



LA EVOLUCIÓN DE LA BICICLETA EN DONOSTIA-SAN SEBASTIAN

La ciudad de Donostia-San Sebastián ha realizado en la última década un proceso de introducción de la bicicleta como un elemento más en la movilidad urbana. De ser un vehículo utilizado casi en exclusiva como instrumento deportivo, la bicicleta se ha ido integrando entre los modos de desplazamiento de los donostiarros. Las victorias de Indurain, la mayor sensibilización ciudadana ante los problemas de medio ambiente y salud, y las medidas de planificación y gestión impulsadas por el municipio han incrementado el pelotón de personas que pedalean de forma cotidiana para realizar sus actividades en la ciudad.

La movilidad en bicicleta, con un peso cuantitativo muy pequeño en el conjunto de los modos de desplazamiento de los ciudadanos, tiene sin embargo, una relativa importancia en la actualidad y la tendrá mayor en el futuro en la medida que los problemas relacionados con la calidad del medio ambiente urbano sean más valorados por el conjunto de la población.

Buena parte de la ciudad de San Sebastián, por sus características topográficas, es muy apta para la utilización de bicicletas. Igualmente el clima se puede considerar de los más apropiados de Europa.

De diversas encuestas realizadas y de su contraste directo con la realidad, se deducía que el mayor obstáculo para una utilización significativa de la bicicleta como medio de transporte urbano cotidiano es la peligrosidad de circular en contacto con un tráfico motorizado intenso.

Por estos motivos se inició la creación en de una red de vías o carriles exclusivos para bicicletas que conectaran los distintos barrios donostiarros. Su objetivo, posibilitar el uso de la bicicleta en la ciudad y contribuir a un aumento de los desplazamientos urbanos por medios no motorizados.

Algunos datos de la ciudad

Donostia-San Sebastián tiene una población estabilizada en torno a 180.000 habitantes. Constituye el centro administrativo, comercial y de ocio de una comarca que limita al norte con Francia. El conjunto comarcal lo constituyen trece municipios con una población de 380.000 habitantes en 380 km². (1,010 hab/km²).

En la ciudad se registran, de acuerdo con los datos de la última encuesta de movilidad de 1998, 677.625 desplazamientos al día de los que un 48% se realizan andando, un 27% en automóvil, un 22% en transporte público y el resto, un 3%, en otros modos (taxi, autobuses privados, bicicleta etc.)



El inicio del impulso municipal

A partir del año 1989 con la puesta en marcha de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana comienza la historia de la planificación de la bicicleta como modo de transporte urbano en Donostia-San Sebastián. Hasta entonces sólo existía un tramo de carril ciclista de 1,5 km. de longitud que discurría paralelo al río Urumea entre el barrio de Amara y el centro urbano. De modo paralelo a la revisión del Plan General se implantaron una serie de planes de circulación y transporte (Gros, Centro, Amara), que han posibilitado la introducción de mejoras para la circulación de los vehículos de transporte público y la conversión de una serie de calles en zonas reservadas a los desplazamientos peatonales y ciclistas.

El modelo de transporte propuesto por el Plan General 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 San Sebastián estaba 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 vehículo privado, siendo la restricción de aparcamiento, quizá, la herramienta más acertada para conseguirlo.

El sistema de transporte "no motorizado"

La propuesta, enmarcada dentro del Plan General, pretende crear una red de itinerarios ciclistas que conecte las áreas urbanas asentadas en las zonas llanas del municipio. En la mayor parte de los casos los trazados de carriles para bicicletas que se crean van unidos a itinerarios peatonales urbanos lo que sirve para crear una red conjunta para los medios de transporte no motorizados.

Las carencias más importantes observadas para el sistema de transporte "no motorizado" eran las siguientes:

- Falta de itinerarios peatonales claros, a pesar de que en las zonas centrales la mayoría de los desplazamientos se realizan a pie.
- Inexistencia de conexiones claras con los núcleos periféricos.
- Incomodidades para el peatón.
- Ausencia de educación vial y cultura de coexistencia, tanto en peatones como en ciclistas.

- Carencia de una red de carriles bici, tanto en las zonas centrales como para la conexión de estas con los barrios periféricos.

La propuesta de transporte "no motorizado" se estructura de acuerdo con los objetivos principales de crear una red de este tipo que conecte todos los barrios entre sí, y, los relacione con las zonas centrales de la Ciudad; y, de potenciar los "paseos de ribera" de los frentes marítimos y fluviales.

Asimismo, se considera como objetivo adicional, crear en todos los barrios una zona central, donde se pueda desarrollar la actividad ciudadana, en la que tendrán prioridad los peatones y ciclistas.

Como criterio general se fomenta el tráfico peatonal, tanto como medio de transporte como para fines recreativos. Las zonas centrales de San Sebastián son llanas y, por tanto, óptimas para caminar, pero también hay que buscar la accesibilidad peatonal a otras zonas: los barrios periféricos e, incluso, otros municipios.

Asimismo se promueve el uso de la bicicleta, que también se considera, tanto como medio de transporte urbano como elemento lúdico, siendo difícil diferenciar ambos aspectos. Se plantea un cambio de mentalidad que habrá que potenciar. Por ello, quizá, se consideraba necesario impulsar la bicicleta en este segundo aspecto para que luego pudiera ser utilizada como medio de transporte urbano. En este sentido, hay que intentar buscar ejes de salida desde las zonas centrales, en general más bajas, a las posibles zonas de esparcimiento, como pueden ser el Parque de Lau-Haizeta, hacia el Este, el valle del Urumea e, incluso, el valle del Leizarán, hacia el Sur.

La red destinada a los peatones pretende garantizar la conexión peatonal de todas las zonas consolidadas del Término Municipal. En lo que respecta a los ciclistas se ha preferido optar por establecer una red básica para bicicletas, principalmente en la zona llana que, posteriormente, puede ser ampliada. Se propone, además, el paulatino uso conjunto de itinerarios por ambos medios de transporte, coexistiendo a lo largo de determinados tramos. Asimismo, se pone especial cuidado en permeabilizar las barreras existentes, naturales y artificiales: río, ferrocarril, vías rápidas, y, otras.

En los itinerarios urbanos los carriles-bici se sitúan, en general, al nivel de la acera y sirven de separación entre la calzada y el espacio reservado a los peatones. En los paseos la zona de mayor interés paisajístico se reservará para los peatones, situando los carriles-bici en partes más alejadas.

El grado de realización de la red ciclista

La red prevista en el Plan General tiene una longitud total superior a los 45 kilómetros de itinerarios bidireccionales. Para su realización el Plan General destina 79 millones distribuidos en dos cuatrienios. Una cantidad insuficiente, aún considerando que gran parte de los tramos se incluyen dentro de los costes de urbanización de los distintos planes parciales por lo que esta cantidad se destina a los tramos de la red que discurren por la trama urbana ya consolidada.

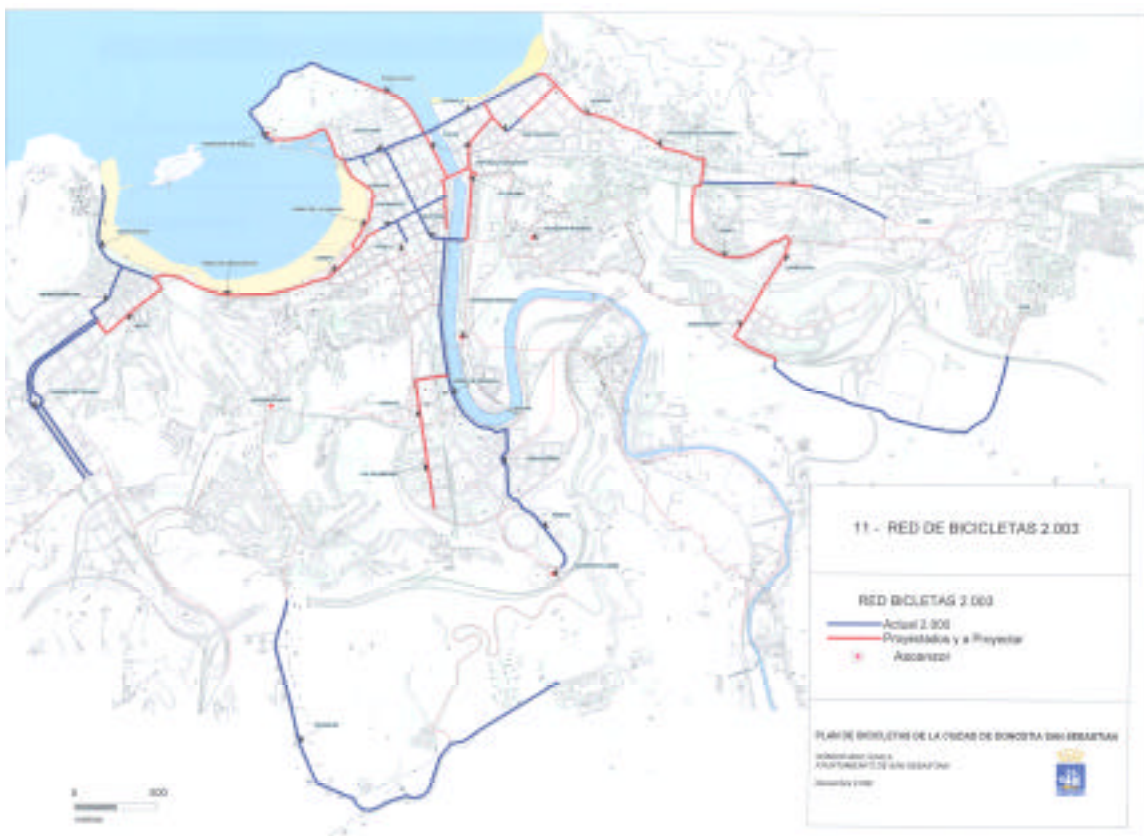
El proceso de implantación de la red ha sido paulatino. Los primeros tramos se apoyaron en calles peatonales de nueva creación donde se permite el paso de ciclistas. Poco a poco, con operaciones diversas (nueva playa de Gros, urbanización de polígonos residenciales) han ido surgiendo tramos que incrementan la longitud de la red. La intervención en la trama urbana consolidada se ha efectuado para conectar itinerarios que den sentido a la red.

El primero en completarse es el eje norte-sur que conecta la Parte Vieja y el Centro con Amara y la zona deportiva de Anoeta.

Las distintas reordenaciones viarias que se han efectuado han sido aprovechadas para dar un impulso también a la red ciclista. Entre 1999 y 2000, se han habilitado carriles para bicicletas en tres de los cuatro puentes existentes en la parte final del río Urumea. En dos de ellos se ha realizado eliminando un carril de circulación motorizada. El otro es un puente nuevo destinado a completar la malla viaria de la ciudad donde se ha incluido un carril ciclista.

La implantación de aparcamientos para bicicletas también se ha realizado de forma pausada tendiendo a aumentar el número de plazas a medida que se iban saturando los aparcamientos disponibles.

En la actualidad, están realizados 15 km. de vías ciclistas. La dotación de aparcabicicletas alcanza ya un volumen considerable. Repartidos por más de 120 puntos cuentan con una capacidad superior a las 1.600 plazas.



El Plan de Potenciación de la Bicicleta en la Movilidad Urbana. 2000

El tiempo transcurrido desde el inicio de la planificación ciclista establecida en el Plan General, a finales de los años ochenta, ha hecho necesaria la puesta al día de la misma. En el año 2000 se elaboró un nuevo documento que recogía ya el incremento en el uso de la bicicleta y el estado de desarrollo de la red ciclista.

Este nuevo plan ha permitido estudiar en mayor profundidad los aspectos que rodean a la movilidad en bicicleta al ser un trabajo específico sobre la bicicleta y al poder contar con un número de usuarios significativo a los que poder analizar en cuanto a su tipología de desplazamiento, motivación, aparcamiento o accidentalidad.

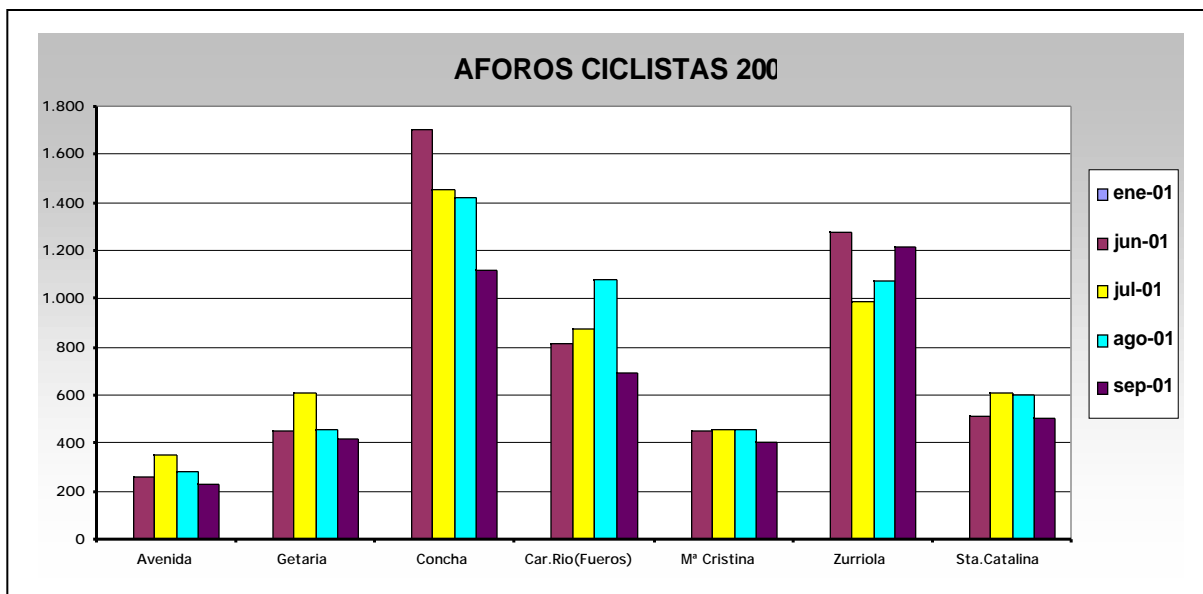
Del mismo modo se ha podido realizar un análisis de la infraestructura existente y de las posibles carencias de la misma.

Esta actualización del planeamiento ciclista supone una nueva reflexión sobre la red física propuesta, pero sobre todo incide en aspectos no directamente ligados a la red de bicicletas. El

nuevo plan además de reconsiderar la red de vías ciclistas y efectuar una programación y un presupuesto más ajustados, plantea una serie de líneas de actuación más allá de la infraestructura y centradas en la promoción del uso de la bicicleta, en la educación vial y en la introducción de algunas normas urbanísticas que favorezcan la inclusión de la bicicleta en la planificación urbana.

La movilidad en bicicleta

Aunque no se dispone de datos con una evolución temporal completa, hay una clara sensación de que en los últimos diez años se ha producido un constante aumento del uso de la bicicleta como modo de desplazamiento urbano en San Sebastián.



Este incremento está relacionado tanto con factores externos generales: mayor concienciación ambiental, aumento de las ventas de bicicletas de montaña, auge del ciclismo en general, como con factores propios de la ciudad. En los últimos años, y unido a una política de mejora de la calidad ambiental, de recuperación de espacios públicos y de reducción del espacio destinado al tráfico motorizado, se ha realizado un esfuerzo visible en la potenciación del uso de la bicicleta.

Desde 1997 hay un programa de seguimiento de la movilidad en bicicleta en el que se ha contabilizado el número de ciclistas que circulan por los ejes principales de la ciudad. Se han establecido puntos de aforo en los tres primeros puentes del río Urumea, en cuatro puntos a lo largo del eje Norte-Sur y en otros tres puntos en el eje Este-Oeste. Los controles se realizan un día al mes entre las 7:30 de la mañana y las 20:30 de la tarde.



El punto que mayor paso de ciclistas ha registrado es el paseo de la Concha, en el eje Este-Oeste, que comunica el centro urbano y gran parte de la zona residencial situada en la parte llana de la ciudad con la zona universitaria y el área de Ibaeta. La intensidad media registrada supera los mil ciclistas diarios aunque se han registrado cifras que alcanzan 1700 ciclistas. Es de destacar que en este itinerario no existe actualmente ningún carril ciclista y que el paso de vehículos motorizados es muy intenso. Por este motivo el 70% de los ciclistas optan por circular por la acera.

En los puentes el que alcanza los valores más elevados es el del Kursaal, más próximo al mar, con valores de entorno a 1.000 ciclistas desde el verano de 1999, primer año que se cuenta con un carril bici que atraviesa el río.

A lo largo del eje Este-Oeste tenemos valores que superan los 500 ciclistas diarios en la avenida de la Libertad, en el corazón de la ciudad. En el extremo Este del barrio de Gros se registran cifras similares.

En el eje Norte-Sur las cifras más elevadas se alcanzan en el carril situado junto al río que hace las funciones de colector. Aquí se han registrado valores de más de 900 ciclistas diarios. Las cifras son más reducidas en el extremo Sur, junto a Anoeta, 150 ciclistas diarios, y algo más elevadas en puntos centrales de este eje: entre 300 y 400 en las calles Guetaria y Churruca.

Josu Benaito
Dirección de Movilidad
Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián