

San Sebastián: bicycle city



Saint Sébastien: la ville des vélos

San Sebastián: bicycle city | Saint Sébastien: la ville des vélos

PARTICIPEZ

Le renforcement de l'utilisation du vélo est une tâche qui demande la collaboration de l'ensemble des citoyens. Pour ce faire, diverses voies permettent de nous renseigner avec de plus amples détails ainsi que d'intervenir et de participer aux suggestions d'avenir de la Mairie de Saint-Sébastien.

Participez avec vos opinions :

Département de Mobilité de la Mairie de Saint-Sébastien

Calle Urdaneta 13 | www.donostia.org

Observatoire du Vélo | www.observatoriodelabiciqueta.org

Kalapie [Association des cyclistes urbains]

Réunions tous les premiers mercredis du mois, à 19H30 au C.R.A.J. ("Palacio del Hielo")

Paseo de Anoeta 28-1 - 20014 San Sebastián

Téléphone 900 110 111 | www.kalapie.org

PARTICIPATE

Consolidating bicycle use is a task that demands the collaboration of all. There are many ways to participate, take part and show interest in learning more about San Sebastián Town Hall's plans for the future.

Make your contribution:

Department of Mobility at San Sebastián Town Hall

Calle Urdaneta 13 | www.donostia.org

The Bicycle Observatory | www.observatoriodelabiciqueta.org

Kalapie [Urban Cyclists Association]

Meetings of the first Wednesday of each month, 7:30 p.m. at the C.R.A.J. ("Palacio del Hielo")

Paseo de Anoeta 28-1 - 20014 San Sebastián

Telephone 900 110 111 | www.kalapie.org

MAIRIE DE SAINT SEBASTIEN | SAN SEBASTIÁN TOWN HALL

Odón Elorza

MAIRE | MAYOR

Ernesto Gasco

CONSEILLER MUNICIPAL POUR LA MOBILITE | COUNCILLOR FOR MOBILITY

Josu Benaito

DIRECTION DE MOBILITE | MOBILITY MANAGEMENT

Alfonso Sanz

TEXTE | TEXT



Ayuntamiento de San Sebastián y Alfonso Sanz

PHOTOS | PHOTOGRAPHS

d2

CONCEPTION ET REALISATION DES MAQUETTES | DESIGN AND LAYOUT

San Sebastián: bicycle city | Saint Sébastien: la ville des vélos

Intelligent Energy Europe



snowball
Eusko Lehiaketa Erakundearen proiektu bat da.

Bicycles are now an inseparable part of the urban landscape of San Sebastián. Hard work has steadily made them an integral part of the way of life and lifestyle of our city.

When, fifteen years ago, we at San Sebastián Town Hall suggested a series of actions designed to encourage the use of bicycles as a means of transport, very few people believed in us. Nowadays, however, bicycles are used every day by a considerable number of residents, who use them to go to and from work, their places of study, the beach, the shops and for many other purposes. We have 25 kilometres of bike lanes and want to double this in the next three years.

Collectively, we use bicycles for a number of reasons, including contributing to environmental quality and saving energy, but above all for their practical value as a means of transport, as they resolve many needs for movement efficiently and attractively: they are fast, comfortable, cheap and healthy.

Increased bicycle use in our city has gone hand in hand with a major change in culture and mobility policies. The resurgence of the bicycle as a means of transport cannot be understood without taking

into account all the measures implemented by the City Council that have allowed the city to become a point of reference for sustainable mobility. Bicycle use is closely linked with improved pedestrian access, the promotion of collective transport and restrictions on unlimited car use. Promoting the use of bicycles does not just involve creating cycle lanes, but involves generating a safe, clean, attractive and comfortable urban environment that integrates bicycle use as one of its many elements.

The presence of bicycles as part of mobility in San Sebastián has never and does not prevent conflicts of interest and friction with other ways of moving about the city. But none of the problems seem to be insoluble, nor able to slow the progress of San Sebastián towards a model of mobility characterised by those means of transport offering the greatest environmental and social advantages – pedestrians, cyclists and collective transport.

This publication aims to review the process of implantation of the bicycle, offer a balance-sheet of the current situation and contribute towards the consolidation of this means of transport in our city. Our thanks go to all those who have fought for this.

PRESENTATION

Odón Elorza
Mayor of San Sebastián

PRÉSENTATION

Le vélo fait déjà partie intégrante du paysage urbain de Saint Sébastien. Il est entré dans nos habitudes, ainsi que dans la façon dont nous vivons et jouissons de la ville non sans difficultés.

Il y a quinze ans déjà, lorsque la Mairie de Saint Sébastien décida d'entreprendre une série d'actions visant à encourager l'utilisation du vélo comme un moyen de transport, très peu de gens y croyaient. De nos jours, par contre, le vélo est utilisé par un nombre considérable d'habitants de Saint Sébastien pour se déplacer à leurs centres de travail, leurs établissements scolaires, à la plage ou toute autre activité. Nous disposons de 25 kilomètres de voies cyclables et nous envisageons de doubler ce chiffre en deux ans.

Le vélo est utilisé pour des raisons d'ordre collectif, comme celui de contribuer à la qualité de l'environnement et à l'économie de l'énergie, mais surtout pour sa valeur pratique en tant que moyen de transport car il est capable de résoudre nombre de besoins de déplacement d'une façon efficace et attrayante: il s'agit d'un moyen rapide qui convient bien, bon prix et bon pour la santé.

Le développement du vélo dans notre ville est allé de pair avec un changement considérable dans la culture ainsi que dans les politiques concernant la mobilité. Sa récupération en tant que moyen de transport ne peut pas être perçue sans se pencher sur l'ensemble

des mesures adoptées par le Gouvernement municipal qui ont permis à la ville de devenir, à l'heure actuelle, une référence en matière de mobilité durable. Le vélo va de pair avec des mesures visant l'amélioration piétonne, la promotion des transports en commun ainsi qu'aux restrictions concernant l'utilisation indiscriminée de la voiture. Promouvoir l'utilisation du vélo concerne non seulement la création des voies cyclables mais aussi la génération d'un environnement urbain sûr, propre, attrayant et approprié dans lequel celui-ci s'intègre comme un élément additionnel.

La présence du vélo dans la mobilité à Saint Sébastien n'est pas, et ne l'a jamais été, étrangère aux conflits d'intérêt ni aux frictions avec les autres moyens de transport au sein de la ville. Néanmoins, aucun des problèmes qui subsistent ne semble insolvable ou capable de stopper le chemin de Saint Sébastien vers un modèle de mobilité dont les moyens de transport possédant les plus grands bénéfices sociaux et environnementaux seront les protagonistes ; à savoir, les piétons, le vélo et les transports en commun.

Cette brochure a pour but celui de suivre le processus d'implantation du vélo, de faire le point sur la situation actuelle et de contribuer à la consolidation de ce moyen de transport dans le paysage de notre ville. Nos remerciements aux organismes qui se sont battus pour atteindre cet objectif.

Odón Elorza
Maire de Saint Sébastien



WHY THE BICYCLE IN SAN SEBASTIÁN

Individual reasons The cyclist's reasons

Bicycles offer speed, economy and health to those who use them. With average speeds of 12 kilometres per hour, three times that of pedestrians, no waiting for collective transport and very short times for parking and access to destinations, bicycles are an almost unbeatable means of transport for distances of up to 6 kilometres, meaning that you can cross Donostia in less than half an hour.

It is also a very cheap means of transport. A correctly equipped city bike (lock, lights, panniers, etc.) cost less than 400 Euros, the same as making two bus trips on working days for a year and a half (with the bus pass at 0.62 Euros/trip). The cost of

making two daily 4-kilometre car journeys on working days is even higher (over 500 Euros at an average cost of 0.3 Euros/kilometre and not counting the cost of parking at the destination).

The bicycle also offers users health. Now that doctors and governments underline the pernicious effects of our sedentary lives (increased obesity and illnesses related to lack of exercise), the bicycle has become a healthy option for our daily journeys.

LE VELO A SAINT SEBASTIEN, POURQUOI ?

Raisons individuelles Les raisons du cycliste



Le vélo procure aux utilisateurs de la vitesse, de l'économie et de la santé. Avec des vitesses moyennes de 12 km/h, trois fois plus rapides que celles du piéton, sans avoir à attendre les transports en commun et avec de très brefs délais pour garer et accéder à destination, le vélo est un moyen des transport presque imbattable pour parcourir des distances jusqu'à 6 km, c'est à dire, para traverser Donostia d'un bout à l'autre en moins d'une demi-heure.

Il s'agit aussi d'un moyen de transport très économique. Une bicyclette de ville correctement équipée (chaîne, phares, porte-bagages, etc.) revient à moins de 400 euros, ce qui équivaut à effectuer deux trajets les jours ouvrables pendant une année et demie

en bus (avec carte de transport à 0,62 euros/trajet). Effectuer deux trajets quotidiens de 4 kilomètres en voiture pendant les cinq jours ouvrables de la semaine revient plus cher (plus de 500 euros attribuant un coût moyen de 0,3 euros/kilomètre sans comptabiliser le coût du parking à destination).

Le vélo procure de la santé à l'utilisateur. A un moment où, les médecins ainsi que les administrations publiques insistent sur les conséquences pernicieuses de la sédentarisation dans nos vies, (l'augmentation de l'obésité et des maladies qui en découlent du manque d'exercice), le vélo devient une option salubre pour nos déplacements quotidiens.

More bicycles means less energy consumption, less atmospheric pollution, less noise, less danger in the streets and less public space taken up by motor vehicles.

Transport is one of the sectors that is having most problems adapting to the new energy and environment scenarios that are just around the corner. The end of cheap petrol and our commitment to combating climate change mean that we have to rethink the way we use motorised transport, particularly private cars, as they are precisely the most dependent on "black gold" and those that most contribute towards the emission of greenhouse gases.

The waste derived from internal combustion engines and that produced when vehicles are manufactured and driven is also being increasingly questioned for environmental and health reasons. The same can be said for noise and its consequences for the quality of life and health of the population as a whole, and is an increasing object of attention, concern and control by government.

The danger in the streets caused by the presence of cars of considerable weight and speed is also crucial for the model of city and coexistence, as it subtly establishes a hierarchy of uses and a pre-

ponderance of some citizens over others. The same thing is true of the occupation of public space by parked private cars, something that creates an urban landscape excessively weighted towards motor cars.

That means that if bicycles can replace cars in our city, then coexistence, health, quality of life, the climate and the planet will all benefit.

WHY THE BICYCLE IN SAN SEBASTIÁN

Collective reasons The city's reasons



Up to ten bicycles fit in the space taken up by one car

Jusqu'à dix vélos tiennent dans l'espace d'une voiture



LE VELO A SAINT SEBASTIEN, POURQUOI ?

Raisons collectives Les raisons de la ville



Coexistence sans danger, silencieuse
et libre de fumées nocives

Safe, silent coexistence without
noxious fumes

Plus de vélos signifie moins de contamination énergétique, moins de contamination atmosphérique, moins de bruit, des rues moins dangereuses et moins d'espace public occupé par les véhicules.

Le transport est l'un des secteurs qui rencontre le plus grand nombre de difficultés pour s'adapter aux changements de décor énergétique et environnementaux qui se présentent déjà. La fin du carburant bon marché ainsi que les engagements vis à vis du changement climatique nous obligent à remettre en cause la façon dont nous utilisons les moyens de transport à moteur et, tout spécialement, les voi-

tures particulières qui s'avèrent être les plus dépendantes de « l'or noir » et celles qui contribuent le plus à l'émission des gaz à effet de serre.

De même, les résidus dérivant de la combustion des moteurs ou ceux produits lors de la fabrication et de la circulation des véhicules sont de plus en plus remis en cause pour des raisons sanitaires et environnementales. Il en est de même pour ce qui est du bruit et ses conséquences sur la qualité de vie et la santé de la population, qui font l'objet d'un intérêt, d'un souci et d'un contrôle croissants de la part des administrations publiques.

La dangerosité des rues, due à la présence des véhicules qui, comme pour le cas de la voiture, ont un poids et une vitesse considérables, devient aussi un élément crucial du modèle de ville et de coexistence car il établit, de façon subtile, une hiérarchie d'utilisation ainsi qu'une prépondérance d'un groupe de citoyens sur d'autres. Il en est de même pour l'espace public occupé par les voitures particulières ce qui détermine un paysage urbain consacré de manière excessive à l'automobile.

C'est pourquoi, dans la mesure où le vélo puisse remplacer le moteur dans notre ville, la coexistence, la santé, la qualité de vie, le climat et la planète ne s'en trouveront que bénéficiés.



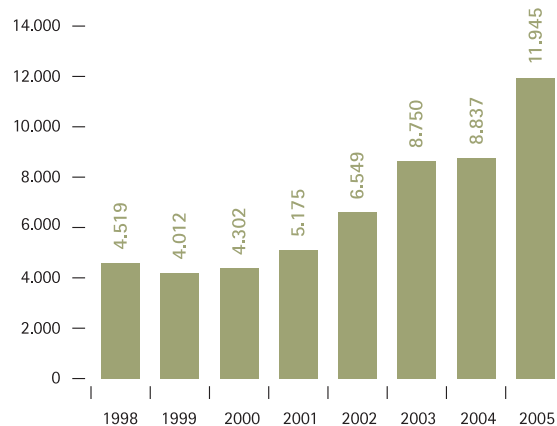
There has been an extraordinary increase in the number of bicycle users in recent years. Between 1999 and 2005 we can estimate that the number of cyclists tripled. Faced with almost zero urban usage in the late 1980's, the bicycle now represents almost 2% of journeys within the municipality, which are still largely carried out on foot (48%), while cars represent 28% and collective transport 18%.

This same extraordinary growth can be seen by the number of bicycles parked every day at the bike parking facilities installed by San Sebastián Town Hall. Surveys carried out by the Bicycle Observatory show that the degree of occupation of the munic-

ipal bike parking facilities is 50%, meaning that over 1,800 cyclists are using them at an given time.

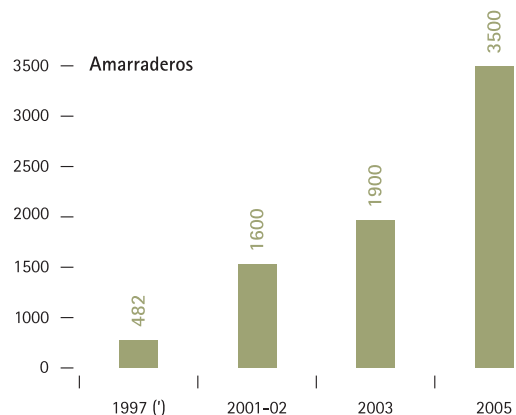
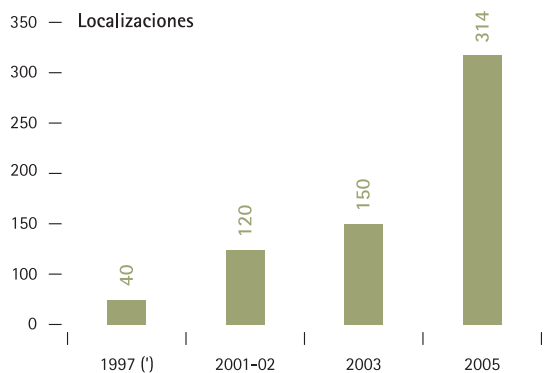
NORMALISATION OF THE BICYCLE IN SAN SEBASTIAN

The expansion of bicycle use



Evolution of the N° cyclists per day [June-September]

Evolution Nbre. cyclistes par jour [juin-septembre]



Evolution of municipal bike parking facilities
Evolution des gare-vélos municipaux

LA NORMALISATION DU VELO A SAINT SEBASTIEN

L'expansion de l'utilisation du vélo

L'accroissement des utilisateurs de vélos au cours des dernières années a été extraordinaire. On peut estimer que, entre 1999 et 2005 le nombre de cyclistes a été multiplié par trois. Face à une utilisation urbaine nulle, à la fin des années quatre-vingt, le vélo représente à l'heure actuelle presque 2% des déplacements au sein de la municipalité face au (48%) des déplacements à pied, au 28% en voiture, et au 18% du transport en commun.

Ce même accroissement extraordinaire peut être constaté devant le nombre garé quotidiennement dans les gare-vélos mis en place par la Mairie de Saint Sébastien. Suivant les calculs effectués par l'Observatoire du Vélo, le degré d'occupation des gare-vélos municipaux est de 50%, ce qui signifie que, à tout moment de la journée, plus de 1800 cyclistes font usage de ces installations.



»|»»

Utilisation massive et présence du vélo dans l'espace public
Massive use and presence of bicycles in public areas



Bicycles are used daily by a wide range of users, with very varied ages, journey motivations, clothing and social condition. The significant participation of women in San Sebastián's cycle traffic provides yet more proof that bicycles are becoming regarded as normal, safe and comfortable vehicles. The time when the word cyclist was only associated with environmentally-aware young sportsmen is long gone.

NORMALISATION OF THE BICYCLE IN SAN SEBASTIAN

Everyone by bike

<<

All types, ages and conditions, at all times

LA NORMALISATION DU VELO A SAINT SEBASTIEN

Tout le monde à vélo

Un très large éventail d'usagers utilisent le vélo quotidiennement dont les tranches d'âge, les motifs de déplacement, la façon de s'habiller et la condition sociale sont très variés. L'importante participation des femmes dans la circulation cycliste à Saint Sébastien prouve que le vélo devient un véhicule normal, sûr et qui convient bien. Le temps est révolu où l'on faisait le rapprochement entre le cycliste et le jeune homme sportif soucieux de l'environnement.



>>

Tous les profils, tous les âges et conditions, à tout moment





The first stretches of cycle routes and bike parking facilities were not followed up and did not achieve any appreciable results. In the early 1980's the first 1.5 kilometres of cycle route were built along the Paseo de Los Fueros and the first bike parking facility was inaugurated in the Boulevard in 1981.

Two key elements for the future of the bicycle came together in the late 1980's.

The first of these was the drafting of the General Town Plan, approved in 1995, which took pedestrians and cyclists into consideration in its docu-

The early 1990's saw a change in mobility policy, without which the integration of the bicycle and the city would have been unimaginable. To develop this new policy promoted by the Depart-



ments for the first time and, in particular, established the creation of a network of pedestrian and cycle itineraries. The second happened in 1989 with the founding of Kalapie, the bicycle users organisation that would thereafter represent the critical public conscience in mobility matters.

ment of Mobility, traffic flows in the town centre were modified and bus-friendly measures were taken. However, perhaps the most striking event was the creation of the first semi-pedestrian axis

REPORT ON A PROCESS

Difficult beginnings

«

Inauguration of the first bike parking facility in the city
[18.09.1981. DEIA Newspaper]

Inauguration du premier gare-vélos de la ville [18.09.1981. Journal DEIA]

« «

Demonstration
Manifestation

Promotion from the Town Hall and the founding of Kalapie

The new approach to mobility

MEMOIRE D'UN PROCESSUS

Débuts difficiles

La promotion depuis la Mairie de Saint Sébastien et la création de Kalapie

Les premiers tronçons des voies cyclables ne connurent aucune suite et les résultats ne furent pas tangibles. Un premier tronçon 1,5 km de piste

Les deux éléments clé pour l'avenir du vélo se rejoignent à la fin des années quatre-vingt.

Le premier étant le début de la rédaction du plan général d'Aménagement Urbain, approuvé en 1995, lequel prend en considération le piéton ainsi que le

cyclable fut construit au début des années 80, au Paseo de Los Fueros et, en 1981, fut inauguré le premier stationnement pour vélos au Boulevard.

vélo dans ses documents pour la première fois, en établissant la création d'un réseau d'itinéraires piétons et cyclables. Le second étant la création en 1999, de Kalapie, l'organisation d'utilisateurs du vélo représentant, dès cet instant, la conscience critique des citoyens en matière de mobilité.



Avant et après. Début symbolique du nouveau cap dans la politique de mobilité

Before and after. The symbolic beginning of a the new approach to mobility policies



Le changement de cap en matière de mobilité

Les débuts des années quatre-vingt dix voient surgir un changement dans la politique de mobilité sans lequel l'incorporation du vélo à la ville serait impensable.

Suite au développement de cette nouvelle politique, promue depuis le Conseil de Mobilité, la circulation dans le centre ville est modifiée et des mesures fa-

between La Plaza de Bilbao and El Boulevard, which also facilitated bicycle traffic and was one

The 1990's also saw the creation of new sections of bicycle routes. However, they still did not make up a real city network, as they were discontinuous



of the first links in the network of non-motorised itineraries.

and, especially, there was still no connection between the Centre and several important bicycle journey generation nodes such as the University.



The turning point; from the Bicycle Plan to the La Concha route

« « | « «

Before and long before the Centre-Antiguo link

Bien avant et avant la connexion Centro-Antiguo

vorables à l'autobus sont établies. Il se peut que l'intervention la plus frappante en ce moment ait été la création de la première zone demi-piétonne entre la

Plaza de Bilbao et le Boulevard, qui facilite la circulation des vélos et qui constitue l'un des premiers maillons du réseau d'itinéraires non motorisés.

Le point d'inflexion : du Plan du Vélo à la piste cyclable de la Concha

De nouvelles pistes cyclables voient aussi le jour dans les années quatre-vingt dix, elles ne forment pas encore un vrai réseau car il leur manquait une

continuité et, surtout, la connexion entre le Centre ville et d'importants pôles d'attraction tels que l'Université.



>>

Après la connexion
Centro-Antiguo
After the Centre-Antiguo
link

More decisive action was needed and this happened in the year 2000, when the Town Hall drafted the Bicycle Plan, including a proposed network of bicycle routes and a number of complementary measures without which it would have been impossible to achieve the change in culture involved in incorporating bicycles into urban mobility.

It was seen necessary to make a qualitative leap in support of urban cycling and, in particular, that it

The bicycle thus became regarded as a normal option and, in particular, reinforced its place in mobility policy. Every decision and project affecting mobility and public space must take the needs of cyclists into account, as happens pedestrians, collective transport and private vehicles.

This different approach, from focusing on private motor vehicles to focusing on the journeys made by all users (pedestrians, cyclists, bus passengers,

was vital to create the key link in the cycle network: connecting La Concha and Ondarreta by replacing one lane of motorised traffic with a cycle lane, an objective defended by the Mayor in the face of substantial opposition.

The cycle lane was opened in July 2002 and led to a spectacular increase in cycle use, without causing the motorised traffic congestion problems predicted by certain social groups.

car drivers, etc) led to changes in Donostia-San Sebastián Town Hall, which moved on from having a "Traffic" Department to having a Mobility Department in the year 2000. This facilitated the incorporation of pedestrians, cyclists and public transport into daily project planning and design.

Normalisation

La normalisation

Une action plus poussée et systématique manquait qui se concrétise en 2000 par l'établissement au sein de la Mairie du Plan du Vélo, qui comprend la proposition d'un réseau de voies cyclables et aussi d'une série de mesures complémentaires sans lesquelles le changement de culture impliquant l'incorporation du vélo à la mobilité urbaine ne serait pas possible.

On constate alors que, en ce qui concerne la qualité, il faut faire un bond en avant et, surtout, qu'il est

Le vélo rentrait ainsi dans la voie de la normalisation et son encadrement dans la politique de mobilité se trouvait particulièrement réaffirmé. Toute décision et tout projet affectant la mobilité et l'espace public doivent être confrontés aux besoins des cyclistes, comme il en doit être de même pour les besoins des piétons, des transports en commun ou de la voiture particulière.

Ce changement de point de vue, comprenant la circulation des véhicules motorisés particuliers

impératif de construire le maillon clé du réseau cycliste. La connexion de La Concha à Ondarreta, en remplaçant l'une des voies de la circulation à moteur par une voie cyclable, objectif que le Maire de la ville a soutenu au sein d'une grande controverse.

L'inauguration de cette voie cyclable, en juillet 2002, se traduisit par une augmentation spectaculaire de l'utilisation du vélo, sans les problèmes de blocage de circulation que certains secteurs sociaux avaient prédit.

jusqu'aux déplacements de tous les utilisateurs de la voie publique « piétons, cyclistes, passagers des bus, conducteurs, etc.) se traduit au sein de l'organisation de la Mairie de Saint Sébastien par la modification de la Délégation de « Circulation » laquelle se transforma, en l'an 2000, en un Département de Mobilité, capable de faciliter l'incorporation du piéton, du vélo ainsi que des transports en commun dans la planification, la conception et la gestion quotidienne des projets.



Although commonly known as "bidegorris" or "bike lanes", cycle routes are not just of one type but respond to the different needs and options of each section of the urban road network. This is why a trip round the city shows that we have incorporated diverse solutions, as well as different kinds of intersections and methods of managing those places where pedestrians or motorised traffic come into contact with cyclists.

TAKING ADVANTAGE OF OPPORTUNITIES, MULTIPLYING BIKE SUPPORT OPTIONS

A wide range of types of cycle lanes and intersections

«

Bike pavement
Trottoir vélo



«

Bike lane
Sentier vélo

« «

Bike track
Piste vélo

PROFITANT DES OPPORTUNITES ,
MULTIPLIANT LES FORMULES DE
SOUTIEN AU VELO

Une large gamme de types de voies et d'intersections cyclistes

Bien que dans le langage familier on les appelle "pistes cyclables" ou "couloirs cyclables", les voies cyclistes ne disposent pas d'un format unique, mais elles répondent aux différents besoins et opportunités sur chaque tronçon des voies urbaines. C'est pourquoi, au cours de ces dernières années, elle se sont intégrées de façon diverse comme on peut le constater lorsque l'on parcourt notre ville ; on peut aussi trouver différents types d'intersections et de façons de gérer la rencontre avec les piétons et les véhicules à moteur.

>>

Piste cyclable bi-directionnelle
Two-way bike lane



>>

Piste cyclable protégée
Protected bike lane



>>>

Piste cyclable
Bike lane





<<

Traffic calming at a junction
Ralentissement de la circulation dans
un croisement

<<<<

Contraflow bike lane
Piste cyclable à contre-sens



<<

Tunnel with cycle lane
Tunnel avec voie cyclable

<<<<

Combining cyclists and pedestrians
Combinaison de vélos et de piétons

» | » »

A chaque pont sa solution
A solution for every bridge



» | » »

Avant et après
Before and after





<<

Passing beneath the railway
Passage à niveau sous la voie ferrée

<<<

Junction with car park access
Croisement accédant à un parking



<<

Combined traffic lights
Feu combiné

<<<

Cyclists' crossing point
Croisement pour cyclistes



Aménagement de voies cyclables
Avant et après
Implantation of cycle lanes
Before and after



Aménagement de voies cyclables
Avant et après
Implantation of cycle lanes
Before and after



Using bicycles requires parking places that are comfortable and safe. This means we have to install bike parking facilities adapted to specific places and circumstances and taking into account, for example, the predicted number of users, their length of stay, the type of bicycle to be locked up, the security generated by the transit of persons nearby, etc.



Of the 3,500 bike parking places installed in the city in 2005, the most usual models are the "universal" or "inverted U" models, but we are also using models specially designed for Donostia, such as the "Epsilon", which acts both as a bike rack and a bollard or pavement protector.



BICYCLE PARKING



Bike parking facilities: many and diverse

STATIONNEMENT POUR VELOS

Garer le vélo doit se faire en toute sécurité et commodité. Pour ce faire, il faut installer des modèles de gare-vélos adaptés aux endroits et aux circonstances où ils se situent en tenant compte, par exemple, du nombre d'utilisateurs éventuels, de la durée de son stationnement, du type de vélo qui va être garé, « la surveillance » opérée par le passage de personnes à proximité, etc.

Parmi les 3500 gare-vélos installés en ville en 2005, les plus habituels sont les dénommés "universels" ou de "U" inversée, néanmoins, on utilise aussi d'autres modèles conçus tout particulièrement pour Donostia, tels que le "Epsilon" qui, en plus de son utilité pour garer les vélos, sert aussi de borne de protection du trottoir.



>> >> | >>

Gare-vélos: nombreux et divers

STATIONNEMENTS POUR VELOS

2005 saw the start of several important pioneering initiatives for the future of the bicycle. The first was the creation of the Bicycle Observatory, an instrument designed to define the obstacles to advances in bicycle use in the city. The Observatory, the result of collaboration between the association of bicycle users Kalapie and the Town Hall, is the first of its type in Spain and aims to channel and manage user complaints and suggestions, analyse the evolution of bicycle mobility and ensure that the Donostia Bicycle Plan is carried out.

The second initiative involved the experiments carried out to provide bike access to two of the Municipal Bus Company's routes. The combination of the bicycle with collective transport is a vital element in policies promoting bike use, leading to an alliance of interests that is beneficial for all. Cyclists increase the range of their journeys and bus companies increase their client base.

The combination of the bicycle and the train already has a long history, both with the installation of bike parking facilities and the transport of bikes. Euskotren carries bikes free on all its routes and the RENFE local trains do the same, with certain timetable limitations.



Buses serving the neighbourhood of Altza start to carry bikes in 2005, with timetable restrictions to avoid agglomerations and following certain conditions that oblige bikes to be secured and give priority to wheelchairs and prams. Users have to pay an extra fare for this service. This option was extended to the Errondo route and that going from El Antiguu to the Hospitals in 2006. Work is also being carried out to develop an external bike carrier for the back of buses.

OTHER BICYCLE SUPPORT MEASURES



Combining the bike and the train
Combiner le vélo et le train

AUTRES MESURES DE SOUTIEN AU VELO

Diverses initiatives pionnières importantes pour l'avenir du vélo ont démarré en 2005. La première, la création de l'Observatoire du Vélo, un instrument permettant de prendre connaissance des obstacles et des avancées concernant son utilisation en ville. Cet Observatoire, résultat de la collaboration entre l'association des usagers du vélo, Kalapie, et la Mairie, est le premier à avoir été créé dans l'Etat Espagnol, son but étant de canaliser et de gérer les plaintes des utilisateurs, d'analyser l'évolution de la mobilité cycliste ainsi que de veiller à ce que le Plan du Vélo de Saint Sébastien soit accompli.



**SAN SEBASTIAN
BICYCLE
OBSERVATORY**
**L'OBSERVATOIRE
DU VÉLO
DE SAINT SÉBASTIEN**

La deuxième, expérimenter la possibilité d'accéder avec les vélos dans deux des lignes de bus municipi-

pales de la Compañía del Tranvía. Combiner le vélo et les transports en commun est un élément capital dans la promotion de ce mode de transport, permettant ainsi une alliance profitable pour tous. Les cyclistes multiplient leur rayon d'action et les opérateurs de transport en commun augmentent leur clientèle.

La combinaison entre le vélo et le chemin de fer fait déjà longue route, aussi bien pour ce qui est gare-vélos dans les gares que pour leur transport. Il est possible de transporter des vélos de façon gratuite sur les lignes d'Euskotren et sur les lignes de proximité de RENFE sous certaines conditions horaires.

En 2005, la nouveauté fut le début du transport des vélos dans les lignes de bus reliant le quartier d'Altza, dans des horaires restreints pour éviter les périodes d'agglomération et, en respectant certaines normes d'utilisation obligeant à attacher le vélo et à donner la priorité aux chaises roulantes et aux poussettes. L'utilisateur doit payer un ticket additionnel pour ce transport. Cette option a été élargie en 2006 à la ligne qui relie Errondo et à celle reliant l'Antiguo aux Hôpitaux. En ce moment nous travaillons sur un prototype pour le transport extérieur des vélos à l'arrière des bus.



<<

Bus + bike combination
Combinaison bus et vélo

<<<<

Bike + caution campaign
Campagne vélo + prudence



<<

Bike taxi
Taxi vélo

<<<<

Bike transport by train
Transport de vélos dans le train

>>

Escalier avec cannelure pour vélos
Stairway with bike channel



>>>

Ascenseur apte pour vélos
Bike-friendly lift



>>

Agents à vélo
Bike police



>>>

Traitement spécial du pavé
Special pavement treatment



The incorporation of bicycles to mobility in Donostia-San Sebastián is not free of friction and conflicts of interest with other transport network users. This makes it essential to promote a new mobility culture that welcomes cyclists and promotes respect for and by cyclists.

Particularly important is the mutual understanding and respect between pedestrians and cyclists in their shared spaces. Pedestrians are the cornerstone of mobility and should have priority on pavements and areas where they coexist with other means of transport.

Bicycles are vehicles and therefore have the right to travel along the city's roadways. Not every street can have a bike lane segregated from motor

traffic and this means that cyclists have to learn to coexist with traffic.

However, the coexistence of cyclists with motor vehicles also demands a change in the mentality of drivers, who should adjust their speed and behaviour to comply with traffic regulations and respect bicycles.

Donostia-San Sebastián Town hall is also determined to contribute to this new mobility culture by implanting several measures, including the approval in 2005 of new Municipal Regulations for Pedestrian and Vehicle Traffic, establishing new rules of the game for road use that affect everyone, including cyclists.

A NEW BICYCLE CULTURE, A NEW MOBILITY CULTURE

UNE NOUVELLE CULTURE DU VELO, UNE NOUVELLE CULTURE DE LA MOBILITE

L'incorporation du vélo à la mobilité de Saint Sébastien ne s'est pas faite sans générer des frictions et des conflits entre les divers utilisateurs des voies publiques. Il s'avère donc indispensable de créer une nouvelle culture de la mobilité qui accueille les cyclistes tout en rendant propice l'utilisation respectueuse de ce moyen de transport.

Il est tout particulièrement important que les piétons et les cyclistes puissent se respecter mutuellement dans les espaces qu'ils partagent. Le piéton se trouve être à la base de la mobilité et, de ce fait, il devra jouir de la priorité sur les trottoirs et sur les espaces de coexistence avec d'autres moyens de transport.

Le vélo étant un véhicule, il a donc le droit de circuler sur les chaussées des voies urbaines ; les cy-

clistés doivent apprendre à coexister avec la circulation car il ne peut exister sur chaque rue une voie cyclable.

Mais cette coexistence entre les cyclistes et les véhicules à moteur demande un changement dans la mentalité des conducteurs qui devront accommoder leur vitesse et leur comportement aux normes de la circulation et au respect des vélos.

La Mairie de Saint Sébastien a aussi l'intention de contribuer à cette nouvelle culture de la mobilité en instaurant diverses mesures, parmi lesquelles, celle d'approuver en 2005 un Ordre concernant la Circulation des Piétons et des Véhicules qui établit de nouvelles règles de jeu concernant l'utilisation des voies pour tous, cyclistes y compris.

The growth in bike use as a social and environmentally appropriate means of transport means that we have to keep applying new support measures in all kinds of environments and situations.

For example, we are studying the implantation of a bike loan system to make it easier for certain non-daily users, such as visitors from other parts of Guipuzcoa and tourists, to use bikes to travel around the city.

We are also developing a bike promotion policy in local government. There is a Local Police section that uses the bicycle for their street tasks, but in the future we want to facilitate the access of workers to their places of work and provide them with bicycles when they need to work away from their offices.

MORE BICYCLES IN THE FUTURE



«

Cyclist and pedestrians can be allies

Cyclistes et piétons peuvent être alliés



L'essor du vélo comme moyen de transport social, respectueux avec l'environnement, requiert de poursuivre l'application de nouvelles mesures de soutien dans des domaines et des situations divers.

On envisage, par exemple, l'implantation d'un système de prêt de vélo dans le but de renforcer les possibilités pour certains utilisateurs non habituels, tels que les visiteurs provenant d'autres points de Gipuzkoa ou les touristes afin qu'ils soient en mesure d'utiliser le vélo dans leurs déplacements à travers la ville.

Une politique de promotion du vélo au sein de l'administration même est déjà en voie de développement. Il existe à l'heure actuelle une brigade d'agents urbains qui utilise le vélo pur accomplir leur tâches d'aide et de surveillance dans les rues, mais il est question, à l'avenir, de faciliter l'accès des travailleurs à leur poste de travail à vélo et, aussi, de leur fournir des vélos dans le cas où ils devraient effectuer des tâches concernant leur travail dans d'autres installations ou à l'extérieur des centres municipaux.

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. VOZMEIANO
DV. SAN SEBASTIÁN

«¡Vale a cumplir todo lo que os hemos pedido!» Desde las sillas del Salón de Plenos, una voz 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 aparcarbicis junto a los centros escolares a mejora de las aceras, desde habilitar más bidegorris a mayores frecuencias para el autobús que llega a Aiete. Tenían el reto, además, de aunar esfuerzos para elaborar un manifiesto común que representara las ideas de todos.



San Sebastián: bicycle city 36 Saint Sébastien: la ville des vélos

In the future we plan to develop the whole network of cycle routes described in the Bicycle Plan, and there are also other activities underway to develop projects that were not taken into account when drawing up the Plan.

Especially interesting is the work being carried out in the framework of the Guipuzcoa Cycle Route Network Plan that includes a number of itineraries connecting Donostia with the rest of the Province.

Some of these are already up and running.

These inter-municipality routes have the virtue of boosting bicycle use in every municipality they cross. In Donostia-San Sebastián, the regional network means that certain outlying neighbourhoods are not only better connected with the city centre, but also increase cycle accessibility to nearby neighbourhoods and other municipalities.

Le Plan du Vélo prévoit pour l'avenir le complet développement du réseau des pistes cyclables prévues, mais d'autres interventions sont en marche issues de projets n'étant pas conçus dans la période où ledit Plan fut établi.

Sont significatives dans ce sens les interventions encadrées dans le Plan du Réseau des Pistes Cyclables de Gipuzkoa, dans lequel une série d'itinéraires de connexion entre Saint Sébastien et le reste du

Territoire Historique sont inclus. Certains d'entre eux sont déjà habilités. Ces voies supramunicipales ont le don de dynamiser l'utilisation du vélo dans chacune des communes qu'elles traversent. A Saint Sébastien ce réseau permettra à certains quartiers de la périphérie urbaine de mieux se connecter avec le centre ville et aussi d'augmenter leur accessibilité cycliste vers les quartiers limitrophes appartenant à d'autres municipalités.

>> >> | >>

Activités de la semaine du vélo.
Apprenant aux enfants à circuler à
vélo et marche cycliste

Bicycle week activities. Teaching
children to ride bikes and the bike
rally



Comme conclusion, dans les années à venir il faut prévoir une augmentation constante du nombre d'utilisateurs de vélos à Donostia-St. Sébastien, et la consolidation d'une nouvelle culture de la mobilité dans laquelle ce moyen de transport occupera une place prépondérante.

In conclusion, in coming years we are likely to see a continued increase in the number of bicycle users in Donostia-San Sebastián, thus consolidating a new mobility culture in which this means of transport will play an important role.



Map of the existing cycle route network
Plan du Réseau actuel de voies cyclables

| | |
|---|---|
|  | <i>Piste cyclable</i> <i>Bike lane</i> |
|  | <i>Itinéraire cyclable, priorité aux piétons</i> <i>Cycle itinerary with pedestrian priority</i> |
|  | <i>Prochaine réalisation</i> <i>Coming soon</i> |
|  | <i>Stationnement pour vélos</i> <i>Bike parking facilities</i> |
|  | <i>Location de vélos</i> <i>Bike hire</i> |
|  | <i>Réparation de vélos</i> <i>Bike repair</i> |





