

## CICLOPÍA DONOSTIARRA. Un sueño hecho realidad

---

**Manu González Baragaña**

*Octubre 2019*

### **Manu González Baragaña**

Una persona curiosa de la naturaleza, la condición humana y las formas de organización de nuestra especie. Enamorado del mar y sus olas, disfrutador nato del hablar y compartir. Vital con la libertad y preocupado con las injusticias. Artesano, guarniciero, instruido en derecho ambiental, economía de los recursos, ordenación territorial y urbana, movilidad, gestión pública local y metabolismo urbano.

Trabaja profesionalmente desde hace mas de 25 años en planificación estratégica y sostenibilidad. Desde hace 10 años es el responsable del Observatorio de la Sostenibilidad de San Sebastián en Fundación Cristina Enea y coordina el Observatorio de la Bicicleta de la ciudad.

Esta publicación no hace necesariamente suyas las opiniones y criterios expresados por sus colaboradores. Queda autorizada la reproducción de este artículo, siempre que se cite la fuente, quedando excluida la realización de obras derivadas de él y la explotación comercial de cualquier tipo. El CENEAM no se responsabiliza del uso que pueda hacerse en contra de los derechos de autor protegidos por la ley. El Boletín Carpeta Informativa del CENEAM, en el que se incluye este artículo, se encuentra bajo una Licencia [Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 3.0](#)



*"Mi experiencia de ciclista urbano cotidiano me confirma que además de sensual, la bicicleta es uno de los artilugios más eficaces y eficientes de la historia de la humanidad, solo comparable a los barcos de vela, las viñas, los olivos, las células fotovoltaicas y los seres humanos. Ya lo decía Ivan Illich y se sigue confirmando que el ser humano en bicicleta batía y sigue batiendo todos los récords de eficacia termodinámica".*

Mario Gaviria



(Foto: Santi Hernández Jiménez)

Estas pinceladas sobre el uso de la bicicleta en San Sebastián están inspiradas en una publicación que en 2006 editó el Ayuntamiento de la ciudad titulada "*San Sebastián: la ciudad de las bicicletas*", redactada por Alfonso Sanz<sup>1</sup>; un interesante trabajo que me ha servido de guion para esbozar la situación actual y la evolución del ciclismo urbano del municipio, objetivo del artículo.

Para hablar de la bicicleta, de su ensamblaje en la cotidianeidad de la ciudad, lo primero que pienso es que la utopía de conseguir ciclar por San Sebastián de forma cómoda y segura, un sueño hace cuatro décadas, se ha ido haciendo realidad con mucho esfuerzo de agentes diversos, en un proceso no exento de dificultades.

Hoy, San Sebastián es una ciudad donde la bicicleta está muy presente y forma parte de su paisaje, alcanzando el ciclar también a las periferias de la trama urbana y municipios limítrofes. La bicicleta se ha convertido en un medio de transporte habitual de personas de toda condición, edad y género, produciéndose una dignificación social de este vehículo que es utilizado en los desplazamientos habituales al trabajo, estudios, ocio, compras, etc.

## ALGUNAS CARACTERÍSTICAS DEL MUNICIPIO

San Sebastián es una ciudad europea de tamaño medio, con 187 418 habitantes (99 078 mujeres y 88 279 hombres) centro de un área metropolitana de alrededor de 400 000 habitantes. El 23,94 % de la población de la ciudad es mayor de 65 años. Entre la población no extranjera este índice aumenta hasta el 25,61 %. La tasa de natalidad de la ciudad está en 6,98. En 2008 los niños y niñas menores de un año eran 1556 y en 2018 fueron 1309, en 10 años han descendido en 247 (casi un 16 %).

<sup>1</sup>[San Sebastián; la ciudad de las bicicletas](#). Alfonso Sanz Alduan. Ayuntamiento de San Sebastián. 1999



La superficie del municipio alcanza las 6100 ha, de las cuales, el suelo urbanizado representa un 32 % aunque su artificialización alcanza ya el 42% del total de su superficie. La ciudad es compacta en la zona Centro y en los barrios consolidados y llanos como Gros y Amara. Otras zonas que presentan, según la distribución de barrios, densidades urbanas compactas, son los barrios de Egia, Altza y Bidebieta que superan las 80 viviendas/ha, o el Antiguo, cuya densidad de viviendas alcanza las 71 viviendas/ha. El resto de la ciudad es poco compacta, incidiendo en ello la complejidad de la orografía urbana de la ciudad. En este sentido, desde el punto de vista de la movilidad activa, hay que tener en cuenta que tan solo la mitad de sus habitantes residen en zonas bajas, es decir, en áreas con pendientes inferiores al 3 %, tales como Benta Berri, Gros, Centro, etc. El resto de la población reside en zonas cuyas pendientes son superiores al 10 %, siendo los barrios de Egia, Uliá, Intxaurreondo Alto, Aiete y Altza ejemplos claros de áreas con pendientes muy pronunciadas. También se debe tener en cuenta que existen barrios básicamente residenciales, como Gros y otros, en los que además del suelo residencial, existen suelos con otros usos, como uso industrial, terciario, etc., lo que incide en la baja densidad de los mismos.

El clima, debido a la influencia de su cercanía al mar, es de tipo templado oceánico, caracterizado por temperaturas suaves, humedad relativa elevada, nubosidad frecuente y lluvias abundantes repartidas de forma regular durante todo el año.

Por otro lado, según el último estudio (2016) de la movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca, el 52,5 % de los desplazamientos internos que se realizan en San Sebastián se llevan a cabo andando o en bicicleta, mientras que otro 20,6 % se realizan en autobús. En cuanto a la conexión de San Sebastián con la provincia de Gipuzkoa, el peso del automóvil es más elevado, alcanzando una cota del 64,5 %, aunque también se hace un uso importante del transporte colectivo por carretera (12,7 %) y el ferrocarril (11,2 %).

## UN POCO DE HISTORIA

Como es sabido, durante el último siglo, la configuración urbana de nuestras ciudades ha venido consolidando unas urbes caracterizadas por la deslocalización y dispersión de actividades y el consiguiente incremento de los desplazamientos y uso del espacio público como lugar de circulación motorizada y/o aparcamiento. "El coche devora la ciudad" es una vieja máxima del movimiento ecologista que describe bien uno de los principales problemas con los que se vienen enfrentando las ciudades para recuperarlas para las personas.

San Sebastián no fue ajena a esa configuración de un espacio público dedicado mayoritariamente al transporte motorizado de personas y mercancías, por lo que la introducción de la bicicleta ha requerido la voluntad y esfuerzo de muy diferentes actores y la conjunción de muchos factores.

Se puede afirmar que San Sebastián fue una de las primeras ciudades de tamaño medio que en España comenzó a planificar e implantar infraestructuras para poder ciclar con seguridad. Fue en 1980 cuando en la margen izquierda del Urumea se construyó el primer tramo de kilómetro y medio de vial ciclista segregado, comunicaba el barrio de Amara y el centro urbano<sup>2</sup>, ocupando parte del espacio peatonal; cuentan las crónicas que el primer aparcamiento de 5 plazas para bicicletas se colocó en el Bulevard donostiarra el 12 de septiembre de 1981. Estas actuaciones se recuerdan como hechos anecdóticos o

<sup>2</sup> Un primer "bidegorri", que es como se denominan coloquialmente a estos viales ciclistas en su acepción en euskera, identificados por el color rojo de su firme. *Camino rojo* sería la traducción al castellano de *bidegorri*



“balbucentes” de una política probici que podrían reflejar que tanto la administración municipal como el sentir ciudadano no eran ajenos al impulso de medidas que permitieran el desarrollo de una movilidad ciclista. De hecho, fue a mediados de los 80 cuando comenzó a elaborarse un Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) que tomó en consideración la movilidad activa de peatones y ciclistas, proyectando en sus documentos de ordenación una red de itinerarios peatonales y ciclistas que sirviesen para acceder a los destinos más habituales o atractivos y que conectase también la red de parques y espacios libres de la ciudad. En los propios documentos del Departamento de Movilidad se especifica que *“el modelo de transporte propuesto por el PGOU pretendía dar respuesta a las necesidades de accesibilidad en el futuro, teniendo muy en cuenta la dinámica de aumento del parque automovilístico y de la movilidad motorizada en las que la ciudad está inmersa. Para ello, era necesario consensuar una política municipal integral de transporte con las siguientes características:*

*\* El modelo de transporte final deseado se debe basar en una firme apuesta por el transporte público y el no motorizado.*

*\* Se limitará el uso del automóvil privado, siendo la restricción del aparcamiento, quizá, la herramienta más acertada para conseguirlo.”*

De este modo, durante el proceso de elaboración del Plan, en 1990 y 1991, la Oficina del Plan General de Ordenación Urbana formula las primeras propuestas de cambios circulatorios y del espacio público en los barrios centrales de la ciudad. Como consecuencia de esas propuestas, entre 1993 y 1994 se inician las primeras transformaciones en el tráfico motorizado de la ciudad y en el espacio peatonal, creando un primer eje semipeatonal en el centro de la ciudad (entre la plaza Bilbao y el Bulevar) donde se permite la circulación ciclista.

El Plan fue aprobado en 1995 y supuso un hito en la planificación urbana. La ordenación proyectada perfilaba y posibilitaba un cambio de rumbo en las políticas de movilidad: favorecía el tránsito del transporte público y contemplaba la apertura de zonas peatonales y también ciclables. La red prevista en el PGOU tenía una longitud total superior a los 45 kilómetros de itinerarios bidireccionales y su proceso de implantación fue paulatino y con la realización de algunos cambios para adecuarse así a los nuevos desarrollos urbanos y recuperación de espacio viario para su uso público (estancia, caminar, jugar, comunicarse...). Se puede decir que este tipo de actuaciones desarrolladas en los 90 serían impensables si no hubiesen confluído la voluntad política de quienes ostentaban el gobierno y el rigor, conocimientos y convencimiento del cuerpo técnico municipal. Pero otro factor también es importante de resaltar: es en esa época -en noviembre de 1989-, cuando se constituye la Asociación de Ciclistas Urbanos Kalapie<sup>3</sup>. Un colectivo tenaz y muy activo a lo largo de su dilatada historia, al que el propio Ayuntamiento concedió la Medalla al Mérito Ciudadano en 2008. Es en estos años 90 cuando se va configurando este “taburete de la movilidad sostenible” en palabras de Alfonso Sanz y que constituye “la estructura social e institucional en la que se cimientan los cambios en la movilidad en la ciudad de San Sebastián”<sup>4</sup>

Un exponente claro de aquellos momentos es la creación del Consejo Asesor de Movilidad y la firma del Pacto Cívico sobre la Movilidad en 1999. Pacto en el que se especifica, entre otras cuestiones, que el Ayuntamiento deberá esforzarse por mejorar la accesibilidad de los donostiarras y por mantener el bienestar y los modos de vida urbanos, reconociendo que son indispensables para constituir una ciudad atractiva, establecer reglas de movilidad y ayudar a conseguir un uso más racional de los vehículos privados y que, por tanto, se debe dar prioridad a los medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente (en particular, los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público), situando en el centro de los esfuerzos la planificación conveniente para potenciar dichos medios de acuerdo con las directrices y recomendaciones de la Unión Europea.<sup>5</sup>

Pero las infraestructuras ciclistas que se van desarrollando en aquella época no constituían una red funcional que conectase y permitiera ciclar con seguridad por la ciudad; como se ha dicho, muchas de las primeras actuaciones integraban la bicicleta en los principales itinerarios de prioridad peatonal o segregándola en espacios dedicados hasta el momento al tránsito a pie.

Es en el año 2000 cuando ve la luz el “Plan de Potenciación de la Bicicleta en la Movilidad Urbana y una Red de Bidegorris”<sup>6</sup> elaborado desde el recién creado Departamento de Movilidad (hasta entonces había existido una Delegación de Tráfico). Fue un Departamento que comienza a incorporar el caminar, la bicicleta y el transporte público en la planificación y en el diseño y gestión de los proyectos. El Plan, además de proyectar una Red ciclista para toda la ciudad e infraestructuras asociadas como son los aparcabici y señalética específica, incide en aspectos vitales para la potenciación y desarrollo del uso de la bicicleta como modo de transporte centrados en medidas de promoción del uso de la bicicleta, en la educación vial y en la introducción de algunas normas urbanísticas que favorezcan la inclusión de la

<sup>3</sup>[Asociación de Ciclistas Urbanos Kalapie](#)

<sup>4</sup>[25 años pedaleando para cambiar la ciudad. 1989-2014](#). Kalapie

<sup>5</sup>[Pacto Cívico por la Movilidad](#)

<sup>6</sup>[Plan de Potenciación de la Bicicleta en la Movilidad Urbana. Red de bidegorris de la Ciudad de Donostia-San Sebastián](#). 2000



bicicleta en la planificación urbana. Cuestiones que considero de interés esbozar para entender la transición experimentada en la movilidad ciclista de la ciudad.

En primer lugar, me parece importante señalar que en el proceso de elaboración del Plan se contó desde sus inicios con la participación de las ideas e iniciativas presentadas por agentes ciudadanos. En este sentido, el propio documento especifica que *"a la hora de valorar las distintas alternativas para resolver la conectividad ciclista entre distintos barrios y centros de atracción de la ciudad, se han estudiado las propuestas de colectivos "pro-bici", especialmente la Asociación de Ciclistas Urbanos Kalapie, realizadas a lo largo de la última década dando respuesta a distintos procesos de planeamiento y de participación pública para distintos barrios consolidados y nuevos sectores urbanos"*. Esta voluntad y criterios participativos se trasladan también al esquema de gestión y participación del Plan donde se establece que *"el Plan de Bicicletas solo puede desarrollarse a través de un doble mecanismo de participación. Por un lado la participación ciudadana a través de los agentes sociales interesados en la bicicleta y, por otro, la participación de los distintos servicios del ayuntamiento. El aislamiento de quienes pretendan gestionar el Plan acabaría con el propio Plan. Desde ese punto de vista la participación ciudadana y la participación municipal ha de basarse en la aplicación bidireccional de cuatro principios, las cuatro «C», que se enuncian de la siguiente manera:*

*\*Comunicación es la difusión de la información relativa a los planes, programas y proyectos que tengan incidencia por pequeña que pudiera parecer con el uso de la bicicleta.*

*\*Consulta es el contraste entre los objetivos y propuestas del plan, programa o proyecto y los que puedan tener los grupos ciudadanos y los demás servicios municipales.*

*\*Concertación (o consenso) es el proceso de negociación y adopción de acuerdos entre las partes involucradas en un plan, programa o proyecto con incidencia en el uso de la bicicleta.*

*\*Cooperación es el mecanismo para el desarrollo bilateral o multilateral de planes, programas y proyectos en los que hace falta el esfuerzo y los medios de más de un interlocutor social o municipal."*

En coherencia con estos postulados el Plan proponía la creación de un Observatorio de la Bicicleta.



Fruto de un Convenio de colaboración entre el Ayuntamiento y Kalapie, en 2005 se constituye el Observatorio de la Bicicleta<sup>7</sup> con el objetivo de servir de puente entre la opinión pública y las decisiones técnicas y políticas. Esta bicefalia se amplía en 2013 al firmarse otro Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento y Fundación Cristina Enea por el que la Fundación asume las

labores de gestión del Observatorio, residenciándolo en el Centro de Recursos Medio Ambientales de Cristina Enea y atendiendo de forma presencial, vía telefónica y a través del correo electrónico y la web las demandas y demás comunicaciones ciudadanas.

Además de la gestión y canalización de las quejas y sugerencias ciudadanas, el Observatorio viene analizando los parámetros que definen y condicionan la movilidad en bicicleta, haciendo un seguimiento continuo -con especial atención a las demandas ciudadanas- del diseño, estado y desarrollo de las infraestructuras ciclistas (viales ciclistas, aparcamientos para bicicletas, señalética...), así como el seguimiento de los flujos de bicicletas, realizando también algunos conteos visuales con el fin de poder discriminar los flujos ciclistas de hombres y mujeres.

También, a lo largo de su ya dilatada existencia, el Observatorio se viene proveyendo de foros de participación y reflexión conformados por personas y asociaciones vinculadas al uso de la bicicleta, agentes económicos del sector, cuerpo técnico municipal o centros de investigación y ámbitos universitarios, con el fin de estudiar y presentar propuestas para fomentar el uso de la bicicleta. Estas propuestas se derivan del estudio de las necesidades y carencias promocionales y educativas observadas en cada momento. Del mismo modo, desde el Observatorio se vienen realizando trabajos de campo y encuestas con el fin de recoger la percepción ciudadana sobre el tránsito en bicicleta por la ciudad, utilización y demanda de infraestructuras de aparcamiento, conflictividad peatonal y ciclista o perspectiva de género en el ciclar urbano.

Pero es que, además, el importante incremento de la movilidad ciclista experimentado en los últimos años no se puede entender sin tomar en consideración el amplio abanico de medidas de promoción y formación desarrolladas a tal fin y en las que el referido Plan ya ponía especial énfasis, remarcando que las infraestructuras para bicicletas (viales, aparcamientos y señalética, fundamentalmente) son una condición necesaria pero no suficiente para ofrecer a quienes ciclan un papel relevante en el sistema de movilidad y transporte, y de estas cuestiones también hace seguimiento el Observatorio.

---

<sup>7</sup>[Observatorio de la bicicleta](#)

Cabe destacar, además, que en toda la documentación donde se analiza aquella época, se incide en que la Red y el uso de la bicicleta en la ciudad tuvieron su punto de inflexión en 2002 con la creación de una vía ciclista segregada en La Concha, destinada a conectar las dos subredes que se habían configurado en los barrios centrales y en la zona universitaria del Antiguo (en 2009 se añadió otra conexión a través de un antiguo túnel ferroviario, el **vial ciclista de Morlans**). El proyecto de conexión ciclista por La Concha originó acciones y reacciones encontradas que polarizaron la vida de la ciudad y suscitaron un encarnizado debate social y técnico, que Kalapie analiza en la excelente publicación donde recoge los primeros 25 años de su existencia. Una de las conclusiones del colectivo ciclista en el relato de los 10 años de batalla por un carril para las bicis por La Concha -actualmente icono de la ciudad y por donde todos los días circulan miles de ciclistas- es que el final de la historia del bidegorri de La Concha reveló que esa adaptación del tráfico a la capacidad de las vías se verifica también en este caso, dando la razón de paso a quienes, como Kalapie, afirmaban que restar un carril de los cuatro de la circulación motorizada para dárselo a los ciclistas no conducía al colapso final. La operación dio como resultado la disuasión de algunos desplazamientos en automóvil, el cambio de itinerario de otros y, sobre todo, la creación de una imagen de red ciclista capaz de multiplicar el número de personas que utilizaban la bicicleta. La congestión del tráfico motorizado no se puede combatir haciendo más fácil la circulación, sino planteando cuáles son sus límites y estableciendo regulaciones y medidas que sean coherentes con ellos.



(Foto: Santi Hernández Jiménez)

## EL SUEÑO HECHO REALIDAD

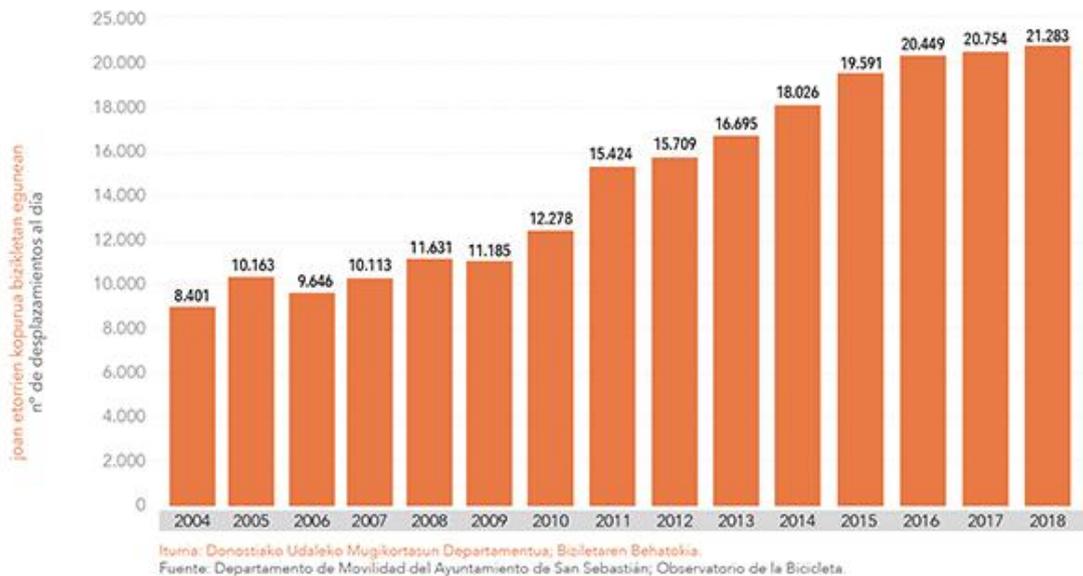
De este modo, lo que en los años 80 se tildaba de utópico *¿que miles de personas realicen sus desplazamientos cotidianos en bicicleta? Bah! cosas de ecologistas que quieren volver a vivir en las cavernas! Donde esté la comodidad y rapidez del coche!...* hoy es una realidad contundente, siendo más de 21 000 los desplazamientos ciclistas que diariamente se contabilizan en la ciudad.

Basándonos en la información que anualmente recoge el Observatorio de la Bicicleta, repasemos algunos datos.

Hasta 2010, los datos facilitados por el Ayuntamiento eran referidos al conteo que se realizaba en unos lugares muy concretos establecidos con anterioridad a la aprobación del Plan de Potenciación de la Bicicleta y del desarrollo de la actual Red de Itinerarios Ciclistas de la ciudad. A partir de 2010 se amplió el número de lugares en los que se realizaba la toma de datos, ajustándolos a los principales ejes de tránsito ciclista. Fue en 2013 cuando se instaló un sistema de conteo automático en ocho puntos de la



ciudad, aplicando una metodología comparativa que permite seguir la evolución del uso de la bicicleta conforme a los parámetros históricamente establecidos. Los aforos mediante espiras permiten recoger una gran cantidad de información, entre otras, la tendencia en el uso de la bicicleta y los ejes más utilizados, así como el peso de uso que tiene cada una de las vías ciclistas.



#### *Evolución de los desplazamientos diarios en bicicleta*

Los 21 283 movimientos que se han registrado como media en 2018, indican un incremento paulatino de los desplazamientos que diariamente se producen en la ciudad en bicicleta, un 3 % respecto a 2017. Los puntos de conteo están ubicados en los principales ejes de tránsito de ciclistas: Federico García Lorca, Easo, Árbol de Gernika, Túnel de Morlans-Lugaritz, Ategorrieta, puente de la Zurriola, Avenida de Tolosa, y Paseo de La Concha.

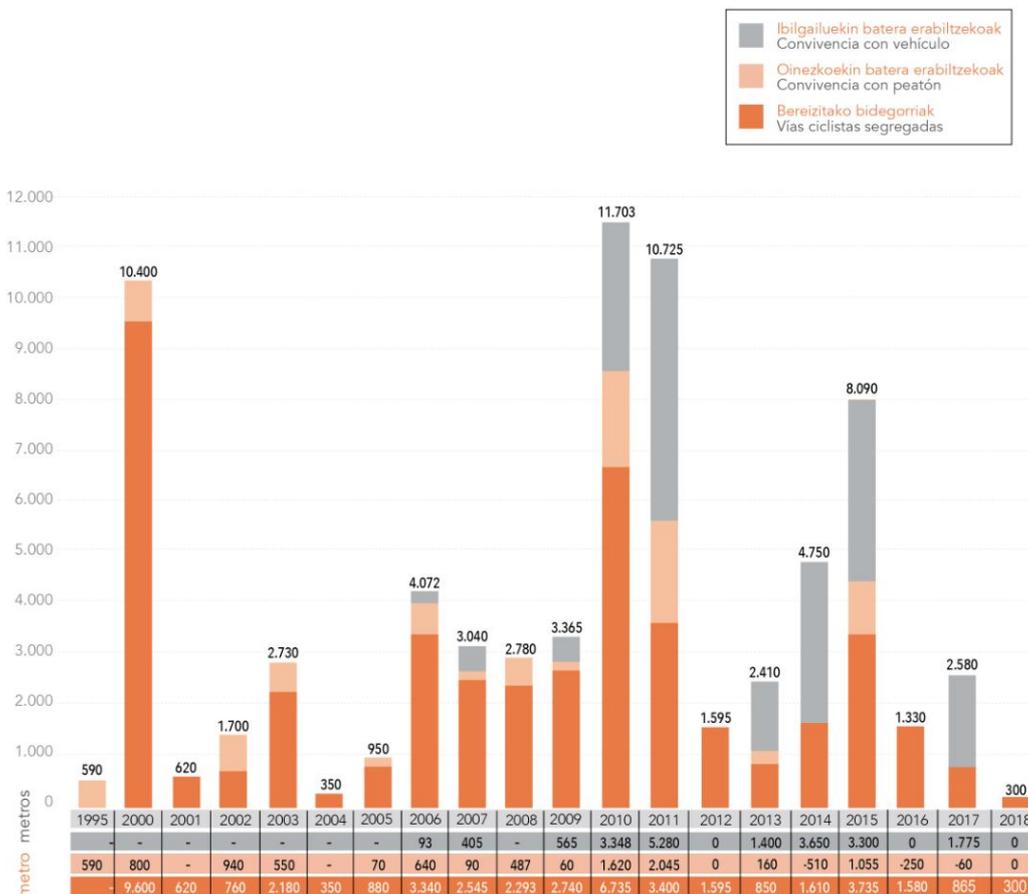
También se realiza un conteo visual con el fin de determinar la presencia de hombres y mujeres en el ciclar cotidiano. El número de mujeres que se desplazan en bicicleta representa el 38 % del total de los desplazamientos contabilizados.



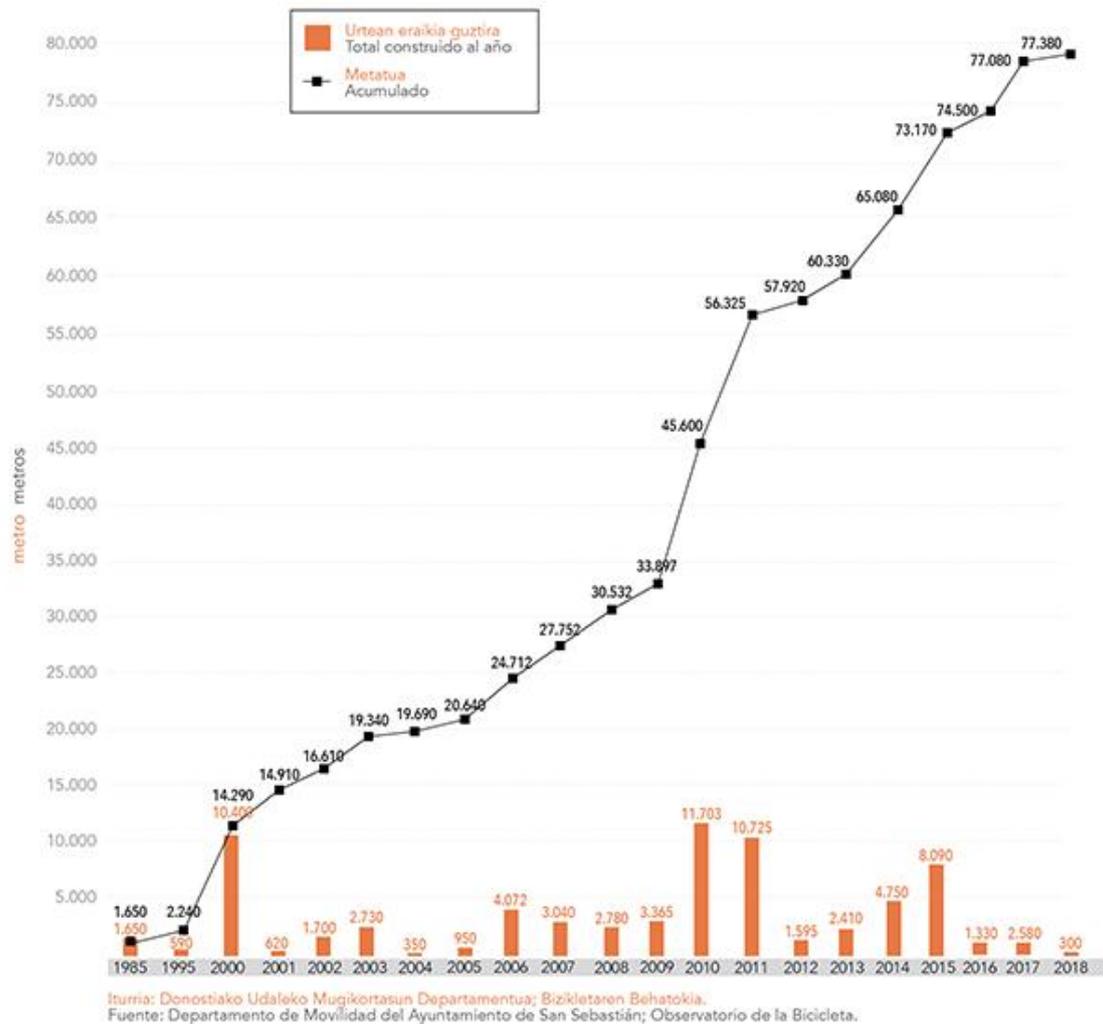
(Foto: Santi Hernández Jiménez)

**UNA RED CICLISTA**

Como ya se ha comentado, un factor determinante para la eclosión ciclista, aunque no exclusivo, es el poder disponer de viales ciclistas seguros, cómodos y conectados. La Red ciclista actual es fruto de un proceso lento pero continuo de ejecución de diferentes tramos a lo largo de más de 20 años. El viario consolidado es deudor de aquéllos primeros años en el que las administraciones eran timoratas a invertir en infraestructuras cuyo rédito social no era claro, el automóvil era el rey y la recuperación del espacio público para, entre otras cosas, caminar y ciclar, era cuestionado por sectores comerciales y económicos de la ciudad. Así, el modelo inicialmente elegido consistía en unos viales ciclistas segregados del tráfico motorizado y que mayoritariamente se han venido construyendo a la altura de las aceras o invadiendo las mismas e incluso habilitando el tránsito ciclista en algunos de los principales ejes peatonales del centro de la ciudad, que se han venido a denominar zonas de coexistencia. Otra característica de la mayoría de los viales ciclistas construidos es que la circulación se realiza en ambos sentidos, con los problemas que luego conlleva en los giros e intersecciones, entre otras consideraciones. Con el tiempo, los más de 77 km de itinerarios ciclistas que componen la Red han ido incorporando una variada tipología de este tipo de infraestructura que ha permitido dar mayor funcionalidad a la Red y adecuarse al espacio público y a los nuevos desarrollos urbanos.



Longitud y tipología de la Red Ciclista



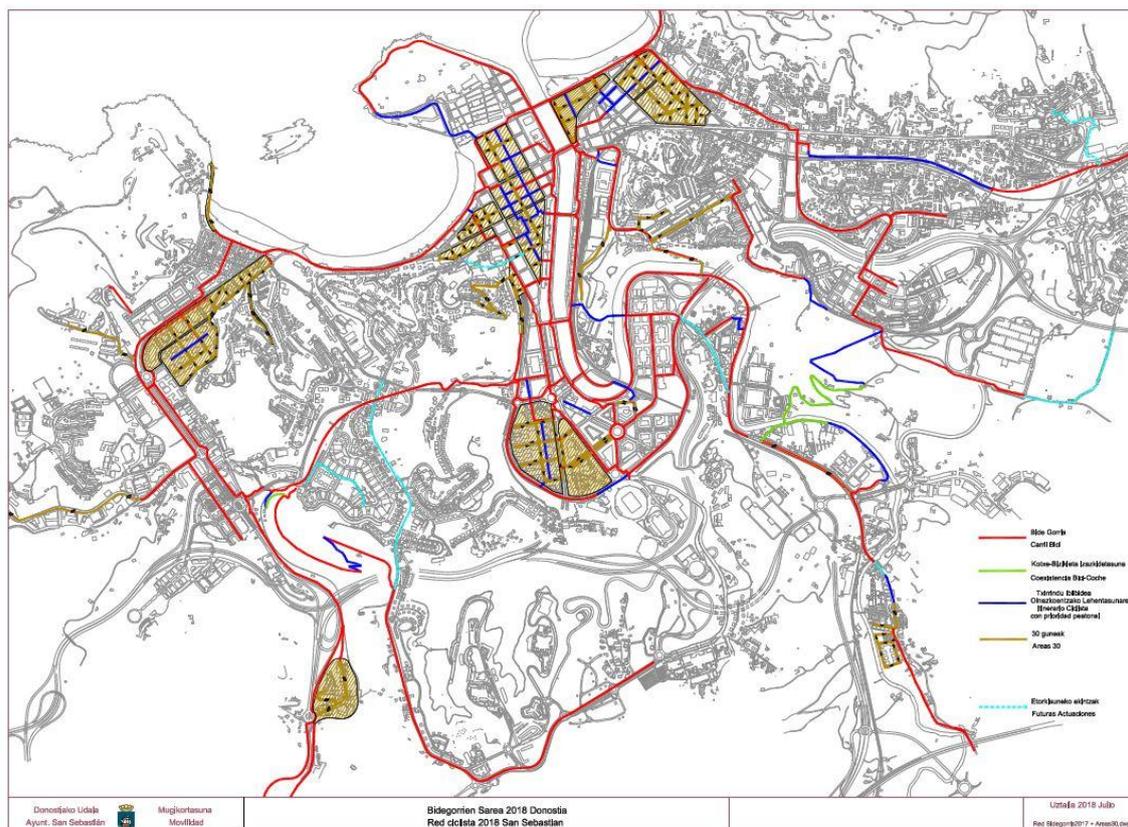
### Longitud y tipología de la Red Ciclista

Actualmente, las vías segregadas para el tránsito seguro representan el 63 % de la longitud viaria, los tramos en los que se circula en convivencia con viandantes supone el 11 % y las vías de convivencia con los vehículos motorizados alcanza un 26 %, un espacio que se va incrementando paulatinamente.

La articulación y mallado de la Red ha permitido que se cree una masa ciclista importante y muy variada, un flujo ciclista que en determinados momentos y lugares queda colapsado por la intensidad de uso y que también está compuesto por muchas personas poco acostumbradas a transitar en calzada, en convivencia con motos (con importante presencia en la ciudad) y automóviles. Tampoco los vehículos motorizados están acostumbrados a circular en el mismo vial con las bicicletas. En este sentido, hay muchas personas que se han animado a utilizar la bicicleta en sus desplazamientos diarios pero que nunca han salido a "andar en bicicleta" por carretera. Algunas de estas personas, además tienen "cultura peatonal" y, montadas en su bicicleta, se acercan a sus lugares de destino transitando por las aceras. Un puerta a puerta muy habitual en la cultura ciclista urbana.

Todo ese conjunto de factores señalados -pincelados someramente- han dado origen a un conflicto entre las personas que transitan a pie y quienes ciclan, conflicto que también se produce en muchas otras ciudades. Como indicamos en la Guía Municipal de la Bicicleta<sup>8</sup> los conflictos surgidos en los últimos años entre las bicicletas y peatones, en todos los lugares en los que se ha recuperado el uso ciclista, son consecuencia natural de la aparición de un nuevo actor del espacio público, pero también de una serie de desajustes y enfoques que deben ser revisados en aras de conseguir un modelo de movilidad en los que los medios activos para trasladarse en la ciudad (andar y ciclar) y el transporte público sean los más utilizados en detrimento del automóvil o la motocicleta.

<sup>8</sup>Guía Municipal de la Bicicleta. Alfonso Sanz Alduán y Manu González Baragaña. Diputación Foral de Gipuzkoa. 2015



Mapa de la Red Ciclista

Esos desajustes y enfoques se han traducido en el uso de los espacios peatonales por parte de los ciclistas, afectando a la comodidad y la seguridad del uso peatonal y poniendo en jaque un aspecto todavía más importante, pero menos apreciado, de dichos espacios: el carácter no circulatorio, la función social compleja y diversa de las aceras y otros espacios públicos. Hay que resaltar que, por ejemplo, las aceras no deben ser concebidas como el espacio de la circulación, ni siquiera de la "circulación" peatonal, sino el espacio de las relaciones de ciudadanía y de convivencia, en la que deben caber el caminar, deambular, conversar, jugar, o simplemente estar. La introducción de vehículos en dichos espacios se salda con su transformación en espacios circulatorios a expensas de las demás funciones urbanas que lo deberían caracterizar.

En definitiva, la bicicleta puede morir de éxito si no sabe ganarse para su mismo proyecto a su más sólido aliado potencial: las personas que caminan.

Los errores frecuentes en la infraestructura ciclista que nutren los conflictos entre peatones y ciclistas son:

- Ocupación del espacio peatonal por las nuevas vías ciclistas.
- Desequilibrio en el reparto del espacio entre los vehículos y las aceras.
- Falta de consideración de quienes caminan en las intersecciones conjuntas con los ciclistas.
- Posición equivocada de la vía ciclista respecto al espacio peatonal y la calzada.
- Excesiva propensión a implantar esquemas circulatorios con calles de sentido único, que incrementan los recorridos de las bicicletas y estimulan que éstas atajen aprovechando las aceras.

Fuente: Guía Municipal de la Bicicleta

La situación en San Sebastián deviene de hace años y ha sido abordada por el Ayuntamiento en diferentes momentos y con diversas medidas. La Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos<sup>9</sup> data de 2006 y en la misma hay toda una serie de artículos donde se establecen las normas de circulación ciclista y las limitaciones claras para el tránsito en las aceras, reservadas exclusivamente para peatones, salvo los espacios de convivencia ya mencionados y que deben estar debidamente acotados y señalizados. Una norma de circulación que contiene también un Título dedicado a quienes caminan.

<sup>9</sup> [Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos](#)



La Ordenanza ha tenido diversas modificaciones para ir adaptándose a las nuevas realidades en la movilidad de personas y mercancías y en la configuración y remodelación de los barrios y sus espacios públicos. Lo más novedoso son las reglas y limitaciones que el Ayuntamiento ha establecido en 2019 para la circulación de artefactos que permiten el desplazamiento individualizado de personas.<sup>10</sup>

La regulación obedece a que, por un lado, se venía observando un fenómeno ya muy extendido hace tiempo: la circulación en viales ciclistas y aceras de unos elementos sin motor que no tienen la consideración de vehículo según la normativa vigente, como patinetes y monopatinos, y que con la actual regulación, se han venido a denominar Aparatos de Movilidad Personal (AMP). Pero lo que más viene impactando es comprobar que cada vez es mayor el número de personas que se traslada por la ciudad en una amplia variedad de nuevos vehículos motorizados destinados a su movilidad individual. Un fenómeno común a otras muchas ciudades. Entre los más abundantes destacan los patinetes eléctricos y los monopatinos y monociclos de autoequilibrio que se ha venido a denominar Vehículos de Movilidad Personal (VMP).

El Ayuntamiento ha estudiado cómo la irrupción en la ciudad de este tipo de elementos suscita una serie de incógnitas desde varias dimensiones:

- \* **Tecnológica.** Hay una explosión de tecnologías y aplicaciones difícil de acotar, con tendencias y novedades impredecibles.
- \* **Energética.** Las motorizaciones son sobre todo eléctricas (con un mix energético petrodependiente), pero también de combustibles fósiles.
- \* **Económica.** Algunas opciones consisten en flotas privadas que emplean el espacio público y generan negocio directo e indirecto en el uso.
- \* **Movilidad.** Sirven para realizar determinados desplazamientos urbanos, pero la cuestión clave es qué dinámicas generan en el uso de los demás medios de transporte.
- \* **Sostenibilidad.** En función de las fuentes energéticas utilizadas, pero también de la sustitución de desplazamientos motorizados o desplazamientos peatonales/ciclistas.
- \* **Salud.** Frente a los patinetes clásicos, los nuevos Vehículos de Movilidad Personal no engrosan los modos de desplazamiento activos (peatonal y bicicleta) y saludables.
- \* **Seguridad.** Por sus características de velocidad, peso y dimensiones, suponen nuevos desafíos a la seguridad personal de sus ocupantes y otras personas usuarias de la vía.
- \* **Espacio público.** Se despliegan en todo tipo de vías y espacios públicos peatonales, pero no siempre combinan bien con los usos y rasgos de dichos lugares.

Dadas las características del espacio público de San Sebastián y las redes de itinerarios peatonales y ciclistas existentes, se ha considerado necesario regular el uso de estos vehículos en aras de seguir desarrollando una política de movilidad sostenible, sin menoscabo de las necesidades de comodidad y seguridad de las personas que caminan o utilizan la bicicleta.

Para establecer los criterios de circulación se han tenido en cuenta factores como la velocidad que estos vehículos pueden alcanzar, su tamaño y peso, etc., ... para, de esta forma, delimitar los lugares por donde pueden moverse y también aparcar.

El principal criterio establecido es el de prohibir la circulación por las aceras, Parte Vieja (zona histórica de la ciudad de uso intensivo de tránsito y estancia peatonal), parques públicos y zonas peatonales de todos los aparatos y vehículos anteriormente descritos.

Por otro lado, los VMP que por sus características técnicas pueden alcanzar velocidades superiores a los 25 km/h quedan relegados a circular exclusivamente por la calzada y en determinadas condiciones. Para los AMP y VMP que no superen los 25 km/h se han establecido una serie de pautas para que circulen por los mismos viales en los que ahora circulan las bicicletas. Asimismo se establece la necesidad de equipar estos artefactos con timbres, luces y elementos de frenado, entre otras cuestiones.

### **APARCAMIENTOS PARA BICICLETAS**

La política de aparcamiento para bicicletas ha sido otro de los principales ejes de actuación, imprescindible para facilitar su uso. La instalación de "aparcabicis" se ha realizado fundamentalmente en la vía pública, principalmente en aceras y espacios peatonales. En estos momentos existen 8 248 plazas de aparcamiento, que resultan insuficientes en zonas céntricas, formando parte del paisaje urbano la presencia de cantidad de bicicletas candadas en alcorques, barandillas y otros elementos de mobiliario urbano. Un problema ya crónico es que la rotación de bicicletas en muchos lugares no es posible por la ocupación permanente (día y noche) de muchas bicicletas que con el tiempo son auténtica chatarra y que con la actual normativa aplicable sobre vehículos abandonados está suponiendo un gran quebradero

<sup>10</sup> [Condiciones de circulación y estacionamiento de los aparatos de movilidad personal y los vehículos de movilidad personal en la ciudad de San Sebastián](#)



de cabeza al no poder agilizar su retirada, además de suponer una dedicación importante de recursos y dinero al gobierno de la ciudad.

¿Ciudad de gente rica? La presencia durante la noche de miles de bicicletas en la calle es un fenómeno "donostiarra". Dada la saturación de los "aparcabicis" y la siempre creciente demanda, se vienen desarrollando iniciativas diversas de cara a habilitar más plazas en otros espacios, como puede ser en algunos parkings subterráneos, así como la instalación de aparcamientos cubiertos y seguros como los ya habilitados en la estación de autobuses (110 plazas) y en la Plaza de Pío XII (50 plazas), o instalando aparcamientos móviles para bicicletas ante grandes eventos o en los frentes de playa durante el verano. El PGOU vigente no es ajeno a estos problemas de dotación de espacio para aparcamiento en los edificios,<sup>11</sup> pero su aplicación viene siendo limitada y, en algunos casos, el acceso habilitado para las bicicletas es inadecuado o en los que las plazas de "aparcabicis" se acumulan, sin sentido, en el exterior de las edificaciones.



Aparcabicis (Foto: Santi Hernández Jiménez)

### **OTROS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS**

Se han puesto en marcha también otros servicios para quienes quieren utilizar la bicicleta en la ciudad, los principales han sido:

\* En el servicio municipal de transporte público Dbus existe la posibilidad de acceso de las bicicletas en los autobuses en 21 líneas de las 31 existentes, y que son las que dan servicio a las zonas altas de la ciudad.<sup>12</sup> El criterio utilizado es el poder acceder a los autobuses de estas 21 líneas todos los días en determinadas franjas horarias, pero solo en aquellas paradas que se encuentran inmediatamente antes de las zonas con pendientes.

\* En la ciudad existe un servicio público de préstamo de bicicletas íntegramente eléctrico. Se trata de dBizi. Existen 16 estaciones de bicicletas que son utilizadas actualmente por 2826 personas abonadas. El 45 % de las mismas son mujeres y el 55 % hombres. El servicio es utilizado por personas de todas las

---

<sup>11</sup>La normativa del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) en su artículo 64.4 establece que "tanto en los nuevos desarrollos urbanísticos como en las actuaciones de reforma y renovación urbana y en las de sustitución y rehabilitación integral de edificaciones preexistentes, se deberán ordenar, en el interior de las correspondientes edificaciones y/o parcelas, espacios para el aparcamiento de bicicletas", estableciendo una serie de criterios dotacionales.

<sup>12</sup> [Acceso de bicicletas en Dbus](#)



edades de entre 14 y más de 80 años. Cada bicicleta viene a realizar una media de 7,4 viajes diarios, alcanzando el último año los 270 980 movimientos.

\* También existe un registro de bicicletas municipal en el que se hayan registradas 4290 bicicletas.

### **MEDIDAS DE PROMOCIÓN**

La planificación y los estudios que promueven el uso de la bicicleta reconocen que las infraestructuras y servicios ciclistas hasta ahora descritos no son suficientes para transformar una cultura de movilidad cautiva del automóvil. *“La razón de esa insuficiencia es que varios de los motivos que disuaden el uso de la bicicleta tienen que ver más con percepciones, hábitos y aspectos culturales de la movilidad que con la existencia o no de la infraestructura ciclista. Los comportamientos de la ciudadanía dependen de la percepción de una serie de barreras relacionadas con la bicicleta que deben ser suavizadas o desmontadas a través, por ejemplo, de los mecanismos de comunicación y promoción”*<sup>13</sup>. En este sentido, es necesario desarrollar iniciativas de información, comunicación, educación, promoción “bicicleta” de forma intensa y constante identificando en cada caso los diversos públicos objetivo. Las actividades que en este sentido, se realizan cada año en la ciudad vienen recogidas en la Memoria anual del Observatorio de la Bicicleta<sup>14</sup>. Algunas de las más asentadas son los programas de Educación Vial de la Guardia Municipal dirigidos a la comunidad escolar en los que, según las edades, se enseña a circular en bicicleta y las necesarias habilidades para ciclar con autonomía y seguridad, no solamente en los viales ciclistas sino también en calzada con vehículos motorizados. La Agenda 21 Escolar y el programa de Camino Escolar son dos dilatadas experiencias que abordan la movilidad sostenible, segura y saludable entre la comunidad educativa de la mayoría de los centros de la ciudad y que está sirviendo para que las nuevas generaciones disfruten del ciclar y se incorporen a esa “revolución silenciosa que representa la bicicleta como medio de transporte” que nos plantea Dani Cabezas<sup>15</sup>. La Feria de la Bicicleta es un encuentro impulsado por el Ayuntamiento que se celebra anualmente desde 2014, su



objetivo es reunir a todos los agentes alrededor de la bicicleta y promocionar su uso en todos los ámbitos. Suele contar con diversos stand donde establecimientos locales presentan productos y servicios en torno a la bicicleta, exposiciones, ropa especializada, material deportivo relacionado, realizándose durante esos días exhibiciones, proyección de documentales y otras actividades. La Semana Europea de la Movilidad es otra ocasión en la que anualmente se desarrollan actividades de promoción y uso de la bicicleta, destacando la gran bicicletada de más de 800 escolares que recorren una mañana lectiva la ciudad.

También hay que destacar que durante los últimos años se vienen impulsando diversas campañas de educación y sensibilización dirigidas a formar e informar sobre las normas de circulación ciclista, complementos necesarios en las bicicletas, etc., realizando también actuaciones públicas de educación en calle con personal educador o Agentes de Movilidad. Así mismo, disciplinando e imponiendo multas que son disuasorias y que son objeto de polémica, pero que considero necesarias ante alteraciones graves para la seguridad de viandantes como es la invasión de las aceras, por ejemplo, o los imprudentes para la seguridad de la gente que cicla.

La ciclogística es otra de las actividades que poco a poco se van consolidando y visibilizando en la ciudad. La Federación Europea de Ciclogística<sup>16</sup> estima que la mitad de los desplazamientos, en cuanto a transporte de cargas se refiere,

<sup>13</sup> Guía Municipal de la Bicicleta. Alfonso Sanz Alduán y Manu González Baragaña. Diputación Foral de Gipuzkoa. 2015.

<sup>14</sup> [Observatorio de la Bicicleta](#)

<sup>15</sup> La revolución silenciosa. La bicicleta como motor de cambio en el siglo XXI. Dani cabezas. Editorial OUC. 2016

<sup>16</sup> [Federación Europea de Ciclogística](#)



se podrían realizar en bicicleta, en sustitución de otros vehículos, considerando que para que una carga sea "ciclable" la distancia no ha de superar los 7-8 kilómetros, ni la carga sobrepasar los 200 kilogramos. Un ejemplo de iniciativa empresarial para el transporte de paquetería y pequeñas mercancías es Txita<sup>17</sup>, que se presentan como activistas del transporte sostenible. Es una empresa asentada en la ciudad que diseña y pone a disposición de otras empresas vehículos totalmente adaptados para la distribución de mercancías en el núcleo urbano de la ciudad. Los triciclos de carga se han adaptado también para el transporte de personas, ofreciendo en épocas estivales el servicio de Bici-Taxi o el acompañamiento musical en eventos, etc. Efectúa otros servicios complementarios como son cursos de formación para la conducción ciclista segura, consultoría especializada o la distribución de "Cargotxita", un triciclo de carga con pedaleo asistido para el reparto urbano.

### **CALMADO DE TRÁFICO**

Una actuación de calado estratégico y que puede suponer el salto definitivo para facilitar el uso de la bicicleta como medio de transporte viene siendo la creación y acondicionamiento del viario con medidas de calmado del tráfico y creación de áreas 30 como las que se establecieron en los barrios de Gros, Centro y Antiguo, o nuevos lugares como Isabel II, San Roque, o Peine del Viento, por ejemplo. Algunos de los objetivos principales que se persiguen al establecer estas áreas 30 son aumentar la seguridad vial, reducir la contaminación y el ruido y potenciar el uso de la calzada por parte de quienes ciclan en condiciones de seguridad, una medida que se debería extender a toda la ciudad, además de otras iniciativas de disuasión o limitación expresa para la circulación de vehículos motorizados. Las actuaciones previstas en la ciudad en relación con la construcción soterrada de una pasante ferroviaria de Euskotren puede ser un buen momento para experimentar actuaciones de limitación y reducción del tránsito de vehículos motorizados en superficie, adoptando medidas que permitan ampliar la capacidad de ejes ciclistas básicos, ganar espacios para caminar, reducir tránsitos motorizados, etc. ¿Por qué no recuperar una "vieja idea" como la boulevardización del paseo de La Concha y su cierre a vehículos privados motorizados?. Hay desafíos, como el climático, que también empujan en esa dirección. Reducir la presencia de vehículos motorizados privados en la ciudad debería ser el objetivo principal de un fluir seguro de gentes ciclando por la calzada.

### **TRANSPORTE VERTICAL**

Teniendo en cuenta la orografía y fuertes desniveles existente en muchos barrios de la ciudad, se han venido llevado actuaciones que permitan acceder andando o en bicicleta con mayor facilidad a esas zonas del municipio. De esta forma, la ciudad comenzó a dar los primeros pasos en lo que se conoce como la movilidad vertical. En el año 2006, el Ayuntamiento redactó un Plan Especial de Transporte Vertical con el objetivo de incluir en los Planes de Accesibilidad de la ciudad, un capítulo correspondiente a la introducción de elementos mecánicos de accesibilidad vertical. Este plan incluía una serie de actuaciones a realizar, así como el orden de ejecución o priorización y presupuesto.<sup>18</sup> Hoy en día existen 22 elementos mecánicos, la gran mayoría ascensores repartidos por toda la trama urbana, que facilitan el acceso de personas y bicicletas a los barrios altos. La demanda sigue existiendo y es por ello por lo que en 2017 se acometió un trabajo técnico y participativo con el fin de identificar y priorizar otros posibles lugares de acceso dificultoso o con barreras arquitectónicas donde instalar elementos mecánicos que permitan garantizar la accesibilidad universal y fomentar la movilidad urbana sostenible. El Plan Director de Movilidad Vertical<sup>19</sup> elaborado ha identificado 16 zonas con 26 lugares donde instalar elementos mecánicos, estableciendo una serie de indicadores puntuables en base a unos criterios técnicos definidos con anterioridad en colaboración con las asociaciones vecinales de cara a su priorización. De este modo se han tenido en cuenta aspectos como el número y edad de los habitantes del ámbito afectado, la accesibilidad y el transporte público alternativo y complementario. También se ha valorado la existencia de equipamientos tractores de movimiento, como pueden ser centros de salud y residencias de ancianos, colegios, polideportivos, oficinas municipales, parques y núcleos económicos o comerciales pero con criterios de ponderación, valorando más, por ejemplo, los centros de salud.

### **VOLVIENDO A SOÑAR, PENSANDO CON LOS PIES**

No quiero terminar esta mirada del devenir de la movilidad ciclista en San Sebastián sin reivindicar la mejor forma de trasladarse y vivir la ciudad, como es caminando. La mayoría de los desplazamientos que se realizan en esta ciudad son a pie, un 46 % del total de los movimientos diarios de personas. Donostia es una ciudad que camina.<sup>20</sup> Y si de volver a soñar se trata, abriendo camino para hacer esos sueños realidad, quiero traer a colación las reflexiones recogidas en un Cuaderno de Apuntes del

<sup>17</sup> [Txita.com](http://Txita.com)

<sup>18</sup> [Transporte Público Vertical](#). Alfonso Sanz Alduán. Ayuntamiento de San Sebastián. 2006

<sup>19</sup> [Plan Director de Movilidad Vertical](#). Igartek. Ayuntamiento de San Sebastián. 2017

<sup>20</sup> [Donostia camina](#). Alfonso Sanz Alduán. Ayuntamiento de San Sebastián. 1999



Observatorio de la Sostenibilidad de Fundación Cristina titulado Peatón <sup>21</sup> y que reúne las ponencias presentadas por diferentes especialistas dedicado al peatón, celebrado en 2010. En la presentación, Josu Benaito nos recuerda que *"caminar es el modo más natural de desplazarse para los seres humanos y que de hecho la capacidad de caminar sobre los miembros traseros ha sido una de las claves de la evolución humana, del desarrollo de las habilidades manuales y del consiguiente incremento de las posibilidades cognitivas y de pensamiento"*. En esa presentación nos invita a olvidar el coche y empezar a pensar con los pies. *"Pensar con los pies, es decir, hacer la ciudad a medida de las personas. Resolver la ciudad en el espacio, pensando en las personas a distintas escalas...y resolver la ciudad en el tiempo, dando pasos desde la realidad heredada pensada para los coches hacia la ciudad de las personas. Planificando la ciudad de las próximas décadas más densa, más equilibrada. Una ciudad donde los trayectos obligados hacia la escuela, el trabajo, la compra, el ocio, el deporte, la cultura, se corten y no nos obliguen a optar por un modo de transporte motorizado. Hay que cambiar el ritmo de las ciudades. Tenemos que sustituir el run-run de los motores por el suave son de las personas caminantes. Por el bienestar de las personas y de la casa-planeta en la que vivimos, en la ciudad tenemos que pensar con los pies. Nos queda mucho camino."*

## UNA CIUDAD PARA LAS PERSONAS

El metabolismo urbano de nuestras ciudades es deudor para con el Planeta y fuente de importantes impactos para la vida y salud de las personas. La situación ya declarada en Euskadi por el Gobierno Vasco de "emergencia climática" plantea el objetivo de lograr un territorio neutro en carbono. Es en este contexto donde se reconoce que el tráfico motorizado es el principal foco emisor de gases de Efecto Invernadero (en nuestra ciudad, el sector que más emisiones produce es el del transporte, siendo responsable del 41 % del total de las emisiones). Y si de emergencia hablamos, algo contundente habrá que hacer para reducir la presencia de automóviles y motocicletas. Y es que, además, este tráfico conlleva importantes impactos acústicos, incide en la calidad del aire, accidentalidad y consumo de espacio, entre otras afecciones. Un reto que tenemos en la necesaria adaptación climática que se tiene que abordar, es el abandono mayoritario del coche, pues redundará en la calidad de vida en la ciudad y permitirá ganar espacio público para las personas, democratizándolo, pues hasta ahora, gran parte de ese espacio está dedicado al aparcamiento o circulación de vehículos motorizados. Caminar y ciclar, creo que son fuente de felicidad y en Donosti lo estamos consiguiendo.

---

<sup>21</sup> [Cuaderno de Apuntes del Observatorio de la Sostenibilidad](#)