19. zenb. • 2015eko abendua • Doako argitalpena // Nº19 • Diciembre 2015 • Publicación gratuita

Foru bidegorrien erabiltzaileen 2015eko argazkia

Bizikletaz

Entrevista con Ángel Querejeta, Director de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián

+

Anoeta-Tolosa bidegorria martxan

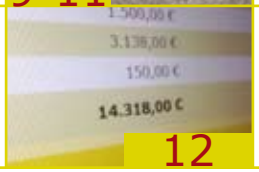
Satisfacción del profesorado con los cursos sobre movilidad ciclista de la Diputación

140 aditu European Cycle Logistics Conference-n

Ocho ayuntamientos reciben ayudas para incentivar el uso de la bicicleta

...

Aurkibidea Índice

Anoeta-Tolosa bidegorria martxan	3	En marcha la vía ciclista Anoeta-Tolosa
Satisfacción del profesorado con los cursos sobre movilidad ciclista de la Diputación	4-5	Irakasleak pozik bizikleta bidezko mugikortasunari buruzko ikastaroekin
Foru bidegorrien erabiltzaileen 2015eko argazkia	6-7	Perfil de las personas usuarias de la red de bidegorris en 2015
140 aditu European Cycle Logistics Conference-n	8	140 expertos se dan cita en la European Cycle Logistics Conference
Elkarrizketa: Ángel Querejeta, Donostiako Udaleko Mugikortasuneko Zuzendaria	9-11	Entrevista con Ángel Querejeta, Director de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián
Bizikletaren erabilera sustatzeko laguntzak 8 udalentzako	 12	8 ayuntamientos reciben ayudas para incentivar el uso de la bicicleta

• Argitaratzen du /edita: Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentua / Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio • Testuak / Textos: Xabier Sagardia (eragin.com) • Argazkiak / Fotografías: Koldo Almandoz, Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentua, Xabier Sagardia • Diseinua / Diseño: eragin.com • Maketazioa / Maquetación: eragin.com • Argitaratzen du / Edita: Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentua / Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio

Lege gordailua / Depósito legal: SS-735-2009

Gipuzkoa Bizikletaz
www.gipuzkoabizikletaz.eus
bizikleta@gipuzkoa.eus
twitter: @BizikletazGpkoa
Gipuzkoako Foru Aldundia, Gipuzkoa plaza, z/g
20014 Donostia-San Sebastián

Gipuzkoako Foru Aldundia

Abierta la vía ciclista-peatonal entre Anoeta y Tolosa

Aunque el inicio de las obras se retrasó un poco –estaba previsto que comenzaran el mes de mayo, pero al final se iniciaron a finales de junio–, éstas han ido a buen ritmo, por lo que un mes antes de lo previsto los municipios de Anoeta y Tolosa han quedado unidos por una vía ciclista-peatonal de 2,5 km de longitud y una anchura de entre tres y cuatro metros, según el tramo.

El nuevo vial para ciclistas y peatones construido por la Diputación Foral de Gipuzkoa y perteneciente a su red de vías ciclistas tiene una longitud de 2.460 metros. Enlaza el barrio de Belate de Tolosa con el municipio de Anoeta. Su itinerario comienza en el punto donde acaba el bidegorri de Belate, pero los primeros 480 metros se han acondicionado provisionalmente, ya que está previsto que en ese tramo se construya el puente que unirá Belate con Larramendi.

Para poder construir el siguiente tramo se han estrechado los carriles de la carretera. Aquí el uso del bidegorri es compartido entre ciclistas y peatones y tiene tres metros de anchura. A continuación, en la zona del cruce de Hernialde, comienza el tramo de uso diferenciado de cuatro metros de anchura (dos metros para peatones y otros dos para ciclistas) que finaliza en Anoeta.

2.460 METROKO BIDEA ANOETA ETA TOLOSA ARTEAN

Tolosa eta Anoeta lotzen dituen bidegorriaren lanak amaitu ditu Gipuzkoako Foru Aldundiak. Bidegorri berria Tolosako Belate auzoko bidegorria amaitzen den puntuan hasten da. Guztira 2.460 metro ditu. Lehen 480 metroetan behin-behineko egokitzapena egingo diote bideari, izan ere, lehendik aurreikusita baitago tarte horretan Larramendi eta Belate lotuko dituen zubia egitea. Zubiaren azpiegitura osatutakoan atonduko dute, beraz, zati hori, behin betiko bidegorria eraikiz. Hasierako zati horren ondoren errepideko erraiak estutu dituzte bidegorria eraiki ahal izateko: hiru metroko zabalera duen bidea egokitu dute, oinezko-txirrindulari erabilera partekatuz. Azkenik, behin Hernialdeko bidegurutzera iritsita, bidegorriak lau metroko zabalera hartzen du. Hemen, oinezkoek eta bizikletek bina metro dituzte zabalean, Anoetaraino. Lana Urbycolan enpresari esleitu zioten, 845.890 euroren truke. Enpresa horrek zortzi hilabeteko epea zeukan bidegorria egiteko (2016ko urtarrilerako amaitua behar zuen), baina dagoeneko bukatu du.

El profesorado satisfecho con los cursos sobre movilidad ciclista organizados por la Diputación Foral

En septiembre de 2014, la Diputación Foral de Gipuzkoa, a través de la empresa Biciclot, impartió dos cursos sobre movilidad ciclista a 25 profesores de secundaria de Gipuzkoa, uno en Eskoriatza y otro en San Sebastián. Tras concluir la formación, los docentes participantes pusieron en práctica los conocimientos adquiridos con el alumnado de sus respectivos centros bajo la supervisión de los monitores de Biciclot. El grado de satisfacción global del profesorado respecto al curso ha sido bueno (7/10).

La fase práctica de los citados cursos de formación tuvo lugar del 15 de diciembre de 2014 al 2 de junio de 2015 en 20 centros educativos participantes (por diversos motivos, algunos centros no pudieron realizarla). Tras ésta, se realizó una encuesta entre los docentes participantes para valorar la experiencia y su grado de satisfacción. Las principales conclusiones sobre los cursos de movilidad ciclista que cabe destacar son:

- El grado de satisfacción global del curso es bueno (7/10).
- La mayoría de participantes se consideran aptos para impartir en su centro la capacitación adquirida y se muestran interesados en seguir formándose en este ámbito y también en participar puntualmente con otros profesores en una red de intercambio de experiencias, opiniones y propuestas, para promocionar el uso de la bicicleta en los centros.
- Prácticamente la totalidad de los participantes había realizado anteriormente en sus centros actividades relacionadas con la bicicleta.
- El 70% usa la bicicleta con cierta frecuencia, siendo esta proporción mayor en Donostialdea.

Asesoramiento para la organización de salidas en entornos urbanos

Según se desprende de la encuesta realizada, el grado de satisfacción del alumnado sobre la actividad "Asesoramiento para la organización

de salidas en entornos urbanos" ha sido bueno (7,1 puntos sobre 10). Las partes del curso mejor valoradas han sido los ejercicios de habilidades y el circuito. El 100% de los alumnos mostró tener un nivel suficiente de habilidad con la bicicleta en el Test de Pauwels (circuito de habilidad).

El profesorado también ha valorado de forma satisfactoria esta actividad (8,1). Las valoraciones más altas corresponden a los parámetros de seguridad que se establecen para realizar un recorrido con el grupo de alumnos fuera de la escuela (9,4).

La valoración media de la satisfacción global del profesorado con respecto al asesoramiento recibido por los monitores en esta actividad ha sido de 8,5. Cuando se auto-evalúan, los profesores se sienten capacitados para impartir en sus centros la formación recibida (8,2). En cambio, cuando este aspecto es evaluado externamente (es decir, por los monitores), las puntuaciones disminuyen significativamente (6,5 en recinto cerrado y 6,1 en la sesión práctica de calle), especialmente en lo que atañe a la gestión de riesgos y, particularmente, en las actividades en el exterior (5,6).

Por otro lado, la mayor parte de los cursos participantes ha sido de 1º de ESO (55%). El proyecto pedagógico está pensado para el alumnado de ESO y de 6º de Primaria. El profesorado de cursos con alumnos de más edad ha valorado la necesidad de adaptar el proyecto para hacerlo más entretenido, lo cual, según Biciclot, sugiere que "existe una disyuntiva entre lo que es la actividad y lo que quieren que sea (actividad pedagógica vs actividad de educación física). Sin embargo, en términos generales, los alumnos valoran con la mayor puntuación las actividades realizadas en el patio, ejercicios y circuito".

Por último, el 65% del alumnado se ha mostrado dispuesto a utilizar más la bicicleta después de la realización del curso.

CENTROS PARTICIPANTES

Antoniano Ikastetxea (Zarautz)
Aralar BHI (Alegia)
Arizmendi Ikastola, Almen gunea (Arrasate)
Arizmendi Ikastola, Gaztelupe gunea (Arrasate)
Beasain Institutu Publikoa (Beasain)
Cristobal Gamon BHI (Errenteria)
Egape BHI (Urnieta)
Haurtzaro Ikastola (Oiartzun)
Ipintza Institutua (Bergara)
Kurtzebarri BHI (Aretxabaleta)
Landaberri DBH Institutua (Lasarte-Oria)
Lizardi BHI (Zarautz)
Maria Reina Eskola (Donostia)
Mariaren Lagundia Ikastola (Bergara)
Presentación de María Ikastetxea (Donostia)
Soraluze BHI (Soraluze)
The English School (Donostia)
Usandizaga-Peñaflorida-Amara (Donostia)
Zuazola-Larraña BHI (Oñati)
Zubimusu Ikastola, koop. Elkartea (Villabona)

Total alumnos: 371 (55% de 1º de ESO; 20% de 2º de ESO; 20% de 3º de ESO y 5% de 4º de ESO)

Gipuzkoako foru bidegorrien erabiltzaileen 2015eko argazkia

Gipuzkoako bidegorrien erabiltzaileen profila eta foru-sarearen gainean duten iritzia ezagutzea ezinbestekoa da sarearen kudeaketa egokia bideratzeko, plangintzen eta proiektuen gaineko erabaki arrazoituak hartu ahal izateko eta, aldi berean, bizikletaren erabileraren sustapen politika eraginkorrak diseinatzeko. Horregatik, Gipuzkoako Foru Aldundiak urtero bizikleta bideen erabilerari buruzko inkesta bat egiten du erabiltzaileen artean. Hauexek dira 2015eko ondorio nagusiak:

Bizikleta bidearen gaineko balorazioa

Oro har, foru sareko txirrindulariak eta oinezkoak oso pozik daude erabiltzen duten bidegorriarekin.

Hainbat gai baloratu ondoren, batez besteko puntuazioa 7,8 da (0 eta 10 artean) bi garraiobideentzat. Txirrindulariek hobekien baloratutako arloa segurtasuna da eta oinezkoek zoruaren egoera.

Bidaiaren arrazoia

Txirrindulariek nagusiki aisialdirako eta kirola egiteko erabiltzen dute bidegorri sarea: bidaia guztien % 67 hain zuzen ere (% 49 kirola egiteko eta % 18 aisialdirako edo paseatzeko). Txirrindularien artean garraiorako azpiegitura gisa jokatzen duen papera garrantzitsua da. Hala, bidaia guztien heren bat (% 33) eguneroko mugikortasunarekin lotuta dago (% 22 lana, % 6 zaintzak, gestioak edo erosketak eta % 4 ikasketak). Azpimarratzekoa da azken bi urteetan eguneroko mugikortasuna lau puntu igo dela, 2013 urteko % 29 eta 2014 urteko % 31etik 2015eko % 33ra pasaz.

Oinezkoen artean, bide sarea aisialdirako, paseorako eta kirola egiteko erabiltzen da nagusiki, bidaia guztien % 89 hartuz.

Erabileraren maiztasuna

Foru bidegorrien txirrindularien % 89k astean gutxienez behin erabiltzen du sarea (ehuneko horren erdiak baino gehiagok gutxienez 4 egunetan erabiltzen du). Gizonezkoak eta lanera eta ikasketetara joateko bidaiekin erlazionatutako txirrindulariak dira bidea maizen erabiltzen

duten taldeak. Oinezkoen artean erabileraren maiztasuna txirrindulariena baino askoz handiagoa da, izan ere, % 71k astean gutxienez 4 egunetan erabiltzen baitu.

Txirrindulariak eta oinezkoak sexuaren, adinaren eta jarduera-ren arabera

- 2014an bezala, sexuaren araberako txirrindularien banaketa oso desorekatua dago, izan ere, ziklisten

%86 gizonezkoa baita. Azken urteetako eboluzioari erreparatzen badiogu, sexuen arteko aldea handitzeko joera ematen ari da.

- Txirrindularien % 80, 25 eta 65 urte artekoa da. Gazteenen (25 urtetik beherakoak) eta zaharrenen (65 urtetik gorakoak) presentzia urria da, % 10 eta % 9, hurrenez hurren. Txirrindularien batez besteko adina handitzeko joera nabarmendu behar dugu, izan ere, 2013an 42 urtekoa zen, 2014an 44koa eta 2015ean 45ekoa.
- Txirrindularien gehiengoa (% 63) okupatua edo lanean dago eta % 9 langabetua. % 18 jubilatua edo pentsionista da, % 9 ikaslea eta % 1ek etxeko lanetan dihardu.
- Sexuaren araberako oinezkoen banaketa txirrindulariena baino askoz orekatuagoa da: % 51 gizonezko eta % 49 emakumezko.
- Oinezkoen % 84, 45 urtetik gorakoa da, hau da, oinezko heldu-zaharra nagusitzen da, batez besteko adina 62 urtekoa izanik (2014 urtean baino 6 urte zaharragoa).
- Oinezkoen % 57 jubilatua edo pentsionista da, % 21 okupatua dago eta % 12ak etxeko lanetan dihardu.

Kaskoaren erabilera

10etik 7 txirrindularik eramaten dute kaskoa. Dena den, azken 2 urteetan 9 puntuko igoera eman da.

Txirrina eta argia

Foru sarean ibiltzen diren bizikleten % 51k bakarrik eramaten du txirrina (2014 urtearekiko 5 puntu jaitsi da). Ordea, bizikleta gutxiagok dute argia (% 34k). Azken urtean 9 puntuko jaitsiera eman da.

Erabilitako bizikleta mota

Foru sarean erabiltzen diren bizikleta gehienak mendikoak dira, bizikleta guztien % 47 hain zuzen ere. Erabiltzen den bizikleta mota eta ematen zaion erabilera mota aztertuz gero, honek pentsarazten digu bizikleta garraiobidetzat ulertzen duen kultura hedatzeko oraindik nahikotxo falta dela. Izan ere, eguneroko bidaiak egiten dituzten txirrindularien % 74k ez du mugikortasun mota horri teorikoki egokiagoa litzaiokeen hiriko edo paseorako bizikleta erabiltzen.

Bizikletarekiko atxikimendua eta beste garraiobideak erabiltzearen hautua

Eguneroko mugikortasunarekin erlazionatutako txirrindulariei bizikleta bidea egon ezean bidaia egiteko hartuko luketen aukeraz galdetuta, % 54ak autoa hartuko luke (hori egiteko aukera % 87k dauka); % 23ak garraio publikoa erabiliko luke eta beste bide batetik joanda bizikleta erabiltzen jarraituko luke % 20ak.

TXIRRINDULARIEN PROFIL NAGUSIAK

Gipuzkoako bizikleta bide sarean 3 txirrindulari-profil argi nabarmentzen dira, garrantzi kuantitatiboaren arabera honela banatzen direnak:

1. Lanean dauden 25 eta 64 urte arteko gizonezko txirrindulariak, bizikleta bidea gutxienez astean behin kirola edo ariketa arina egiteko erabiltzen dute, argirik eta txirrinik gabeko mendiko bizikleta erabiltzen dute eta kaskoa janzten dute. Bizikleta bidea existitu aurretik bizikleta orain bezain beste erabiltzen zuten.

2. Bizikleta bidea lanera joateko erabiltzen duten txirrindulari helduak. Hauek ere mendiko bizikleta erabiltzen dute, argirik gabekoa eta txirrina aurreko profilean baino gehiagotan dutena. Ez dute kaskorik erabiltzen. Bizikleta bidea existitu aurretik bizikleta orain bezain beste erabiltzen zuten (batez ere gizonezkoen artean). Bidaia berbera autoan egiteko aukera dute, eta bizikleta bidea existitu ezean bidaia berbera autoz egingo lukete nagusiki.

3. Paseatzera doazen emakumezkoak. Gehienbat kaskoa janzten dute eta mendiko edota hiriko bizikleta erabiltzen dute. Erdia baino gehiagok bizikleta bidea asteko 1 eta 3 egun artean erabiltzen du.

Oinezkoen profil nagusia

Hedatuen dagoen oinezkoen profil nagusia honako hau da: jubilatua. Bizikleta bidea paseatzeko edo ariketa arina egiteko gutxienez astean 4 aldiz erabiltzen du.

European Cycle Logistics Conference-k 140 aditu bildu zituen Donostian

Donostiak bizikleta bidezko logistikaren gaineko kongresu europarraren hirugarren edizioa hartu zuen joan den urriaren 15etik 17ra bitartean. Guztira, 140 lagunek eman zuten izena Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuak babestutako ekimen honetan.

140 aditu, kudeatzaile publiko zein pribatu eta enpresetako ordezkari batzartu ziren Donostian joan den urriaren 15, 16 eta 17an European Cycle Logistics Conference izeneko kongresuan. Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuak babestu zuen kongresua eta bere foru diputatua den Marisol Garmendiak ongi etorria eman zien bertaratutako lagunei.

Hiru egunetan zehar, ziklo-logistikaren eragin ekonomikoa, udalen esku hartzea garraio garbiagoen mesedetan edota hainbat enpresen esperientzia izan zituzten aztergai. Labur esanda, bizikleta bidezko garraioak eskaini ditzakeen abantailak eta aukera berriak mahai-gaineratu zituzten. Izan ere, geroz eta zabalduago dago ziklo-logistika Europako hiri eta herrietan. Errentagarria, fidagarria, azkarra eta garbia da. Bere hazkundea dela eta, udal politiken zeregina aztertu zuten kongresuan eta bizikleta bidezko logistika-kudeatzaileen lan-esperientzia ezagutu zuten. Egunez eguneko ponentzia guztiak eskuragarri dituzue ondoko web helbidean:

eclfconference2015.bike/conference

PLANIFICACIÓN URBANA Y ENTREGAS SIN EMISIONES

En la tercera edición de la European Cycle Logistics Conference celebrada en San Sebastián el pasado mes de octubre se trataron, entre otros, los siguientes temas: contaminación, congestión y planificación de áreas urbanas; entregas sin emisiones en los centros de las ciudades; cambio del paisaje urbano; compatibilización de las necesidades de los residentes, los visitantes y los negocios; el papel de los ayuntamientos en la implantación e implementación de repartos "más verdes"; alcance y escala de la logística en bicicleta; los nuevos retos de las empresas de logística; el reparto a domicilio o la prestación de servicios a bajo coste.

ÁNGEL QUEREJETA

Director de Movilidad
del Ayuntamiento de San Sebastián

"El objetivo es que 2016 sea un hito en cuanto al uso de la bicicleta y que las medidas implementadas sean un legado para la ciudad"

San Sebastián ostentará durante un año el título de Capital Europea de la Cultura 2016. Un reto importante y atractivo en el que la bicicleta será mucho más que un convidado de piedra. Muy al contrario, se le ha confiado un papel que unos pocos años atrás nos hubiera resultado chocante e, incluso, irrealizable. No en vano, la bicicleta será el vehículo oficial de la Capitalidad Europea de la Cultura. Un hecho sin precedentes en nuestro entorno que ha concitado el beneplácito generalizado. Para saber cómo incidirá en la movilidad de la ciudad y el papel que tendrá la bicicleta durante la Capitalidad Europea de la Cultura, nos hemos dirigido a Ángel Querejeta, director de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián, quien nos ha respondido a ésta y otras muchas cuestiones.

¿Qué va a suponer a efectos prácticos que la bicicleta sea el vehículo oficial de la Capitalidad Europea de la Cultura 2016?

En primer lugar, conviene recordar que el Ayuntamiento de San Sebastián ha trabajado durante los últimos 25 años promocionando los modos de transporte no motorizados con el objetivo de tener una ciudad más limpia, segura y amigable. Dentro de esta política de promoción de los modos de transporte no motorizados, se encuentra la potenciación de la bicicleta como modo alternativo al vehículo motorizado.

Por otro lado, desde que se conoció que San Sebastián sería la Capital Europea de la Cultura 2016 en el año 2011, se han incrementado los esfuerzos para potenciar el uso de la bicicleta y mejorar las condiciones de circulación ciclista en la ciudad. Así, se han introducido diversas medidas relacionadas con la bicicleta con el objetivo de tener la ciudad preparada para los ciudadanos y los visitantes. Con la implementación de estas medidas se ha observado un incremento en el uso de la bicicleta durante los últimos años como modo de transporte cotidiano.

A efectos prácticos, el que la bicicleta sea el vehículo oficial de la Capitalidad Europea de la Cultura significa que las condiciones de uso de la bicicleta sean buenas en la ciudad. Pretendemos que sea una alternativa al uso del vehículo motorizado durante el año 2016 para todos los actos relacionados con la cultura, el deporte y demás que se lleven a cabo. Se trata de crear un nuevo hábito entre los ciudadanos y visitantes, con el objetivo de que el año 2016 sea un hito en la ciudad en cuanto al uso de la bicicleta y que las medidas implementadas sean un legado para la ciudad.

¿Qué medidas concretas ha tomado el Ayuntamiento de San Sebastián en este sentido? ¿En qué va a notar la ciudadanía que la bicicleta es el vehículo oficial de la Capital Europea de la Cultura?

Una de las principales medidas ha sido la conexión de la red munici-

pal con la red ciclista foral, permitiendo el acceso al centro de la ciudad en bicicleta desde cualquiera de los municipios limítrofes. Se ha tratado que estas conexiones sean lo más continuas y amigables posible: se ha finalizado la conexión con Pasaia hacia el Este; se ha ejecutado la conexión con el Sur hacia Astigarraga, quedando sólo pendiente la conexión de la curva entre Loiola y Txomin Enea y el puente de Martutene en construcción actualmente; y se ha conectado con Lasarte por el Oeste, a falta de la variante ciclista de Añorga Txiki. Esta conexión esta prevista que se ejecute en los próximos meses.

Asimismo, en octubre de 2013 se puso en marcha la bicicleta pública eléctrica en la ciudad, siendo el primer sistema de bicicleta pública 100% eléctrica de Europa. Se ha tratado que este sistema sea un elemento de imagen de la bicicleta en la ciudad, siendo accesible a toda la ciudadanía y visitantes. El sistema está abierto a los visitantes desde octubre de 2015, haciendo así posible que cualquier persona que llegue a la ciudad pueda optar por usar la bicicleta como modo de transporte.

Se han ejecutado conexiones importantes como la de Sancho el Sabio - Pío XII - Avenida de Madrid y se están desarrollando las infraestructuras ciclistas en los barrios altos. En la actualidad se está ejecutando la conexión ciclista del barrio de Egia y su conexión con Loiola e Intxaurrondo Sur.

Se han extendido las áreas 30 a diferentes barrios de la ciudad. También se prevé la apertura de aparcamientos seguros para bicicletas y aparcamientos móviles para los eventos, el *branding* del peatón y la bicicleta, la señalización de la red ciclista de manera innovadora, campañas de concienciación, y eventos para la promoción del uso de la bicicleta: feria de la bicicleta, marcha ciclista con los institutos, semana de la movilidad...

Durante este año se han llevado algunas experiencias piloto –por ejemplo, la instalación de aparcamientos portátiles para bicicletas– con el objetivo de ponerlas en marcha también durante la Capitalidad Europea. ¿Cuál ha sido el resultado? ¿Qué balance se hace desde el Ayuntamiento?

Desde el Ayuntamiento de San Sebastián se detectó la demanda existente de aparcamiento de bicicletas en momentos puntuales relacionados especialmente con actos culturales, eventos deportivos o la época de playas. Por ello se decidió diseñar un aparca-bicis ligero fácil de mover, colocar y retirar. En mayo de 2015 se hizo una primera prueba piloto en el evento emusik, colocándose 100 espacios para el aparcamiento de bicicletas. Durante el verano de 2015 se puso en marcha un aparcamiento para 60 bicicletas en la playa de la Zurriola, para conocer el comportamiento de este tipo de elementos durante periodos de tiempo más largos. La experiencia ha sido muy positiva, especialmente en el caso de la playa de la Zurriola, ya que el aparcamiento de bicicletas ha estado lleno durante prácticamente todo el verano. La colocación y retirada de los elementos del aparcamiento ha sido sencilla. Se prevé que la dotación de aparcamientos de este tipo de cara al año 2016 aumente para dar servicio a los diferentes eventos y al periodo de playa.

La suma entre cultura y bicicleta da como resultado, por lo menos a las personas que hacemos la revista *Bizikletaz*, "cultura de la bicicleta". ¿La elección de la bicicleta como vehículo oficial responde a una necesidad de conferirle un estatus o protagonismo a la bici que se traduzca en una mayor utilización por parte de la ciudadanía?

En la actualidad, el número de desplazamientos a pie es muy alto y queremos que también los sean en bicicleta. Por ello, consideramos clave la necesidad de hacer que la bicicleta sea un modo de transporte con mayor protagonismo en la ciudad, en detrimento del de los vehículos motorizados, haciendo de la nuestra una ciudad más cómoda y segura

para los ciudadanos y los visitantes. La Capitalidad Europea de la Cultura ha sido un elemento que ha permitido dirigir el foco durante los últimos años hacia la mejora de las condiciones de circulación de los ciclistas en la ciudad y, junto con las nuevas medidas a implantar, hará que la ciudad siga siendo una referencia en lo que a la movilidad ciclista se refiere.

¿Cuántos desplazamientos diarios se hacen en Donostia a día de hoy? ¿El Ayuntamiento se ha marcado algún objetivo en este sentido? En 2012, cuando los desplazamientos diarios en bicicleta alcanzaban la cifra de 17.000, la asociación Kalapie lanzó una campaña para aumentar esta cifra en 10.000 más para el año 2016...

Los datos disponibles actualmente son los del año 2014 y el número de usos diarios es de 18.026 usos/día. Lo importante no es el dato en sí, sino la tendencia en el uso de la bicicleta en la ciudad. El aumento entre 2013 y 2014 fue del 8 %, siendo ésta también la tendencia de los últimos años. Esta nos indica que las medidas implementadas están dando sus frutos y que están siendo efectivas en la consecución del objetivo de mejorar las condiciones para circular en bicicleta.

Por su trayectoria en el fomento y realización de políticas de movilidad sostenibles y la consideración de la bici como un medio de transporte cotidiano válido y eficaz, si una ciudad puede designar la bicicleta como vehículo oficial de un evento como la Capitalidad Europea de la Cultura sin que chirríe, ésta es San Sebastián. Pero siempre hay algo que hacer, que mejorar... ¿Cuáles son los siguientes pasos que dará el Ayuntamiento en lo que a movilidad ciclista se refiere? ¿Qué queda por hacer?

Los retos más importantes en relación con la infraestructura ciclista que tiene el Ayuntamiento son: la construcción de la infraestructura en los barrios altos y sus conexiones con la red ciclista de las zonas llanas, la creación de aparcamientos para bicicletas seguros y la señalización de la red ciclista, así como la concienciación para realizar un correcto uso de la bicicleta en la ciudad.
También es importante que los ciclistas circulen por la calzada, especialmente por las áreas 30, con el objetivo de dar visibilidad a la bicicleta en la calzada; reducir la velocidad de circulación de los vehículos y aumentar la seguridad de los peatones y ciclistas, mejorando la convivencia de todos los modos de transporte.
Durante el año 2016 se seguirá trabajando en todas las líneas anteriormente mencionadas, con el objetivo de seguir mejorando las condiciones de circulación de los ciclistas en la ciudad y de la convivencia de los diferentes modos.

Precisamente, junto con la construcción y mejora de nuevas infraestructuras, uno de los retos más importantes que tiene Donostia en el ámbito de la movilidad es la búsqueda de un entendimiento entre peatones y ciclistas. ¿Cómo está abordando este tema el Ayuntamiento?

El Ayuntamiento de San Sebastián está trabajando para mejorar la convivencia entre los diferentes modos: peatones, ciclistas y vehículos a motor. Durante el año 2015 se ha puesto en marcha una unidad de agentes de movilidad en bicicleta que circulan por la red ciclista de la ciudad con el objetivo de concienciar a los ciclistas para que realicen un correcto uso de la bicicleta, así como al resto de modos para que respeten las vías ciclistas y a los ciclistas. Desde el Ayuntamiento se está preparando una campaña de concienciación dirigida a todos los modos de transporte para mejorar la convivencia.
Esta campaña se pondrá en marcha en el año 2016 e irá dirigida a peatones, ciclistas y vehículos motorizados. También se están analizando mejoras puntuales en algunas infraestructuras ciclistas para reducir los conflictos entre peatones y ciclistas.

Ocho ayuntamientos de Gipuzkoa recibirán 14.300 € por incentivar el uso de la bicicleta

El Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Gipuzkoa ha concedido más de 14.000 euros a ocho ayuntamientos dentro del "Programa de promoción y difusión del uso de la bicicleta en los municipios de Gipuzkoa".

Los ayuntamientos de Altzaga, Anoeta, Arrasate, Beasain, Hondarribia, San Sebastián, Zarautz y Zizurkil son los beneficiarios del programa de ayudas para promoción y difusión del uso de la bicicleta en los municipios de Gipuzkoa, correspondiente al 2015. Esta convocatoria de ayudas estaba dotada de 25.000 euros, de los que al final se han concedido 14.300 repartidos de la manera en que se observa en el gráfico.

Concretamente, estas ayudas están destinadas a realizar campañas de sensibilización, así como talleres de reparación, trabajos de investigación o cursos para aprender a andar en bicicleta en los municipios guipuzcoanos.

AYUNTAMIENTOS SOLICITANTES	SUBVENCIÓN CONCEDIDA
ALTZAGA	600 €
ANOETA	1.217 €
ARRASATE	2.035 €
BEASAIN	677 €
DONOSTIA	5.000 €
HONDARRIBIA	1.500 €
ZARAUTZ	3.138 €
ZIZURKIL	150 €
TOTAL	**14.318 €**

Gipuzkoako Foru Aldundia

gipuzkoa

Bizikletaz

www.gipuzkoabizikletaz.eus