

La bicicleta forma ya parte inseparable del paisaje urbano de San Sebastián. Poco a poco ha conseguido hacerse un hueco en la ciudad y ha conseguido tener un número considerable de usuarios gracias a las condiciones de los bidegorris y de la topografía de la ciudad.

Cuando hace quince años se propuso impulsar desde el Ayuntamiento de San Sebastián una serie de acciones para fomentar la bici como un medio de transporte, muy pocos creyeron en ello. Sin embargo, hoy la bicicleta es utilizada cotidianamente por un número considerable de donostiarras que la emplean en el día a día. Hoy en día, Donostia dispone de 25 kilómetros de carriles bici y se quiere doblar esa cifra en tres años.

La bicicleta se utiliza por una serie de motivos de orden colectivo, como la contribución a la calidad ambiental o el ahorro energético, pero sobre todo por su valor práctico como medio de transporte, ya que es capaz de resolver muchas necesidades de desplazamiento de un modo eficaz y atractivo: es rápida, cómoda, barata y sana.

San Sebastián va hacia un modelo de movilidad protagonizado por los medios de transporte de mayores beneficios ambientales y sociales, es decir, del peatón, la bicicleta y el transporte colectivo.

La bicicleta se utiliza en San Sebastián ya que aporta rapidez, economía y salud a los que la utilizan. Con velocidades medias de 12km/h, que triplican a las del peatón, sin necesidad de esperar al transporte colectivo y con tiempos muy breves de aparcamiento y acceso al destino, la bicicleta es un medio de transporte muy eficaz para distancias de hasta 6km, es decir, con ella se puede recorrer Donostia de punta a punta en menos de media hora.

Es también un medio de transporte accesible a todos, una bicicleta urbana equipada correctamente, cuesta menos de 400€.

La bicicleta es también salud para el usuario. Ahora que los médicos y las administraciones públicas insisten en las consecuencias perjudiciales de la sedentarización de nuestras vidas, la bici se convierte en una opción saludable para nuestros desplazamientos cotidianos.

El uso de la bicicleta también aporta mejoras para la colectividad, más bicicleta significa menor consumo energético, menor contaminación atmosférica, menos ruido, menos peligrosidad de las calles y menor espacio público ocupado por los vehículos.

Los residuos derivados de la combustión de los motores o producidos durante la fabricación y circulación de los vehículos están también cuestionados cada vez más por motivos ambientales y sanitarios. Lo mismo que el ruido y sus consecuencias para calidad de vida y la salud de la población, objeto creciente de atención, preocupación y control por parte de las administraciones públicas.

Por ese motivo, en la medida en que la bicicleta pueda sustituir al motor en nuestra ciudad, la convivencia, la salud, la calidad de vida, el clima y el planeta se verán beneficiados.

1. LA EXPANSIÓN DE LA BICICLETA EN DONOSTIA:

El incremento de usuarios de la bicicleta en los últimos años ha sido extraordinario. Entre 1999 y 2005 se puede estimar que el número de ciclistas se multiplicó por tres. Según los conteos realizados por el Observatorio de la Bicicleta, el grado de ocupación de los aparcabicis municipales es del 50%, lo que significa que en cada momento del día hay más de 1.800 ciclistas empleando estas instalaciones.

La bicicleta es empleada cotidianamente por todo tipo de usuarios, con edades, motivos de desplazamiento, vestimenta y condición social muy distintas.

Los primeros tramos de vías ciclistas y aparcabicis no tuvieron ni continuidad ni resultados palpables. A primeros de los años ochenta se construyó un primer tramo de 1,5km de bidegorri en el paseo de Los Fueros y, en 1981, se inauguró en el Boulevard el primer aparcamiento de bicicletas.

2. EL IMPULSO DESDE EL AYUNTAMIENTO DONOSTIARRA Y LA CREACIÓN DE KALAPIE:

A finales de los ochenta, confluyen dos elementos clave en el futuro de la bicicleta. El primero es el inicio de la redacción del Plan General de ordenación Urbana, aprobado en 1995, que por primera vez toma en consideración al peatón y a la bicicleta en sus documentos y, en particular, establece la creación de una red de itinerarios peatonales y ciclistas. El segundo es la creación, 1989, de Kalapie, la organización de usuarios de la bicicleta que desde entonces representaría la conciencia crítica ciudadana en materia de movilidad.

En los primeros años noventa se inicia un cambio en la política de movilidad sin el cual sería impensable la incorporación de la bicicleta a la ciudad.

Como desarrollo de esa nueva política promovía desde la concejalía da Movilidad se modifica la circulación en el centro urbano y se establecen medidas favorables al autobús. Pero quizás la actuación más llamativa entonces sea la creación del primer eje semipeatonal entre la plaza de Bilbao y el Boulevard, que facilita también la circulación de bicicletas y que constituye uno de los primeros eslabones de la red de itinerarios no motorizados.

También en los años noventa se fueron creando nuevos tramos de vías ciclistas que, sin embargo, todavía no formaban un auténtica red de ciudad, pues les faltaba la continuidad y, sobre todo, la conexión entre el Centro y varios importantes focos de atracción de viajes en bici como la Universidad.

Faltaba una acción más decidida y sistemática que toma cuerpo en 2000 con la redacción por parte del Ayuntamiento del plan de la Bicicleta, que incluye la propuesta de una red de vías ciclistas y, también, de una serie de medidas complementarias sin las cuáles no sería posible el cambio de cultura que supone incorporar la bicicleta a la movilidad urbana.

Se constata entonces que es necesario dar un salto cualitativo en el apoyo al ciclismo urbano y, en particular, que es imprescindible construir la red ciclista: la conexión de la Concha a Ondarreta mediante la sustitución de un carril de circulación motorizada por una vía de bicicletas, objetivo defendido por el Alcalde de la ciudad en medio de una gran polémica.

La inauguración de dicha vía ciclista en julio de 2002 dio como resultado un incremento espectacular del uso de bicicleta, además sin los problemas de congestión de tráfico motorizados vaticinados por algunos sectores sociales.

3. LA NORMALIZACIÓN:

La bicicleta entraba así en la senda de la normalización, y, en particular, se reafirmaba su encaje en la política de movilidad. Cada decisión y proyecto que afecta a la movilidad y al espacio público debe ser contejado con las necesidades de los ciclistas, tal y como debe ocurrir con las necesidades de los peatones, el transporte colectivo o el automóvil privado.

Ese cambio de punto de vista, desde el tráfico de vehículos motorizados privados hasta los desplazamientos de todos los usuarios de la calle tuvo su tradición en la organización del propio Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián que de tener una Delegación del “Tráfico”, pasó en 2000 a tener un Departamento de Movilidad, capaz

de facilitar la incorporación del peatón, la bicicleta y el transporte público en la planificación y en el diseño y gestión cotidianos de los proyectos.

4. BIDEGORRI POR DENTRO:

Aunque en el habla coloquial se les llame “bidegorris” o “carriles-bici”, las vías ciclistas no tienen un formato único, sino que responden a las diferentes necesidades y oportunidades de cada tramo del viario urbano. Por ese motivo se han ido encajando en estos años de modo diverso tal y como se puede observar en un recorrido por nuestra ciudad en el que, además, se pueden ver distintos tipos de intersecciones y modos de gestionar el encuentro con los peatones o con los vehículos motorizados.

Utilizar la bicicleta exige lugares cómodos y seguros para aparcar. Se debe, para ello, instalar modelos de aparcabicis que se adapten a los lugares y circunstancias en los que se sitúan teniendo en cuenta, por ejemplo, el número previsible de usuarios, la duración de su estancia, el tipo de bicicleta que se va a amarrar, la “vigilancia” generada por el paso de personas en sus proximidades, etc.

De los 3.500 aparcabicis que tiene instalados en la ciudad en 2005, los más habituales son los denominados “universal” o de “U” invertida, pero también se están empleando otros modelos diseñados ex profeso para Donostia como el “Epsilon” que, además de su utilidad para amarrar bicicletas, sirve de bolardo o protección de acera.

5. OTRAS MEDIDAS DE APOYO A LA BICICLETA:

En 2005 arrancaron varias iniciativas pioneras importantes para el futuro de la bicicleta. La primera es la creación del Observatorio de la Bicicleta, un instrumento para conocer los obstáculos y los avances en relación al uso de la bicicleta en la ciudad. El Observatorio, resultado de la colaboración entre la asociación de usuarios de la bicicleta Kalapie y el Ayuntamiento, es el primero creado en el Estado Español y tiene como objetivos la canalización y gestión de las quejas y sugerencias de los usuarios, el análisis de la evolución de la movilidad ciclista y la vigilancia del cumplimiento del plan de la Bicicleta de Donostia.

La segunda es la experimentación del acceso de las bicicletas en dos líneas de autobuses de la Compañía del Tranvía municipal. La combinación de la bicicleta con el transporte colectivo es un elemento fundamental de la política de promoción de este vehículo, permitiendo una alianza de intereses provechosa para todos. Los ciclistas

multiplican el radio de acción de sus desplazamientos y las operadoras del transporte público amplían su clientela.

La combinación de la bicicleta y el ferrocarril tiene ya una larga trayectoria, tanto con la creación de aparcabicis en las estaciones como en su transporte. En las líneas de Euskotren es posible transportar bicicletas gratis en todos sus servicios y en los de cercanías de RENFE también gratuitamente bajo ciertas condiciones de horario. La novedad en 2005 fue el inicio del transporte de bicicletas en las líneas de autobús del barrio de Altza, en horario restringido para evitar los periodos de aglomeración, y siguiendo diversas normas de uso que obligan a atar la bicicleta y dar prioridad a sillas de rueda y carritos infantiles. El usuario debe pagar un billete adicional por este transporte. Esta opción se ha ampliado en 2006 a la línea de Errondo y a la que va del Antiguo a Hospitales. Se está también trabajando en un prototipo para el transporte exterior de las bicicletas en la parte trasera de los autobuses.

6. UNA NUEVA CULTURA DE LA MOVILIDAD:

La incorporación de la bicicleta a la movilidad de Donostia-San Sebastián no está exenta de fricciones y conflictos con los diferentes usuarios de las vías. Por ese motivo, es imprescindible generar una nueva cultura de la movilidad que acoja a los ciclistas y que propicie un uso respetuoso de y para este medio de transporte.

En particular, es importante el entendimiento y respeto mutuo entre peatones y ciclistas en aquellos espacios que comparten. El peatón es el fundamento de la movilidad y debe tener la prioridad en las aceras y espacios de coexistencia con otros medios de transporte.

La bicicleta es un vehículo y, por tanto, tiene derecho a la circulación por las calzadas de las vías urbanas,; no puede existir en cada calle una vía ciclista segregada del tráfico y, por tanto, los ciclistas deben aprender a vivir en el tráfico. Pero la convivencia de los ciclistas con los vehículos motorizados exige también un cambio en la mentalidad de los conductores, los cuales deben acomodar su velocidad y comportamiento a las normas de tráfico y al respeto a las bicicletas.

El Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián pretende también contribuir a esa nueva cultura de la movilidad con diversas medidas entre las que se encuentra la aprobación en 2005 de la Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos, la cual establece unas nuevas reglas de juego en relación al uso de las vías por parte de todos, incluidos los ciclistas.

El impulso de la bicicleta como medio de transporte social y ambientalmente apropiado exige seguir aplicando nuevas medidas de apoyo en todo tipo de ámbitos y situaciones. Se está estudiando, por ejemplo, la implantación de un sistema de préstamo de bicicletas para reforzar las posibilidades de que ciertos usuarios no cotidianos como los visitantes de otros puntos de Guipúzcoa o los turistas puedan emplear la bicicleta en sus recorridos por la ciudad.

También se está desarrollando una política de promoción de la bicicleta en el seno de la propia administración municipal. Ya existe un brigada de la guardia urbana que emplea la bicicleta para sus tareas de ayuda y vigilancia en la calle, pero se trata en el futuro de facilitar el acceso de los trabajadores en bici a sus puestos de trabajo y, también, de suministrarles bicicletas en caso de que necesiten realizar tareas laborales en otras dependencias o en el exterior de los centros municipales. En el futuro está previsto el desarrollo completo de la red de vías ciclistas prevista en el Plan de la Bicicleta, pero también hay en marcha otras actuaciones derivadas de proyectos que no estaban ideados en el periodo de elaboración de dicho Plan. Destaca, en ese sentido, las actuaciones enmarcadas en el plan de la Red de Vías Ciclistas de Guipúzcoa, en el que se incluyen una serie de itinerarios de conexión entre Donostia y el resto del Territorio Histórico, de los cuales algunos ya están en marcha.

Estas vías supramunicipales tienen la virtud de dinamizar el uso de la bicicleta en cada uno de los municipios que atraviesan, En Donostia- San Sebastián la red foral permitirá que algunos barrios de la periferia urbana no sólo se conecten mejor con el centro urbano, sino que incrementen su accesibilidad ciclista a barrios colindantes de otros municipios.

En conclusión, en los próximos años es previsible que siga aumentando el número de usuarios de la bicicleta en Donostia-San Sebastián, consolidándose una nueva cultura de la movilidad en la que este medio de transporte cumplirá un papel relevante.