

Observatorio de la bicicleta. Memoria 2017.



Bizikleteroak

Observatorio de la bicicleta en Vitoria-Gasteiz

Informe memoria 2017

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

1. Presentación	4
2. Objetivos	5
3. Actividades	6
3.1 Fomento de la participación ciudadana.	6
3.1.1. La web:	6
3.1.2. Facebook:	11
3.1.3. Twitter:	13
3.1.4. Otros:	15
3.2. Seguimiento del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público	16
3.2.1 Elkargune “Foro ciudadano por la movilidad sostenible”	16
3.3. Seguimiento del Plan director de la movilidad ciclista	21
3.2.1. Reuniones técnicas.	21
3.2.2. Análisis de Infraestructuras:	26
3.2.3. Siniestralidad:	33
3.2.4. Robos:	34
3.2.5. Registro de bicis.	37
3.2.6. Análisis del comportamiento ciclista.	37
4. Documentación	38

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 continuado 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 como medio de transporte 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 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 2017, incluyendo en el anexo el estudio del comportamiento ciclista que desde 2015 se realiza cada 2 años.

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:** realizamos 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**, es un sitio web 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).



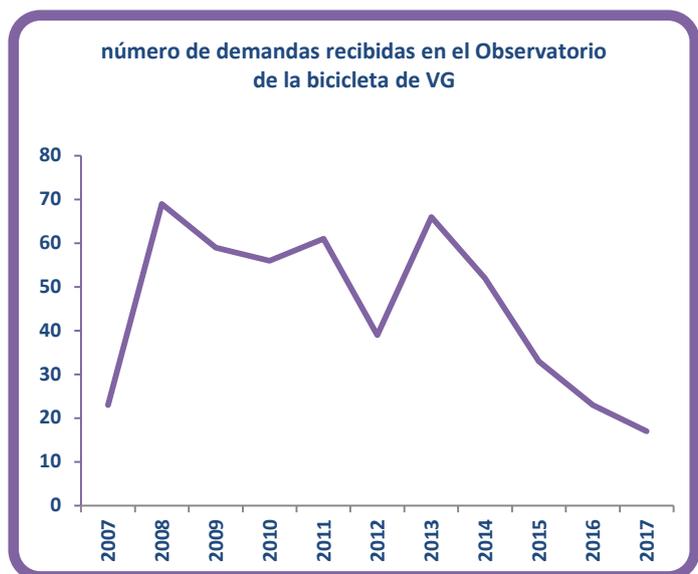
Esta página permite a los usuarios realizar “demandas”, quejas o sugerencias relacionadas con la movilidad ciclista, pero además, y lo que es más importante, permite realizar un seguimiento de dichas demandas, de los pasos seguidos por los responsables del Observatorio y de las respuestas de la Administración o la entidad correspondiente.

Desde que el Observatorio se puso en funcionamiento hasta la fecha de redacción de este informe en diciembre de 2017, hemos recibido un total de **499 demandas**, con una **media anual de 45,3** un **máximo**

de 69, el año siguiente de la puesta en marcha un mínimo de 18, la cifra de este año. Desde 2013 se produce una marcada tendencia decreciente.

Creemos que este descenso se debe en la posibilidad de utilizar otros medios más operativos, más sencillos y dinámicos para hacernos llegar sus demandas: redes sociales, correo electrónico, twitter o llamada telefónica directa y también probablemente a que muchas de estas demandas, aunque generan informes del observatorio, no siempre son atendidas por la administración correspondiente, lo que puede llegar a frustrar al demandante. DE todas formas optamos por seguir manteniendo este método porque en el queda constancia del proceso y de la resolución de las demandas lo que siempre es un buen archivo de consulta.

Demandas recibidas 2007-2017		
	Frecuencia	%
2007 (4 meses)	23	
2008	69	
2009	59	
2010	56	
2011	61	
2012	39	
2013	66	
2014	52	
2015	33	
2016	23	
2017	18	
Total	499	100,0



En el año 2017 el mayor porcentaje de demandas corresponde al tema de la seguridad vial, categoría en la que hemos incluido quejas sobre la ocupación de carriles bici por vehículos, sobre todo los contrasentidos, falta de señalización de los pasos ciclistas, escasa visibilidad entre distintos modos de movilidad, etc.

Temática de las demandas recibidas 2010-2017												
	2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Carriles bici	13	33,3%	28	42,4%	14	26,9%	10	30,3%	5	21,7%	3	16,6%
Aparcamientos	9	23,1%	5	7,6%	7	13,4%	5	15,2%	5	21,7%	3	16,6%
Promoción	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	4,3%	0	0,0%
Señalización	4	10,3%	8	12,1%	9	17,3%	2	6,1%	0	0,0%	4	22,2%
Normativa	2	5,1%	4	6,1%	4	7,7%	0	0,0%	1	4,3%	1	5,5%
Seguridad vial	6	15,4%	17	25,8%	7	13,5%	12	36,4%	8	34,8%	7	38,8%
Intermodalidad	0	0,0%	1	1,5%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Otros	5	12,8%	3	4,5%	11	21,1%	4	12,1%	3	13,0%	0	0,0%
Total	39	100%	66	100%	52	100%	33	100%	23	100%	18	100%

Por otro lado 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 enero de 2017 y el 5 de diciembre de 2017, se realizaron un total de 2.971 sesiones, 2.481 usuarios y 6.236 visitas, con descensos del 4,6%, 3,7% y 36,3% respectivamente con respecto a las cifras del año anterior, debido con toda seguridad a la apuesta por las redes sociales en detrimento de la página web, ya que el mantenimiento de aquellas es mucho más operativo e inmediato que el del sitio web.

El mayor número de visitas, como en años anteriores, se produce en mayo con la publicación del programa de la semana de la bicicleta en la que Bizikleteroak es coorganizadora.

Las sesiones desde España representan el 82,43% y el resto se reparte, en mayor o menor medida, entre países sobre todo americanos, a diferencia de otros años en los que había mayoría de países europeos.

El porcentaje de usuarios desde Vitoria-Gasteiz no alcanza el 50% y la segunda ciudad con más usuarios de la página este año ha sido Bilbao seguido de Madrid. La diferencia entre el número de usuarios hombres y mujeres no llega a los 10 puntos y en cuanto a la edad, el porcentaje mayor corresponde a la franja de entre los 25 y 34 años. La situación en el reparto de sexos y edades no ha variado con respecto al año anterior.

Las visitas al apartado de demandas recibidas desciende un 47,6% y el de enviar demandas un 36,4% con respecto al año anterior.

A pesar de haber realizados algunas reformas en la página para hacerla más operativa, el número de visitas sigue descendiendo, lo que evidentemente necesita ser analizado en profundidad para poder valorar las posibilidades de mejora.

Estadísticas de la página web en el periodo 1 enero de 2017 - 5 diciembre de 2017



Sesiones 2.971	Usuarios 2.481	Número de visitas a páginas 6.236
Páginas/sesión 2,10	Duración media de la sesión 00:01:16	Porcentaje de rebote 71,79 %
% de nuevas sesiones 82,90 %		



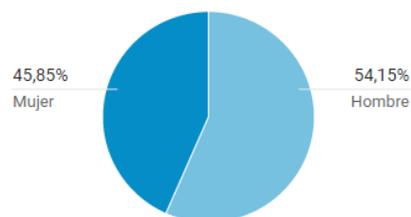
Observatorio de la Bicicleta - Memoria 2017

	2.971 % del total: 100,00 % (2.971)
1.  Spain	2.449 (82,43 %)
2.  United States	139 (4,68 %)
3.  Brazil	73 (2,46 %)
4.  China	41 (1,38 %)
5.  Canada	40 (1,35 %)
6.  Mexico	37 (1,25 %)
7.  Colombia	32 (1,08 %)
8.  South Korea	30 (1,01 %)
9.  Chile	15 (0,50 %)
10.  Germany	12 (0,40 %)

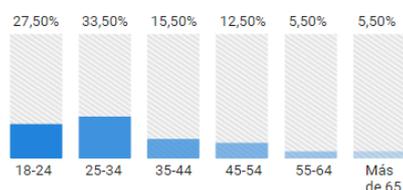
	2.449 % del total: 82,43 % (2.971)
1. Vitoria-Gasteiz	1.102 (45,00 %)
2. Bilbao	341 (13,92 %)
3. Madrid	290 (11,84 %)
4. Barcelona	139 (5,68 %)
5. Valencia	63 (2,57 %)
6. San Sebastian	60 (2,45 %)
7. Las Arenas	48 (1,96 %)
8. (not set)	39 (1,59 %)
9. Sant Cugat del Valles	39 (1,59 %)
10. Pamplona	38 (1,55 %)

Página ?	Número de visitas a páginas ?
	6.236 % del total: 100,00 % (6.236)
1. /index.php	1.616 (25,91 %)
2. /biciVG_bidegorris.php?sub=2&opt=5	336 (5,39 %)
3. /novedades.php?sub=9	333 (5,34 %)
4. /dem_recibidas.php?sub=2&opt=6	284 (4,55 %)
5. /novedadAmpliada.php?id=157	243 (3,90 %)
6. /contacto.php?sub=6	205 (3,29 %)
7. /asociate.php?sub=1&opt=2	190 (3,05 %)
8. /qs_objetivos.php?sub=1&opt=1	168 (2,69 %)
9. /novedadAmpliada.php?id=151	127 (2,04 %)
10. /dem_enviar_demanda.php?sub=2&opt=6	124 (1,99 %)

Sexo 100% del total de sesiones



Edad 100% del total de sesiones

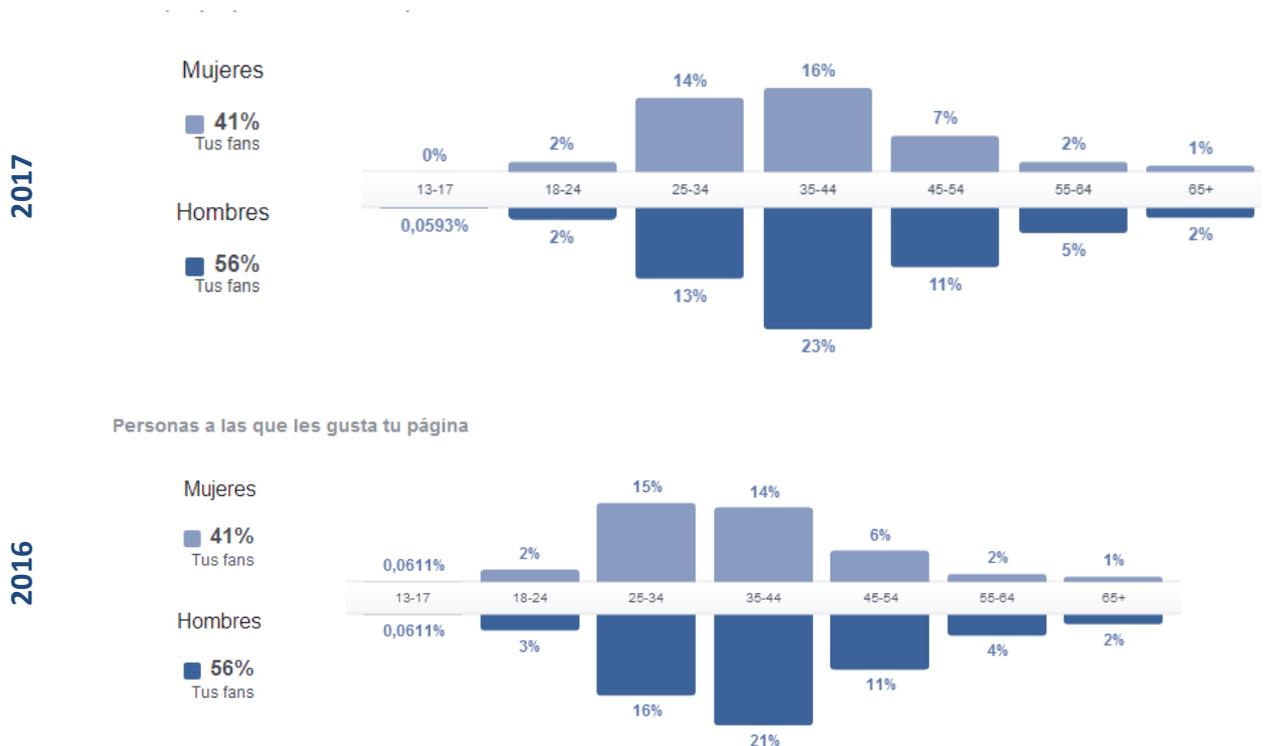


3.1.2. facebook:

Bizikleteroak se unió a Facebook el 15 de marzo de 2009. En la actualidad tenemos un total de 1.656 seguidores 1.636 seguidores, un 1,2% más que el año anterior.

Debido al mínimo incremento en el número de seguidores, la distribución entre hombres y mujeres y el reparto entre los distintos grupos de edad no ha variado apenas con respecto al año anterior. Hay más seguidores hombres que mujeres. La franja de edad más numerosa entre los hombres vuelve a ser la comprendida entre los 35 y 44 años, sin embargo entre las mujeres cambia y pasa a ser la misma que para los hombres, mientras en 2016 era más numerosa la franja de entre 25 y 34 años.

El 90,6% residen en España y el 48,5% en el municipio de Vitoria-Gasteiz.



Observatorio de la Bicicleta - Memoria 2017

País	Tus fans	Ciudad	Tus fans
España	1501	Vitoria, País Vasco	627
México	27	Vitoria-Gasteiz, País V...	175
Argentina	19	Barcelona, Cataluña	112
Francia	11	Madrid, Comunidad de ...	103
Chile	10	Bilbao, País Vasco	87
Reino Unido	8	Valencia, Comunidad V...	70
Portugal	7	Sevilla, Andalucía	26
Brasil	6	Pamplona, Navarra	19
Colombia	6	San Sebastián, País V...	19
Alemania	5	Málaga, Andalucía	18

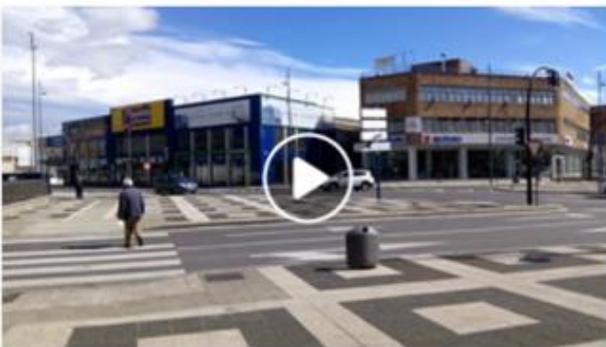
La noticia con mayor alcance durante 2017, con un total de 9.063 personas alcanzadas, fue publicada el 22 de julio, y hacía referencia al triatlón cebrado en Vitoria y a los residuos descontrolados.

Mucha energía no deben dar estos peles y galletas energéticas si los triatletas no son capaces de transportar los envoltorios. Los de la imagen fueron recogidos por un vecino entre Matauko y Arkaute. Esperemos que los organizadores tomen medidas para que en próximos eventos no quede esta mala imagen.



Se ha llegado a 9063 personas personas [Promocionar publicación](#)

Cruce con 7 semáforos. Este mediodía no funcionaba ninguno. Un gustazo lo despacito que iban todos los coches y lo bien que se organizaban.



Se ha llegado a 5522 personas personas [Promocionar publicación](#)

2624 reproducciones

Otro post con mucho impacto fue un video de un cruce con 7 semáforos averiados y los efectos beneficiosos sobre la velocidad del tráfico.

Un año más, 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.

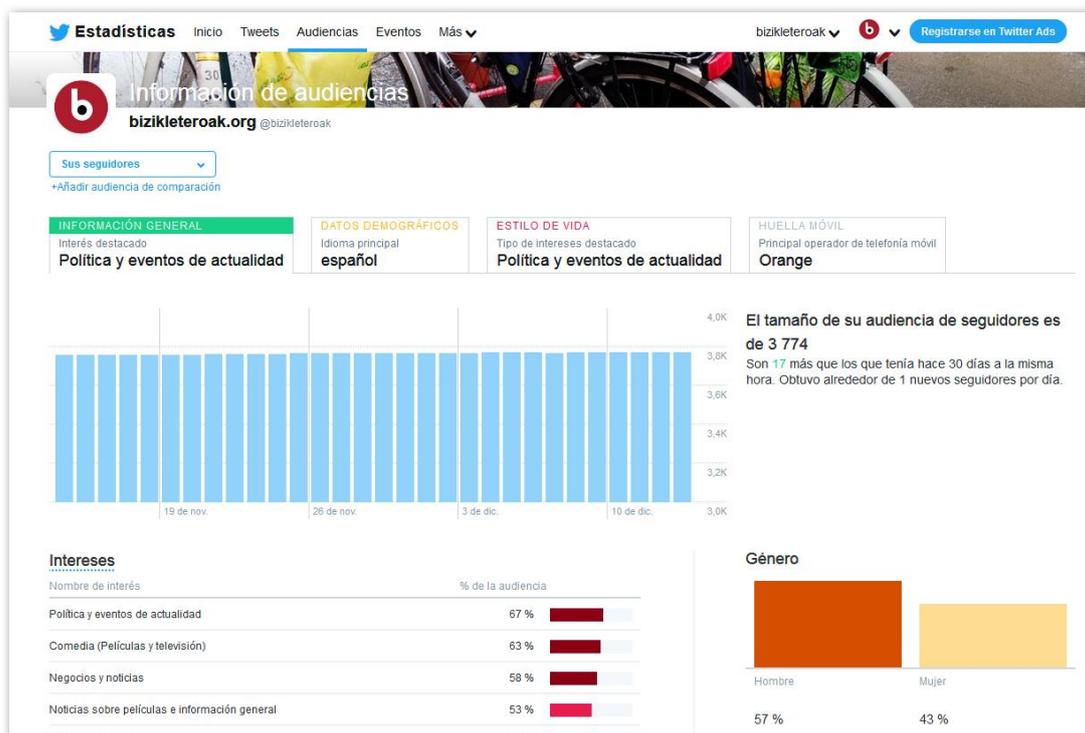
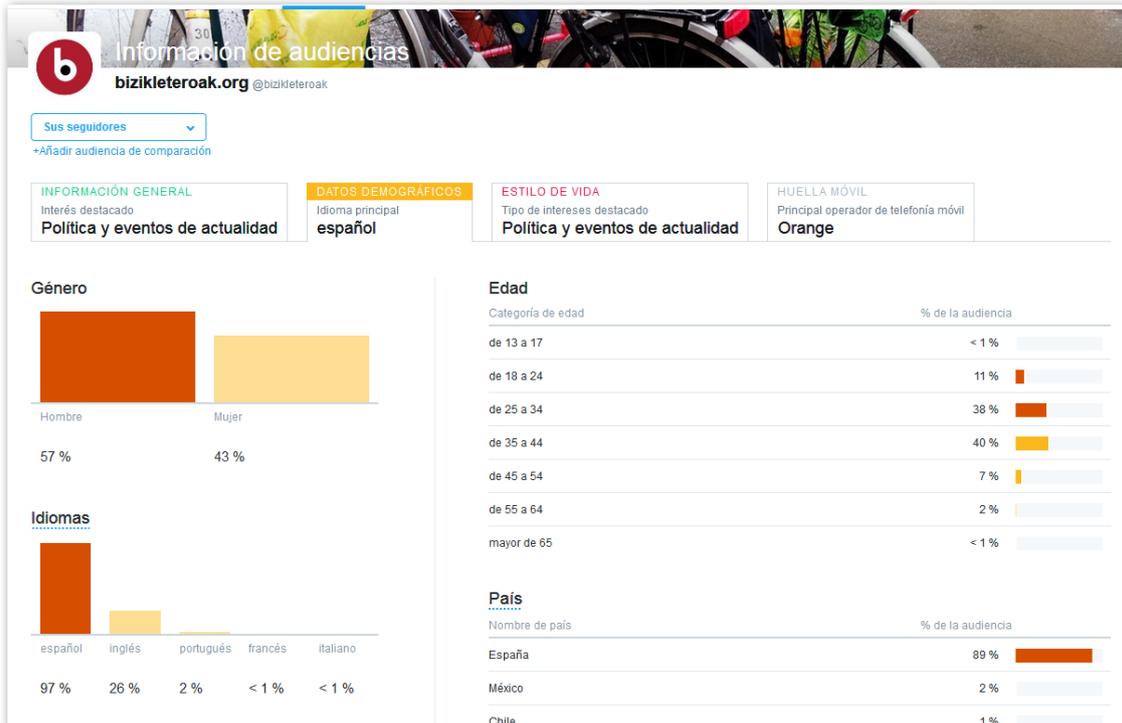
3.1.3. Twitter:

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

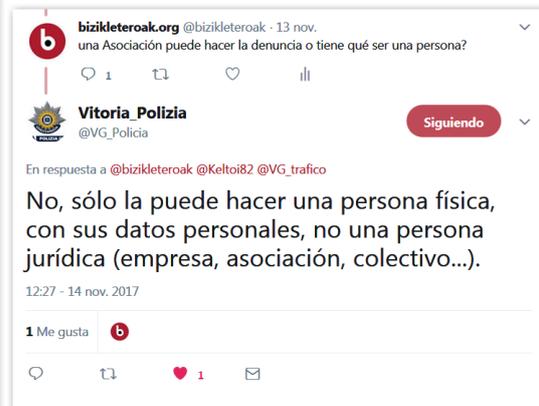


En 2014 el número de seguidores era de 2.787, en 2015 fue de 3.290, en 2016 son un total de 3.585, y **en 2017 son 3.744 casi un 5% más con respecto al año anterior**. El total de tuits publicados es de 7.999.

En 2017 el 57% de los seguidores son hombres (65% en 2015) frente al 43% de mujeres (35% en 2015), seguimos observando cómo el uso de Twitter asciende entre las mujeres y también entre nuestras seguidoras. El 89% procede de España, algo menos que 2016, que era el 90%. La franja de edad más numerosa de nuestros seguidores sigue siendo la comprendida entre 35 y 44 años.



También utilizamos Twitter para comunicar tanto al CEA (@vg_cea) como a la policía local (@vg_policia) incidencias o demandas puntuales que se pueden resolver de manera rápida sin tener que realizar un informe, así como para realizar consultas rápidas. Ejemplos como los siguientes:



3.1.4. Otros:

El 17 de noviembre, invitados por el Ayuntamiento de Fuenlabrada acudimos a su Foro por la movilidad sostenible para explicar la experiencia de la participación ciudadana en la movilidad de Vitoria-Gasteiz

movilidad de Fuenlabrada.
MEMUEVOPORFUENLABRADA

 [Foro Ciudadano Movilidad Sostenible](#) [Cursos gratuitos](#) [Contacto](#)

17:30 h Efectos del modelo actual de movilidad urbana. / Experiencias inspiradoras: Zaragoza, Vitoria-Gasteiz, Madrid.

- **Colectivos ecologistas:** *Ecologistas en Acción*, Pablo Muñoz. Comisión de Urbanismo y Transporte.
- **Colectivos pro-bici de referencia:** *Pedalibre*, Miguel Andrés. Responsable de Ciclismo Urbano.
- **Buenas prácticas en otros territorios.**
 - **ZARAGOZA:** “La Ciclería” y “Bielas Salvajes”. *La bicicleta como herramienta de transformación social, feminismo, movimiento ciclista zaragozano y economía social y solidaria.*
 - **VITORIA-GASTEIZ:** Observatorio de la bicicleta de Vitoria-Gasteiz. Un proceso participativo de cambio de modelo de movilidad.
 - **MADRID:** Presentación MAR Movilidad (maresmadrid.es) Gianni Rondinella y Esau Acosta.

3.2. Seguimiento del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público

3.2.1 Elkargune “foro ciudadano por la movilidad sostenible”

En 2006 se inicia la andadura del Foro de Movilidad Sostenible, plataforma ciudadana de participación en materia de movilidad, que reunió a cerca de un centenar de personas con perfiles y opiniones diversas y que tras varios talleres, establecieron un modelo de movilidad y espacio público para el municipio basado en una serie de objetivos básicos:

SOSTENIBILIDAD

- 🚲 Recuperar el concepto de sostenibilidad para Vitoria-Gasteiz, más allá del medio ambiente.

MOVILIDAD SOSTENIBLE

- 🚲 Establecer una nueva jerarquía en el uso de la ciudad, en la que el peatón sea el protagonista, seguido de los modos de transporte no motorizados y el transporte público y, en último término, el vehículo privado.
- 🚲 Asegurar la convivencia entre todas las formas de moverse en la ciudad y la interoperabilidad entre modos, sobre todo en los no motorizados.
- 🚲 Incentivar y promocionar el uso del transporte público y desincentivar el vehículo privado.
- 🚲 Conseguir que los modos no motorizados se conviertan en un modo de transporte habitual.
- 🚲 Lograr un transporte eficaz y eficiente en el uso de la energía.
- 🚲 Promover la accesibilidad universal a los diversos modos de transporte.
- 🚲 Sensibilizar e informar a la ciudadanía con respecto a los distintos modos de desplazamiento.

MODELO DE CIUDAD

- 🚲 Apostar por una ciudad segura y accesible.
- 🚲 Lograr una ciudad menos ruidosa y contaminante.

- 🚲 Buscar soluciones a la movilidad que no consuman suelo.
- 🚲 Integrar la movilidad en las políticas urbanísticas.
- 🚲 Conseguir espacio público amplio para los ciudadanos y restringido para los vehículos a motor, ordenado primando a la ciudadanía frente al vehículo particular. Bien comunicado para peatones y ciclistas, así como portransporte público rápido y frecuente con otros espacios alejados.
- 🚲 Procurar un espacio público que acoja la vida social y económica e integre comercios y locales de ocio y servicios. Que acoja frecuentes actividades colectivas para grupos pequeños.

Posteriormente en abril de 2007 se firma el **Pacto Ciudadano por una Movilidad Sostenible**, en el que se manifiesta el compromiso de la sociedad vitoriana ante los principales retos identificados y el compromiso del Foro de realizar el seguimiento y control del desarrollo del PMSEP (a fin de verificar que su implementación responde a los objetivos definidos en el Pacto Ciudadano).

Hasta 2017, este foro de movilidad sostenible, que no tenía un reglamento tal y como tenían otros foros de participación del municipio, siempre era convocado por el ayuntamiento cuando lo creían conveniente y con los temas que también más les convenían. De hecho se convocaba más bien poco y siempre por la insistencia de la ciudadanía, por lo que los temas de movilidad acababan tratándose, muy sucintamente, en el Consejo Sectorial de Medio Ambiente, en el que no eran convocados los integrantes del Foro de movilidad inicial.

En 2016, tras un proceso participativo de 2 años, se pone en marcha un nuevo Plan de Participación municipal, en el que se establecen nuevos órganos de participación figurando entre ellos el Foro de Movilidad Sostenible, que como otro, más debería de elegir a una o varias personas representantes que organizarían la agenda y el orden del día de las sesiones.

Todos los foros iniciaron su andadura eligiendo sus representantes y sus prioridades, salvo el Foro de Movilidad, cuya agenda y calendario seguían siendo dirigidos desde el

gobierno municipal y no es hasta primavera de 2017 y a petición de Bizikleteroak, que empieza a funcionar como los demás.

Sesión del 6 de abril de 2017

Todavía bajo la dirección del gobierno municipal y siguiendo su agenda marcada en 2016 se continúa con el proceso participativo para la definición de una estrategia para mejorar la seguridad vial en Vitoria-Gasteiz.

Se eligen los representantes para que organicen las próximas sesiones.

Dado que había una agenda marcada en 2016 en la que el gobierno marcó dos procesos participativos para tratar sendos temas: seguridad vial y revisión del PMSEP, se decide seguir con dichos procesos pero sin perjuicio de los temas que los integrantes del Foro establezcan.

Sesión del 11 de mayo de 2017

Siguiendo la agenda marcada en 2016 por el gobierno municipal, se realizó un taller con el objetivo de elaborar una serie de orientaciones para mejorar la seguridad vial en Vitoria-Gasteiz.

Sesión del 27 de junio de 2017

Todavía siguiendo la agenda marcada en 2016, se inicia el proceso de revisión del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz (PMSEP), que se desarrollará en 3 sesiones.

Sesión del 20 de julio de 2017

Ya por fin bajo la dirección de los integrantes del Elkargune, y con el siguiente orden del día:

- Proyecto de ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz hacia el Sur: Exposición de los argumentos y propuestas de colectivos discrepantes
- Proyecto de integración de la red ferroviaria a su paso por Vitoria-Gasteiz: Presentación de las propuestas de la plataforma Batu Gasteiz/Une Vitoria.
- Ronda de posicionamiento de partidos políticos
- Debate, dudas, preguntas, valoración o votación de las propuestas

- Conclusiones/acuerdos/propuestas del Elkargune sobre ambos proyectos. Acciones/mecanismo para su seguimiento y medición 6. Fecha para el próximo Elkargune

Se finaliza con los siguientes acuerdos:

- 1- El Elkargune acuerda la solicitud de paralización cautelar de la ampliación del tranvía hacia el Sur debido a las incertidumbres del modelo, y con petición expresa de estudio del impacto sobre la salud de las personas afectadas. En la actualidad existen distintos proyectos con consecuencias sobre la futura estructura territorial y de movilidad que las futuras fases de planificación deberían incluir en un escenario de actuaciones coherentes. La llegada del AVE a Vitoria-Gasteiz, los usos a dar a las áreas liberadas por la traza actual del ferrocarril, las posibles ampliaciones del tranvía, y otras propuestas de nuevos polos de atracción de actividades económicas, son todos ejemplos de decisiones a tomar que generan una gran dosis de incertidumbre sobre el futuro del sistema de movilidad urbano. Es por ello que ante estas incertidumbres del modelo territorial y de movilidad el Elkargune "Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible" insta al Ayuntamiento, Diputación Foral de Álava, Gobierno Vasco y Gobierno de España, a que sean tratadas de manera conjunta y participativa, para poder gestionar las posibles contradicciones entre sí y las consecuencias en términos de generación y atracción de nueva movilidad.
- 2- El Elkargune acuerda la solicitud de que el tranvía cumpla con la normativa exigida y únicamente circule donde se cumpla la distancia de 8 metros entre los viales y los edificios más próximos.
- 3- El Elkargune acuerda la solicitud de facilitar y enviar la información correspondiente sobre el proyecto constructivo de la ampliación del tranvía hacia el Sur al Elkargune.
- 4- El Elkargune acuerda que se garantice la accesibilidad pública de la documentación que exista sobre todos los proyectos relacionados con la movilidad y el espacio público.

- 5- El Elkargune acuerda solicitar, a la persona asistente al Elkargune que trató principalmente las cuestiones sobre accesibilidad, el informe de reivindicaciones de accesibilidad que ha preparado. Se va a remitir esa información al Servicio de Participación Ciudadana, para que se adjunte al documento y se remita al departamento correspondiente.

De estos 6 acuerdos, a fecha del 7 de diciembre de 2017, el Elkargune no ha sido informado de si han sido tenidos en cuenta o no, y mucho menos de las razones para ello.

Sesión del 20 de septiembre de 2017

La segunda sesión dedicada a recoger las aportaciones de la ciudadanía para la revisión del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP) y la revisión del el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible (modelo, principios, objetivos).

Se considera que el Pacto sigue siendo válido pero incorporando más principios como por ejemplo: Educación, Participación ciudadana, Planificación a largo plazo, entre otros, y se propone la creación de un documento más accesible al conjunto de la ciudadanía, elaborado en clave de comunicación.

A fecha de la redacción de este informe, 3 meses más tarde, no se ha hecho llegar a los integrantes del Elkargune este documento reducido y accesible del Pacto.

Sesión del 25 de septiembre de 2017

Convocada por el gobierno municipal para explicar la nueva ordenanza que regula la construcción y funcionamiento de aparcamientos de bicicletas de manera previa a su aprobación definitiva.

El próximo Elkargune-Foro de movilidad está convocado para el próximo día 14 de diciembre organizado por los integrantes del Foro para que sea explicado el proyecto de Bus Eléctrico Inteligente, del que se ha tenido conocimiento por la prensa. Mientras tanto, nos enteramos por la prensa y nunca por comunicación al elkargune, de proyectos muy importantes de movilidad en la ciudad: ampliación del tranvía a Salburua, cambios sustanciales en el proyecto de ampliación del tranvía al sur, soterramiento de la rotonda de América Latina y regulación de los patinetes eléctricos.

3.3. Seguimiento del Plan director 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 suele ser cada 2 meses.

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 analizan tanto las propuestas de infraestructuras nuevas o de modificación de las existentes ya sean presentadas desde el Departamento de Espacio Público o por el propio Observatorio.

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 bimestral a lo sumo, de estas reuniones, para poder mantenernos al día de cualquier actuación.

Sin embargo seguimos echando en falta en estas reuniones la presencia de técnicos de otros departamentos en especial del Departamento 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, a peatones y ciclistas (semáforos en ámbar, tiempos de espera

para peatones excesivamente largos, pasos ciclistas sin señalización adecuada, etc.), lo que vulnera directamente el espíritu del PMSEP y de la nueva ordenanza de tráfico que establecen la movilidad ciclista y peatonal como modos preferentes.

Reuniones y contenidos

Día: 17/01/2017

- **Reparación de firmes.** Hay un dinero y hasta que se acabe. Empezarán por Cementerio, Jacinto Benavente, Portal de Arriaga, Maite Zuñiga, ...
- **Estado del proyecto de aparcabicis seguro de la estación de autobuses.** Está adjudicado, las obras empezarán la semana siguiente y durarán aproximadamente 2 meses. En cuanto a los módulos, están sin elegir. Se busca una buena relación comodidad, capacidad y precio. Tarifas, no hay nada decidido. Las de Donosti son:
Max 1: 1€ usuario ocasional. 24 horas seguidas
Max 3: 3 €/mes. máximo 3 días seguidos. si te pasas 50 céntimos
Max 6: 6€/mes. Máximo 6 días seguidos.
- **Resultados de la campaña sobre la invasión de bicarriles** en la calzada: aparcibidos, multados, etc. Van a pedir los datos a Seguridad Ciudadana y nos los enviarán
- **Solución a los separadores en forma de U invertida de las calles Valladolid y Obispo** (Se iba a estudiar) No han hecho nada, volverán a estudiarlo.
- **Posibilidad de pacificar Coronación/Cruz Blanca para llegar a la Avenida** (Se iba a estudiar). Está muy complicado. Solicitamos aprovechar las reformas del barrio y de la plaza.
- **Extender la red ciclista Avenida del Cantábrico / Plaza Gamarra (Portal de Gamarra).** De momento no. Hay que priorizar. Tienen previsto una actuación en portal de Gamarra. Talarán los chopos.
- **Eje Oeste (Sansomendi-Ali-Gobeo // Lakua 13)** queda pendiente de ser debatida en bizikleteroak
- **Pendiente de 2016**
 1. Tranvía Sur. Todavía no se ha visto en la mesa de movilidad. Proponemos ¿por qué no una única vía ya que es punto final y sin eliminación del arbolado?
 2. Accesos al Buesa Arena. De momento no. No es prioritario
 3. Santa Bárbara. Tienen que mirar si se mantiene el giro de Los Herrán a Postas que actualmente existe y que en el nuevo plano no aparece. ¿por qué se ha estrechado el paso de peatones y si cabría un contrasentido de bicis?
 4. Portal de Legutiano/parralde-Alas. pendiente

Día: 04/04/2017

- **Reparación de firmes realizadas.** Maite Zuñiga, Entorno del Padeleku pero está sin acabar.
- **Estado del proyecto de aparcabicis seguro de la estación de autobuses.** No hay novedades
- **Resultados de la campaña sobre la invasión de bicarriles en la calzada:** apercibidos, multados. No tienen más datos que los que han salido en prensa y están publicados en la web del ayuntamiento
- **Solución a los separadores en forma de U invertida de las calles Valladolid y Obispo.** Sin novedades. No se ha hecho nada.
- **Adriano VI** (Eliminación de un carril y aparcamientos en batería) Lo ha hecho el servicio de Tráfico sin consultar con Vía Pública.
- **Carril bus rotonda La Unión.** No saben nada, suponen que lo ha hecho Tráfico o Tuvisa
- **Cruce de Castillo de Quejana con Castillo de Fontecha** (Ceda el paso para ciclista a coches que viene de la izquierda). Tráfico va a hacer una actuación para recuperar la antigua rotonda, eliminado el aparcamiento de motos que hay en la parte Este y dando forma a la rotonda con pintura
- **Cruce de Maite Zúñiga con Portal de Lasarte** seguimos insistiendo en que se debe impedir que el automovilista no perciba la rotonda ya que el trayecto es recto. Solicitamos o cojín berlinés o bandas discontinuas para reducir la velocidad antes de los cruces
- **Calle Donosti** (continuidad hace Avenida del Zadorra)
- **Acceso carril-bici Portal de Arriaga desde Herrería.** Ampliarán el carril bici para que ocupe el acceso de a Herrería
- **Reordenación aparcamiento Salburua,** (setos). De momento no es prioritario
- **Otros temas:**
 - Tienen algo más de 300.000€ para nuevas vías ciclistas y hay que gastarlos antes de que finalice 2017
 - Revisamos la obras de bicarriles que tienen en “cartera” y nos piden que demos prioridad:
 - Portal de Lasarteguretxokoa. Ellos lo marcan como prioritario
 - Chile (hay que cambiar cedas a las bicis)
 - Corazonistas
 - Portal de Villarreal (desde Reyes de Navarra hasta calle Zaramaga, se decide la opción de unidireccionales por ambos sentidos de circulación en vez de un carril bici bidireccional por la mediana)
 - Bremen (partida de Tuvisa)
 - Honduras (Plan Hobetuz)

..

Día: 14/6/2017

- **Últimos informes de 2016**
Aparcabis 2016 (02/2016) algunos puntos no conformes.
Visibilidad pasos de peatones Voluntaria Entrega (04/2016) se lo han pasado a tráfico.
Pasos de peatones Landazuri (05/2016). Están en obras en ese punto, ya pondrán los otros 2
Portal de Legutiano (07/2016). proponen hacer un carril bidireccional pegado a la mediana por
lcalzada que va hacia el norte, quitando un carril. No estamos de acuerdo.le van a dar una
vuelta
Avd de Bruselas (entre Plaza de La Unión y Obispo Ballester, informe 18/2015). Lo tienen sin
dibujar
Buesa Arena (accesos desde Avd. del Cantábrico 18/2011 y desde Paseo de los Humedales
24/2011)sin dibujar
- **Eje Sansomendi-Lakua 13** (continuidad de eje Chile hacia HUA y llegar a barrios)
Tienen que darle una vuelta
- **Portal de Lasarte** (entre Prado y Salvatierrabide)
Aceptamos la propuesta de carril bici bidireccional por la parte de guretxokoa para continuar por
el del prado
- **Salburua-Puente de las Trianas** (nuevo itinerario junto a las vías).
Van a dibujar un carril bici por la acera hasta que se haga el tranvía. No nos gusta nada. Es por
ahorrarse una obra que duraría unos meses.
- **Honduras,**
Nos llevamos el plano para estudiarlo
- **Otros:**
Campaña de Re-asfaltado
Vasco-Navarro (puente Trianas)
Bici-Polis.

Día: 10/10/2017

- **Portal de Legutiano.** Está pendiente, retranquear el aparcamiento de vehículos para implementar el carril bici entre éste y la acera, es la posibilidad valorada.
- **Portal de Gamarra** (valoración de nuestra propuesta referencia 25/17) Se debate pero sin llegar a un acuerdo, tiene una difícil ejecución si no es con una gran obra. No lo ven prioritario.
- **Movilidad ciclista al centro cívico e Instituto de Zabalzana.** Analizarán la movilidad en toda la zona para aportar una propuesta para siguientes reuniones. Enseñamos unas fotos tras visitar la zona y las posibles alternativas para conectar con la infraestructura actual del barrio.
- **Aparcabicis**
 - Campaña. Pasarán las ubicaciones confirmadas.
 - Portátiles, forma de colocación. De momento las instalaran como en la actualidad.
- **Rotonda de Castillo de Quejana con Castillo de Fontecha,** análisis del resultado (pintar marcas ciclistas en la rotonda) Se acuerda pintar marcas de “bicis” en la rotonda para mejorar la seguridad, ya que en la actualidad no está muy claro.
- **Obras pendientes**
 - Chile. Empezarán en noviembre, una cosa primordial es **la eliminación de los “pasos de cebra”** y colocar pasos de ciclista como es la norma.
 - Bremen. Pendiente de ejecución por falta de presupuesto.
 - Honduras. Las obras empezarán enseguida, tenemos pendiente que nos manden el proyecto definitivo por si se puede mejorar el bidegorri actual.
 - Portal de Lasarte.La obra se ejecutará en primavera de 2018.
- **Reordenación de calle Burgos y Obispo Ballester.** Le daremos otra vuelta de cara a 2018
- **Separadores de bidegorris y camiones.** Se van a reponer y desde el Observatorio se notificarán los que se vean para su rápida reparación.
- **Calle Madrid conexión Santa Lucía y Salburua con Aranbizkarra y centro.** No hay nada, toca presionar a los políticos para realizar un estudio y solución oportuna.
- **Balizas**
 - Reposición de bolardos derribados: Santiago, Argentina, Olaguibel, Avd Mediterráneo. Se repondrán en la medida que puedan.
 - Avenida Mediterráneo nueva propuesta. Se hará una propuesta desde el Observatorio para duplicar el tramo de Borinbizkarra y ganar seguridad en el resto de la Avd.
- **Señalización horizontal,** criterios refuerzo con aspas amarillas. El Observatorio realizará un informe de los pasos ciclista afectados en Lakua.
- **Otros.**
 - Elaboraremos un informe sobre la falta de repintado de la señalización ciclista por parte del departamento de Tráfico (Santa Isabel, Paseo de Cervantes, Portal de Elorriaga, etc)
 - Les mandaremos un correo sobre la necesidad de proteger los aparcabicis en línea de aparcamiento de c/ México.

3.2.2. Análisis de Infraestructuras:

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

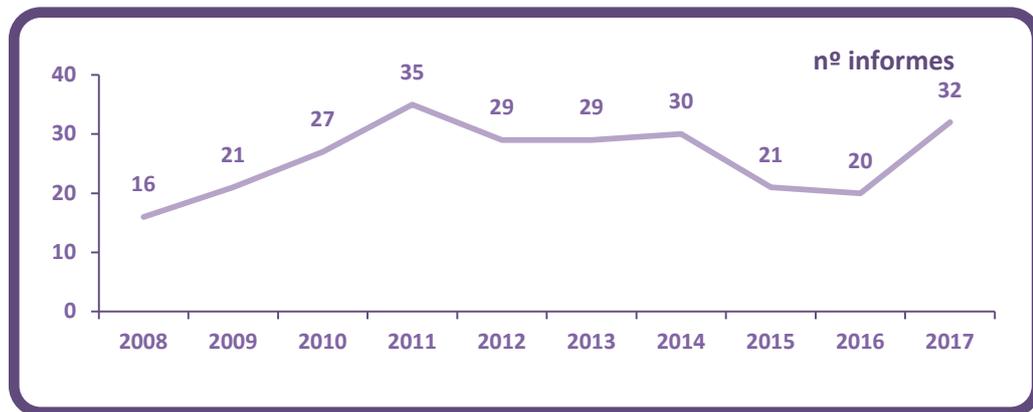
- 🚲 Realizando un diagnóstico continuado de las infraestructuras ciclistas: vías, aparcamientos y señalización, principalmente, llevado a cabo por los responsables y colaboradores del Observatorio, además de por miembros voluntarios de la asociación, todos ellos usuarios habituales de la bicicleta como 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 y las que nos llegan a través de las redes sociales.
- 🚲 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 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>), y 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.

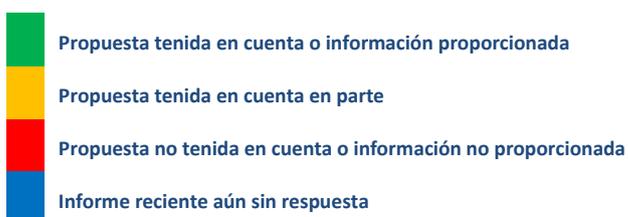
A partir de las demandas recibidas y de los problemas detectados por los miembros del equipo, y para la solicitud de datos a distintos departamentos, el Observatorio ha generado, desde el 1 de enero de 2017, un total de 32 escritos y/o informes.

Como puede apreciarse en el gráfico adjunto, el número de informes en los últimos años se ha mantenido prácticamente estable en torno a los 30 informes anuales, salvo un descenso en los años 2015 y 2016.

- 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 o en las reuniones técnicas.
- Conscientes de las limitaciones presupuestarias derivadas de la “crisis económica” y de las decisiones de los actuales dirigentes municipales que han optado por no llevar a cabo el PMSEP ni el Plan director de la bicicleta para apostar por modos de movilidad de alta capacidad, hemos adecuado nuestras solicitudes, realizadas a través de los informes, a actuaciones menores de bajo presupuesto.



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. Los colores marcados en la fila de las “Resoluciones” indican el estado de las propuestas, si han sido tenidas en cuenta o no.



Informes 2017	
001/2017	Campaña aparcabicis 2017
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	A partir de las demandas recibidas y de trabajo de campo, proponemos colocación de módulos de aparcabicis en 82 puntos de la ciudad
Propuesta	Estudiar las causas que provocan este tipo de balsas en la zona y se tomen medidas para corregir estas situaciones
Resolución	Propuesta tenida en cuenta en la mayor parte de los puntos
002/2017	Reforma de la calle San Ignacio
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	El proyecto de reforma para incluir un carril bici en la calle San Ignacio, deja aceras estrechas, elimina todo el arbolado y una zona de carga y descarga a costa de espacio peatonal en el horario permitido
Propuesta	Cumplir el PMSEP, dejar arbolado y analizar la implementación de un carril multiusos.
Resolución	Propuesta tenida en cuenta en parte aunque la obra está sin realizar
003/2017	Aumentar visibilidad paso peatones y ciclista
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En el cruce de Portal de Arriaga y Voluntaria Entrega hay un paso de peatones y ciclistas oculto a menudo por la proximidad de vehículos aparcados
Propuesta	Se impida el aparcamiento unos metros antes de los pasos
Resolución	Propuesta tenida en cuenta
004/2017	Protección para aparcabicis c/Oñati
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En la calle Oñati hay unos módulos de aparcabicis en la calzada sin ninguna protección por lo que tanto los módulos como las bicis aparcadas están expuestas al tráfico y a las maniobras de aparcamiento de vehículos
Propuesta	Se señalicen y acoten
Resolución	Propuesta no tenida en cuenta
005/2017	Retrasar aparcabicis de Reyes de Navarra
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En Reyes de Navarra frente a telefónica hay unos módulos de aparcabicis en la acera pero muy cerca del bordillo por lo que los vehículos que aparcan en batería pueden impedir aparcar las bicicletas o incluso dañar las que ya están aparcadas
Propuesta	Como hay espacio de sobra en la acera, colocar los aparcabicis alejados del bordillo
Resolución	Propuesta tenida en cuenta
006/2017	Pasos ciclistas Avda. Derechos humanos
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En la Avenida de los Derechos Humanos existen varios pasos ciclistas sin señalización vertical y cuya señalización horizontal no es visible por el borrado de las marcas.
Propuesta	Señalizar verticalmente los pasos ciclistas de esta calle y por extensión los de toda la ciudad
Resolución	Propuesta no tenida en cuenta
007/2017	Repintar acera bici parque Prado
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	Las marcas viales y pictogramas del carril bici del parque del Prado están borradas
Propuesta	Repintar las marcas viales y pictogramas de bici
Resolución	Propuesta tenida en cuenta
008/2017	Campos de fútbol "la Vitoriana" inaccesibles para el peatón
Enlace informe completo	Informe completo

Descripción	Los campos de fútbol de la Vitoriana tienen dos entradas en lados opuestos, a una de ellas sólo se puede llegar desde la acera de enfrente pero no hay paso de peatones, en la otra hay un paso pero no tiene rebajado el bordillo.
Propuesta	Se implemente pasos de peatones adecuados para acceder a las entradas
Resolución	Propuesta no tomada en cuenta
009/2017	Aparcabicis en estación de autobuses
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En la nueva estación de autobuses, después de 3 años de funcionamiento, se ha implementado una jaula con acceso restringido como aparcabicis de larga duración. Los módulos en su interior son de rueda alto-bajo que consideramos muy incómodos y perjudiciales para la bicicleta.
Propuesta	Instalar módulos modelo Vitoria
Resolución	Propuesta no tomada en cuenta
010/2017	Duda referida a la señalización de los pasos de peatones
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En Vitoria son numerosos los pasos de bicis que por estar anejos a un paso de peatones están señalizados tan sólo con una línea de tacos en vez de dos líneas.
Propuesta	Solicitamos información sobre si estos pasos así señalizados cumplen su función de prioridad ciclista.
Resolución	Información no proporcionada
011/2017	Repintado cruce Eulogio Serdán-Coronación
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En el carril bici contrasentido de Eulogio Serdán a la altura de la calle Coronación existe un refugio para ciclistas señalizado con pintura en la calzada. Esta pintura prácticamente ha desaparecido.
Propuesta	Se repinte y proteja con bolardos o cebras
Resolución	Propuesta no tomada en cuenta
012/2017	Bache en vía verde piscinas Gamarra Eskalmendi
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En la vía verde del vasco-navarro a la altura de las piscinas de Gamarra en la unión con la pista del anillo verde, el pavimento está en muy mal estado
Propuesta	Arreglar el firme
Resolución	Propuesta tomada en cuenta
013/2017	Aparcabicis aplastado en calle Vitoria
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En la calle Vitoria frente al cementerio hay unos módulos de aparcabicis en la calzada protegidos con bolardos a pesar de lo cual han sido aplastados por algún vehículo.
Propuesta	Se trasladen los bolardos para proteger mejor la zona de aparcabicis.
Resolución	Propuesta tomada en cuenta
014/2017	Arqueta rota Elorriaga-Salburua
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En el acceso desde Elorriaga a Salburua existe una arqueta en la calzada de telefonía en muy mal estado que deja hierros del forjado al descubierto.
Propuesta	Reparar urgentemente
Resolución	Propuesta tomada en cuenta
015/2017	Aparcabicis Betoño, papelería Caype
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En la localidad de Betoño en la entrada de la papelería Caype existen unos módulos de aparcabicis en la acera colocados de forma inadecuada.

Observatorio de la Bicicleta - Memoria 2017

Propuesta	Se coloquen los aparcabicis en el mismo punto pero en la calzada y se protejan con bolardos
Resolución	Propuesta no tomada en cuenta
016/2017	Paso de bicis en la Avda.Zabalgana
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En la incorporación desde la Avda. del Mediterráneo a la Avda. Zabalgana hay un paso de bicicletas sin señalización vertical
Propuesta	Señalizar verticalmente dicho paso ciclista
Resolución	Propuesta no tomada en cuenta
017/2017	Aparcamiento en calle Santiago
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En la calle Santiago entre Judimendi y Errekatziki, hay una zona rallada pero donde es habitual que aparquen coches de forma frontal y al salir ponen en peligro las bicis que circulan por el carril bici
Propuesta	Se coloquen bolardos para impedir que se aparque en esa zona
Resolución	Propuesta tomada en cuenta
018/2017	Motos aparcadas dificultan la visibilidad del carril bici
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En el cruce de la Avenida con Beato hay un espacio que es aprovechado para dejar aparcada una motocicleta que dificulta mucho la visibilidad entre ciclistas
Propuesta	Se advierta de este hecho al propietario y se implementen zonas para aparcar motos en las proximidades.
Resolución	Propuesta tomada en cuenta
019/2017	Bolardos en Armentia, paseo de San Prudencio
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En el tramo que discurre paralelo a la campa de la basílica han desaparecido los bolardos que protegen la vía ciclista en una curva
Propuesta	Volver a colocar los bolardos
Resolución	Propuesta tomada en cuenta
020/2017	Colocar bolardos en escultor Ymbert
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En la calle escultor Ymbert existe una pista bici que en un momento dado deja de estar segregada lo que se suele aprovechar para estacionar vehículos.
Propuesta	Proteger la pista bici con bolardos
Resolución	Propuesta que se llevará a cabo con la realización de obras en las cercanías
021/2017	Reforma Beato Tomás de Zumarraga
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En la nueva reforma se va a estrechar el carril bici que discurre por la calzada
Propuesta	Proteger el carril bici con resaltes tipo cebra. Que la zona de carga y descarga también sirva para protegerlo
Resolución	Propuesta no tomada en cuenta
022/2017	Bache paso ciclista en el Bulevard altura de Txagorritxu
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	A la altura de la rotonda de Txagorritxu hay un correaguas muy deteriorado que coincide con el paso ciclista pudiendo producir caídas en los ciclistas al introducir la rueda en el bache formado
Propuesta	Reparar
Resolución	Propuesta no tomada en cuenta por futuras obras
023/2017	Escalón vía verde Eskalmendi
Enlace informe completo	Informe completo

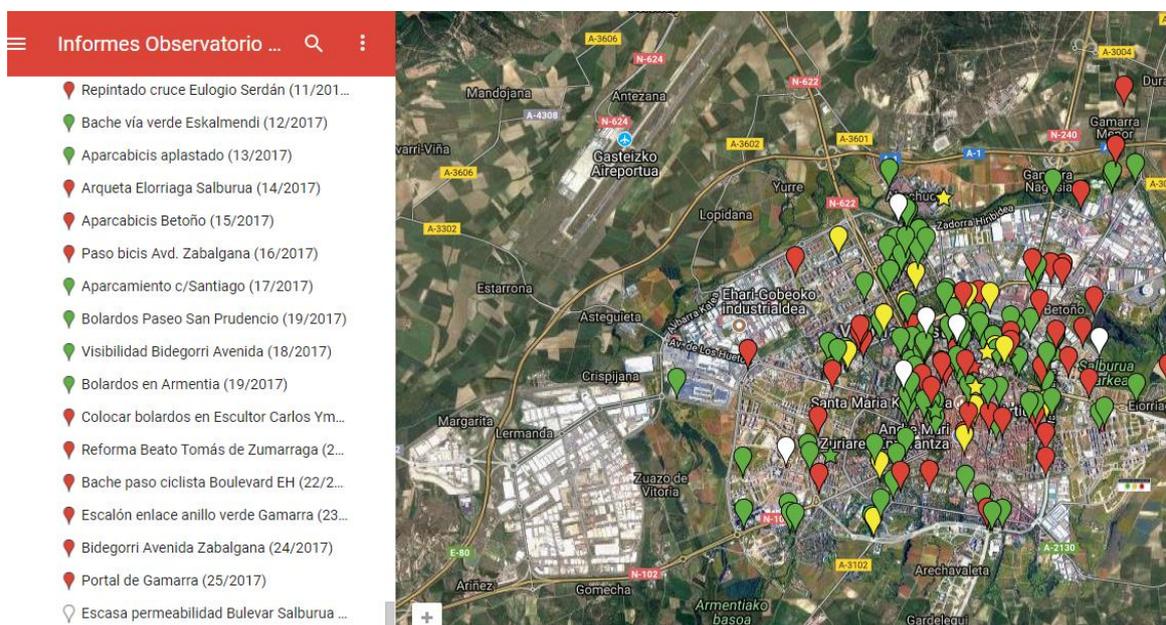
Descripción	En el acceso a la zona de inundaciones hay un cambio de material en el firme que ha dado lugar a un escalón pronunciado muy incómodo para ciclistas
Propuesta	Se tomen medidas para eliminar el escalón.
Resolución	Propuesta no tenida en cuenta
024/2017	Reparación bidegorri Avd. Zabalgana
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En la rotonda de Avda. de Zabalgana y Naciones Unidas el firme del bidegorri está en muy mal estado con grietas donde cabe una rueda
Propuesta	Se repare el firme
Resolución	Propuesta no tenida en cuenta
025/2017	Reforma Portal de Gamarra
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	Portal de Gamarra tan sólo tiene infraestructura ciclista en el primer tramo. Además tiene un serio problema con el actual arbolado de alineación
Propuesta	Junto con el colectivo Gaden realizamos una propuesta de reestructuración del tráfico para poder implementar una infraestructura ciclista dando continuidad al primer tramo y para poder dotar de arbolado a la calle.
Resolución	Propuesta no tenida en cuenta.
026/2017	Escasa permeabilidad en el Bulevar de Salburua
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En el bulevar de Salburua entre Cuenca del Deba y JuanCarlos I, existen muy pocos pasos de peatones con distancia entre 2 más cercanos de 410 m.
Propuesta	Implementar 3 pasos más a la altura de sendas calles
Resolución	Informe reciente aún sin respuesta
027/2017	Señalización inadecuada paso de bicis cementerio
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	El paso de bicis cercano a la puerta del cementerio está anejo a un paso de peatones y posteriormente hay un ceda el paso. Las marcas horizontales de todo esto hacen que el paso de bicicletas sea difícil de percibir
Propuesta	Señalizar correctamente con señal vertical el paso de bicis
Resolución	Informe reciente aún sin respuesta
028/2017	Faltan bolardos en la rotonda de avda. Derechos Humanos y Avda. Reina Sofía
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En dicha rotonda los nbolardos que protegen el carril bici en calzada o faltan o están tumbados
Propuesta	Reponer bolardos
Resolución	Informe reciente aún sin respuesta
029/2017	Asfalto muy deteriorado anillo verde Buesa Arena
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	El firme del carril bici está en muy malas condiciones a la altura del Buesa Arena
Propuesta	Reparar
Resolución	Informe reciente aún sin respuesta
030/2017	Consulta sobre normativa en pista bici
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	Nos surge la duda si al circular por una pista bici se deben seguir las normas de tráfico como si se circulara por carril bici en calzada
Resolución	Informe reciente aún sin respuesta

031/2017	Retrasar mupipublicitario
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	En la confluencia de Juan Crisóstomo de Arriaga con la avenida del Zadorra existe un mupi que impide la correcta visión entre conductores y ciclistas
Propuesta	Retrasar el mupi unos metros
Resolución	Informe reciente aún sin respuesta
032/2016	Asfalto en mal estado acera bici c/Paraguay
Enlace informe completo	Informe completo
Descripción	Entre Juan de Garay y Cofradía de Arriaga, el firme de la acera bici está en muy mal estado
Propuesta	Reparar y valorar el traslado del bidegorri a la calzada
Resolución	Informe reciente aún sin respuesta

Con el mismo sistema de colores, se creó en el año 2015 un mapa de la ciudad con puntos que recogen los distintos informes de forma que pinchando en un punto concreto aparece en la parte izquierda el título y el enlace del informe correspondiente.

Enlace del mapa:

<https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?hl=es&authuser=0&mid=zzYvCiyQcNh4.khrxE3Lw7CD4>



Desde enero de 2017 se han realizado un total de 32 informes, todos dirigidos al Ayuntamiento. La mayor parte tiene que ver con propuestas de reparaciones de bolardos, firme, aparcabicis, etc. En 2 de los informes solicitamos información al

servicio de seguridad ciudadana sobre dudas importantes en la señalización y/o en la interpretación de la señalización.

Sin contar los 7 últimos informes que por ser recientes aún no tienen contestación, tenemos que el 40% de las propuestas han sido tenidas en cuenta, el 52% no han sido tenidas en cuenta o no han recibido contestación y el 8% son propuestas que han sido tenidas en cuenta pero que todavía no han sido llevadas a cabo.

El que una propuesta no haya sido tenida en cuenta, en la mayor parte de los casos es por una cuestión económica, y no porque la propuesta no sea razonable.

Las propuestas son debatidas en las reuniones técnicas y las mayores discrepancias, se producen precisamente en relación con cuestiones relacionadas con la señalización y la pérdida de prioridad de los ciclistas a favor del vehículo motorizado, por entender el servicio municipal de tráfico (ausente en las reuniones) que la prioridad ciclista pone en peligro a éste.

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:

A finales de 2015 y derivado de un compromiso municipal para la convocatoria de un monográfico del Foro de Movilidad sobre los atropellos en la ciudad, fue encargado a un técnico externo la realización de un informe completo de siniestralidad en los distintos modos de movilidad en el municipio. Los resultados de este estudio se expusieron en una sesión diciembre de 2016 en la que también se inició el proceso participativo con el objeto de la realizar un diagnóstico de la siniestralidad ligada a la movilidad y la definición de una estrategia para mejorar la seguridad vial en Vitoria-Gasteiz. Este proceso participativo continuó durante 2 sesiones más del Foro de movilidad y en la actualidad estamos esperando a que se nos comunique la estrategia.

Los resultados de este estudio están recogidos en el informe de la siniestralidad ciclista y peatonal de Vitoria-Gasteiz 2013-2015:

<http://www.vitoria-gasteiz.org/docs/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/eu/45/37/64537.pdf>

3.2.4. 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 2004-2016. En la fecha de redacción de este informe (diciembre de 2017) evidentemente no estaba cerrada y publicada la memoria de 2017.

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 (>400€) y lo que antes eran Faltas, ahora y tras la reforma del código penal, Delito leve contra el Patrimonio (<400€). En esta última categoría, están los datos sumados de ciclomotores y bicicletas.

Por otro lado, 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.

En el periodo comprendido entre 2004 y 2016, se contabilizan 41.401 sustracciones en el municipio de Vitoria-Gasteiz, de las cuales 7.651 (18,4%) corresponden a sustracciones de bicis y ciclomotores.

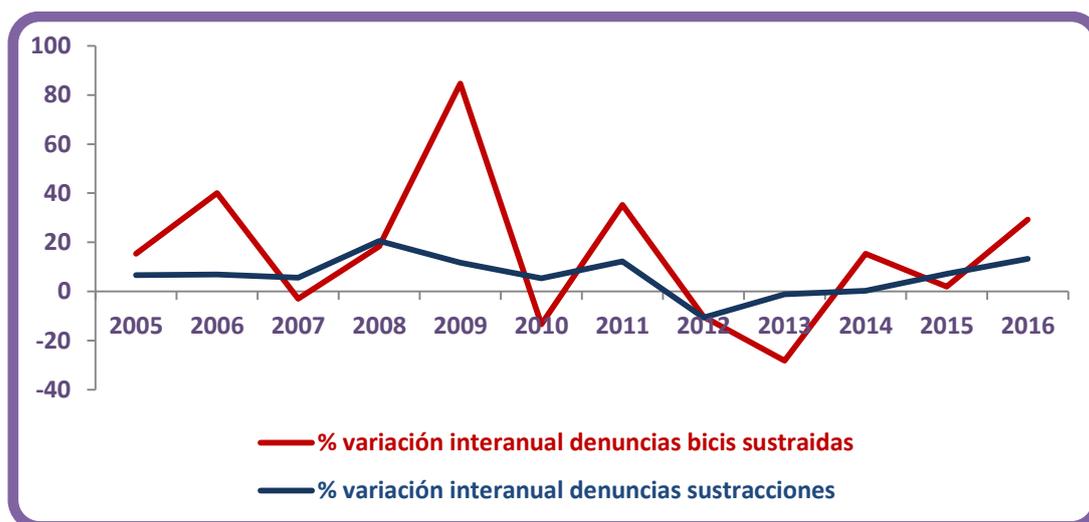
Año	Hurtos bici	% respecto hurtos del año	Faltas Ciclomotor y bici	% respecto faltas patrimonio del año	Total bicis sustraídas (hurto+falta)	Variación interanual bicis sustraídas	Total sustracciones del año (total hurtos +total faltas)	Variación interanual total sustracciones
2004	72	29,4%	155	8,5%	227	--	2.064	--
2005	52	25,9%	210	10,5%	262	+ 15,4%	2.200	+ 6,6%
2006	47	24,1%	320	14,8%	367	+ 40,1%	2.353	+ 6,9%
2007	56	28,1%	300	13,1%	356	- 3,0%	2.486	+ 5,6%
2008	38	14,0%	383	14,1%	421	+ 18,3%	2.995	+ 20,5%
2009	79	26,5%	698	22,9%	777	+ 84,6%	3.346	+ 11,7%
2010	108	33,8%	565	17,6%	673	- 13,4%	3.522	+ 5,3%
2011	105	34,7%	810	22,2%	910	+ 35,2%	3.950	+12,2%
2012	109	31,2%	707	22,2%	816	-10,3%	3.527	-10,7%
2013	54	17,1%	532	16,8%	586	-28,2%	3.484	-1,20%
2014	73	22,8%	603	19,0%	676	+15,3%	3.493	+0,2%
2015	59	18,0%	630	18,4%	689	+1,9%	3.742	+7,1%
2016	37	14,8%	854	21,4%	891	+29,3%	4.239	+13,3%
TOTAL	889		6.767		7.651		41.401	

Datos extraídos de las memorias de la policía local. (+) Incremento. (-) Disminución
 Hurto: valor de lo sustraído > 400 €. Falta: valor de lo sustraído <400 €



Tras 2 años de descenso en las sustracciones de bicis y motos, en 2012 y 2013, en 2014 la tendencia se invierte y sigue aumentando hasta llegar en 2016 a cifras cercanas al máximo producido en 2011.

Observatorio de la Bicicleta - Memoria 2017



No se observa ninguna relación entre el número de denuncias de bicis y motos sustraídas y el total de sustracciones generales. La variación interanual de las cifras de denuncias de bicicletas sustraídas experimenta marcadas oscilaciones, mientras que la variación interanual del total de las sustracciones generales se mantiene más estable.

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):

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
2014	18	57
2015	564	2.425
2016	282	360

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 el depósito de la Policía Local.](#)

3.2.5. Registro de bicis.

El registro de bicicletas del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz es una base de datos que permite almacenar información sobre bicicletas y sus propietarios. 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.

El sistema de bicitronic ya no se oferta y tan sólo se va a utilizar hasta agotar las existencias que tienen algunas tiendas.

Consideramos importante que las bicicletas de personas jurídicas puedan ser también registradas ya que a día de hoy tan sólo pueden registrar las personas físicas.

Año	Bicicletas registradas	Bicicletas con Bicitronic
2009	370	55
2010	960	198
2011	568	124
2012	897	95
2013	757	149
2014	859	144
2015	1.089	26
2016	927	2
2017	1.159	24
	7.586	817

3.2.6. Análisis del comportamiento ciclista.

Ver informe completo en Anexo

4. Documentación

- Bizikleteroak. Los aparcas-bicis en Vitoria-Gasteiz: recomendaciones y propuestas de ubicación. 2007. [Enlace](#)
- Bizikleteroak. Informe memoria Observatorio 2009 (2010). [Enlace](#)
- Bizikleteroak. Informe memoria Observatorio 2011. [Enlace](#)
- Bizikleteroak. Informe memoria Observatorio 2013. [Enlace](#)
- Bizikleteroak. Informe memoria Observatorio 2014. [Enlace](#)
- Bizikleteroak. Informe memoria Observatorio 2014. Anexos. [Enlace](#)
- Bizikleteroak. Informe memoria Observatorio 2015. [Enlace](#)
- Bizikleteroak. Informe memoria Observatorio 2015. Anexos. [Enlace](#)
- Bizikleteroak. Informe memoria Observatorio 2016. [Enlace](#)
- Fundación ECA Bureau Veritas Barómetro Anual de la bicicleta: España. (2011). [Enlace](#)
- Memorias Policía Local. [Enlace](#)
- CEA. Informes de la siniestralidad ciclista en Vitoria-Gasteiz. [Enlace](#)
- CEA. Informe del comportamiento ciclista en la ciudad de Vitoria-Gasteiz 2012. [Enlace](#)
- Informe de siniestralidad ciclistas y peatonal 2013-2015. [Enlace](#)