

1. NORMATIVA

1. NORMATIVA.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

La bicicleta es eficaz medio de transporte, pero su uso en la actualidad es limitado por el medio de transporte más utilizado: el automóvil de motor.

Las infraestructuras para el automóvil y otros medios restringen el ámbito de la utilización sin riesgo y disfrute de la bicicleta. Para poder utilizarse la bicicleta hay que hacer una ordenación del espacio físico.

Los accidentes de tráfico ocurridos en carretera por la práctica del ciclismo es uno de los problemas que disminuye la práctica de ciclismo en España.

Para esto hay que mejorar las infraestructuras de las bicicletas, facilitar sus desplazamientos y proteger a los ciclistas de los riesgos a los que están expuestos. Mejorando las infraestructuras se conseguirá que:

Artículo 1º.

- La utilización de los arcones por los ciclistas sea menor, teniendo vías de uso ciclista preferente.
- La extensión a las autovías de la prohibición, actualmente vigente en las autopistas, de que los ciclistas las utilicen, salvo las excepciones previstas reglamentariamente.
- La obligación que tienen los conductores de vehículos a motor de extremar las precauciones, moderar la velocidad, y en algunos casos ceder la preferencia a los ciclistas cuando los ciclistas circulen por una vía en la que tengan que hacer maniobras que les afecten.
- La imposición a los ciclistas de ciertas obligaciones para reforzar su visibilidad, o incrementar su seguridad.
- El reforzamiento respecto a los ciclistas de no circular con tasas superiores a las reglamentarias establecidas de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos estimulantes u otras sustancias análogas.
- Los ciclistas podrán circular en paralelo, siempre que se permita reglamentariamente, atendiendo a las circunstancias de la vía o peligrosidad del tráfico.

Artículo 2º.

El artículo 18 del Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 18. Circulación en autopistas y autovías”.

Se prohíbe circular a bicicletas por autopistas o autovías, salvo en casos excepcionales que los conductores pudieran justificarse con autorización especial. (Podrán circular por ellas cuando no haya otra vía alternativa).

Reglamentariamente se podrán establecer otras limitaciones de circulación, temporales o permanentes, en las demás vías objeto de esta Ley, cuando así lo exijan las condiciones de seguridad o fluidez en la circulación.

Artículo 3º.

Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos respecto de bicicletas salvo en los siguientes casos:

En los pasos para ciclistas debidamente señalizados.

Cuando para entrar en otra vía un vehículo gire a la derecha o a la izquierda, en los supuestos permitidos, existiendo un ciclista en sus proximidades, bien en la propia calzada, bien en el carril-bici o en el arcén derecho.

Artículo 4°.

Las bicicletas, además, estarán dotadas de los elementos reflectantes debidamente homologados que reglamentariamente se determinen. Cuando sea obligatorio el uso de alumbrado, los conductores de bicicletas además llevarán colocada alguna prenda reflectante.

Artículo 5°.

Los conductores y, en su caso, los ocupantes de bicicletas estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías interurbanas bajo las condiciones que reglamentariamente se establezcan.

Artículo 6°.

No podrá circular por las vías objeto de esta Ley, el conductor de vehículos o bicicletas con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas.

Todos los conductores de bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol.

Incumplir la obligación de todos los conductores de bicicletas de someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de posibles intoxicaciones de alcohol, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas y, la de los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación.

Disposición final 4ª. ESTUPEFACIENTES Y SUBSTANCIAS PSICOTRÓPIAS:

Se faculta a los Ministerios del Interior y de Sanidad y Consumo y, en su caso, a los demás ministros competentes, para regular todo lo relativo a estupefacientes y sustancias psicotrópicas que pueden influir negativamente en el conductor de vehículos a motor.

Artículo 3. Conductores:

Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor

como a los demás ocupantes del vehículos y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario.

Las conductas referidas a la conducción negligente tendrán la consideración de infracciones graves y las referidas a la conducción temeraria tendrán la consideración de infracciones muy graves, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 65.4.ñ) y 5.c) del Texto Artículado de la Ley sobre El Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, respectivamente.

Artículo 4. Actividades que afectan a la seguridad de la circulación:

La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías o terrenos objeto de aplicación de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial necesitará la autorización previa de su titular y se regirán por lo dispuesto en la legislación de carreteras y en sus reglamentos de desarrollo, y en las normas municipales.

Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquélla o sus instalaciones, o producir en ella o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, o estacionar.

Artículo 5. Señalización de obstáculos y peligrosos.

Quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, y adoptarán entre tanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación.

No se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos para peatones y bandas transversales, siempre que cumplan la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular, de los ciclistas.

Para advertir la presencia en la vía de cualquier obstáculo o peligro creado, el causante de éste deberá señalarlo de forma eficaz, tanto el día como de noche, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 130.3, 140 y 173.

Todas las actuaciones que deban desarrollar los servicios de asistencia mecánica, sanitaria o cualquier otro tipo de intervención deberán regirse por los principios de utilización de los recursos idóneos y estrictamente necesarios en cada caso.

La actuación de los equipos de los servicios de urgencia, así como la de los de asistencia mecánica y de conservación de carreteras, deberá procurar en todo momento la menor afectación posible sobre el resto de la circulación, ocupando el mínimo posible de la calzada y siguiendo en todo momento las instrucciones que imparta el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, o sus agentes.

Artículo 6. Prevención de incendios.

Se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial.

Las infracciones a este precepto tendrán la consideración de infracción grave de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 65.4.o) del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 12. Normas relativas a ciclos, ciclomotores y motocicletas.

- Los ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, no obstante, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años en asiento adicional que habrá de ser homologado.

Artículo 13. Dimensiones del vehículo y su carga:

En ningún caso, la longitud, anchura y altura de los vehículos y su carga excederá de la señalada en las normas reguladoras de los vehículos o para la vía por la que circulen.

El transporte de cargas indivisibles que, inevitablemente, rebasen los límites señalados en el apartado anterior deberá realizarse mediante autorizaciones complementarias de circulación, que se regulan en el Reglamento General de Vehículos, conforme a las normas y condiciones de circulación que se establecen en el anexo III del presente Reglamento.

Las infracciones a las normas de este precepto serán sancionadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 67.2 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 14. Disposición de la carga.

La carga transportada en un vehículo, así como los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección, deben estar dispuestos y, si fuera necesario, sujetos de tal forma que no puedan:

- Arrastrar, caer total o parcialmente o desplazarse de manera peligrosa.
- Comprometer la estabilidad del vehículo.
- Producir ruido, polvo u otras molestias que puedan ser evitadas.
- Ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización, las placas o distintivos obligatorios y las advertencias manuales de sus conductores.
- El transporte de materias que produzcan polvo o puedan caer, se efectuará siempre cubriéndolas total y eficazmente.

Artículo 15. Dimensiones de la carga.

La carga no sobresaldrá de la proyección en planta del vehículo, salvo en los casos y condiciones previstos en los apartados siguientes.

Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, deberán adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifestamente impedidas.

Artículo 18. Otras obligaciones del conductor.

El conductor está obligado a mantener su propia libertad de movimiento, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad y la de los demás usuarios de la vía.

Especialmente de mantener la posición adecuada y la adecuada colocación de los objetos.

Se considera incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción el uso por el conductor con el vehículo en movimiento de dispositivos tales como pantallas con acceso a Internet, monitores de televisión y reproductores de video o DVD.

Queda prohibido conducir y utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.

Se prohíbe la utilización durante la conducción durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tengan lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.

CAPITULO IV. NORMAS SOBRE BEBIDA ALCOHÓLICAS.

Artículo 20. Tasas de alcohol en sangre y aire espirado.

Los conductores de cualquier vehículo no podrán superar la tasa de alcohol en sangre de 0,3 gramos por litro ni de alcohol en aire espirado de 0,15 miligramos

por litro durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir.

Artículo 21. Investigación de la alcoholemia. Personas obligadas.

Todos los conductores de vehículos y de bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación.

Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a dichas pruebas:

- A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.
- A quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que los hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.
- A los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en este Reglamento.
- A los que, con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad.

Artículo 23. Práctica de las pruebas.

Si el resultado de la prueba practicada diera un grado de impregnación alcohólica superior a 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre a 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, o al previsto para determinados conductores en el artículo 20 ó, aún sin alcanzar estos límites, presentará la persona examinada síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, el agente someterá al interesado, para una mayor garantía y efecto de contraste, a la práctica de una segunda prueba de detección alcohólica por el aire espirado, mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera prueba, de lo que habrá de informarle previamente.

De la misma forma advertirá a la persona sometida al examen del derecho que tiene a controlar, por sí o por cualquiera de sus acompañantes o testigos presentes, que entre la realización de la primera y de la segunda prueba medie un tiempo mínimo de 10 minutos.

Igualmente, le informará del derecho que tiene a formular cuantas alegaciones u observaciones tenga por diligencia, y a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos, que el personal facultativo del centro apreciara que las pruebas solicitadas por el interesado son las adecuadas, adoptará las medidas tendentes a cumplir lo dispuesto en el artículo 26.

El importe de dichos análisis deberá ser previamente depositado y con él se atenderá al pago cuando el resultado de la prueba de contraste sea positivo; será a cargo de las autoridades municipales o autonómicas competentes cuando sea negativo, devolviéndose el depósito en este último caso.

CAPITULO V. Normas sobre estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

Artículo 27. Estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos o bicicletas que hayan ingerido o incorporado a su organismo psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro.

Artículo 28. Pruebas para la detención de sustancias estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

Las pruebas consistirán normalmente en el reconocimiento médico de la persona obligada y en los análisis clínicos que el médico forense u otro titular experimentado, o personal facultativo del centro sanitario o instituto médico al que sea trasladada aquélla, estimen más adecuados.

Las infracciones a este precepto relativas a la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, así como la infracción de la obligación de someterse a las pruebas para su detención, tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo.

SECCIÓN 3ª. ARCENES.

Artículo 36. Conductores obligados a su utilización.

Los conductores de vehículos de tracción animal, vehículos especiales con masa máxima autorizada no superior a 3500kg kilogramos, ciclos,

ciclomotores, vehículos para personas de movilidad reducida o vehículos en seguimiento de ciclistas, en el caso de que no existe vía o parte de ella que les esté especialmente destinada, circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente para cada uno de éstos, y, si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada.

En los descensos prolongados con curvas, cuando razones de seguridad lo permitan, los conductores de bicicletas, que podrán abandonar el arcén y circular por la parte derecha de la calzada que necesiten.

Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo las bicicletas, que podrán hacerlo en columna de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía y podrán circular por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso.

El conductor de cualquiera de los vehículos enumerados en el apartado 1, excepto las bicicletas, no podrá adelantar a otro si la duración de la marcha de los vehículos colocados paralelamente excede los 15 segundos o el recorrido efectuado en dicha forma supera los 200 metros.

Artículo 38. Circulación en autopistas y autovías.

Se prohíbe circular por autopistas y autovías con vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida (artículo 18.1 del Texto Articulado).

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los conductores de bicicletas de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por arcenes de las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente. Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo.

SECCIÓN 3ª. COMPETICIONES.

Artículo 55. Pruebas deportivas, marchas y otros eventos.

La celebración de pruebas deportivas cuyo objeto sea competir en espacio o tiempo por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como la realización de marchas ciclistas u otros eventos, requerirá autorización previa que será expedida conforme a las normas indicadas en el anexo II de este Reglamento, las cuales regularán dichas actividades.

SECCIÓN 3ª. Normas de comportamiento de los conductores respecto a los ciclistas, peatones y animales.

Artículo 64. Normas generales y prioridad de paso de ciclistas.

Como regla general, y siempre que sus trayectorias se corten, los conductores tiene prioridad de paso para sus vehículos en la calzada y en el arcén, respecto de los peatones y animales, salvo en los casos enumerados en los artículos 65 y 66, en que deberán dejarlos pasar, llegando a detenerse si fuera necesario.

Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor:

- Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.
- Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, y haya un ciclista en sus proximidades.
- Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta.

En los demás casos serán aplicables las normas generales sobre prioridad de paso entre vehículos.

Artículo 98. Uso obligatorio del alumbrado.

Las bicicletas estarán dotadas de los elementos reflectantes que, debidamente homologados, se determinan en el Reglamento de Vehículos. Cuando sea obligatorio el uso del alumbrado, los conductores de bicicleta llevarán colocada alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana.

Artículo 102. Deslumbramiento.

En caso de deslumbramiento el conductor que lo sufra reducirá la velocidad lo necesario, incluso hasta la detención total, para evitar el alcance de vehículos o peatones que circulen en el mismo sentido.

El hecho de circular sin alumbrado en situaciones de falta o disminución de la visibilidad tendrá la consideración de infracción grave.

Artículo 108. Obligación de advertir las maniobras.

Los conductores están obligados a advertir al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vayan a efectuar con sus vehículos.

Como norma general, dichas advertencias se harán utilizando la señalización luminosa del vehículo o, en su defecto, con el brazo. La validez de las realizadas con el brazo quedara subordinada a que sean perceptibles a los demás usuarios de la vía.

Artículo 109. Advertencias ópticas.

El conductor debe advertir mediante señales ópticas toda maniobra que implique un desplazamiento lateral o hacia atrás del vehículo, así como su propósito de inmovilizarlo o de frenar su marcha de modo considerable. Tales advertencias ópticas se efectuaran con la antelación suficiente a la iniciación de la maniobra, y si son luminosas, permanecerán en funcionamiento hasta que termine aquella.

El desplazamiento lateral será advertido utilizando la luz indicadora de dirección correspondiente al lado hacia el que se va a realizar, o el brazo, en posición horizontal con la palma de la mano extendida hacia abajo, si el desplazamiento va a ser hacia el lado que la mano indica, o doblado hacia arriba, también con la palma de la mano extendida, si va a ser hacia el contrario.

En las maniobras que implique un desplazamiento lateral, es este el que exclusivamente se avisa, por lo que la advertencia deberá concluir tan pronto como el vehículo haya adoptado su nueva trayectoria.

La marcha hacia atrás será advertida con la correspondiente luz de marcha hacia atrás, si dispone de ella, o, en caso contrario, extendiendo el brazo horizontalmente con la palma de la mano hacia atrás.

La intención de inmovilizar el vehículo o de frenar su marcha de modo considerable aun cuando tales hechos vengan impuestos por las circunstancias del trafico, deberá advertirse siempre que sea posible, mediante el empleo reiterado de las luces de frenado o bien moviendo el brazo alternativamente de arriba abajo con movimientos cortos y rápidos.

Artículo 110. Advertencias acústicas.

Excepcionalmente o cuando así lo prevea alguna norma de la legislación sobre trafico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, podrán

emplearse señales acústicas de sonido no estridente, y queda prohibido su uso inmotivado o exagerado.

Las advertencias acústicas solo se podrán hacer por los conductores de vehículos no prioritarios:

- Para evitar un posible accidente y, de modo especial, en vías estrechas con muchas curvas.
- Para advertir, fuera de poblado, al conductor de otro vehículo el propósito de adelantarlo.
- Para advertir su presencia a los demás usuarios de la vía.

Artículo 118. Casco y otros elementos de protección.

Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones medicas que se acreditaran.

Artículo 121. Circulación por zonas peatonales.

Los que utilicen monopatines, patines o aparatos similares no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de estas que les estén especialmente destinadas, y solo podrán circular a paso de personas por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal regulada.

Normas especiales.

Se prohíbe dejar animales sin custodia en cualquier clase de vía o en sus inmediaciones, siempre que exista la posibilidad de que estos puedan invadir la vía.

Artículo 127. Normas especiales.

Artículo 129. Obligación de auxilio.

Los usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tráfico, lo presencien o tengan conocimiento de el, estar obligados a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las victimas si las hubiera, prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación, y esclarecer los hechos.

Todo usuario de la vía implicado en un accidente de circulación deberá, en la medida de lo posible:

- Detenerse de forma que no cree un nuevo peligro para la circulación.

- Hacerse una idea de conjunto de las circunstancias y consecuencias del accidente, que le permita establecer un orden de preferencias, según la situación, respecto a las medidas a adoptar para garantizar la seguridad de la circulación, auxiliar a las víctimas, facilitar su identidad y colaborar con la autoridad o sus agentes.
- Prestar a los heridos el auxilio que resulte más adecuado, según las circunstancias, y, especialmente, recabar auxilio sanitario de los servicios que pudieran existir al efecto.
- Avisar a la autoridad o a sus agentes, si aparentemente, hubiera resultado herida alguna persona así como permanecer o volver al lugar del accidente hasta su llegada.

Artículo 129. Inmovilización del vehículo.

Si por causa de accidente o avería el vehículo obstaculizase la calzada, los conductores, tras señalar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptaran las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible.

Artículo 132. Obediencia de la señalización.

Todos los usuarios de las vías objeto de la ley están obligados a obedecer las señales de la circulación que establezcan una obligación o una prohibición y adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales reglamentarias que se encuentran en las vías por las que circulan.

Salvo circunstancias especiales que lo justifiquen, los usuarios deben obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aun cuando parezcan estar en contradicción con las normas de comportamiento en la circulación.

Los usuarios deben obedecer las indicaciones de los semáforos y de las señales verticales de la circulación situadas inmediatamente a su derecha, encima de la calzada o encima de su carril, y si no existen las de los situados inmediatamente a su izquierda.

Si existen semáforos o señales verticales de circulación con indicaciones distintas a la derecha y a la izquierda, quienes pretendan girar a la izquierda o seguir de frente solo deben obedecer la de los situados inmediatamente a la izquierda.

Artículo 136. Visibilidad.

Con el fin de que sean más visibles y legibles por la noche, las señales viales, especialmente las de advertencia de peligro y las de reglamentación, deben estar iluminadas o provistas de materiales o dispositivos reflectantes, según lo dispuesto en regulación básica establecida a estos fines por el Ministerio de Fomento.

Inscripciones.

Para facilitar la interpretación de las señales, se podrá añadir una inscripción en un panel complementario rectangular colocado debajo de aquellas o en el interior de un panel rectangular que contenga la señal.

Idioma de las señales.

Las indicaciones escritas que se incluyan o acompañen a los paneles de señalización de las vías públicas, e inscripciones, figuraran en idioma castellano y, además, en la lengua oficial de la Comunidad Autónoma reconocida en el respectivo Estatuto de Autonomía, Cuando la señal este ubicada en el ámbito territorial de dicha comunidad.

Artículo 140. Señalización de las obras.

Las obras que dificulten de cualquier modo la circulación vial deberán hallarse señalizadas, tanto de día como de noche, y rodeadas luminosamente durante las horas nocturnas, o cuando las condiciones meteorológicas o ambientales lo exijan, a cargo del realizador de la obra.

Cuando se señalicen tramos de obras, las marcas viales serán de color amarillas. Así mismo tendrán el fondo amarillo las señales verticales. Las señales indicativas podrán ser:

Dispositivos de barrera: prohíben el paso a la parte de la vía que delimitan y son los siguientes:

- Barrera fija: prohíbe el paso a la vía o a parte de esta que delimita.
- Barrera o semibarrera móviles: prohíbe temporalmente el paso, mientras se encuentre en posición transversal a la calzada en un paso a nivel, acceso a un establecimiento u otros.
- Panel direccional provisional: prohíbe el paso e informa, además, sobre el sentido de la circulación.
- Banderitas, conos o dispositivos análogos: prohíben el paso a través de la línea real o imaginaria que les une.
- Luz roja fija: indica que la calzada esta totalmente cerrada al transito.

- Luces amarillas fijas o intermitentes: prohíben el paso a través de la línea imaginaria que las une.
- La forma, color, diseño, símbolos, significado y dimensiones de las señales indicativas se ajustan a lo que se establece en el Catálogo oficial de señales de circulación.

Artículo 147. Semáforos cuadrados para vehículos, o de carril:

Los semáforos de ocupación de carril afectan exclusivamente a los vehículos que circulen por el carril sobre el que están situados o en el que se indique en el panel de señalización variable, y el significado de sus luces es el siguiente:

- Una luz roja en forma de aspa determina la prohibición de ocupar el carril indicado. Los conductores de los vehículos que circulen por este carril deberán abandonarlo en el tiempo más breve posible.
- Una luz verde en forma de flecha apuntada hacia abajo indica que está permitido circular por el carril correspondiente.
- Una luz blanca o amarilla en forma de flecha, intermitente o fija, apuntada hacia abajo en forma oblicua indica a los usuarios del carril correspondiente la necesidad de irse incorporando en condiciones de seguridad al carril hacia el que apunta la flecha, toda vez que aquel por el que circula va a quedar cerrado en corto espacio.

Artículo 148. Semáforos reservados a determinados vehículos.

Cuando las luces de los semáforos presentan la silueta iluminada de un ciclo, sus indicaciones se refieren exclusivamente a ciclos y ciclomotores.

Artículo 149. Señales de advertencia de peligro.

Las señales de advertencia de peligro tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía la proximidad y la naturaleza de un peligro difícil de ser percibido a tiempo, con objeto de que se cumplan las normas de comportamiento que, en cada caso, sean precedentes.

La distancia entre la señal y el principio del tramo peligroso podrá indicarse en un panel complementario del modelo recogido en el Catálogo oficial de señales de circulación.

Si una señal de advertencia de peligro llevara un panel complementario que indique una longitud, se entenderá que esta se refiere a la del tramo de vía afectado por el peligro.

Cuando se trate de señales luminosas, podrá admitirse que los símbolos a parezcan iluminados en blanco sobre fondo oscuro no luminoso.

Pruebas deportivas.

La actividad de las pruebas deportivas se regirá por las normas en esta normativa especial, por los reglamentos deportivos y demás normas que resulten de aplicación.

Las pruebas deportivas se disputaran con el trafico completamente cerrado a los usuarios ajenos a dicha prueba, y gozaran del uso exclusivo de las vías en el espacio comprendido entre el vehículo de apertura con bandera roja y el de cierre con bandera verde.

El control y orden de la prueba, tanto por lo que respecta a participantes como al resto de usuarios de la vía, estará encomendado a los agentes de la autoridad o al personal de la organización habilitado, que actuara siguiendo las directrices de los agente o del responsable de seguridad vial.

Los itinerarios deben señalarse en los lugares peligrosos, incluso con la presencia del personal de la organización y con instrucciones precisas del responsable de seguridad vial. Las señalizaciones deberán ser retiradas o borradas una vez que pase el último participante y nunca serán colocadas de manera que provoque confusión para la circulación rodada ajena a la actividad deportiva. Cuando las indicaciones se hagan sobre la calzada, se deberán utilizar materiales que se borren después de pocas horas.

Todas las pruebas irán precedidas por un agente de la autoridad con una bandera roja y finalizadas por otro con una bandera verde, las cuales acotaran para los participantes y el resto de usuarios de la vía el inicio y fin del espacio ocupado para la prueba. Está prohibida la circulación de vehículos en el espacio comprendido entre la bandera roja y la verde, excepto los vehículos autorizados expresamente y con la autorización situada en lugar visible.

Entre una y otra bandera, el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad, irá, provisto de una bandera de color amarillo en indicación de atención o peligro, así como con vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas.

Sin perjuicio de ello, la organización incorporara vehículos piloto de protección que entran dotados de carteles que anuncien el comienzo y el

final de la prueba, y deberán, en su caso, situar el coche de apertura y cierre de la prueba como mínimo 200 metros por delante y por detrás del primer participante y del último, respectivamente.

Servicios sanitarios.

La organización dispondrá la existencia durante la celebración de la actividad de la presencia obligatoria, como mínimo, de una ambulancia y de un médico para la asistencia de todos los participantes, sin perjuicio de su ampliación con más personal sanitario en la medida que se estime necesario.

Condición de los participantes.

Los participantes que circulen fuera del espacio delimitado por los vehículos de señalización de inicio y fin de la prueba serán considerados usuarios normales de la vía, y no les será de aplicación esta normativa especial.

Requisitos de los responsables de la prueba.

El director ejecutivo y el responsable de seguridad vial de la prueba deportiva deberán ser mayores de edad y tener conocimientos de las normas de circulación, para lo que será suficiente poseer la licencia o el permiso de conducción en vigor, así como conocimiento del reglamento de la prueba.

El responsable de seguridad vial deberá indicar de modo preciso a cada uno de los miembros del personal auxiliar habilitado la función que deban desempeñar, de acuerdo con la memoria aprobada por la autoridad gubernativa competente..

Personal auxiliar.

El personal auxiliar para el mantenimiento del orden y control de la actividad deberá ser un número razonable, en función de las características de la actividad, dependerá del responsable de seguridad vial.

Marchas ciclistas.

Marchas ciclistas organizadas.

Las normas establecidas en esta sección sólo regulan con carácter vinculante las marchas ciclistas organizadas.

La organización estará obligada a comunicar la celebración de la marcha ciclista a los ayuntamientos de las localidades por las que aquella discurra.

El control y el orden de la marcha, tanto en lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, estará encomendado a los agentes de la autoridad o

personal de la organización habilitado. Las órdenes o instrucciones emanadas de dicho personal durante el desarrollo de la actividad, que actúen siguiendo las directrices de los agentes, tendrán la misma consideración que la de dichos agentes, al actuar como auxiliar de estos.

Todos los participantes de una actividad ciclista organizada, con las excepciones previstas en este Reglamento, podrán circular y agruparse libremente, siempre por su carril, excepto que por seguridad el responsable de la prueba o la autoridad competente puntualmente indique otro criterio durante el desarrollo de la marcha.

En general, los participantes deberán cumplir la normativa de circulación, especialmente cuando marchen desagrupados de los demás.

La organización dispondrá de vehículos piloto de apoyo suficiente, banderines y medios adecuados para la señalización del recorrido, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, así como de los servicios necesarios para retirar la señalización al término de la actividad, y desperdicios que ocasionen los avituallamientos, dejando la carretera y sus alrededores en el mismo estado que antes de su celebración.

Como norma general está prohibido el seguimiento de coches de los participantes. Solo los vehículos autorizados expresamente y con la autorización situada en lugar visible pueden circular detrás de los grupos de ciclistas.

Las marchas se desarrollarán con el tráfico abierto, sin perjuicio de que en ciertas circunstancias o momentos pueda considerarse la opción de cerrar al tráfico determinadas zonas mientras dura el paso de los ciclistas.

CIRCULAR EN GRUPO, PERO NO EN PELOTÓN.

Se permite a los conductores de bicicleta circular sin mantener la separación entre ellos, extremando la atención a fin de evitar alcances entre los propios ciclistas. Además, no se consideran adelantamientos los producidos entre ciclistas del mismo grupo.

Podrán circular en columna de dos en dos como máximo, siempre lo más a la derecha posible de la vía y colocándose de uno en uno en tramos de poca visibilidad. En autovías sólo podrán circular por el arcén, siempre que sean mayores de 14 años y no esté prohibido por la señal correspondiente. Cuando se prohíba su circulación un panel indicará el itinerario alternativo.

2. MANIFIESTO DE LOS CHICOS Y CHICAS DE DONOSTIA

2. MANIFIESTO DE LOS CHICOS Y CHICAS DE DONOSTIA:

Los chicos y chicas que hemos participado desde nuestros centros escolares, grupos de los barrios o a través de Internet en el proyecto de Audiencia Pública sobre la movilidad en Donostia, queremos, a través de este Manifiesto, trasladar al Ayuntamiento las reflexiones y propuestas que hemos elaborado a lo largo de estos meses de trabajo común.

Esto que hoy hacemos aquí no es habitual y por eso queremos aprovechar la ocasión para deciros que los chicos y chicas de Donosti queremos que nuestra voz sea oída por todos y escuchada en el Ayuntamiento.

Casi un 15% de la población donostiarra somos menores de 18 años, y aunque no podamos votar queremos ejercer nuestros derechos y responsabilidades como ciudadanos. Más allá de cuantos seamos, es importante que el Ayuntamiento tenga en cuenta nuestras opiniones a la hora de tomar decisiones que también nos afectan.

Queremos que se nos informe con claridad, que se nos consulte, que en el Ayuntamiento haya un sitio en el que podamos presentar nuestras impresiones y compartir nuestra forma de ver las cosas con otros ciudadanos de igual a igual, en el que sepamos que nos escucharán y que trabajarán con nosotros para ver si se puede realizar o no lo que proponemos.

Las chicas y chicos que hemos participado en este proyecto compartimos más cosas de las que pensábamos el primer día que nos vimos, incluso, las diferencias que hay entre nosotros nos han servido para comprender otras situaciones y completar este manifiesto. Con las actividades que hemos desarrollado durante estos meses para preparar esta Audiencia nos hemos dado cuenta de que a participar se aprende participando con otros, que hemos de informarnos bien, que nuestras propuestas deben ser razonadas y consecuentes, que para ponernos de acuerdo es necesario el debate y la colaboración, y que eso exige dejar en el camino algunas ideas que no son compartidas por todos.

Pedimos pero también proponemos alternativas. Queremos participar en los proyectos que se hagan para la ciudad. Pedimos que se nos escuche y se dé respuesta a nuestras peticiones con compromisos y fechas. Lo decimos así de claro porque sabemos que el Ayuntamiento y tú, Odón, nuestro Alcalde, sois especialmente sensibles a estos temas.

Nos hemos dado cuenta que podemos tomar decisiones y adquirir compromisos entre todos y para todos.

Nos ha gustado colaborar en este proyecto porque lo hemos hecho entre muchos que no nos conocíamos aún siendo de la misma ciudad y seguramente ahora todas y todos nos sentimos algo más responsables de lo que pasa en Donostia. Además, hemos podido contrastar nuestro trabajo con los chicos y chicas de Barcelona que están trabajando desde allí para hacer propuestas a su Ayuntamiento. Hemos visto que tenemos problemas parecidos y que podemos trabajar juntos para buscarles solución.

Estos meses hemos comprobado lo difícil que es representar, dejar a un lado las ideas personales y defender en las reuniones ínter centros los acuerdos adoptados por cada uno de nuestros grupos. Tomar decisiones no es nada fácil, quiere decir priorizar, elegir entre diferentes posibilidades. Creemos que para que desde el Ayuntamiento lo hagáis bien, es muy importante que el contacto con los ciudadanos y ciudadanas sea algo habitual.

Después de este trabajo, hemos podido completar este manifiesto de forma que todos nos sintamos identificados con todo lo que aquí exponemos.

1. CÓMO VEMOS LA MOVILIDAD EN DONOSTIA.

Todas y todos nos movemos por Donostia, la movilidad está presente en nuestro día a día, desde que salimos de casa para ir a clase, al juntarnos con los amigos, al ir a hacer deporte o a música...

Sea cual sea nuestra forma de vida, tenemos necesidad de movernos pero esta necesidad no es cubierta de la misma forma porque, hasta hace poco, se le ha dado más importancia a los desplazamientos que producen dinero: personas que trabajan y lo hacen a partir de un vehículo.

Hasta que empezamos a trabajar en esta Audiencia, lo hacíamos de una forma casi rutinaria, y cuando había algo que nos preocupaba, lo que hacíamos era comentarlo entre nosotros, en casa, etc. Ahora, cuando nos desplazamos, nos fijamos tanto en cosas que antes nos pasaban desapercibidas porque están bien hechas y no valorábamos su alcance, como en las que pudiéndose corregir y mejorar, no creíamos que estuviera en nuestras manos hacerlo. Ahora sabemos que tenemos mucho que decir y que el Ayuntamiento nos necesita.

Vemos que hoy se escuchan nuestras propuestas, esperamos que sean anotadas, analizadas y sirvan para que todos nos podamos mover mejor por Donostia. Queremos que nuestras aportaciones contribuyan a hacer de nuestra ciudad un lugar mejor para vivir, sin poner en peligro el futuro y el medio ambiente.

Para tener una idea de la importancia de la movilidad en nuestra ciudad vamos a dar unos cuantos datos de los que hemos utilizado para hacer nuestro trabajo. Casi la mitad (43%) de los desplazamientos que se hacen en la ciudad cada día (medio millón) se hacen a pie.

El peatón es el elemento principal de la movilidad en Donostia. En los últimos 14 años ha habido 2.500 peatones heridos tras ser atropellados y lo que es más grave, 71 muertos, es decir, un 45% del total de los muertos en accidentes de tráfico en el municipio son peatones.

En Donostia tenemos 21 líneas de autobús urbano con un total de 568 paradas y un total de 27 millones de viajeros al año, lo que da una media de 75.000 usuarios a día. Tenemos 13 Km. de carriles bici.

Hemos comprendido que esto de la movilidad es un tema complicado, que todos asumimos papeles diferentes según el medio de transporte que utilizamos en cada momento y que nos resulta difícil pensar en los otros cuando funcionamos en uno de esos papeles (peatón, ciclista, conductor...). Hemos visto que muchas veces a quién va al volante le cuesta comprender al ciclista, aunque a veces coja también la bici, que el ciclista no respeta a los peatones aunque a veces también vaya andando, que los peatones no respetan las señales, o que cuando vamos en moto no nos importa demasiado aparcar en las aceras...

Hemos dividido nuestro trabajo de reflexión en tres grandes apartados en función de la forma en que nos movemos por la ciudad: a pie, en bicicleta o en transporte público.

2. ¿CUÁNDO CAMINAMOS?

Sabemos que andar es muy saludable, tanto para la ciudad, porque no contamina, como para quién camina, pero muchas veces parece que las prisas y la falta tiempo nos impiden ir andando de un lugar a otro.

Además, el peatón tiene mayor autonomía de movimiento y es una buena forma de hacer ejercicio y de descubrir la ciudad haciéndola más nuestra.

En una ciudad pequeña como la nuestra, los trayectos no son largos, y muchas veces en poco tiempo hemos llegado al lugar de destino. Hemos comprobado que algunas veces cuando hay mucho tráfico se llega antes andando que en coche o en autobús.

Notamos que en Donostia el peatón empieza a ser mejor tratado; se están haciendo muchas calles peatonales, ampliando aceras... pero aún hay que hacer un esfuerzo por hacerlo real en toda la ciudad: Egia, Altza, Larratxo... Caminar por estas calles peatonales es muy cómodo y agradable.

Creemos que estas zonas además de para caminar también deberían ser zonas en las que podamos jugar, juntarnos con los amigos, espacios de encuentro también para nosotros. Sabemos que es difícil compaginar el uso de una persona mayor que busca tranquilidad, con el de un joven que por ejemplo quiere patinar, pero creemos que todos debiéramos ceder un poco ya que se supone que la calle es para todos.

Hemos observado que la ciudad no está adaptada para que todos tengamos parecidas posibilidades al desplazarnos: personas con algún tipo de discapacidad, coches de niños, personas mayores,... Sigue habiendo barreras arquitectónicas que

empeoran por la existencia de coches aparcados en 2ª fila u otros obstáculos (motos, mobiliario urbano,...) que invaden la acera, estrechez de muchas aceras, falta de semáforos... Habría que revisar los tiempos de los semáforos para que todos podamos cruzar sin agobios y las esperas no sean demasiado largas.

Queremos que se cumplan las normas de accesibilidad, que todos los semáforos tengan señales acústicas, que se salven los desniveles por rampas, con aceras continuas o pasos de cebra elevados que den más importancia al peatón frente al coche, y que todos seamos más respetuosos, sobre todo con las personas que tienen dificultades.

Nosotros los jóvenes, chicas y chicos de Donostia, nos sentimos inseguros ante los vehículos por varias razones: no se respetan las señales ni las normas de tráfico, en horas punta se circula con demasiada rapidez e imprudencia y no hay siempre la suficiente vigilancia de la policía municipal para hacer cumplir las normas. Creemos que la presencia de la policía municipal es importante no sólo para procurar que los ciudadanos estemos más concienciados y respetemos más las normas de seguridad viaria, sino también para poder contar con ellos cuando necesitemos ayuda.

Para que los desplazamientos sean cada vez más a pie, lo mejor es poder vivir a una distancia que permita acudir andando al lugar de trabajo o estudio. Pero esto no es suficiente, algunos vivimos cerca del colegio pero vamos en autobús porque hay que pasar por zonas de mucho tráfico y obras. También es necesario que los coches reduzcan la velocidad en las calles centrales de todos los barrios, cerca de los colegios, polideportivos,... que los pasos de peatones tengan semáforos y que estén bien señalizados, que los coches respeten esas señales, que las aceras sean amplias, que estén limpias, sobre todo de excrementos de perros, que disminuyan el ruido y los humos, que se aumenten los itinerarios peatonales que comunican unos barrios con otros,...

Creemos que si se camina se conoce mejor la ciudad, cuando se va en coche no se aprecia de la misma forma; habría que hacer paseos guiados para conocer mejor la ciudad.

Queremos una movilidad autónoma, poder ir a nuestras actividades sin tener que ser acompañados siempre por un adulto; queremos una movilidad segura, que todos respetemos las normas, que haya más señales para el peatón con carteles-mapa que indiquen donde nos encontramos si estamos desorientados, que las zonas menos frecuentadas estén bien iluminadas para que chicas y chicos nos sintamos seguros cuando salimos de noche....

Somos conscientes que también como peatones cometemos imprudencias y que es importante conocer cuales son nuestros derechos y deberes. Creemos que es muy importante que tengamos información clara y comprensible, que todos conozcamos las normas, y que las respetemos, tanto si somos peatones, ciclistas, usuarios del transporte público o conductores.

3. ¿CUÁNDO VAMOS EN BICI?

Nos parece importante el esfuerzo que se esta haciendo para aumentar el número de carriles bici, pero opinamos que todavía hay mucho que hacer. Es muy importante que conecten unos con otros para poder ir de un lugar de la ciudad a otro con seguridad.

Es un medio de transporte cómodo, saludable, barato, ecológico y muy válido para evitar atascos en la ciudad, pero creemos que hoy por hoy, aún resulta peligroso circular en bicicleta por diversos motivos: la red de carriles no está terminada, faltan conexiones, el ciclista estorba en muchas calzadas, falta seguridad,... El Ayuntamiento debería ser más valiente para hacer esto posible y animar a todos los ciudadanos a que usen más la bici hasta hacer que se convierta en un medio de transporte alternativo, no solo en el centro sino en toda la ciudad.

Empieza a verse a bastantes personas moviéndose en bicicleta, pero en su mayoría son adultos. Nosotros lo hacemos sobre todo durante el fin de semana y como forma de hacer deporte o divertirnos; entre semana en casa no nos dejan ir en bici porque creen que es peligroso. Creemos que para que se convierta de verdad en un medio de transporte es importante que se utilice como tal desde que somos niños, así de mayores sería ya una costumbre. Para que esto pueda ser así, creemos que habría que incluir en la red de bidegorris las rutas a los colegios.

Los bidegorris deben estar bien señalizados, además de que se distingan por el color del suelo creemos que deben estar diferenciados por setos, bandas sonoras, y también habría que impedir que como ocurre en el Paseo Nuevo, los coches aparquen en los bidegorris. Aparcar la bici es bastante complicado, se necesitan más aparca bicis.

Uno de los inconvenientes que le vemos a la bicicleta como medio de transporte es la lluvia, y aquí llueve bastante. Para esos días habría que mejorar los suelos y la pintura con la que se dibujan las señales en la calzada; es muy deslizante, y cuando llueve, la bici o la moto patina fácilmente. Para que no resbale, se debería rayar la pintura como hacen en otras ciudades cercanas.

Otra dificultad para poder emplear la bici es que Donosti tiene bastantes barrios en zonas altas. Para que las cuestas no sean un impedimento, estaría bien que hubiera ascensores, escaleras mecánicas, o que se pudiera subir la bici al autobús en las líneas que van a barrios como Aiete o Altza.

Estaría bien que en las escuelas nos enseñaran a circular en bicicleta, las normas que debemos cumplir para ir más seguros, y también que los adultos nos respetasen más cuando vamos solos sin nuestros padres.

Muchos creen que porque somos jóvenes hacemos las cosas mal, que siempre tienen razón y que nos pueden llamar la atención por cualquier cosa y de cualquier forma.

Durante estos meses, ha habido bastante lío en la ciudad por el nuevo carril bici en la Concha. Muchos conductores están en contra, pero la verdad es que las pruebas que se han hecho los domingos cerrando el paso a los coches, han sido una gozada. Esos días y otros como el “Día sin mi coche”, la calle parece mayor.

4. ¿CUÁNDO UTILIZAMOS EL TRANSPORTE PÚBLICO?

En nuestra ciudad, el transporte público por excelencia es el autobús. Pensamos que es mejor que el coche porque es más seguro, más barato, menos contaminante y respetuoso con el medio ambiente. En este sentido aún quedan cosas por hacer; gracias a las nuevas tecnologías podríamos tener vehículos con energías renovables que contaminen menos.

Hemos observado que la red de autobuses esta mejorando en lo que se refiere al número de líneas como en la calidad de los autobuses. Todavía falta llegar a algunas zonas de los barrios más alejados y mejorar el servicio a las zonas altas con calles estrechas por las que no puede pasar un autobús normal (San Roque, Aldakonea, etc), u otras donde el servicio se cubre con convenios con otras líneas privadas (como Aiete).

Además creemos que habría que ampliar los horarios y frecuencias en algunos barrios, extender el servicio de los autobuses nocturnos, también a los viernes, y considerar la posibilidad de precios especiales para grupos y jóvenes.

A pesar de que la calidad de los autobuses ha mejorado bastante, las personas con movilidad reducida como las personas mayores, las que van con niños y niñas en cochecito o con el carro de la compra o las que tienen alguna disminución física, psíquica o sensorial, encuentran dificultades porque todavía no hay muchos autobuses con plataforma baja. Estas personas tienen que esperar a veces mucho tiempo hasta que

llegue el bus en el que puedan montar, y suelen terminar utilizando el coche para trasladarse de un lugar a otro... y cuando quieren aparcar se encuentran con que las plazas reservadas para ellos no son respetadas.

Habría que mejorar la señalización de las líneas; las letras de los postes son muy pequeñas y las personas que no ven bien tienen dificultades para leerlas. Los autobuses deberían tener información sonora para las personas que no ven bien y los planos deberían estar también en braille para que todo el mundo pueda orientarse.

Creemos que el autobús debe tener preferencia porque traslada a mucha gente y tiene que cumplir unos horarios. Los carriles bus como los de la calle Urbietta y San Martín funcionan bien, pero cuando los coches no los respetan como en la Zurriola, sirven de muy poco.

Una cosa que creemos que debiera mejorar más es cómo nos sujetamos cuando vamos dentro del autobús. Pagamos billete normal como los adultos pero muchas veces, y sobre todo cuando va mucha gente, no tenemos donde agarrarnos porque las barras están muy altas y no llegamos. Creemos que es una cuestión que debiera estudiarse para buscar un sistema que nos permita viajar más seguros.

Creemos que deberíamos tomar una mayor conciencia de que los autobuses son también nuestros y que cuando se queman autobuses, estropean los asientos o rallan las ventanas, todos salimos perjudicados.

Creemos que debieran tomarse medidas contra las personas que los realizan, de forma que paguen el mal hecho, haciendo trabajos para la ciudad.

El Topo es un medio de transporte que nos parece muy cómodo, seguro, rápido y puntual.

Creemos que se deberían reeditar las guías del transporte y educar desde pequeños para el uso del transporte público, organizando visitas a las cocheras, explicando la importancia del uso del transporte público, que es de todos, que se debe respetar, cómo hay que comportarse, las funciones del chofer... porque a veces cuando surgen problemas no sabemos quién tiene razón, ni a quién acudir. También desde las familias deberíamos acostumbrarnos a utilizarlo y hacer un buen uso de él.

En resumen y para terminar pedimos al Ayuntamiento que estudie nuestras propuestas, pensamos que pueden ayudar a mejorar la movilidad en Donostia, y hacer de nuestra ciudad un lugar más seguro y saludable.