

1. ENTREVISTA A BEATRIZ MARTICORENA TÉCNICO DE IMPACTO DEL DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA Y DE MEDIO AMBIENTE DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE GUIPÚZCOA.

1. ¿En qué consiste el Plan de Vías Ciclistas de Guipúzcoa y para cuando va a estar terminado?.

El Plan de Vías Ciclistas de Guipúzcoa se empezó a redactar el año pasado y la diferencia fundamental que tiene con otros planes anteriores es que se hacía vías ciclistas tipo vía verde o de naturaleza. Para ello lo que se hacía era utilizar trazados que ya existían y aprobarlos; por ejemplo, vías de ferrocarril abandonadas.

El problema que existe con esto es que este tipo de vías generalmente solo dan respuesta a un tipo de ciclista, el ciclista de fin de semana o de ocio. Eso en realidad no suele dar una respuesta como infraestructura para promover el ciclismo como vía de transporte cotidiano. Es una infraestructura que está muy bien, pero no aporta nada en el sentido de movilidad sostenible que es lo que se quiere hacer.

Guipúzcoa tiene una orografía muy difícil y tiene mucha escasez de suelo para todo y por lo tanto es muy difícil encontrar hueco para infraestructuras de este tipo que hasta ahora no han sido consideradas de primer orden. Entonces lo que se ha hecho es hacerlos donde no estorban. Mientras que el Plan de Vías Ciclistas de Guipúzcoa lo que ha tenido en cuenta es el proceso contrario, donde se necesita un bidegorri para que la gente lo utilice, ahí es donde hay que crearlo. Entonces todo el año pasado el equipo redactor, que es un equipo contratado por este departamento con gente muy experimentada en la creación de otras redes ciclistas, lo que han hecho ha sido analizar el flujo de tráfico que hay basándose en unas estadísticas que tiene el Departamento de Tráfico del Gobierno Vasco y una serie de elementos: población, asentamientos, ocio... para ver por donde tendrían que ir esas vías ciclistas. Esta etapa ya la han pasado y

ahora lo que se está haciendo a nivel de campo es definir el trazado físico, buscar un espacio, creo yo que para primavera ya estará acabado.

El problema va a ser luego llevar a la práctica estas líneas. Lo que sí se está intentado hacer es que el plan se haga de forma concertada con los ayuntamientos o instituciones o entes para que tenga vocación de llevarse efecto y no se quede como un documento. De aquí a uno ó dos meses yo creo que estará terminado. Como la bahía de Pasaia.

Una de las características del plan de vías ciclistas es que es un plan para vías ciclistas interurbanas porque es muy distinto el planteamiento de los interurbanos que el de los urbanos, aparte que los planteamientos urbanos son asunto municipal, el municipio es el que manda en sus calles y el que puede saber mejor por donde hacerlo. En este sentido cabe destacar la labor del Ayuntamiento de San Sebastián.

Irún también está trabajando mucho el tema de los ciclistas. Tiene su propio plan. Entonces la idea de la Diputación es trabajar las conexiones intermunicipales y promoverlo en aquellos municipios en los que no se han suscitado estos planteamientos.

Aparte la visión municipal es muy intramunicipal, por ejemplo, en Donosti se está trabajando mucho las vías internas y no tanto las salidas de la ciudad.

En cambio en Pasaia, que es la zona más dificultosa de todo Guipúzcoa, pero no por ello imposible aparte del plan de vías ciclistas nosotros contratamos un estudio que se está terminando de hacer y lo está realizando una aparejadora Yolanda Martínez, que es una aparejadora que hizo el mismo trabajo para el municipio de Rentería y se conoce muy bien la zona. Este trabajo lo hicieron a medias entre las sociedad comarcal Orsoaldea y el Ayuntamiento de Rentería y técnicamente lo elaboró ella, entonces estamos con ella trabajando con la misma metodología un estudio.

El plan de Guipúzcoa no puede llegar a tanto. El plan de Guipúzcoa se tiene que convertir en proyectos comarcales de mayor acercamiento, en principio como todo plan es una previsión con sus defectos.

El estudio de Pasaia es más difícil, de hecho ya están pintadas las líneas, son líneas muy cercanas al territorio y todo sabemos donde están las cosas y quien tiene pegas y quien no las tiene, ya de hecho se sabe toda la casística de la Bahía y más ya que se ha trabajado con anterioridad. Centrándonos en Pasaia hay otro documento, aquí lo hemos hecho a partir de reuniones con técnicos municipales, hemos estado con el alcalde y arquitecto de Pasaia y Lezo, se ha estado con Josu Benaito que lleva todo el tema de bicis en San Sebastián que además es de Kalapie, con Orsoaldea también

hemos tenido contactos. Oiartzun forma parte también de esta comarca pero es caso aparte. Entonces hay un trabajo que está a punto de terminarse. El gran escollo, va haber una serie de puntos que va a ver que trabajar con la junta del puerto. Ya está todo pensado entre Ayuntamientos y Diputación para llevar propuestas concretas o concretar los problemas. Ahora, al hablar de temas en general es más difícil de plantearlos, te dicen que no y punto. Entonces si vamos con propuestas concretas y pensadas no hay tantos problemas.

2. ¿Qué inconvenientes habéis tenido a la hora de realizar el Plan Vías Ciclistas de Guipúzcoa?.

El primer inconveniente ya comentado es como es Guipúzcoa y la dificultad para encontrar suelo para todo. Otro inconveniente, y nos lo decía un inglés en un congreso en Bilbao hace poco sobre el tema de vías ciclistas, que visto desde fuera se ve mejor de lo que tú lo ves. Otro de los inconvenientes es que aquí el ciclismo se asocia al deporte necesariamente, la gente no se ve andando en bici a diario y luego te vas fuera y ves lo contrario. Aquí no, aunque también hay que decir que tenemos unas cuevas majas, pero entendiendo que las vías ciclistas hay que construirlas con unos requisitos mínimos, en principio no debería de haber tanto problema para utilizar más la bicicleta.

De todos modos también es muy importante en estos planteamientos, tener en cuenta que aquí en Guipúzcoa, yo creo, que no van a ser la panacea a la hora del reparto modal del tráfico diario. Hay un elemento que es el transporte público, que está poco desarrollado o poco pensado en su combinación con la bicicleta y yo creo que aquí va a haber determinadas conexiones con la bicicleta que no se van a poder salvar. Pero se puede hacer algo para que el transporte público esté en mejores condiciones a la hora de disminuir la utilización del automóvil particular que en definitiva es de lo que se trata.

3. ¿Qué está previsto realizarse en el Trazado del bidegorri Errenteria-Oiartzun-Arditurri?.

En Errenteria el bidegorri ha llegado casi hasta Fandería, ahora están en obras pero de aquí a unos meses puede darse esa continuidad. El trazado original, yo creo que bajaba por la zona de Kaputxinos. Aquí hay alguna zona que se ha perdido y no sé hasta que punto se podrá volver a recuperar pero lo que si es verdad es que hay una conexión con el trazado original.

El año pasado redactamos un proyecto que lo que hace es recuperar y acondicionar varias zonas después de Fandería, se reconstruye el puente Peli con una pasarela metálica y viene a dar al polígono Talaia que ya tiene en el borde desarrollado

el bidegorri. Esta obra se va adjudicar ahora en primavera y teóricamente tendrán un plazo de 3 ó 4 meses para ejecutarla, supongamos que para otoño esté terminada esta conexión, con lo cual la única desconexión que nos quedaría sería el cruce de Mamut, aquí lo que van a mandar hacer al Ayuntamiento de Oiartzun es una rotonda nueva para el tráfico. Aquí hay que resolver un problema técnico de como solventar esa diferencia de cota y luego hay problema de tráfico. Esto es un tema que este año los tenemos que abordar con la colaboración de carreteras, no sé lo que pasará pero es una desconexión importante. Así diríamos realmente que mejor o peor, porque hay un trozo en esta primera zona que todavía hay que ampliar, que tiene una continuidad por todos los barrios de Oiartzun. En principio ya llega hasta Arditurri, digamos que este adecuado, acondicionado... En concreto está adecuado hasta el principio del túnel de Olatxe. Prácticamente quien ha estado trabajando estos últimos años ha sido el Ayuntamiento de Oiartzun, nosotros el año pasado empezamos a colaborar con ellos, la Dirección de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Guipúzcoa, el año pasado hicimos la obra entre la zona de Uztapide y Olaetxe, más o menos un kilómetro, lo que se hizo gráficamente fue colocar tubos de drenaje, reponer el firme, abrir cunetas, básicamente lo que son trabajos de acondicionamiento, barandal, señalización, bancos... cosas de ese estilo.

Lo que se va empezar ya en unos días es otra obra que lo que haría sería el adecuamiento entre el túnel de Olaetxe y minas. Aquí el tratamiento va a ser distinto ya que el camino es utilizado por vehículos y tienen asfalto, se va recolocar ese asfalto. En este caso, se ocupa el Ayuntamiento de Oiartzun que es quien ha planteado los criterios, lo que se trata es respetar las particularidades locales. También se van adecuar algunos túneles y se colocará mobiliario y señales.

Luego ya lo que es el tratamiento del área de acogida de Aiako Arriak que corresponde a este departamento pero a otra dirección que lleva parques naturales, nosotros en principio nos dedicamos a las vías ciclistas porque nuestro presupuesto es para eso. Bueno en resumen en este bidegorri de Arditurri le quedaría la desconexión de la zona de entrada a Alcampo (Mamut). Aunque propiamente el trazado de Arditurri no es lo que sigue por Fandería sino la que sigue por la zona sur de la línea del tren, lo que pasa aquí es que el Ayuntamiento de Renteria tiene unos desarrollos urbanísticos sin definir y tampoco tiene sentido hacer por ahí una vía ciclista.

4. ¿Alguno de los bidegorris que se van a construir va a ir incluido en alguna de las rutas del proyecto EuroVelo?.

El Proyecto EuroVelo lo que pretende para la Península Ibérica es entrar por el Bidasoa y pasar a Navarra, aquí Diputación y los colectivos de cicloturistas preferirían que fuese por Guipúzcoa, entendiendo que estas grandes rutas cicloturistas son generadores de proyecto y turismo sostenible. Es un turismo en principio muy combinable con las nuevas expectativas que hay aquí de desarrollo de servicios y de vías culturales. Entonces nuestra intención es impulsar una de las líneas y que la red de Vías ciclistas de Guipúzcoa sea considerada dentro del proyecto EuroVelo.

En principio no debe haber problemas, en el proyecto EuroVelo se proponen unas líneas pero en principio si alguien se anima y opta por otras no creo que tenga problemas en añadir una ralla, e ir por la cornisa cantábrica.

5. ¿Por qué no han salido adelante proyectos anteriores?.

Esto se podría resumir en que, hacer infraestructuras lineales en este país nuestro es muy caro, si es para coches está muy aceptado. Eso es lo que hay que asumir - primero pero: si es para ciclistas, aunque socialmente se empieza a ver una demanda más urgente, no se considera de primera necesidad ni de segunda.

Partiendo de que ya hay vías de comunicación y que esa óptica que está tan clara, todavía no ha empezado a cambiar en el ciudadano a nivel de territorio histórico de Guipúzcoa no hay una opinión neta. Así como a escala local si que hay un cambio importante porque las distancias son mas cortas y se lo han planteado y de hecho, aquí los ayuntamientos están situados muy a la vanguardia; a nivel de Diputación, se ven muchas pegas y poca rentabilidad para lo que supone el esfuerzo inversor.

En el fondo es un problema económico y de concepción, sin embargo si te vas a Bizkaia en la Diputación de Bizkaia es el propio Departamento de Transportes y Carreteras quien está planificando la red de vías ciclistas de Bizkaia. A nosotros esto nos daba una envidia muy sana, pero es importante que quién tiene las competencias, digamos de transporte y carretera, sea quién discorra en este tema porque es el entendido, el profesional y el que sabe cuales son los problemas de la comunicación. Mientras que aquí al fin y al cabo esto es Medio Ambiente y bueno no es que no lo vayamos a hacer bien, simplemente es, que nos falta una opinión muy importante. Ellos en Bizkaia se han encontrado con otros problemas diferentes es que los municipios no están tan enamorados con la idea. Yo veo, en todos los congresos, que la promoción de las vías ciclistas son definidas por las áreas de tráfico y transporte municipal, y, realmente, en Bizkaia el Departamento de Medio Ambiente se dedica más al disfrute de los parques naturales.

6. ¿Qué legislación existe para la construcción de bidegorris y la utilización de la bicicleta tanto por ellos como por otras vías?.

Legislación ahora mismo ninguna. A escala estatal hay algún proyecto de ley y se han presentado algunos documentos que intentan que haya una decisión de los órganos legislativos en dirección a los ejecutivos para que se cree una red estatal.

Por autonomías si que hay algún avance. Estos proyectos han sido elaborados por colectivos ciclistas.

7. ¿En nuestro proyecto pretendemos alargar el bidegorri hasta el Alto de Miracruz, está previsto la construcción de algún bidegorri por San Sebastián que pudiera comunicarse con el nuestro?.

Aquí Yolanda Martínez la aparejadora está trabajando 2 zonas uno es el Alto Miracruz y la otra es la Avenida de Ategorrieta que tienen la pega de la cuesta, pero resulta que hay centros escolares e instituciones. No descarto nada, no se si saldrá, pero nosotros también tenemos que volver hablar con el Ayuntamiento de San Sebastián.

En principio se habló de eso y se habló también de hacer un vial paralelo a las vías del tren y sacarlo por un túnel a la Herrera. En esta área de la Zona de la Herrera hay una PERI que es un plan de renovación. Entonces nos falta ver como van ha reordenar esta zona desde el Ayuntamiento. También sabemos que el Departamento de Carreteras tiene previsto hacer algún enlace más para poder salir de la zona de la Herrera en dirección Francia sin tener que coger la N-1 por delante de Pasaia. Y luego para la zona portuaria de la Herrera también hay unas previsiones de cambio.

Con toda esta información nuestra intención básica es dibujar una línea de conexión para Bahía de Pasaia-Donosti. Ahora mismo no se sabe cuántas habrá, pero una se tiene que hacer, porque me parece una conexión fundamental y a la vez de las más estratégicas. Con lo que se está barajando, ya tenemos una idea de cómo encajar esto. Una posible conexión sería la de hacer un vial por Escalerillas que conecte con la zona de Txincherpe y San Pedro. Esto todavía no se sabe como va a acabar, pero me parece importante esta vía para ir a la zona de la Paz. Lo que no sé, es que si la entrada más lógica será por aquí o que Donostia debiera traer algo por el Alto de Miracruz.

Aquí hay una discusión interna porque al final le quitas sitio al coche o a la acera, si no le estas quitando sitio al coche tampoco estas avanzando mucho y también al peatón hay que ponérselo fácil ya que vivimos en una ciudad muy andarina.

En resumen, quitando eso detalles de matiz, nosotros vamos a dibujar una raya, como vamos a dibujar una raya para ir hacia San Juan. Y por supuesto, para ir a Irún.

8. ¿Cómo va afectar la construcción de la Variante de Pasaia a la Avenida de Navarra de Antxo?

La Variante no afecta a suelo de Antxo pero a quién afecta socialmente es básicamente a la población de Antxo. Entonces en el proceso fundamental de elaboración de la Variante a Antxo se le ha tenido muy en cuenta ya que le afecta en todo.

En esta dirección hacemos bidegorris, pero por otro lado somos ornamentales. Así en evaluaciones de impacto ambiental, según que proyecto sea y que características tenga, se evalúa en Medio Ambiente de Diputación. Por las características de este proyecto de la variante de Pasaia, ha sido evaluado aquí. Lo que hace el Departamento de Carreteras es traer el proyecto de trazado a nuestro departamento con las alegaciones que ha habido en los Ayuntamientos afectados y aquí se evalúa, se endereza y se determina si las medidas conectarás que se proponen son suficientes o no, están bien hechas, etc.

El cuestionamiento de la Variante de Pasaia no tiene razón de ser ya que son trazados que vienen establecidos en planes aprobados en Carreteras y son cuestiones que deberían estar resueltas a nivel político. Nosotros nos hemos centrado en si el trazado que se propone es asumible o no.

Entonces cuando entró este proyecto de evaluación se vio la posibilidad de aprovechar la oportunidad de crear vías ciclistas en la zona, en el sentido que se considerada una medida complementaria buena para sopesar un poco los efectos negativos que pueda tener la Variante.

Entonces el primero que alegó fue el Ayuntamiento de Rentería que tiene muy claras sus ideas en torno a la bicicleta, dijo que quería una acera-carril bici que bajara de Beraun. Entonces aquí lo que se hizo fue añadir al proyecto de la Variante de Pasaia, la construcción de una acera-carril bici que baja por el nuevo vial que va a conectarse con un parque que esta previsto realizarse junto a río Molinao. Digamos que habría una bajada desde Beraun y en la zona del colegio de Don Bosco que va un túnel, la acera carril bici pasaría de lado a lado y luego se reestructura todo ya que se va hacer la rotonda de Molinao y llegaría la acera-carril bici hasta el túnel de Kaputxinos. Lo que se ha hecho es aprovechar las alegaciones que ha hecho el Ayuntamiento de Renteria y que el Departamento que Carreteras aceptó de buen grado.

La conclusión es que no se espera una bajada muy fuerte de vehículos en la N-1 a su paso por Pasai Antxo, sobre todo al nivel de tráfico pesado. La idea era robarle un

carril a la carretera, entonces ahora mismo el Departamento de Carreteras no puede comprometerse a quitar un carril, por que no da abasto.

Cuando se construya el segundo Cinturón de Donosti que va a conectar Usurbil-Irún, debiera suponer una sustracción de trafico de la A-8. También se barajó la idea de refranquear el ferrocarril. Ahora bien, existe la idea de robarle un trozo a alguien y la Dirección de Medio Ambiente en colaboración con Carreteras va hacer un estudio para analizar y dar una solución para obtener una acera-carril bici separada por una franja de vegetación de la carretera en el frente norte de las casas de Antxo.

2. ENTREVISTA A JOSU BENAITO TÉCNICO DE GESTIÓN Y ESTUDIOS DE TRANSPORTES DE LA DELEGACIÓN DE MOVILIDAD Y VÍAS PÚBLICAS DEL AYUNTAMIENTO DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN

1. ¿Cuál es la situación actual de los bidegorris en la capital guipuzcoana?

Se está desarrollando la red, actualmente tenemos como 15 km y estamos intentando hacer una red básica para conectar los distintos barrios. Uno de los que más falta hace, en este momento, es el que conecta la Universidad con el centro de la ciudad a través de la Concha. Respecto a éste se piensa comenzar con las obras inmediatamente para tenerlo antes del verano en funcionamiento.

2. ¿Cuál es la situación de nuestra capital respecto a las del resto de España?

Respecto a las demás ciudades españolas es bastante buena pero no porque estemos muy bien sino porque los demás no están en una situación correcta respecto a las bicicletas. Hay realizaciones y número de ciclistas en varias ciudades como Barcelona, Vitoria, Valencia, Córdoba... y en algunas otras ciudades, pero en la mayoría no se están realizando infraestructuras. Aunque poco a poco se está notando que en España se están proyectando redes, en usuarios reales seremos de las ciudades con más usuarios en proporción a nivel del estado español y luego estaría Barcelona, Valencia y algunas otras ciudades de menor tamaño.

3. ¿Proyectos y propuestas que habéis elaborado en la capital guipuzcoana?

La primera red se proyectó dentro del Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad. Gracias a eso en distintos proyectos que se han ido haciendo en diferentes planes parciales se ha incluido este tipo de infraestructura para la bicicleta. Este es el caso de la zona de Benta Berri-Ibaeta. En la zona de Duque de Mandas se está desarrollando ahora. También otros proyectos más alejados del centro de la ciudad tienen un carácter más de tipo recreativo o ocio como el bidegorri de Garbera o el de Miramón. Y luego se han ido incluyendo en grandes proyectos de transformación de la ciudad como en la Zurriola o en la renovación del Paseo Nuevo.

Poco a poco se han ido haciendo y luego se plantean otros proyectos que van ligando estos tramos. Por ejemplo: la continuación del carril bici hasta Anoeta o la continuación que se ha hecho entre la Plaza Zubimusu y Ondarreta que luego se pretende continuar hasta el centro de la ciudad.

4. ¿Existe algún proyecto que no haya salido a flote y no se haya llegado a finalizar?

Todo lo que se está haciendo más o menos está recogido en el Plan de Potenciación de la Bicicleta que se aprobó en Junio de año pasado por el Ayuntamiento y allí se recoge lo que está hecho y lo que se pretende realizar en los próximos años con lo cual entre eso y lo que estaba previsto en el Plan General no hay nada digamos que no se haya dado a la luz pública.

5. ¿Proyectos que tenéis pensado hacer de aquí a un futuro cercano?

Para un futuro cercano lo más inmediato será conectar el carril del río Urumea con el Paseo Nuevo. De tal manera actualmente el Paseo Nuevo no está bien conectado con el resto de la red y lo que pretendemos es mejorar esta conexión, primero a través del Paseo de Salamanca y luego a través de República Argentina y el Paseo de los Fueros, esto será lo más inmediato.

Luego está también intentar prolongar la red por el interior del barrio de Gros ya que actualmente solo hay en servicio el carril bici que está en la Zurriola.

6. ¿Qué inconveniente habéis tenido a la hora de elaborar este tipo de proyectos y en concreto a la hora de aprobar el bidegorri de la Concha?

Los mayores inconvenientes se han dado a la hora de hacer bidegorris en zonas urbanas ya consolidadas porque implica intervenciones en sitios en donde hay que recortar sitio a la calzada o eliminar algunos aparcamientos o este tipo de cosas.

Y con el bidegorri de la Concha el mayor problema es que hay mucha gente que no ha entendido el proceso que se estaba llevando a cabo desde el Plan General al construir el vial Amara-Ibaeta con 4 carriles para propiciar que hubiera menos coches atravesando el centro de la ciudad. Esto hace necesario que el itinerario entre el centro de la ciudad y Ibaeta sea a través de ese vial y así en el Antiguo se reduce el número de coches.

De esta forma también se daba una alternativa a los ciclistas que actualmente no la tenían. Digamos que se han juntado las 2 cosas reducir el número de coches con habilitar un itinerario ciclista y es lo que se ha hecho; quitar un carril de coches y

destinarlo en su mayor parte a la conexión ciclista, mejor dicho que a lo que se va a hacer próximamente.

7. ¿Cuál es el objetivo principal a la hora de realizar estos proyectos?

El principal objetivo es introducir un medio de transporte como la bicicleta como medio de transporte urbano que prácticamente había desaparecido en la ciudad de San Sebastián y superar la mayor dificultad que encuentra la mayoría de las personas a la hora de utilizar la bicicleta como modo de transporte, que es la de la seguridad.

Entonces dada la situación de tráfico urbano, en muchos de los viales no pueden coexistir las bicicletas con el tráfico motorizado general, ya que es una de las condiciones de seguridad para la mayoría de la población. Por eso se pretende hacer una red básica que una los barrios, para que buena parte de los ciudadanos puedan utilizar este medio de transporte.

8. ¿Qué aceptación tienen los proyectos elaborados entre la población?

Nosotros pensamos que en general es muy elevada la aceptación, ya que todo el mundo o gran parte de la población esta a favor de que la bicicleta tenga un papel en la movilidad de la ciudad. Los problemas surgen cuando al realizar esto se eliminan aparcamientos o carriles para la circulación de vehículos. Es entonces cuando surgen los roces con otros intereses. Gente que cree que es más importante una cosa que otra o que la bicicleta no es tan importante como para quitar espacio a los vehículos motorizados.

9. ¿Qué se hace desde el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián para potenciar la bicicleta?

Hasta ahora fundamentalmente lo que se ha hecho ha sido hacer carriles para bicicletas esta labor es la principal que ha llevado acabo en el Ayuntamiento.

A partir de ahora también se pretende fomentar el uso de la bicicleta, ya se está haciendo de manera periódica la edición de planos en los que se dibuja la red y se dan consejos de cómo utilizar la bicicleta en la ciudad. También se aporta una infraestructura para aparcamientos de bicicletas; actualmente tenemos como 1800 plazas para aparcar la bicicleta en la ciudad.

A partir de ahora cuando ya tengamos una red básica más o menos que permita hacer una serie de itinerarios en la zona de la ciudad, se va a insistir más en el fomento de usar la bicicleta. Hasta ahora creíamos que no era muy correcto, desde el Ayuntamiento, fomentar el uso de la bicicleta cuando no había una alternativas claras para una parte importante de la población, ya que suponía decir a la gente que usara la bicicleta cuando no tenía carriles para usarla con suficiente confianza.

10. ¿Aquí cual es el uso que se le da a la bicicleta?

Bueno digamos que se ha ido transformando. Hace unos 15 años prácticamente el único uso que había era el uso deportivo o, en todo caso, el relacionado con algunas actividades de ocio. Este uso no ha desaparecido pero si que se ha ido introduciendo el uso de la bicicleta como modo de transporte urbano y de hecho yo creo que es clara desde mi punto de vista. Antes casi no había bicicletas aparcadas en las calles y hoy nos encontramos con cientos de plazas de aparcamientos para bicicletas que están ocupadas permanentemente.

También un hecho que indica esto es que antes de Octubre a Marzo no había nadie circulando en bici por la calle, cuando llegaban las primera lluvias y el invierno, la gente guardaba la bicicleta en el trastero y ya no la volvía a sacar hasta que llegaba el sol. Hoy vemos que en cualquier mes del año hay gente andando en bicicleta, prácticamente todos los días, eso sí, evidentemente, el uso durante la primavera es del orden del doble respecto al invierno.

11. ¿Cuál el futuro de la bicicleta en la capital donostiarra como medio de transporte cotidiano?

Yo creo que se va introduciendo poco a poco y en este momento del orden 1% de los viajes urbanos se realizan en bicicleta. Esperamos que ese porcentaje vaya aumentado poco a poco; un uso del 5% no sería del todo utópico de aquí a un horizonte de 10 años. Hay que tener en cuenta que evidentemente todas las conexiones no son factibles de realizar en bicicleta, hay zonas de la ciudad con pendientes muy fuertes para la bicicleta. Hoy en día no es un medio de transporte real para la mayoría de la población pero si tenemos que tener en cuenta que gran parte de las zonas residenciales y de las actividades universitarias o de negocios están en una zona llana de la ciudad; los desplazamientos domicilio-trabajo se pueden realizar en bicicleta

3. ENTREVISTA A KALAPIE, LA ASOCIACIÓN DE CICLISTAS URBANOS DE DONOSTIA-SAN SEBASTIAN.

1. Proyectos y propuestas elaborados por Kalapie, en Donostia y en la Provincia.

- a) Proyecto LehendaBIZI para la creación de una red de bidegorris a lo largo de Guipúzcoa. Esta propuesta, apoyada por decenas de entidades públicas, privadas y ciudadanas consiguió que la Diputación Foral de Guipúzcoa encargara la redacción de un Plan de Vías Ciclistas a un equipo de expertos, y que será próximamente presentado. También como consecuencia de esta propuesta ha creado una partida de 130 millones de ptas. para la creación y mejora de bidegorris.
- b) Propuesta para la creación de una red de bidegorris en Donostia. Durante 10 años hemos perseguido este objetivo, cuyo punto más emblemático ha sido la reivindicación de un bidegorri para la conexión entre el centro y el Antiguo, más conocido como el bidegorri de La Concha. el trabajo realizado ha tenido sus frutos, y en mayo de 2001 la Comisión de Gobierno aprobó el Plan municipal para la promoción del uso de la bicicleta, y en octubre de 2001 el bidegorri de La Concha.

2. Objetivos de la Asociación.

Promover el uso de la bicicleta como modo de transporte urbano.

3. Años de vida, problemas, formas de gestión, formas de sustentación económica, etc.

La asociación funciona desde el año 1989 con la implicación voluntaria de los distintos miembros. Entre los problemas a destacar estaría la inercia social a pesar en la bici como objeto lúdico o deportivo y no como parte de la solución a los distintos problemas que genera el transporte motorizado –consumo de espacio urbano, necesidad de grandes y costosas infraestructuras, problemas medioambientales y de seguridad etc.

Nuestra forma de financiación es a través de las aportaciones de los socios y de subvenciones municipales.

4. Legislación existente entorno a los bidegorris.

La recientemente aprobada ley de Tráfico distingue entre distintos tipos de vías, pero esto no obliga a nada, ni prevé tampoco nada. El año pasado el grupo de Convergencia i Unió en el Congreso de los Diputados presentó una Proposición no de ley que instaba al Gobierno español a que elaborara un plan para la creación de una red de vías ciclistas a escala estatal, pero todavía no hay nada hecho.

5. Subvenciones y ayudas que se reciben.

Solemos recibir una subvención municipal del área de Juventud. Otra gran ayuda es el servicio recibido de la Diputación a través del Centro de Recursos para el Asociamiento Juvenil donde nos facilitan aulas para reuniones, ordenadores y material de oficina –fotocopiadora, archivo etc.- para la gestión de la Asociación, información de actividades, cursos...

6. Actividades, comunicados, propaganda,... que realizáis para potenciar el uso de la bicicleta.

Las actividades son muy diversas:

Alegaciones, en los plazos de exposición pública, a los distintos proyectos urbanísticos que prepara el Ayuntamiento, reclamación del cumplimiento de lo aprobado en el Plan General de Ordenación Urbana, solicitud al Arártelo de que las administraciones hagan respetar a los vehículos a motor las limitaciones de velocidad, propuestas de creación de infraestructuras de todo tipo que faciliten el uso de la bicicleta –aparcamientos para bicis, acceso a los transportes públicos, rebajes de bordillos...- y en general cualquier actividad que facilite la movilidad de una persona.

Elaboramos un boletín informativo que se publica 3-4 veces al año, sobre temas relacionados con el uso de la bicicleta en la ciudad. Asimismo, enviamos noticias relacionadas con la bicicleta por correo electrónico a nuestros simpatizantes y socios. Solemos celebrar todos los años el “día de la bicicleta”, fiesta reivindicativa que incluye una marcha ciclista y otros actos lúdicos dirigidos a todas las personas interesadas en el uso de la bicicleta.

Excursiones ciclistas abiertas a cualquier persona dirigidas a dar a conocer zonas naturales de nuestro entorno.

Seguimiento de la ejecución del Plan municipal de promoción del uso de la bicicleta y otras actuaciones municipales que afectan al uso de este vehículo.

Participación en la Comisión Asesora de Movilidad del Ayuntamiento de Donostia, y en el Foro Cívico Municipal.

7. Grado de aceptación de los proyectos por parte de las Administraciones y de la población.

A lo largo de los años parece que la administración está asumiendo muy lentamente nuestros postulados, ante la evidencia de la inviabilidad de la movilidad motorizada masiva en el entorno urbano. Pensamos que la población es mayoritariamente favorable a nuestras reivindicaciones, como lo demuestran distintas encuestas realizadas en la ciudad, entre las que cabe destacar, la realizada hace 2 años a una muestra representativa de jóvenes donostiarras, que reflejaba que el 80% de los mismos consideraba escasa la oferta de bidegorris existente en donostia.

8. La colaboración ciudadana.

Cuando se han realizado, tanto recogidas de firmas-p. Ej. Para la realización del bidegorri de La Concha más de res mil- como convocatorias de marchas urbanas con fines reivindicativos, cadenas humanas, envío de postales reivindicativas, encuestas, la aceptación ha sido buena.