

Observatorio de la bicicleta. Memoria 2014.



Noviembre 2014

Bizikleteroak

Observatorio de la bicicleta en Vitoria-Gasteiz

Informe memoria 2014.

Autores:

Diana Paniagua

Rubén Rodríguez de Luis

Pablo Solano

**Actividad desarrollada en virtud de un convenio de colaboración con el Centro de Estudios
Ambientales de Vitoria-Gasteiz**

Índice

Índice.....	3
1. Presentación	5
2. Objetivos.....	7
3. Actividades.....	8
3.1 Fomento de la participación ciudadana.....	8
3.1.1. La web:	8
3.1.2. Facebook:.....	12
3.1.3. Twitter:	15
3.1.4. Consejo Sectorial de Medio Ambiente.....	16
3.1.5. Presupuestos municipales 2014	18
3.1.6. Foro ciudadano por la movilidad sostenible.....	18
3.2 Seguimiento de la movilidad ciclista	20
3.2.1. Reuniones técnicas.	20
3.2.2. Análisis de Infraestructuras:.....	21
3.2.3. Siniestralidad:	29
3.2.4. Sanciones y/o amonestaciones:	30
3.2.5. Robos:.....	30
3.2.6. Registro de bicis.	33
3.2.7. Análisis del comportamiento ciclista.	34
4. Documentación	38
5. Anexos.....	39

Memoria 2014

I. Presentación

El **Observatorio de la bicicleta de Vitoria-Gasteiz** es un instrumento creado en el año 2007 por la asociación Gasteizko Bizikleteroak, para realizar un diagnóstico continuo de la movilidad ciclista en el municipio de Vitoria-Gasteiz, al igual que se viene realizando, desde hace años, en otras ciudades como Copenhague, Bruselas o Donostia-San Sebastián, pretendiendo, con ello, facilitar y mejorar las condiciones del uso de la bicicleta en la ciudad y potenciar la participación ciudadana.

En un primer momento, el impulso económico para su creación, llegó de parte del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, pero su desarrollo más completo y su mantenimiento, ha sido y es posible gracias a la firma de varios convenios de colaboración anuales, en febrero de 2009, en diciembre de 2010, en octubre de 2012 y en noviembre de 2013, con el Centro de Estudios Ambientales del Ayuntamiento de Gasteiz, organismo que en la actualidad, lidera la implantación del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP) y el Plan Director de Movilidad Ciclista.

Este informe memoria, pretende dar cuenta de las actividades desarrolladas por el observatorio de la bicicleta, durante 2014.

Debemos recordar también, que a finales de 2006 el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz convocó a la sociedad gasteiztarra a un proceso participativo, plural y abierto, que tuvo como objetivo corresponsabilizar a los ciudadanos en la definición de las líneas maestras del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP).

De este proceso participativo, surgió, por un lado, un Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible (abril 2007) y por otro lado, un documento técnico que constituye el Avance del PMSEP (2008), cuyos principales objetivos son la reducción de la dependencia del automóvil, el incremento de las oportunidades de los medios alternativos y de menor impacto ambiental, la reducción de los impactos derivados de los desplazamientos motorizados, la

limitación de los espacios en superficie dependientes del coche, la reconstrucción de la proximidad como un valor urbano, la recuperación de la convivencia en el espacio público y, finalmente, la autonomía, en términos de movilidad de los sectores sociales, que no disponen de vehículo privado.

Así mismo y derivado del PMSEP, se elaboró el Plan Director de la Movilidad Ciclista (PDMC) de Vitoria-Gasteiz 2010-2015, que asume como principales principios inspiradores las metas del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, persigue impulsar el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual y la posible sustitución parcial del transporte en automóvil privado por la bicicleta. Para ello, se consideraba necesario no solamente promover medidas a favor de la bicicleta, sino también delimitar el uso del coche e integrar la movilidad ciclista con el transporte público.

Este Plan Director recogía además un sistema de seguimiento de cara a poder evaluar periódicamente el grado de cumplimiento de las acciones y su ajuste a los objetivos establecidos, entendiendo que la evaluación de resultados será clave a la hora de poder velar por el avance y la mejora de la gestión y actuación municipal en materia de movilidad ciclista.

Bizikleteroak ha participado activamente en todo el proceso y ha sido uno de los colectivos firmantes del Pacto Ciudadano, comprometiéndose, al igual que los demás firmantes, a realizar el seguimiento y control del desarrollo del PMSEP y del PDMC para verificar que su implementación responda, en todo momento, a los objetivos definidos, para así conseguir hacer realidad a medio plazo los escenarios propuestos para la movilidad y la accesibilidad de Vitoria-Gasteiz.

El informe que aquí presentamos, documenta los trabajos llevados a cabo por la asociación Gasteizko Bizikleteroak, en el marco de su compromiso en el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible y del convenio de colaboración.

2. Objetivos

El **Observatorio** se creó como una herramienta de vigilancia y participación con las siguientes tareas:

- **Fomentar la participación ciudadana en la movilidad ciclista:** Con el principio de que debemos escuchar a todos para trabajar mejor, vertebramos una estructura para recibir, gestionar y canalizar las opiniones, quejas y sugerencias ciudadanas sobre la movilidad ciclista.
- **Velar por el cumplimiento del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público y el Plan Director de la Movilidad Ciclista:** Como ya se ha mencionado en la introducción, como firmantes del Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible, nos comprometimos a realizar un seguimiento del desarrollo y puesta en marcha del PMSEP y por ende del PDMC y más concretamente de todo lo concerniente a la movilidad ciclista.
- **Realizar un seguimiento de la movilidad en bicicleta:** Con una vigilancia permanente de los parámetros que definen y condicionan la movilidad en bicicleta.
- **Sugerir nuevas medidas para desarrollar este medio de transporte:** Evidentemente, la labor de este Observatorio no se limita a la detección de errores y deficiencias, sino que a través de un análisis de cada situación, elabora y propone soluciones.

3. Actividades

3.1 Fomento de la participación ciudadana.

3.1.1. la web:

El **Observatorio** de la bicicleta, fue creado por Bizikleteroak en el año 2007, con la colaboración del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, como un instrumento necesario para mantener un conocimiento real de la movilidad ciclista en nuestro municipio y como canal participativo permanente con la ciudadanía. Desde el año 2009 el mantenimiento de esta herramienta se realiza con la colaboración del Centro de Estudios Ambientales (CEA).



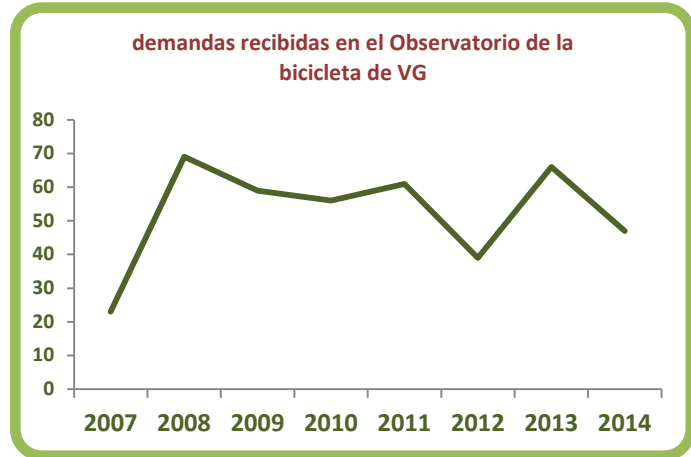
Para facilitar y potenciar la participación ciudadana disponemos de un sitio web, www.bizikleteroak.org, canal básico de comunicación interactivo del Observatorio. Esta página permite a los usuarios realizar quejas o

sugerencias relacionadas con la movilidad ciclista, pero además, y lo que es más importante y novedoso, permite realizar un seguimiento de las demandas, de los pasos seguidos por los responsables del Observatorio, de las respuestas de la Administración o la entidad correspondiente y de la valoración que el Observatorio realiza de todo el proceso, desde un punto de vista no institucional.

Desde que el Observatorio se puso en funcionamiento, en septiembre de 2007, hasta la fecha de redacción de este informe en octubre de 2014, hemos recibido un total de **420 demandas**, con una **media anual de 52,5**, con un **máximo de 69**, el año siguiente de la

puesta en marcha. En el año 2012 tan sólo se recibieron 39, la cifra más baja si no tenemos en cuenta el año 2007 por tener tan solo 4 meses de funcionamiento.

Demandas recibidas 2007-2014		
	Frecuencia	%
2007 (4 meses)	23	5,5
2008	69	16,4
2009	59	14,1
2010	56	13,3
2011	61	14,5
2012	39	9,3
2013	66	15,7
2014 (10 meses)	47	11,2
Total	420	100



En el año 2014 se produce un cambio sustancial en el interés de los ciudadanos ya que en años anteriores la temática principal de sus demandas, en torno al 40%, se centraba en los carriles bici. Sin embargo en los 10 primeros meses de 2014, se han recibido el mismo número de demandas sobre carriles bici que sobre señalización. Este año, en el que se ha producido un cambio de la ordenanza de tráfico, también aumenta ligeramente la cifra de demandas sobre normativa.

Podría deducirse que los usuarios de la bicicleta están cada vez más satisfechos con las infraestructuras de vías ciclistas y de aparcamientos que el ayuntamiento está implementando en la ciudad y observan con mayor espíritu crítico las deficiencias o las contradicciones existentes en la señalización. En general los ciclistas demandan que se señalicen los pasos ciclistas, horizontal y verticalmente, que se señalicen mejor los contrasentidos ciclistas para que no sean invadidos por automovilistas despistados, que se definan mejor algunas señales confusas o que se permita rebasar algunos semáforos en rojo.

Memoria 2014

Temática de las demandas recibidas 2010-2014										
	2010	% (N= 56)	2011	% (N=61)	2012	% (N=39)	2013	% (N= 66)	2014	% (N= 47)
Carriles bici	26	46,4	26	42,6	13	33,3	28	42,4	11	23,4
Aparcamientos	12	21,4	14	22,9	9	23,1	5	7,6	6	12,8
Promoción	0	0,0	1	1,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Señalización	11	19,6	4	6,5	4	10,3	8	12,1	11	23,4
Normativa	2	3,6	3	4,9	2	5,1	4	6,1	4	8,5
Seguridad vial	1	1,8	8	13,1	6	15,4	17	25,8	5	10,6
Intermodalidad	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,5	0	0,0
Otros	4	7,1	5	8,2	5	12,8	3	4,5	10	21,3
Total	56	100%	61	100%	39	100%	66	100	47	100

Pero además el sitio web, contiene información actualizada, de la situación de la movilidad ciclista en Vitoria-Gasteiz y de los procesos que se van desarrollando por lo que en el periodo comprendido entre el 1 de noviembre de 2013 y el 30 de octubre de 2014, se realizaron un total de 8.688 accesos a la web, con un pico de visitas en el mes de enero debido al interés que suscitó la entrada en vigor de la nueva ordenanza reguladora de los usos, tráfico, circulación y seguridad en las vías públicas de carácter urbano que entró en vigor el 28 de enero de 2014 y al controvertido decreto de alcaldía que limita el tránsito de las bicicletas por las zonas peatonales del centro de la ciudad que entró en vigor el 30 de enero. El segundo pico de visitas, notablemente inferior se produce en el mes de mayo porque se celebra, como todos los años, la semana de la bicicleta en la que Bizikleteroak es coorganizadora.

El 92,5 % de los usuarios de esta página web son residentes en España, pero residentes en Vitoria-Gasteiz son el 54%.

Período 1 de noviembre de 2013- 30 de octubre de 2014

[Página principal](#) [Informes](#) [Personalización](#) [Administrador](#)

bizikleteroak@gmail.com
<http://www.bizikleteroak.org> - <http://...>
www.bizikleteroak.org

Todas las sesiones
100,00 %

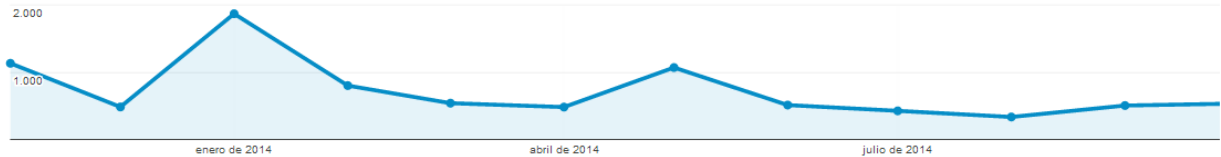
+ Agregar segmento

Visión general

Sesiones frente a Selección una métrica

Cada hora Día Semana Mes

Sesiones



Sesiones

8.688

Usuarios

6.484

Número de páginas vistas

26.085

Páginas/sesión

3,00

Duración media de la sesión

00:01:46

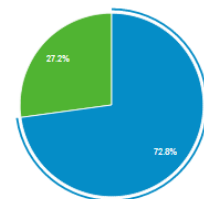
Porcentaje de rebote

64,92 %

% de nuevas sesiones

72,80 %

New Visitor Returning Visitor



País/territorio


Sesiones % Sesiones

País/territorio	Sesiones	% Sesiones
1. Spain	8.033	92,46 %
2. Brazil	111	1,28 %
3. United States	58	0,67 %
4. Mexico	49	0,56 %
5. Argentina	40	0,46 %
6. Colombia	37	0,43 %
7. Chile	35	0,40 %
8. (not set)	28	0,32 %
9. Germany	26	0,30 %
10. South Africa	24	0,28 %

Ciudad

Sesiones % Sesiones

Ciudad	Sesiones	% Sesiones
1. Vitoria-Gasteiz	4.682	53,89 %
2. Madrid	720	8,29 %
3. (not set)	381	4,39 %
4. Bilbao	370	4,26 %
5. Barcelona	363	4,18 %
6. San Sebastian	214	2,46 %
7. A Coruna	130	1,50 %
8. Valencia	106	1,22 %
9. Pamplona	95	1,09 %
10. Santiago de Compostela	89	1,02 %

Página		Número de páginas vistas
1. /index.php		5.723
2. /novedadAmpliada.php?id=133		1.278
3. /dem_recibidas.php?sub=2&opt=6		1.190
4. /novedades.php?sub=9		1.038
5. /novedadAmpliada.php?id=131		847
6. /temas.php?origen=2		643
7. /temas.php?origen=1		546
8. /temas.php?sub=5&origen=0		471
9. /novedadAmpliada.php?id=130		457
10. /asociate.php?sub=1&opt=2		448

La página de demandas recibidas, es al igual que en periodos anteriores, la tercera sección que recibe más visitas, lo que demuestra el interés por el seguimiento del estado de la movilidad ciclista.

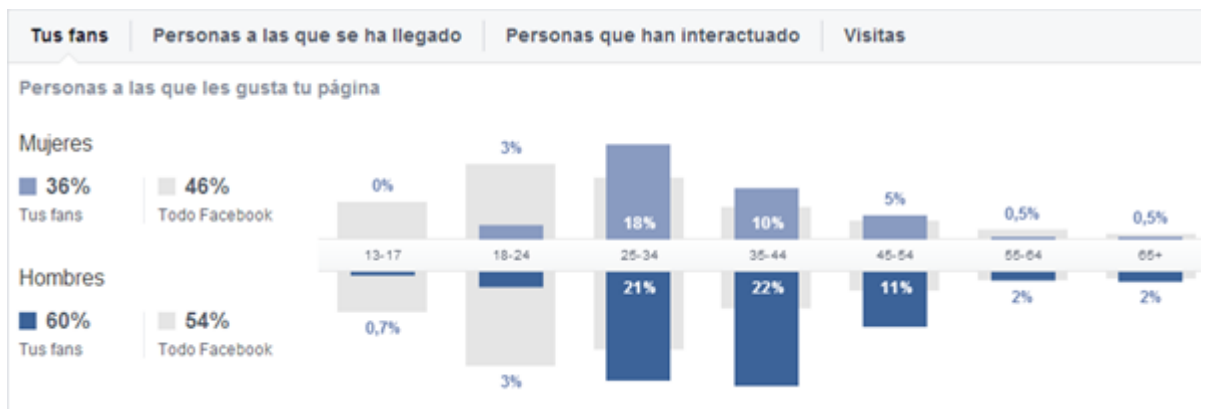
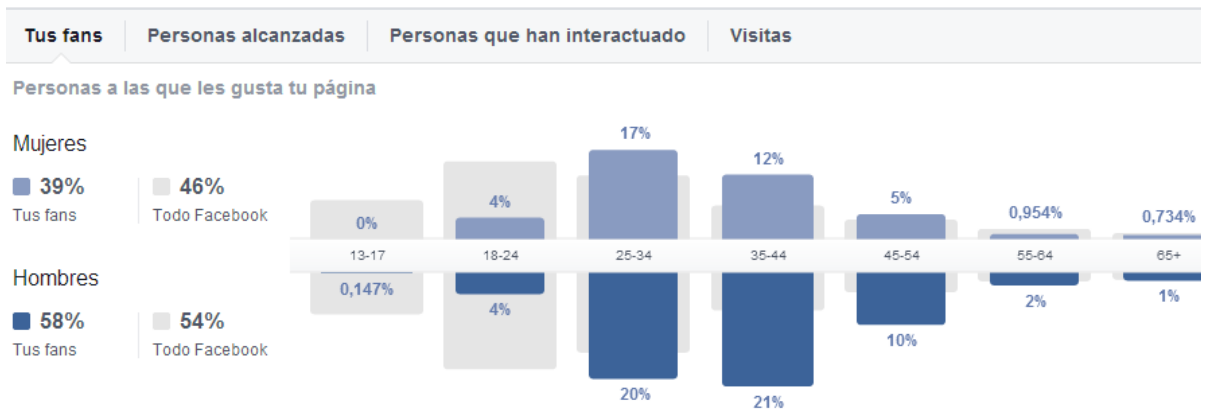
3.1.2. facebook:

Bizikleteroak se unió a Facebook el 15 de marzo de 2009. En la actualidad tenemos un total de 1.365 seguidores, un 43,7% más que el año anterior.

En cuanto al género de los seguidores, al igual que en años anteriores, el porcentaje de hombres sigue siendo mayor que el de mujeres, sin embargo esta diferencia ha disminuido en 5 puntos con respecto al año anterior.

La franja de edad mayor corresponde a la comprendida entre los 25 y 34 años para las mujeres y entre los 35 y 44 años para los hombres. Los seguidores comprendidos entre los 18 y los 24 años suben 1 punto, en ambos sexos, con respecto al año anterior.

El 90% residen en España y el 63,4% en la ciudad de Vitoria-Gasteiz.

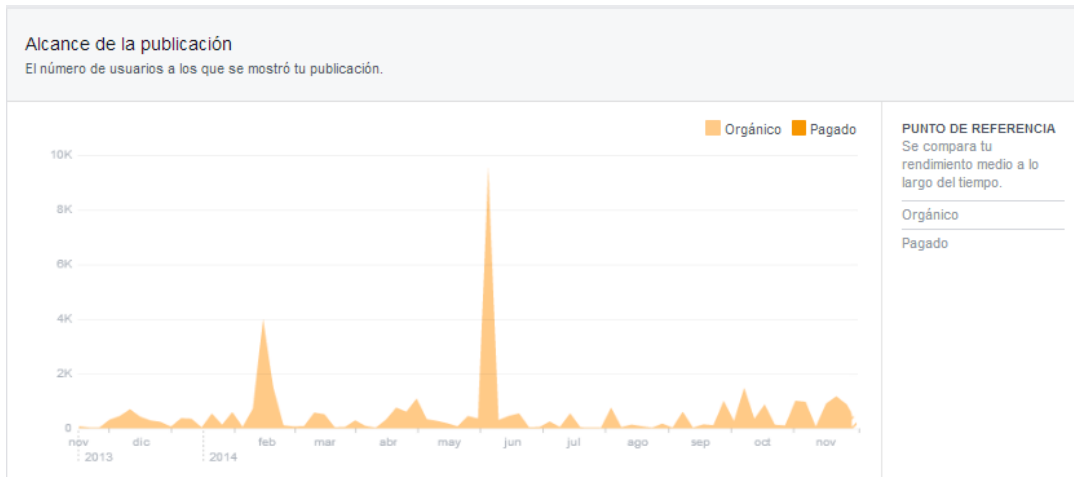


País	Tus fans	Ciudad	Tus fans	Idioma	Tus fans
España	1 233	Vitoria-Gasteiz, País Vasco	771	Español (España)	635
México	20	Vitoria	94	Español	484
Argentina	15	Bilbao	50	Vasco	118
Reino Unido	11	Madrid	45	Inglés (EE.UU.)	41
Portugal	6	Barcelona, Cataluña	26	Inglés (Reino Unido)	34
Estados Unidos de América	6	Valencia, Comunidad Val...	21	Catalán	15
Colombia	6	Donostia-San Sebastián, ...	19	Polaco	6
Chile	5	Pamplona	19	Portugués (Portugal)	6
Polonia	5	Iruña, Navarra	7	Gallego	5
Brasil	4	Sevilla	7	Francés (Francia)	5

Esta red social se configura como una excelente herramienta de participación, que nos permite agregar, fácilmente, contenidos variados sobre la movilidad ciclista de otras ciudades o países, así como mostrar a nuestros seguidores fotografías y videos de nuestras

actividades. Además permite unirnos a otras comunidades para participar de intereses comunes y publicar gratuitamente eventos que vayamos a realizar.

Durante el año 2004, en el alcance de nuestras publicaciones destacan 2 picos correspondientes a dos noticias generadas por el Observatorio de la bicicleta que tenían que ver con el controvertido decreto del alcalde de limitar el paso de las bicicletas por las calles peatonales del centro en determinados horarios.



El 16 de mayo se produjo el pico más pronunciado de alcance, llegando a casi 33.000 personas con una foto que mostraba lo desproporcionado de una policía local circulando por una calle peatonal con un coche y multando a un ciclista por circular por la calle peatonal. Esta foto fue compartida 623 veces, todo un record en la historia de nuestra página en esta red social. El segundo pico muestra un alcance muy inferior al anterior, llegando a casi 2.500 personas con una foto que mostraba una medida provisional para proporcionar una alternativa a las bicis en los horarios de prohibición de circulación por calles peatonales. Lo

llamativo de dicha noticia era que la alternativa se situaba sobre una acera para lo cual se prohibía el paso a los peatones.



Bizikleteeroak
16 de mayo · 🌐


Policía municipal en coche por zona peatonal multando a los que van en bici por zona peatonal. ¿Se puede ser más absurdo? Esta misma tarde en Vitoria la EXgreen

32 944 personas alcanzadas

Promocionar publicación

Ya no me gusta · Comentar · Compartir · 🔄 171 🗨️ 43 📌 623

32 944 Personas alcanzadas		
2 363 Me gusta, comentarios y contenido compartido		
1 325 Me gusta	171 En la publicación	1 154 En el contenido compartido
399 Comentarios	54 En la publicación	345 En el contenido compartido
639 Vozes que se ha compartido	623 En la publicación	16 En el contenido compartido
4 209 Clics en publicaciones		
1 712 Visualizaciones de fotos	18 Clics en el enlace	2 479 Otros clics 📌
COMENTARIOS NEGATIVOS		
12 Ocultar publicación	1 Ocultar todas las publicaciones	
0 Denunciar como spam	0 Ya no me gusta esta página	



Bizikleteeroak
6 de febrero · Editado · 🌐

La calle Mateo de Moraza tendrá esta distribución hasta una reforma integral prevista: acera-bici, calzada 30 y acera peatonal. Es una medida provisional en la que la bici ocupará el espacio de los peatones por lo que si os encontráis con algún peatón tened paciencia.

2467 personas alcanzadas

Promocionar publicación

Me gusta · Comentar · Compartir · 🔄 31 🗨️ 41 📌 23

2 467 Personas alcanzadas		
157 Me gusta, comentarios y contenido compartido		
65 Me gusta	31 En la publicación	34 En el contenido compartido
69 Comentarios	44 En la publicación	25 En el contenido compartido
23 Vozes que se ha compartido	23 En la publicación	0 En el contenido compartido
594 Clics en publicaciones		
228 Visualizaciones de fotos	1 Clics en el enlace	365 Otros clics 📌
COMENTARIOS NEGATIVOS		
0 Ocultar publicación	0 Ocultar todas las publicaciones	
0 Denunciar como spam	0 Ya no me gusta esta página	

3.1.3. Twitter:

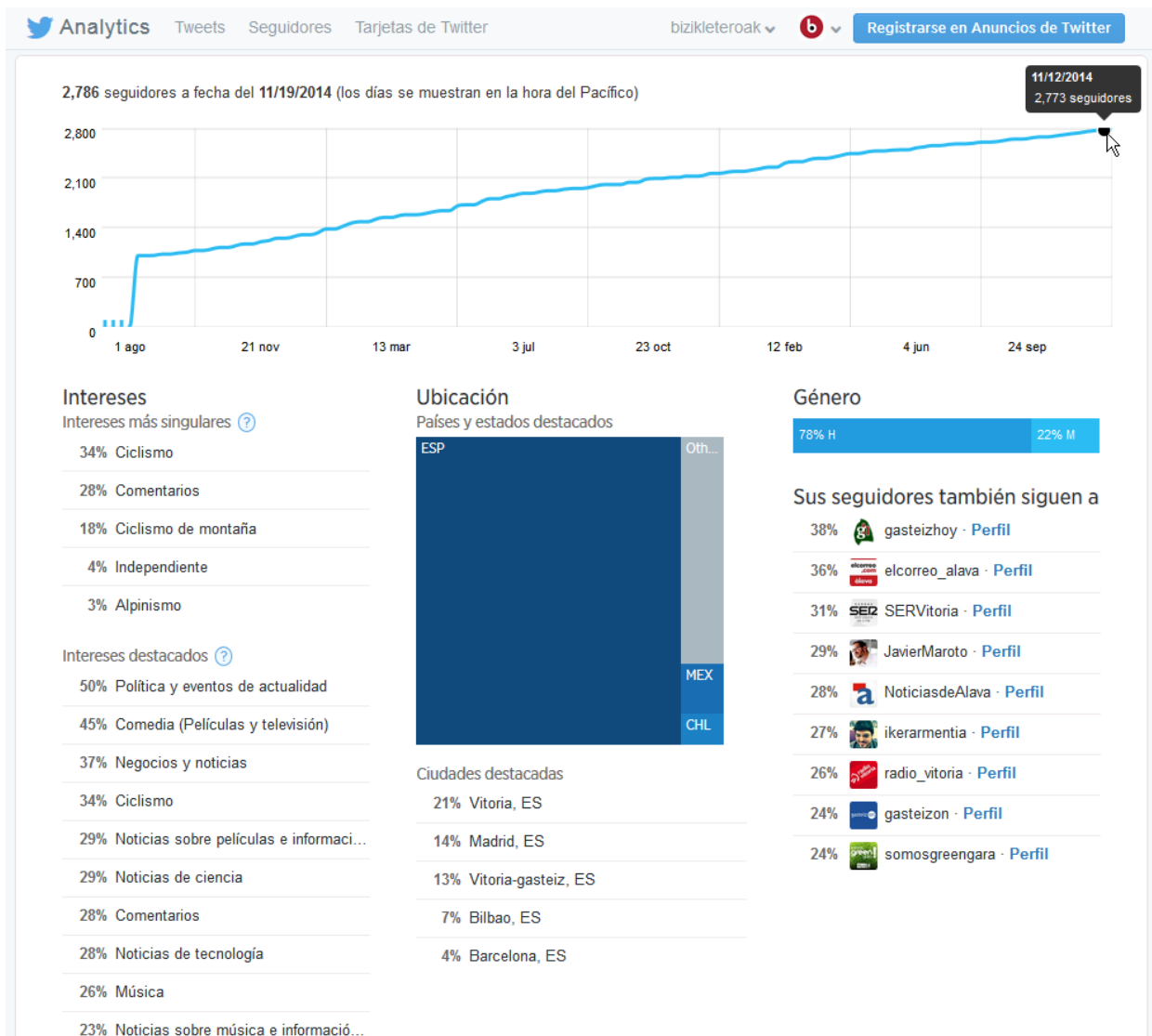
Herramienta que permite captar un gran número de seguidores con los que podemos comunicarnos de forma inmediata.

En 2014 el número de seguidores es de 2.787, es decir 691 más que el año anterior, con lo que el aumento conseguido es del 33%. El total de tuits generados es de 5.514, y sólo en este año la cifra asciende a 1.824.



b

TWEETS 5.528 · SIGUIENDO 974 · SEGUIDORES 2.767 · FAVORITOS 623 · LISTAS 11



3.1.4. Consejo Sectorial de Medio Ambiente

Entre los órganos de participación de nuestro municipio, está el Consejo Sectorial de Medio Ambiente, órgano consultivo no vinculante, donde se tratan, entre otros, los temas relacionados con la Movilidad, ya que no existe un consejo sectorial específico para este tema. Bizikleteroak, es miembro de dicho Consejo desde la creación del mismo en el año 2000. La presencia en este Consejo, nos permite exponer el punto de vista del colectivo y el recabado a través de las demandas y de las redes sociales además de hacer las aportaciones y reclamaciones que consideremos oportunas.

En el Consejo de **diciembre de 2013**, Bizikleteroak solicitó información sobre las dobles filas de coches en las puertas de los colegios, denunciando las declaraciones en prensa del Jefe de Policía Local en el sentido de que no se iba a actuar para solucionar este problema.

Para el Consejo de **Febrero de 2014**, Bizikleteroak solicitó información sobre 2 temas: sobre los atropellos a peatones y sobre la evolución de las segundas filas en las puertas de los colegios. Esta información fue proporcionada por el comisario jefe de la Policía Local.

Con respecto a **los atropellos**, destacar lo siguiente:

Año 2013: 127 heridos leves, 14 graves y 2 fallecidos. **Total:** 143 personas

Año 2012: 121 heridos leves, 15 graves y 1 fallecido. **Total:** 139 personas

Se produce un descenso muy importante en los heridos graves en los últimos 10 años. Los atropellos se producen sobre todo entre semana y en horas punta. En cuanto a las edades hay una franja de edad que destaca, la de mayores de 70 años. Sobre las causas de los accidentes en peatones la más destacable es no respetar los semáforos y cruzar incorrectamente. En los vehículos las causas principales son, no respetar el paso de peatones o conducir a velocidad elevada.

Se lleva muchos años haciendo una labor preventiva, incidiendo en tres focos:

- Personas: controles preventivos de alcoholemia,...
- Vehículos: control de ITVs,...
- Viales: señalización,...

Además de llevar a cabo diversas campañas informativas a pie de calle.

Con respecto a las dobles filas se nos informa de que aunque se permite estacionar el tiempo mínimo para la “carga y descarga” de niños y niñas, llevan tiempo intentando minimizar el impacto. A este respecto llamamos la atención sobre que al parecer solo les importa el impacto sobre la fluidez del tráfico, sin que se esté teniendo en cuenta el impacto en la contaminación del aire, el ruido, la falta de seguridad, las molestias a los vecinos, etc.

Las AMPAS de algunos centros escolares se empiezan a preocupar por este tema y han solicitado colaboración al CEA.

En el Consejo de **mayo de 2014**, Bizikleteroak solicita información sobre la sustitución de la luz ámbar de algunos semáforos por luz roja y el porqué no en todos tal y como nuestro colectivo lleva años solicitando y justificación de la reducción del tiempo de paso de los

peatones en los semáforos en los que se ha actuado dificultando el paso a las personas de movilidad reducida.

El Departamento de tráfico responde que se ha buscado el equilibrio entre todos los usuarios y consideran que se ha conseguido con este cambio de fases semaforicas. Algo con lo que evidentemente no estamos de acuerdo ya que unos segundos menos de paso de coches supone que los conductores tengan que alargar su espera sentados en sus vehículos y unos segundos más formando parte de un atasco pero sin embargo unos segundos menos para el paso de peatones supone riesgo de ser atropellados.

3.1.5. Presupuestos municipales 2014

Tras la presentación del proyecto de presupuestos realizada para los distintos Consejos Sectoriales y Territoriales, realizamos las siguientes aportaciones con las necesidades que desde nuestro punto de vista deberían tenerse en cuenta:

- 🚲 Continuar y extender a todas los centros escolares las campañas formativas en conducción en bicicleta por la ciudad.
- 🚲 Abordar la implantación de planes de movilidad para los centros escolares que permitan disponer de caminos escolares seguros y sostenibles e ir así solucionando el problema de las dobles filas en las cercanías de los centros escolares, permitiendo que cada vez se utilicen más los medios de transporte no contaminantes.
- 🚲 Campaña divulgativa de la ordenanza y otra normativas relacionadas con la bicicleta (código de circulación, luces, etc).
- 🚲 Cursos de circulación segura en calzada.
- 🚲 Presupuesto para el mantenimiento de la Bike Station.
- 🚲 Extensión de aparcamientos para bicicletas en lonjas y otros locales en planta baja.

3.1.6. foro ciudadano por la movilidad sostenible

En la última sesión del Foro, del periodo anterior (2013), que tuvo lugar en el mes de julio, se presentó el Proyecto de reforma de la Ordenanza municipal reguladora de los usos, tráfico, circulación y seguridad en las vías públicas de carácter urbano". Las mayores diferencias respecto al texto presentado tuvieron que ver con las posibles limitaciones a la circulación de bicicletas por zonas peatonales que, de acuerdo con el proyecto de reforma de la ordenanza, se regularán a través de un decreto de alcaldía, para garantizar la prioridad

de la circulación peatonal frente a la circulación ciclista y para garantizar la calidad estancial del espacio público.

En 2014, se convocaron 2 sesiones del Foro ciudadano por la movilidad sostenible, éstas fueron en enero y en julio. En ambas, el debate se centró principalmente en el Decreto de alcaldía que regula la prohibición de circular por ciertas zonas peatonales del centro de la ciudad. En la convocatoria del mes de enero, el Foro demandó que a las restricciones a la bicicleta no deberían hacerse hasta que no se pusieran en marcha las vías para la circulación ciclista, alternativas a las calles peatonales prohibidas.

El **Decreto fue firmado por el alcalde el 30 de enero** sin que estuvieran ni tan siquiera iniciadas las obras para acondicionar las alternativas ciclistas, con lo que la confusión y el enfado de los usuarios de la bici fue mayúsculo.

En la sesión del mes de julio, se nos presenta un listado de proyectos en los que estaba trabajando el Servicio de Espacio Público para mejorar la permeabilidad del centro de la ciudad para la bicicleta y para mejorar la accesibilidad en este vehículo al centro y, para cada uno de ellos, se indicó el estado del proyecto y la previsión de la finalización de las obras.

Es decir 6 meses más tarde de la entrada en vigor del Decreto, muchas de las alternativas ni tan siquiera estaban empezadas, lo que demuestra, en primer lugar, una prisa asombrosa por dar solución a un problema, arrastrado desde hacía años, generado por unos pocos ciclistas incívicos, que nunca fueron perseguidos, aunque la nueva ordenanza y también la anterior, permitían sancionarlos. Y en segundo lugar, demuestra una total falta de respeto del Alcalde hacia los participantes en el Foro, ciudadanos que tras dedicar su tiempo a debatir, proponer soluciones y llegar a un consenso, tuvieron que ver cómo sus propuestas caían en saco roto.

3.2 Seguimiento de la movilidad ciclista

3.2.1. Reuniones técnicas.

Como resultado de la firma del primer convenio del Observatorio, en 2009, se estableció un grupo de trabajo formado por técnicos del Centro de Estudios Ambientales (CEA), técnicos del departamento de Vía Pública (ahora Espacio Público) y miembros de Bizikleteroak, responsables del Observatorio. La periodicidad de las reuniones era mensual y se trataban aspectos relacionados con la movilidad ciclista. En 2012, se incorpora a las reuniones la concejala de Espacio Público.

Se ha intentado seguir con esta dinámica, pero ha sido imposible mantener la periodicidad, por diversas causas, como son la dificultad de coordinar las agendas de la concejala y los técnicos.

Por regla general en estas reuniones se tratan temas relacionados con el desarrollo del **Plan Director de la Movilidad Ciclista y Espacio Público** y se debaten las propuestas que se realizan desde la asociación sobre situaciones concretas de las infraestructuras ciclistas.

Valoramos muy positivamente estas reuniones en las que el trato directo permite una mejor comprensión de los distintos posicionamientos, sobre todo con respecto a los proyectos de nuevas infraestructuras ciclistas, en los se analizan los más mínimos detalles de resolución de conflictos con otros modos de movilidad, y por lo tanto se facilita la toma de decisiones.

Consideramos muy importante mantener la frecuencia mensual o bimensual a lo sumo, de estas reuniones, para poder mantenernos al día de cualquier actuación, lo que no ha podido llevarse a cabo tampoco en este último ejercicio.

Sin embargo seguimos echando en falta en estas reuniones la presencia de técnicos de otros departamentos en especial del de Tráfico, ya que muchas de las demandas que recibimos y varios de los escritos generados por el Observatorio versan sobre temas relacionados con este departamento y que inciden directamente en la seguridad de los ciclistas. Aunque no podemos tratar con los técnicos de tráfico directamente, de sus escritos de respuesta a nuestros informes se deduce que toman medidas que siguen priorizando al tráfico motorizado en detrimento, e incluso poniendo en peligro, de peatones y ciclistas (semáforos en ámbar, pasos ciclistas sin señalización adecuada, etc.), lo que vulnera

directamente el espíritu de la nueva ordenanza de tráfico que establece la movilidad ciclista y peatonal como medios preferentes.

3.2.2. Análisis de Infraestructuras:

A finales de 2012, se llevó a cabo un importante avance en el Plan de Movilidad Sostenible que nos ha permitido visualizar el desarrollo de las “supermanzanas”. Desde entonces, se han realizado una serie de actuaciones de **calmado del tráfico** en numerosas calles del centro de la ciudad, con el objetivo de mejorar la seguridad vial, reducir las emisiones de contaminantes y mejorar la convivencia entre peatones, ciclistas y automóviles. Se ha limitado la velocidad a 30 km/h y en algunas de estas calles se ha eliminado un carril de circulación motorizada para convertirlo en carriles contrasentido para uso exclusivo de bicicletas.

Así mismo se ha seguido incrementando el número de **plazas de aparcabicis** en la vía pública y se están reemplazando los módulos de antiguos aparcabicis considerados como inseguros por otros más adecuados.

Sin embargo no se está llevando a cabo ninguna de las actuaciones propuestas para dotar a la ciudad de **aparcamientos seguros** o de larga duración, las cuales están previstas en el Plan Director de la Movilidad Ciclista: extensión de la oferta de bici-lonjas (en la actualidad sólo hay 2 en servicio, ambas en el casco medieval), habilitar plazas para bicis en los aparcamientos de uso público, creación de centros de bicicleta en las estaciones de transporte público, o la ampliación de aparcabicis en parcelas de industrias y otras actividades privadas.

En el caso particular de la nueva estación de autobuses de Euskaltzaindia, cuando fue elegido por concurso el diseño del edificio en su primer emplazamiento en el año 2008, miembros de Bizikleteroak mantuvimos una reunión con los arquitectos para indicarles la conveniencia de implementar, en dicha estación, además de los aparcamientos de corta duración para bicicletas, algún tipo de aparcamiento de larga duración, para lo cual se les proporcionó algún consejo y el informe elaborado por la asociación Bizikleteroak en 2007 sobre aparcabicis en Vitoria-Gasteiz. El diseño original del edificio no disponía de parking subterráneo y por lo tanto dicho aparcamiento para bicis debería de instalarse en superficie

por lo que creemos que no se tuvo en cuenta. Años más tarde, el espacio elegido para ubicar la estación fue cambiado y el diseño del edificio tuvo que ser remodelado. Uno de los cambios más importantes es que este nuevo diseño se incluía un enorme parking subterráneo para más de 300 plazas de automóviles, pero nadie tuvo en cuenta la posibilidad de un espacio para bicicletas. Una vez más Bizikleteroak alerta de este hecho a través del Observatorio y finalmente se consigue que se reserve un espacio para bicicletas en el parking subterráneo en un lugar cercano a los ascensores aunque distanciado de la rampa de acceso que debe compartir con los vehículos motorizados, ya que no hay presupuesto para realizar un acceso exclusivo para bicis. Este espacio será una especie de jaula, con módulos de aparcabicis en el interior y con acceso restringido por medios electrónicos.

También hemos sugerido que en un espacio interior cercano a los ascensores se instalen algunas consignas para bicicletas.

Por otro lado, la asociación de reinserción social “Sartu Álava” ha presentado un proyecto muy interesante de bici-lonjas distribuidas por toda la ciudad, denominado “Ziklogune” que está siendo apoyado por el consistorio municipal, pero que todavía se encuentra en fase de estudio de viabilidad.

En cuanto al **estado de las infraestructuras**, su seguimiento se realiza con 3 métodos que se llevan a cabo de forma simultánea:

- 🚲 Realizando un diagnóstico continuado de las infraestructuras ciclistas: vías, aparcamientos y señalización, principalmente, llevado a cabo por los responsables y colaboradores del Observatorio, además de por miembros voluntarios de la asociación, todos ellos usuarios habituales de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad.
- 🚲 Con la propia gestión de las demandas recibidas en la web que complementan la información, recabada por el método anterior.
- 🚲 Revisando la información publicada en el Buzón del Ciudadano de la página web municipal www.vitoria-gasteiz.org.

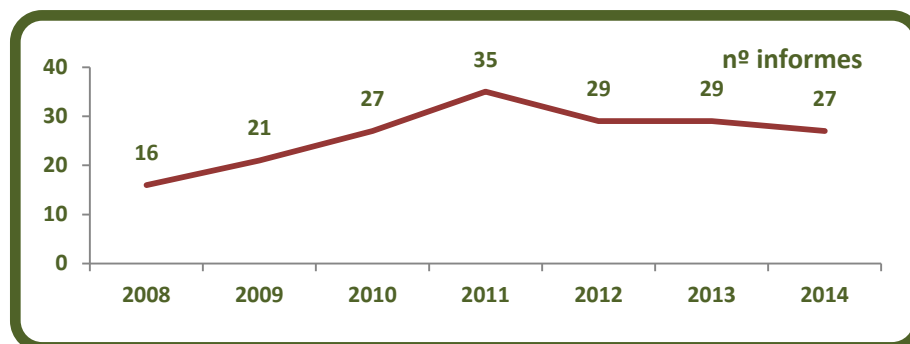
Toda la información recabada, es utilizada para la realización de escritos y/o informes detallados sobre situaciones concretas. Pero la labor de este Observatorio no se limita a

detallar errores y deficiencias sino que a través de un análisis de cada situación, elabora y propone soluciones, que por medio de estos informes hacemos llegar a los responsables técnicos y a los políticos municipales, para que tomen las medidas oportunas. Así mismo, son publicados en la web del Observatorio a través del servicio web Scribd (<https://es.scribd.com/bizikleteroak>), que igualmente son difundidos en las redes sociales y enviados a los medios de comunicación, lo que nos permite llegar a los usuarios de la bici en particular y a los ciudadanos en general y conocer sus opiniones al respecto.

A partir de las demandas recibidas y de los problemas detectados por los miembros del equipo, y para la solicitud de datos a distintos departamentos, el Observatorio ha generado, desde noviembre de 2013 hasta el 30 de octubre de 2014, 27 escritos y/o informes.

Como puede apreciarse en el gráfico adjunto, el número de informes en los últimos años se mantiene prácticamente estable en torno a los 30 informes anuales.

- 🚲 Algunos de los problemas detectados se solucionan con una llamada directa al responsable correspondiente, si éste es un miembro del grupo de trabajo técnico del Observatorio y no hace falta la redacción de un informe.
- 🚲 Conscientes de las limitaciones presupuestarias derivadas de la “crisis económica” hemos adecuado nuestras solicitudes, realizadas a través de los informes, a actuaciones menores de bajo presupuesto, pero imaginativas y eficaces.



En la tabla que sigue a continuación, puede verse una relación resumida de los informes, con los enlaces correspondientes que permiten acceder al informe completo.

022/2013	Aparcabicis cruce Basoa y Paraguay <u>Informe completo</u>
Descripción	Aparcabicis con una ubicación poco adecuada en acera de Paraguay
Propuesta	Reubicación de los aparcabicis en calzada en la esquina de ambas calles
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta y se han trasladado los aparcabicis
023/2013	Aparcabicis en HUA consultas externas <u>Informe completo</u>
Descripción	No existen aparcabicis en el nuevo edificio de consultas externas
Propuesta	Instalación de aparcabicis cercanos a la puerta principal
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta y se han colocado aparcabicis en la fachada principal
024/2013	Mejora movilidad ciclista en el entorno de Consultas externas <u>Informe completo</u>
Descripción	Accesos ciclistas en el entorno de Consultas Externas insuficientes y/o inadecuados
Propuesta	Pacificar la calle Fco Leandro de Viana y suprimir bidegorri en acera
Resolución	No se ha tenido en cuenta la propuesta
025/2013	Salburua parque infantil torre roja <u>Informe completo</u>
Descripción	Peligro por carril bici colindante con parque infantil
Propuesta	Instalación de elementos para separación física de carril y zona de juegos
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta y se ha colocado un seto separador
026/2013	Farolas apagadas en Abetxuko <u>Informe completo</u>
Descripción	Un paso de peatones y de bicis poco visible debido al apagado de farolas en zonas de escaso tránsito como medida de ahorro energético
Propuesta	Mantener encendidas las farolas que coincidan con pasos de peatones o ciclistas
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta
027/2013	Semáforo con pulsador Txagorritxu <u>Informe completo</u>
Descripción	Semáforo con pulsador no recomendado en zonas con alto tránsito peatonal, además los peatones deben invadir el carril bici para pulsarlo
Propuesta	Eliminar el semáforo con pulsador
Resolución	No se ha tenido en cuenta la propuesta
028/2013	Aparcabicis Arana <u>Informe completo</u>
Descripción	Aparcabicis ubicados en acera que dificultan en tránsito peatonal
Propuesta	Trasladarlos a un punto en el que no molesten a los peatones
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta
029/2013	Aparcabicis en cantón de Santa María <u>Informe completo</u>
Descripción	Coches mal aparcados inutilizan las aparcabicis. Existen bolardos para proteger la fachada innecesarios desde la colocación de aparcabicis
Propuesta	Cambiar la posición de los bolardos para impedir que los coches inutilicen los aparcabicis
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta

.....

Informes enero octubre 2014

001/2014	Bidegorri calle Las Arenas Informe completo
Descripción	Cuando llueve el carril se llena de arena procedente del camino debido a la pendiente de éste.
Propuesta	Instalar drenaje y medidas anti erosión en el camino
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta. De momento creen suficiente realizar barridos periódicos
002/2014	Mejorar la visibilidad de un paso de peatones y bicis Informe completo
Descripción	En la confluencia de Salbatierrabide y Portal de Lasarte existen unos parterres elevados en las medianas que dificultan la visibilidad de los pasos de peatones y ciclistas
Propuesta	Rebajar la altura de los parterres
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta, a la espera de que el departamento de Jardines lo lleva a cabo
003/2014	Semáforo con pulsador en rotonda de la Antonia Informe completo
Descripción	Existe un paso de peatones y ciclista con pulsador tan sólo para los peatones
Propuesta	O colocar pulsador para los ciclistas o estudiar la posibilidad de eliminar semáforo
Resolución	De momento no se ha tenido en cuenta la propuesta
004/2014	Medianas estrechas Informe completo
Descripción	Existen medianas estrechas separando vías de doble sentido con semáforos en dos tiempos donde no caben las bicis con remolque o cargo para la espera
Propuesta	En estos casos la regulación semaforica debe establecerse Urgentemente , en un tiempo para permitir el tránsito de bicis con remolque o cargo.
Resolución	De momento no se ha tenido en cuenta la propuesta
005/2014	Límite de velocidad en el Casco Medieval Informe completo
Descripción	Las calles del Casco Medieval de plataforma única son según la ordenanza calles con velocidad limitada a 20, pero la señalización es muy escasa y poco perceptible para el conductor
Propuesta	Aumentar la señalización con marcas viales horizontales
Resolución	De momento no se ha tenido en cuenta la propuesta
006/2014	Bici carril junto a juzgados en mal estado Informe completo
Descripción	El firme del bici carril que discurre por la calle Micaela Portilla está en muy mal estado
Propuesta	Reparar el firme
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta
007/2014	Pasos ciclistas incompletos en Aretxabaleta Informe completo
Descripción	El nuevo bidegorri que discurre por Aretxabaleta Gardélegi tiene pasos ciclistas sin marcas horizontales aunque están hechos los rebajes o no tienen ni lo uno ni lo otro
Propuesta	Marcar y señalizar los pasos ciclistas y realizar los rebajes donde no estén hechos
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta sólo en parte ya que algunos de los pasos ciclistas no serán pintados para no dar prioridad al ciclista.
008/2014	Bidegorri calle Iturritxu Informe completo
Descripción	Falta un paso de peatones marcado sobre el bidegorri para seguridad de los peatones
Propuesta	Pintar las marcas horizontales correspondientes
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta y darán orden a la empresa urbanizadora

Informes enero octubre 2014

009/2014	Bidegorri c/ Iturritxu inundado <u>Informe completo</u>
Descripción	Cuando llueve se forma un gran charco en el bidegorri de la calle Iturritxu en la subida a Gardelegi
Propuesta	Instalar un buen sistema de drenaje
Resolución	De momento no se ha tenido en cuenta la propuesta
010/2014	Aparcabis inadecuado en el Lidl de Gamarra <u>Informe completo</u>
Descripción	En el Lidl de Gamarra existe un aparcabis escaso, mal ubicado, no permite candar con seguridad y muy incómodo para el usuario
Propuesta	Aumentar el número de plazas y mejorar el modelo de aparcabis y su ubicación
Resolución	De momento no se ha tenido en cuenta la propuesta
011/2014	Aparcabis inadecuado en el Aldi de Gamarra <u>Informe completo</u>
Descripción	En el Aldi de Gamarra existe un aparcabis escaso, desprotegido, no permite candar con seguridad y muy incómodo para el usuario
Propuesta	Aumentar el número de plazas y mejorar el modelo de aparcabis y su protección
Resolución	De momento no se ha tenido en cuenta la propuesta
012/2014	Aparcabis semi ocultos en Lakua Arriaga <u>Informe completo</u>
Descripción	Aparcabis infrutilizados por inadecuada ubicación
Propuesta	Traslado de aparcabis a un emplazamiento más adecuado
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta
013/2014	Desacuerdo con la eliminación de aparcabis <u>Informe completo</u>
Descripción	En la c/ Laguardia han sido eliminados 2 aparcabis ubicados frente a un colegio, muy utilizados por los vecinos y por los que acuden al colegio.
Propuesta	Reponer y aumentar el número de plazas
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta
014/2014	Carril bici contrasentido que pasa desapercibido por los conductores <u>Informe completo</u>
Descripción	El carril bici contrasentido de la c/Postas es frecuentemente utilizado por vehículos cuyos conductores, sobre todo os que salen del parking, no se percatan de que es exclusivo bici por escasez de señalización.
Propuesta	Mejorar la señalización o diferenciación del carril
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta aunque se ejecutará con la reforma de la calle Los Herrán.
015/2014	Reducción de la velocidad en una calle con un centro escolar <u>Informe completo</u>
Descripción	La c/ Helsinki en el entorno del centro escolar es una recta de un sentido de circulación y doble carril por lo que la velocidad permitida es de 50 km/h
Propuesta	Tomar las medidas físicas necesarias para la reducción de la velocidad en dicha zona.
Resolución	No se ha tenido en cuenta la propuesta tan sólo se ha colocado una señal vertical y se ha aumentado la visibilidad de un paso de peatones impidiendo un aparcamiento a cada lado

Informes enero octubre 2014

016/2014	Paso ciclista peligroso en cruce de calles <u>Informe completo</u>
Descripción	En el cruce de las calles Corazonistas y Nieves Cano, existe un paso con prioridad ciclista que no es percibido por los conductores que pueden circular a 50 km/h a pesar de haber un gran centro escolar. Además no existe paso de peatones cercano a la puerta del colegio.
Propuesta	Señalizar convenientemente el paso de bicis, reducir la velocidad a 30 disminuyendo la sección de la calzada e instalar un paso de peatones en la puerta del colegio
Resolución	No se ha tenido en cuenta la propuesta.
017/2014	Aparcabicis inutilizado por contenedores <u>Informe completo</u>
Descripción	En la c/Arca existen unos aparcabicis que suelen estar inutilizados por la colocación de los contenedores de residuos delante de algunos de ellos
Propuesta	Buscar otra ubicación para los contenedores
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta y se emplaza a la empresa encargada que lo solucione
018/2014	Permitir a las bicis circular por algunos carriles bus <u>Informe completo</u>
Descripción	Existen algunos carriles o gateras bus que podrían ser muy útiles para las bicis bien porque se encuentran en calles de alta densidad de tráfico motorizado sin infraestructura ciclista alternativa o bien porque servirían para que las bicis puedan colocarse delante en los semáforos.
Propuesta	Dado que la nueva ordenanza lo permite, solicitamos que las bicicletas puedan circular por los carriles bus de 9 puntos concretos argumentando la poca incidencia que esto tendría en la circulación del transporte público
Resolución	No se ha tenido en cuenta la propuesta por considerar que sí incidiría en el transporte público.
019/2014	Calmado de tráfico en Salburua <u>Informe completo</u>
Descripción	En el barrio de Salburua existen calles de interior de súper manzana con 2 carriles por sentido (velocidad 50) que se cruzan con espacios peatonales señalizados verticalmente con la señal S28, que la mayoría de los conductores ignoran.
Propuesta	Implantar medidas de calmado de tráfico reduciendo la sección de la calzada o con tipo zigzag en las proximidades de los cruces con espacios peatonales
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta pero se está analizando la forma de hacer el calmado de tráfico
020/2014	Semáforo rojo , ceda el paso para ciclistas <u>Informe completo</u>
Descripción	Frente al ambulatorio de Olaguibel existe un semáforo para peatones que en fase roja obliga tanto a detenerse a todos los vehículos incluidas las bicis del carril bici.
Propuesta	Solicitamos que las bicis puedan saltar la fase roja cediendo el paso de los posibles peatones, para que las bicis que quieran girar a la izquierda en el siguiente semáforo puedan colocarse en el carril correcto antes de que lleguen los coches.
Resolución	No se ha tenido en cuenta la propuesta
021/2014	Aparcabicis infrutilizado <u>Informe completo</u>
Descripción	En la trasera del edificio de correos existe un aparcabicis que está infrutilizado, a pesar de estar en una zona a partir de la cual al circulación ciclista está prohibida a determinadas horas, por ser poco visible y muy mal iluminado
Propuesta	Iluminar mejor la zona. Sería conveniente colocar una indicación de parking de bicis con el horario de las prohibiciones ciclistas en las zonas peatonales.
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta en cuanto a la mejora de la iluminación de la zona

Informes enero octubre 2014

022/2014		Mejoras para un carril contrasentido <u>Informe completo</u>
Descripción	El carril exclusivo bici en contra sentido en la calle Badaia es poco utilizado por los ciclistas y demasiado utilizado por los coches.	
Propuesta	Mejorar la señalización de este carril tanto vertical como horizontalmente con bandas sonora	
Resolución	No se ha tenido en cuenta la propuesta. Se va a realizar otro contrasentido alternativo con más espacio en la calle paralela	
023/2014		Aparcabicis provisionales grandes eventos
024/2014		<u>Informe completo</u>
Descripción	El mismo escrito dirigido al concejal de cultura (023) y a la concejal de espacio público (024). En los grandes eventos como festivales, conciertos, espectáculos deportivos, mercados, etc que atraen a un gran número de personas, muchos de ellos en bicicleta y sin espacios para aparcarlas.	
Propuesta	Para favorecer la movilidad ciclista a estos eventos instalar aparcamientos provisionales con vallas. En concreto lo solicitamos para el Azkena Rock Festival	
Resolución	De momento no se ha tenido en cuenta la propuesta	
025/2014		Permeabilidad ciclista en Lakua-Arriaga <u>Informe completo</u>
Descripción	En este barrio hay calles con calzadas diseñadas como fondo de saco para impedir el tránsito de paso de los vehículos motorizados pero que también dificulta la movilidad ciclista	
Propuesta	Pacificación de dichas calzadas que son interior de súper manzana, y rebajar bordillos para el acceso de las bicicletas a los espacios peatonales que facilitarían la conectividad.	
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta pero sólo se va a actuar en una de las 3 calles solicitadas	
026/2014		Carril bici en paso inferior del trazado del ferrocarril <u>Informe completo</u>
Descripción	El carril bici que discurre por Jacinto Benavente, a su paso por debajo del trazado del tren, se encuentra en pésimo estado: Firme deshecho, aristas en el murete perimetral, frecuentes inundaciones, acumulación de barro, los reflectantes de los bolardos perimetrales están sucios o inexistentes, pésima iluminación	
Propuesta	Reasfaltado, arreglo del murete, drenaje adecuado, mejora de la iluminación , pintar de color claro	
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta pero tan sólo se va a mejorar la iluminación y arreglar las aristas del murete, el resto cuando haya presupuesto. De momento sin ejecutar nada	
027/2014		Paradas urbanas de un bus interurbano <u>Informe completo</u>
Descripción	Los autobuses interurbanos que conectan Gasteiz con distintos destinos en Vizcaya recorren la ciudad de Vitoria para realizar 3 paradas urbanas haciendo las veces de autobús de línea y discrecional, con el consiguiente transtorno en la circulación, contaminación ruido e interferencias con el propio transporte público urbano.	
Propuesta	No se permita a los autobuses interurbanos realizar paradas por el interior de la ciudad	
Resolución	Se ha tenido en cuenta la propuesta pero se está debatiendo entre los distintos estamentos implicados, siendo, al parecer, la Diputación de Vizcaya quien tiene el poder de decisión	

Entre los informes de los dos últimos meses de 2013 y los de los 10 meses de 2014 suman un total de 35 informes. Todos los informes, salvo 2 dirigidos a empresas privadas, y 1 al director del Hospital Universitario de Álava (HUA), están dirigidos a distintos departamentos del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Ninguno es de solicitud de información, en todos se ha realizado algún tipo de propuesta.

De los 32 informes con propuestas realizados al Ayuntamiento, 19 han sido tenidos en cuenta (59,4%), 2 sólo en parte (6,3%) y 11 no ha sido tenidos en cuenta (34,3%).

Del número de propuestas aceptadas, se puede deducir que los informes realizados son bastante razonables y con soluciones técnicamente viables. De hecho el mayor inconveniente para acometer determinadas actuaciones es la falta de presupuesto aunque algunas también se rechazan por no considerarlas convenientes.

Algunas de las propuestas aceptadas han requerido algunas modificaciones, debatidas en las reuniones técnicas, con las que generalmente hemos estado de acuerdo. Las mayores discrepancias, se han producido precisamente en relación con cuestiones relacionadas con la señalización o con ciclos semafóricos, teniendo que ser los técnicos de espacio público quienes expliquen y defiendan posturas del departamento de tráfico, ausente en estas reuniones.

Todo ello demuestra que el método de trabajo de realización de informes y discusión, cuando se da el caso, en las reuniones técnicas es funcional y productivo, por lo que consideramos imprescindible, para aumentar dicha productividad, la incorporación de técnicos de tráfico.

3.2.3. Siniestralidad:

El Departamento de Seguridad Ciudadana, no dispone de la herramienta informática necesaria para la extracción de los datos que necesitamos para realizar un análisis minucioso de las causas de la siniestralidad ciclista en Vitoria-Gasteiz, y por la Ley Orgánica de Protección de Datos Personales (LOPD), tampoco podemos tener acceso a los atestados para poder extraer dichos datos.

Sí han podido tener acceso a dichos atestados los técnicos Centro de Estudios Ambientales (CEA) que en 2012 realizaron un informe con los datos del periodo 2008-2011.

En la sesión del Consejo de Medio Ambiente de febrero de 2014 el Comisario Jefe de la Policía Local nos informa de que tienen intención de firmar un convenio con la Universidad del País Vasco para realizar los análisis de siniestralidad.

3.2.4. Sanciones y/o amonestaciones:

En años anteriores hemos solicitado al Departamento de Seguridad Ciudadana, una serie de datos esenciales para comprobar el cumplimiento de la normativa existente, tanto por los ciclistas (circulación temeraria por zonas peatonales o aceras, infracciones del código de circulación, etc.), como por los otros modos que interfieren con la movilidad ciclista (ocupación de carriles bici por vehículos o peatones, ocupación de aparcabicis por motocicletas o veladores, etc.). En ninguna de las ocasiones se nos han proporcionado los datos solicitados y de la información facilitada en las memorias anuales de la policía local tampoco se puede extraer información con el detalle requerido para ser analizada y evaluada.

En reunión mantenida con el Concejal de Seguridad Ciudadana el 28 de octubre de 2014, solicitamos estos datos directamente pero a la fecha de la redacción de este informe todavía no nos habían sido proporcionados.

3.2.5. Robos:

Con los datos que figuran en las memorias anuales realizadas por el departamento de Seguridad Ciudadana y publicadas en la web municipal, hemos podido analizar la evolución de los robos de bicicletas en el periodo 2004-2013. En la fecha de redacción de este informe (noviembre 2014) evidentemente no estaba cerrada y publicada la memoria de 2014.

Hay que señalar que la policía local, define como denuncias de bicicletas sustraídas a las enmarcadas en 2 categorías, dependiendo del valor económico de la bicicleta: **Hurtos** y **Faltas contra el Patrimonio** (Ver memorias anuales de la Policía Local en <http://www.vitoria-gasteiz.org>) y en la categoría de Faltas contra el patrimonio, están los datos sumados de ciclomotores y bicicletas.

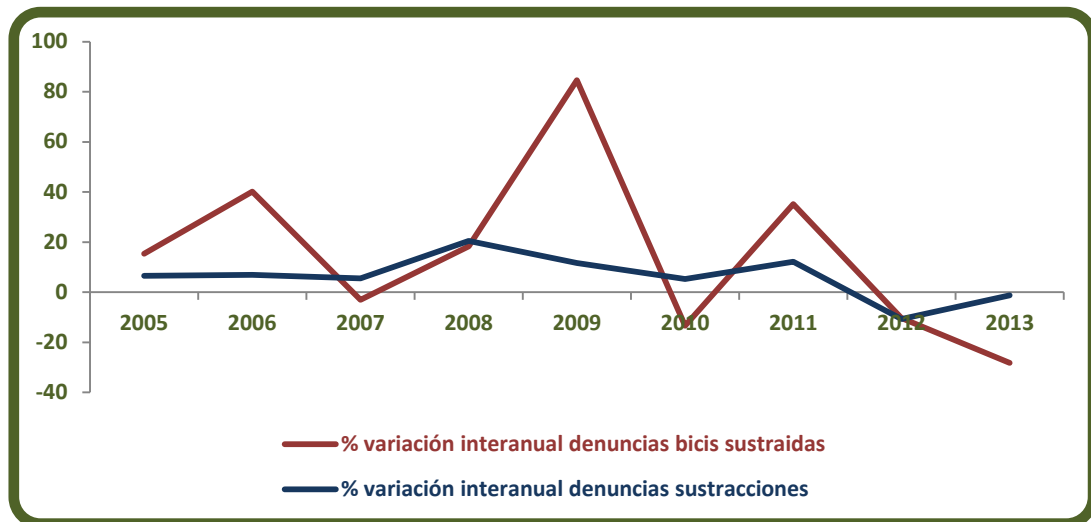
Debemos señalar que la descoordinación de departamentos de seguridad ciudadana, ha propiciado que las denuncias que se efectúan en las comisarías de la Ertzaintza, no figuren en las estadísticas de bicicletas sustraídas de la policía local.

Año	Hurtos bici	Total hurtos	Faltas Ciclomotor y bici	Total de faltas patrimonio	Total bicis sustraídas (hurto+falta)	Variación interanual bicis sustraídas	Total sustracciones (total hurtos +total faltas)	Variación interanual total sustracciones
2004	72	245	155	1.819	227	--	2.064	--
2005	52	201	210	1.999	262	+ 15,4%	2.200	+ 6,6%
2006	47	195	320	2.158	367	+ 40,1%	2.353	+ 6,9%
2007	56	199	300	2.287	356	- 3,0%	2.486	+ 5,6%
2008	38	271	383	2.724	421	+ 18,3%	2.995	+ 20,5%
2009	79	298	698	3.048	777	+ 84,6%	3.346	+ 11,7%
2010	108	320	565	3.202	673	- 13,4%	3.522	+ 5,3%
2011	105	303	810	3.647	910	+ 35,2%	3.950	+12,2%
2012	109	349	707	3.178	816	-10,3%	3.527	-10,7%
2013	54	315	532	3.169	586	-28,2%	3.484	-1,20%

Datos extraídos de las memorias de la policía local. (+) Incremento. (-) Disminución

Desde el año 2011, en el que se alcanzó la cifra máxima de los últimos 10 años, de más de 900 bicis y ciclomotores sustraídos, las denuncias han descendido notablemente. En los dos últimos años se observa una disminución de denuncias de un 35,6%, alcanzando en 2013 una reducción del 28,2%, lo que no tiene relación con la disminución de denuncias por sustracciones en general que en los dos últimos años suma un descenso del 11,9%. Es decir que **aunque en los dos últimos años se produce una mejoría en cuanto al descenso de sustracciones en general, las cifras son notablemente mejores en lo que se refiere a las bicicletas y ciclomotores.**





No se observa ninguna relación entre el número de denuncias de bicis sustraídas y el total de sustracciones. La variación interanual de las cifras de denuncias de bicicletas sustraídas experimenta continuas oscilaciones, mientras que la variación interanual del total de las sustracciones registra oscilaciones menos acentuadas.

En el periodo de los últimos 10 años, la tasa anual de variación para las sustracciones en general es de un aumento del 6,9% mientras que para las bicicletas y ciclomotores es de un aumento del 15,8%.

No disponemos de datos suficientes para analizar las causas del aumento de las bicicletas robadas experimentado en este periodo si bien el aumento de usuarios seguramente tendrá mucha influencia y en este sentido y teniendo en cuenta que esta cifra sigue aumentando, la disminución en los robos en los dos últimos años es una buena tendencia quizás debida a una mayor concienciación en la necesidad de utilizar buenos candados.

Otro dato a tener en cuenta y también extraído de las memorias de la policía son los vehículos abandonados (turismos, furgonetas, camiones, motocicletas y bicicletas) que todos los años son retirados del depósito municipal para su descontaminación y posterior tratamiento como residuo urbano:

Año	Bicicletas abandonadas	Total vehículos abandonados
2004	4	539
2005	54	548
2006	41	477
2007	109	409
2008	102	481
2009	80	242
2010	80	242
2011	260	459
2012	80	242
2013	231	553

En estos últimos 10 años la cifra de bicicletas abandonadas se ha incrementado en un 5.675% con una tasa anual del 567,5% mientras que el total de vehículos abandonados se incrementa en un 2,6% con una tasa anual del 0,26%.

Todas las bicicletas abandonadas y las sustraídas recuperadas que no están registradas y cuyo propietario no puede ser localizado, pasado un tiempo son llevadas al desguace.

La policía local ha puesto en marcha un sistema “on-line” para la recuperación por sus propietarios, de bicicletas sin registrar, almacenadas en los depósitos municipales: **Recuperación de bicicletas en depósito de Policía Local**. Una rápida ojeada a las cifras y a la calidad de las bicicletas de esta página nos da idea de lo útil que sería poder identificar a los propietarios para devolvérselas ya que no tiene ningún sentido que gran parte de estas bicis puedan acabar en la chatarra.

En este sentido, la reunión mantenida con el concejal de seguridad ciudadana el 28 de octubre, le expusimos la necesidad de establecer un protocolo para la recogida en la calle de las bicis abandonadas y su posterior gestión ya que consideramos que se les puede dar un mejor destino que el desguace. La idea compartida también por el concejal es poder dar uso a dichas bicis, bien realizando una venta/sorteo de aquellas que estén en buen estado o bien reciclando las piezas. El dinero recaudado podría destinarse a la formación ciclista, como por ejemplo con la realización de más cursos de circulación segura.

3.2.6. Registro de bicis.

También expusimos al concejal de seguridad ciudadana la necesidad de campañas continuadas para animar al registro de bicicletas incidiendo en que es una de las

herramientas más útiles para frenar el robo de bicicletas ya que puede romper el círculo de robo y venta posterior y además permite la identificación de las bicis sustraídas cuando son recuperadas. Si bien es cierto que para que el sistema de registro sea eficaz, es necesario que sea un sistema único y sencillo y que tenga alcance estatal o europeo.

Se le propuso también que los formularios para el registro estuvieran disponibles y bien visibles en todas las tiendas, talleres de reparación de bicicletas y en los centros cívicos (en éstos últimos hasta el momento hay que solicitarlos al responsable del centro) acompañados de carteles con los beneficios que puede suponer tener la bicicleta registrada.

A pesar de que el ayuntamiento ha realizado alguna campaña, las cifras muestran una baja incidencia, que puede ser debida a varias causas (falta de información, pereza, considerarlo inútil, considerarlo una forma de control, etc.) que deberían ser analizadas.

Año	Bicicletas registradas	Bicicletas con Bicitronic
2009	370	55
2010	960	198
2011	568	125
2012	897	95
2013	757	149
2014(11 meses)	815	145
TOTAL	4367	767

3.2.7. Análisis del comportamiento ciclista.

En la primavera de 2012 el Centro de Estudios Ambientales (CEA), elaboró un informe sobre el comportamiento de los ciclistas en la ciudad de Vitoria-Gasteiz centrado en la indisciplina de los ciclistas, dejando de lado los comportamientos inadecuados que otros agentes de movilidad, como peatones o conductores, tienen tanto en el espacio exclusivo ciclista (vías ciclistas) como en otros espacios de la vía pública, tratando de caracterizar el comportamiento ciclista en los aspectos más evidentes, como saltarse un semáforo en rojo o circular por la acera.

En 2013, se solicitó al Observatorio de la bicicleta, un nuevo informe que permitiera analizar la evolución del comportamiento ciclista tras un año en el que se habían puesto en marcha

medidas para el calmado del tráfico en varias calles del centro y se habían desarrollado campañas para animar a los ciclistas a utilizar las calzadas de las calles calmadas, con folletos y con información por parte de la policía municipal a pie de calle.

De la comparativa entre ambos estudios se extrajeron varias conclusiones, pero en líneas generales se podría deducir que el comportamiento de los ciclistas era muy similar en los dos años aunque sí que se observaron algunas mejoras notables en lo que al número de ciclistas en la calzada y alguna leve mejoría en el respeto a las señales semafóricas.

Para el estudio del comportamiento de este año 2014, nos proponemos variar la metodología y la selección de puntos de muestreo, pero que igualmente nos pueda ayudar a determinar el comportamiento de los ciclistas ante distintas situaciones.

Análisis del comportamiento en la circulación ciclista, diferenciando por sexos, en las distintas tipologías de calles que existen en la actualidad en nuestra ciudad:

- 1. Calles pacificadas:** en las que se analizarán si los ciclistas circulan por la calzada en sentido correcto o por acera habiendo o no alternativa en calzada
 - 🚲 **Santiago:** espacio reservado para las bicis en el sentido de circulación
 - 🚲 **Gorbea:** calzada compartida bici y coche en un sentido y calzada exclusiva para bici en el sentido contrario
 - 🚲 **San Antonio:** calzada compartida bici y coche en un sentido y calzada exclusiva para bici en el sentido contrario
- 2. Calles con alta intensidad de tráfico:** ejes principales de movilidad y aceras estrechas y sin espacio reservado para la bicicleta ni en acera ni en calzada en las que se analizarán si los ciclistas circulan por la calzada o por acera o por el carril bus (cuando haya) en uno u otro sentido.
 - 🚲 **Florida:** dos carriles de circulación en un único sentido, salvo en un tramo de menos de 100 m que es de un solo carril.
 - 🚲 **Francia:** dos carriles de circulación y un carril bus, todos en el mismo sentido.
 - 🚲 **Reyes Católicos:** tres carriles de circulación en el mismo sentido.
- 3. Calle peatonal con acera bici:** en la que se analizará si los ciclistas invaden la acera y si esto se produce por haber peatones en el carril bici

- 🚲 **Paseo de la Senda:** con espacio bidireccional reservado para la bicicleta anejo al parterre arbolado que separa al paseo de la calzada.
- 4. **Calle con acera bici unidireccional:** en la que se analizará si el ciclista circula por calzada, por acera bici correctamente o en sentido contrario, correctamente
- 🚲 **Avenida Gasteiz en tramo no reformado:** calzada con dos carriles (tres en algún tramo)
- 5. **Calle cuya calzada es la plataforma del tranvía:** en la que se analizará si la bicicleta circula por la acera o por la plataforma del tranvía
 - 🚲 **General Álava:** sin espacio reservado para bicicletas que deben compartir espacio con el tranvía.

Análisis del comportamiento ante los semáforos en fase roja en la calzada, diferenciando por sexos, contabilizando los que respetan el semáforo, los que no lo respetan y giran a la izquierda, siguen de frente o giran a la derecha. En los casos en los que no respeta la luz roja se determinará además la posible situación de riesgo según las siguientes categorías:

- 🚲 **0 Sin riesgo:** ni coches ni peatones cerca del paso
- 🚲 **1 Riesgo para el peatón:** la bicicleta pasa muy cerca del peatón o se le hace parar o cambiar su trayectoria
- 🚲 **2 Riesgo coche:** obliga al coche a frenar u a otra maniobra para esquivar la bici
- 🚲 **3 Riesgo coche y peatón:** se producen las dos situaciones anteriores
- 🚲 **4 Accidente:** se produce contacto entre bici y peatón o coche

Estas situaciones se analizarán en 3 puntos: cruce Judizmendi-Santiago, cruce Paz-Olaguibel y cruce Olaguibel-Paz

Análisis de la utilización de luces, diferenciando por sexos, se contabilizarán los ciclistas que pasan por un punto determinado y los que llevan ambas luces durante una hora. Se elegirán dos puntos: uno en carril bici y el otro en calzada.

Análisis del tipo de candados utilizados y de la utilización de puntos de anclaje permitidos o no por la ordenanza. Se contabilizarán los distintos tipos de candado utilizados en las bicicletas en dos puntos concretos:

- 🚲 **Centro:** aparcamientos de las calles General Loma y Prado

🚲 **Periferia:** aparcamientos del edificio Las Nieves, biblioteca y aulario central de la Universidad.

Desde un punto a otro se realizará un recorrido o transecto a pie y otro de vuelta, contabilizando todas las bicicletas aparcadas distinguiendo además del tipo de candado, el objeto al que están atadas (aparcabici, mobiliario urbano u árbol).

Otra de las variables que se tendrá en cuenta en el muestreo de los candados es si la bicicleta dispone de catadióptrico trasero, obligatorio por el código de circulación, pero difícil de comprobar con la bici en movimiento en el análisis de las luces.

Para la recolección de datos de los distintos análisis descritos se han diseñado unas fichas que facilitarán la tarea de los observadores. El trabajo de campo se llevará a cabo durante el mes de diciembre de 2014, por lo que a la fecha de redacción de este informe, el análisis no ha sido completado.

En los anexos se adjuntan las fichas diseñadas para la recogida de datos, una descripción detallada de la metodología, los resultados y las conclusiones de este análisis.

4. Documentación

- Bizikleteroak. Los aparca-bicis en Vitoria-Gasteiz: recomendaciones y propuestas de ubicación. 2007. [Enlace](#)
- Bizikleteroak. Informe memoria Observatorio 2009 (2010). [Enlace](#)
- Bizikleteroak. Informe memoria Observatorio 2011. [Enlace](#)
- Fundación ECA. Bureau Veritas. I Jornada Técnica sobre robos y accidentes de bicicletas (2010). [Enlace](#)
- Fundación ECA Bureau Veritas Barómetro Anual de la bicicleta: España. (2011). [Enlace](#)
- Memorias Policía Local 2004-2012. [Enlace](#)
- CEA. Informe de la siniestralidad ciclista en Vitoria-Gasteiz años 2008-2011. [Enlace](#)
- CEA. Informe del comportamiento ciclista en la ciudad de Vitoria-Gasteiz 2012. [Enlace](#)

5. Anexos