ha ampliado en 2006 a la línea de Errondo y a la que va del Antiguo a Hospitales. Se está también trabajando en un prototipo para el transporte exterior de las bicicletas en la parte trasera de los autobuses.



«

Bizikleta eta autobusa
Combinación del autobús y la bici

« «

Bizikleta + arreta kanpaina
Campaña bici + prudencia



«

Bizikleta-taxia
Taxi bici

« «

Bizikletak trenean garraiatzen
Transportando bicicletas en el tren



Escalera con canal para bicicletas
Bizikletetarako kanala duen eskailera



Ascensor apto para bicicletas
Bizikletak onartzen dituen igogailua



Policías en bici
Poliziak bizikletaz



Tratamiento especial del pavimento
Zoladuraren tratamendu berezia



OTRAS MEDIDAS DE APOYO A LA BICICLETA

Bizikleta Donostiako mugikortasunean sartzeak gatazka eta tirabira ugari sortu du bideak erabiltzen dituztenen artean. Horregatik, berebizikoa da txirrindulariak barne hartzen dituen mugikortasun kultura berria sortzea, garraio-bide hori errespetuz erabil eta trata dadin ahalbidetzeko.

Bereziki, garrantzitsua da oinezkoek eta txirrindulariek batera erabiltzen dituzten espazioetan elkar errespetu eta uler dezaten. Oinezkoak mugikortasunaren oinarria dira, eta lehentasuna izan behar dute espaloietan eta beste garraio-bideekin batera erabiltzen dituzten espazioetan.

Bizikletek, ibilgailuak izaki, hiriko bideetan zirkulatzeko eskubidea dute. Zirkulaziotik bereizitako bide-

gorriak ezin dira kale guztietan jarri, eta, ondorioz, txirrindulariek zirkulazio artean mugitzen ikasi behar dute.

Baina txirrindularien eta motordun ibilgailuen bizikidetzarako, gidarien pentsamoldea ere aldatu behar da; izan ere, abiadura eta jokabidea zirkulaziorako arauen eta txirrindularientzako errespetuaren arabera egokitu behar dute.

Era berean, Donostiako Udalak mugikortasun kultura berri horretan lagundu nahi du, eta hainbat neurri onartu du, besteak beste, 2005ean Oinezko eta Ibilgailuen Zirkulazioa Arautzeko Ordenantza onartu zen, bideak guztiek, txirrindulariek barne, erabiltzearen inguruko arau berriak xedatu zituen.

BIZIKLETA KULTURA BERRIA, MUGIKORTASUN KULTURA BERRIA

UNA NUEVA CULTURA DE LA BICICLETA, UNA NUEVA CULTURA DE LA MOVILIDAD

La incorporación de la bicicleta a la movilidad de Donostia-San Sebastián no está exenta de fricciones y conflictos con los diferentes usuarios de las vías. Por ese motivo, es imprescindible generar una nueva cultura de la movilidad que acoja a los ciclistas y que propicie un uso respetuoso de y para este medio de transporte.

En particular, es importante el entendimiento y respeto mutuo entre peatones y ciclistas en aquellos espacios que comparten. El peatón es el fundamento de la movilidad y debe tener la prioridad en las aceras y espacios de coexistencia con otros medios de transporte.

La bicicleta es un vehículo y, por tanto, tiene derecho a la circulación por las calzadas de las vías ur-

banas; no puede existir en cada calle una vía ciclista segregada del tráfico y, por tanto, los ciclistas deben aprender a vivir en el tráfico.

Pero la convivencia de los ciclistas con los vehículos motorizados exige también un cambio en la mentalidad de los conductores, los cuales deben acomodar su velocidad y comportamiento a las normas de tráfico y al respeto a las bicicletas.

El Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián pretende también contribuir a esa nueva cultura de la movilidad con diversas medidas entre las que se encuentra la aprobación en 2005 de la Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos, la cual establece unas nuevas reglas de juego en relación al uso de las vías por parte de todos, incluidos los ciclistas.

Bizikleta gizartearen eta ingurumenaren aldetik garrario egokia izaki, sustatzeko neurri berri gehiago ezarri behar dira esparru eta egoera guztietan.

Adibidez, aztertzen ari da bizikletak mailegatzeko sistema ezartzea, ohikoak ez diren erabiltzaileen aukerak indartzeko, adibidez, Gipuzkoako beste toki batzuetako bisitariek edo turistek bizikleta erabili ahal izan dezaten hirian mugitzeko.

Orobat, udal administrazioan bertan bizikleta sustatzeko politika garatzen ari da. Kale zaintzako brigada batek bizikleta erabiltzen du kaleko laguntza eta zaintza lanetarako. Baina, etorkizunean, langileak lanera bizikletaz joan daitezen erraztu nahi da, eta bizikletak eskainiko zaizkie laneko zereginak udal zentroetatik kanpo egin behar dituztenetarako.



BIZIKLETA GEHIAGO ETORKIZUNEAN



Txirrindulariek eta oinezkoek elkarri lagundu diezaiokete

Ciclistas y peatones pueden ser aliados

MÁS BICICLETAS EN EL FUTURO



El impulso de la bicicleta como medio de transporte social y ambientalmente apropiado exige seguir aplicando nuevas medidas de apoyo en todo tipo de ámbitos y situaciones.

Se está estudiando, por ejemplo, la implantación de un sistema de préstamo de bicicletas para reforzar las posibilidades de que ciertos usuarios no cotidianos como los visitantes de otros puntos de Gipuzkoa o los turistas puedan emplear la bicicleta en sus recorridos por la ciudad.

MÁS BICICLETAS PARA EL FUTURO

También se está desarrollando una política de promoción de la bicicleta en el seno de la propia administración municipal. Ya existe una brigada de la guardia urbana que emplea la bicicleta para sus tareas de ayuda y vigilancia en la calle, pero se trata en el futuro de facilitar el acceso de los trabajadores en bici a sus puestos de trabajo y, también, de suministrarles bicicletas en caso de que necesiten realizar tareas laborales en otras dependencias o en el exterior de los centros municipales.

Los niños donostiarras piden una ciudad más segura, con mejores autobuses y bidegorris

► Escolares entre los 11 y los 16 años participaron ayer en la primera Audiencia Pública del Ayuntamiento, dedicada al tráfico

► Todas las propuestas planteadas serán contestadas



A. VOZMEDIANO
DV. SAN SEBASTIÁN

«¡Vais a cumplir todo lo que os hemos pedido!» Desde las sillas del Salón de Plenos, una vez de doce años preguntaba a la Corporación sobre el destino de las propuestas de tráfico que más de doscientos escolares han elaborado y consensuado. Apostaban por bidegorris, por rebajar las aceras, por más líneas de autobús que, además, tuvieran en cuenta su tamaño a la hora de colocar las barras asidero o por colocar escaleras mecánicas.

Y ayer expusieron el fruto de su trabajo, realizado a lo largo de todo el curso, ante representantes de todos los grupos políticos, a los que quisieron obligar a tomar buena nota de las peticiones y propuestas con las que quieren mejorar la ciudad.

Cada uno de los siete grupos, colegios y entidades de tiempo libre, había elaborado propuestas concretas, desde aparcarlos junto a los centros escolares a mejora de las aceras, desde habilitar más bidegorris a mayores frecuencias para el autobús que llega a Akete. Tenían el reto, además, de aunar esfuerzos para elaborar un manifiesto común que representara las ideas de todos.

Etorkizunean, Bizikletaren Planean jasota dauden bidegorrien sarea osorik gara dadin aurreikusita dago, baina plan hori taxutu zen aldian pentsatuta ez zeuden proiektu batzuetako beste jarduera batzuk ere abian jarri dira.

Ildo horretan, nabarmentzekoak dira Gipuzkoako Bidegorri Sarearen Planaren barruko jarduerak. Horien artean, Donostia eta Gipuzkoa lotzeko hainbat

ibilbide dago, eta horietako batzuk martxan daude.

Udalerriaz gaindiko bide horiekin, bizikletaren erabilera dinamizatzen da zeharkatzen diren udalerrietan. Donostian, probintziako sareari esker hiri ingurumarietako zenbait auzo erdigunearekin hobeto konektatuta egon daitezten ahalbidetuko da, baina ez hori bakarrik, beste udalerrri batzuetako auzo mugakideetara bizikletaz iristea ere erraztuko baita.

En el futuro está previsto el desarrollo completo de la red de vías ciclistas prevista en el Plan de la Bicicleta, pero también hay en marcha otras actuaciones derivadas de proyectos que no estaban ideados en el periodo de elaboración de dicho Plan.

Destaca, en ese sentido, las actuaciones enmarcadas en el Plan de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, en el que se incluyen una serie de itinerarios de conexión entre Donostia y el resto del Territorio

Histórico, de los cuales algunos ya están en marcha.

Estas vías supramunicipales tienen la virtud de dinamizar el uso de la bicicleta en cada uno de los municipios que atraviesan. En Donostia-San Sebastián la red foral permitirá que algunos barrios de la periferia urbana no sólo se conecten mejor con el centro urbano, sino que incrementen su accesibilidad ciclista a barrios colindantes de otros municipios.



Actividades de la semana de la bicicleta. Enseñando a los niños a circular en bici y marcha ciclista
Bizikletaren Asteko ekintzak. Haurrei bizikletaz ibiltzen irakasten eta bizikleta-martxa









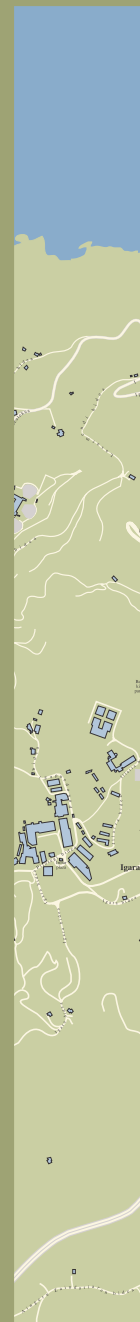
En conclusión, en los próximos años es previsible que siga aumentando el número de usuarios de la bicicleta en Donostia-San Sebastián, consolidándose una nueva cultura de la movilidad en la que este medio de transporte cumplirá un papel relevante.

Laburbilduz, hurrengo urteetan Donostian gero eta bizikletaerabiltzaile gehiago egongo dela aurreikusten da. Halaber, mugikortasunaren kultura berria finkatuko da, eta bizikletak rol garrantzitsua izango du.



Bizikleta-bideen egungo sarearen plano
Plano de la Red actual de vías ciclistas

	Carril bici <i>Bide gorria</i>
	Itinerario ciclista con prioridad peatonal <i>Txirrindu ibilbidea oinezkoentzako lehentasunarekin</i>
	Próxima realización <i>Hurrengo gauzatzea</i>
	Aparcamientos para bicis <i>Txirrinda aparkalekua</i>
	Alquiler Bicicletas <i>Bizikleta-alokairua</i>
	Reparación Bicicletas <i>Bizikletak-konpontzeko</i>







Donostiako Udala
Ayuntamiento de San Sebastián



Fundación Biodiversidad