

Observatorio de la bicicleta. Memoria 2019.



Abril 2020



Bizikleteroak

Observatorio de la bicicleta en Vitoria-Gasteiz

Informe memoria 2019

Autores:

Diana Paniagua

Pablo Solano

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

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:.....	12
3.2. SEGUIMIENTO DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO PMSEP	14
3.2.1. Elkargune “Foro ciudadano por la movilidad sostenible”	14
3.2.2. Benetako Green	16
3.3. SEGUIMIENTO DEL PLAN DIRECTOR DE LA MOVILIDAD CICLISTA.....	18
3.3.1. Reuniones técnicas	18
3.3.2. Análisis de Infraestructuras:	21
3.3.3. Siniestralidad ciclista:	25
3.3.4. Robos:.....	29
3.3.5. Registro municipal de bicicletas.....	31
3.4. SEMANA DE LA BICICLETA.....	32
3.5. ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO.	34
4. DOCUMENTACIÓN	35
5. ANEXOS I Y II	36

1. 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, 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 (CEA), organismo que, en la actualidad, lidera la implantación del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP) y el Plan Director de Movilidad Ciclista.

Esta informe memoria pretende recoger de forma resumida las actividades desarrolladas por el Observatorio de la Bicicleta durante 2019, incluyendo un análisis del comportamiento ciclista, el cuarto realizado con la misma metodología, y que desde 2015 se realiza cada dos 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 todas las opiniones para trabajar mejor, vertebramos una estructura para recibir, gestionar y canalizar las demandas y sugerencias ciudadanas sobre la movilidad ciclista.
- **Velar por el cumplimiento del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP) y el Plan Director de la Movilidad Ciclista (PDMC):** 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).



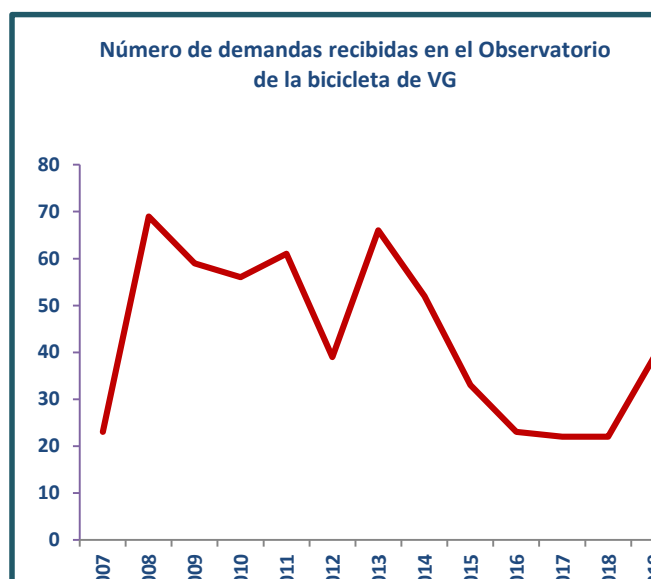
Esta página permite realizar “demandas”, que pueden ser quejas o sugerencias relacionadas con la movilidad ciclista, pero además, y lo que es más importante, permite realizar un seguimiento de dichas demandas, de los pasos seguidos por los responsables del Observatorio y de las respuestas de la Administración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

Desde que el Observatorio se puso en funcionamiento y hasta enero de 2020, hemos recibido un total de **564 demandas**, con una **media anual de 43,4**; un **máximo de 69** el año siguiente de la puesta en marcha y un **mínimo de 22, en 2017 y 2018**. Este

año 2019 se han recibido 39 demandas, la misma cifra que en 2012, con lo que se consigue invertir la tendencia decreciente que se venía observando desde 2013.

Achacábamos este descenso a la posibilidad que tienen los usuarios de utilizar otros medios más operativos, sencillos y dinámicos para hacernos llegar sus demandas: redes sociales, correo electrónico o llamada telefónica directa, ya que muchas de las demandas recibidas en el Observatorio, aunque generan informes, no siempre son atendidas por la administración correspondiente, lo que puede llegar a frustrar al demandante. A pesar de ello, se optó por seguir manteniendo el método de las demandas en la web del Observatorio ya que permite que quede constancia del proceso y de su resolución, lo que siempre es un buen archivo de consulta. A la vista del aumento de las demandas este año, se ve que fue una buena decisión.

Demandas recibidas 2007-2019		
	Frecuencia	%
2007 (4 meses)	23	4,1
2008	69	12,2
2009	59	10,5
2010	56	9,9
2011	61	10,8
2012	39	6,9
2013	66	11,7
2014	52	9,2
2015	33	5,9
2016	23	4,1
2017	22	3,9
2018	22	3,9
2019	39	6,9
Total	564	100,0



En el año 2019 el mayor porcentaje de demandas corresponde a la solicitud de aparcabicis, bien por solicitar nuevos emplazamientos, más elementos en emplazamientos actuales o para reposición de los eliminados por obras o reparación de los existentes.

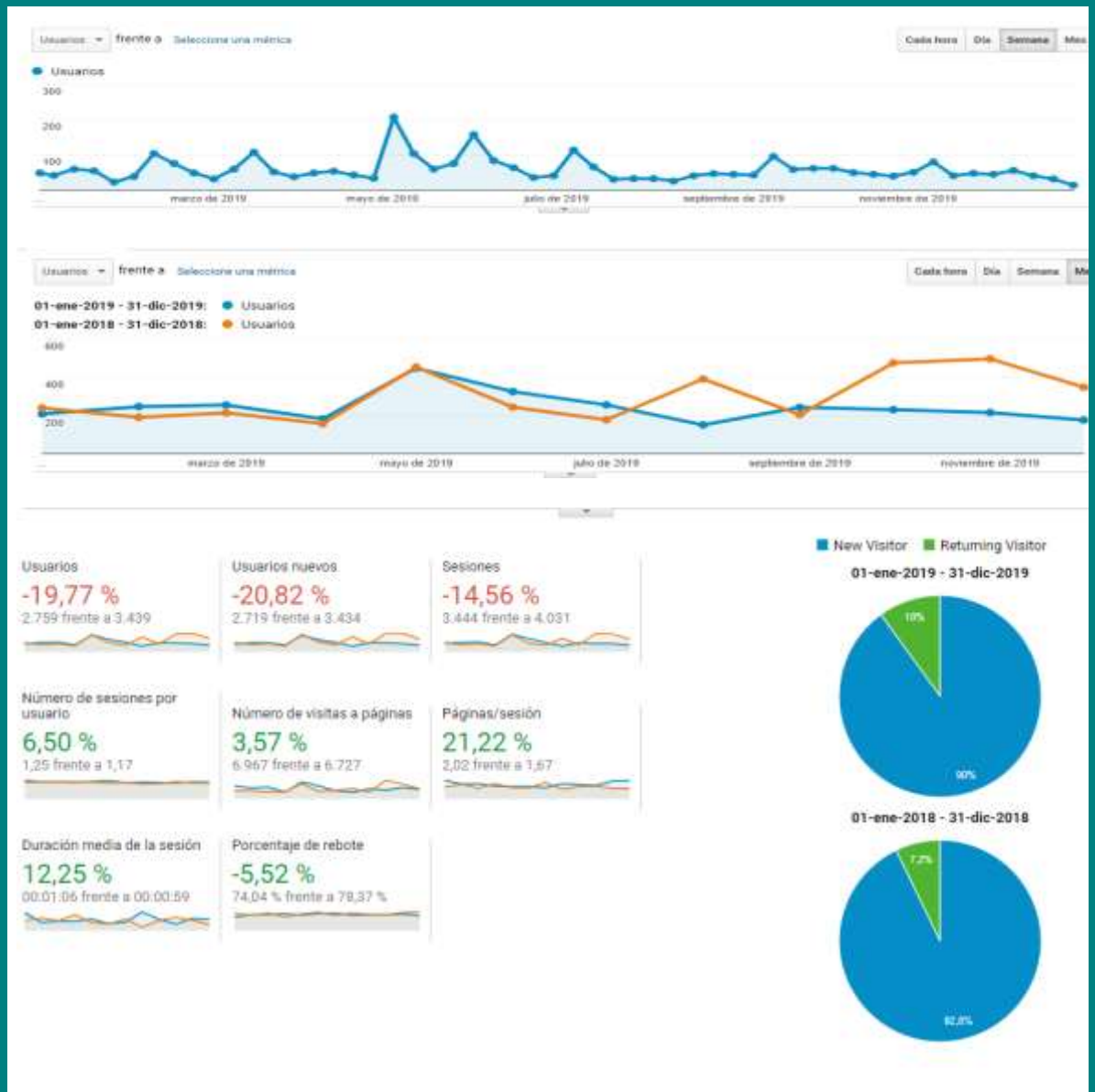
Observatorio de la Bicicleta - Memoria 2019

Temática de las demandas recibidas en el periodo 2012-2019														
	2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Carriles bici	28	42,4%	14	26,9%	10	30,3%	5	21,7%	6	26,6%	15	68,2%	8	20,5%
Aparcamientos	5	7,6%	7	13,4%	5	15,2%	5	21,7%	4	17,4%	2	9,1%	13	33,3%
Promoción	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	4,3%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Señalización	8	12,1%	9	17,3%	2	6,1%	0	0,0%	5	21,7%	0	0,0%	8	20,5%
Normativa	4	6,1%	4	7,7%	0	0,0%	1	4,3%	1	4,3%	0	0,0%	0	0,0%
Seguridad vial	17	25,8%	7	13,5%	12	36,4%	8	34,8%	7	30,4%	3	13,6%	7	17,9%
Intermodalidad	1	1,5%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Otros	3	4,5%	11	21,1%	4	12,1%	3	13,0%	0	0,0%	2	9,1%	3	7,7%
Total	66	100%	52	100%	33	100%	23	100%	23	100%	22	100%	39	100%

Por otro lado, en el sitio web, que contiene además información actualizada de la situación de la movilidad ciclista en Vitoria-Gasteiz y de los procesos que se van desarrollando, a lo largo de todo 2019, se realizaron un total de 3.444 sesiones con 2.559 usuarios, lo que ha supuesto disminuciones del 14,5%, y del 19,7% respectivamente y un total de 6.967 visitas a páginas frente a las 6.727 de 2018 lo que ha supuesto un aumento del 3,5%.

De nuevo este año el pico más importante de visitas se produce en el mes de mayo por la publicación del programa de la semana de la bicicleta. En 2018 el pico se produjo, a diferencia de años anteriores, en el mes de octubre con la publicación de una encuesta “on-line” con distintas cuestiones sobre la movilidad ciclista en Gasteiz.

Estadísticas de la página web en el periodo 1 enero de 2019 - 31 diciembre de 2019












Las sesiones desde España representan el 76,8% (12 puntos más que en 2018) y el resto se reparte, en mayor o menor medida, entre países sobre todo americanos.

El porcentaje de usuarios desde Vitoria-Gasteiz alcanza el 25% y la segunda ciudad con más usuarios de la página este año ha sido Madrid seguido de Bilbao.

La distribución por sexos y por clase de edad es exacta a la de años anteriores, sigue habiendo una diferencia de casi 10 puntos entre hombres y mujeres, a favor de los

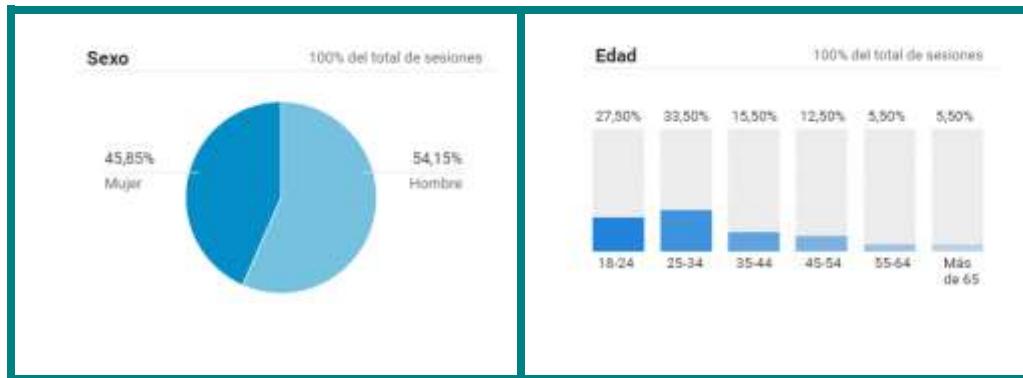
Observatorio de la Bicicleta - Memoria 2019

primeros, y en cuanto a la edad sigue siendo la franja de entre los 25 y 34 años donde se da el mayor porcentaje de usuarios.

País	Usuarios	% Usuarios
1.  Spain	2.099	76,08 %
2.  United States	123	4,46 %
3.  France	93	3,37 %
4. (not set)	85	3,08 %
5.  Canada	59	2,14 %
6.  China	45	1,63 %
7.  Brazil	43	1,56 %
8.  Colombia	21	0,76 %
9.  Japan	19	0,69 %
10.  Argentina	18	0,65 %

Ciudad	Usuarios	% Usuarios
1. Vitoria-Gasteiz	717	25,07 %
2. Madrid	470	16,43 %
3. (not set)	395	13,81 %
4. Bilbao	264	9,23 %
5. Barcelona	120	4,20 %
6. Valencia	60	2,10 %
7. Zaragoza	58	2,03 %
8. Manaus	40	1,40 %
9. Donostia-San Sebastian	31	1,08 %
10. Palma	28	0,98 %

Página	Número de visitas a páginas	% Número de visitas a páginas
1. ./index.php	1.812	26,01 %
2. ./novedades.php?sub=9	284	4,08 %
3. ./dem_recibidas.php?sub=2&opt=6	279	4,00 %
4. ./dem_enviar_demanda.php?sub=2&opt=6	203	2,91 %
5. ./novedadAmpliada.php?id=171	189	2,71 %
6. ./contacto.php?sub=6	167	2,40 %
7. ./qs_objetivos.php?sub=1&opt=1	165	2,37 %
8. ./asociate.php?sub=1&opt=2	158	2,27 %
9. ./novedadAmpliada.php?id=175	123	1,77 %
10. ./presentacion.php?sub=1&opt=4	122	1,75 %

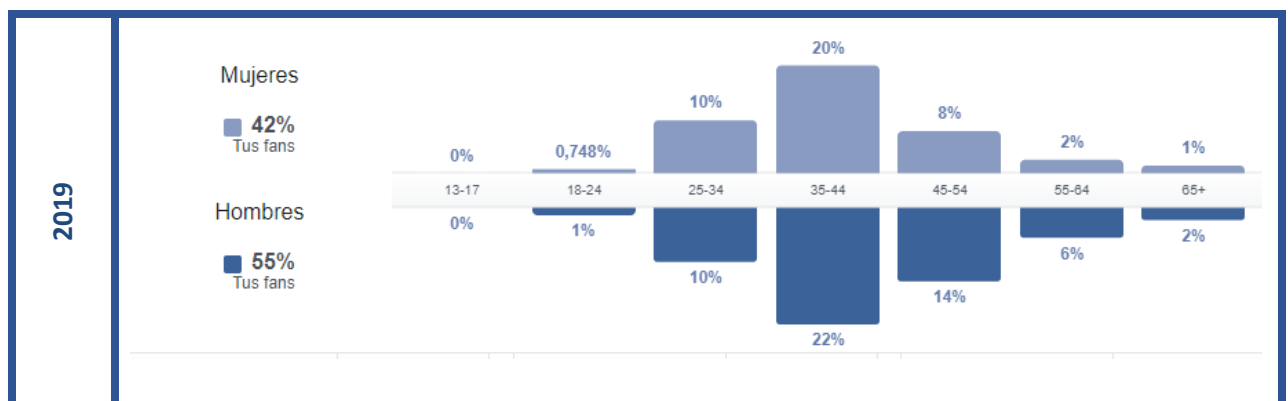


3.1.2. Facebook:

Bizikleteroak se unió a Facebook el 15 de marzo de 2009. En la actualidad tenemos un total de 1.936 seguidores, un 14% más que el año anterior.

La distribución entre hombres y mujeres y el reparto entre los distintos grupos de edad no varía apenas con respecto al año anterior. Hay más seguidores hombres que mujeres y la franja de edad mayoritaria en ambos sexos vuelve a ser la comprendida entre los 35 y 44 años.

El 80,8 % residen en España y el 57,8% en el municipio de Vitoria-Gasteiz.



País	Tus fans	Ciudad	Tus fans
España	1565	Vitoria-Gasteiz, País V...	1119
México	25	Bilbao, País Vasco	70
Argentina	18	Madrid, Comunidad de ...	48
Chile	10	Pamplona, Navarra	30
Portugal	7	San Sebastián, País V...	30
Colombia	7	Barcelona, Cataluña	26
Perú	7	Valencia, Comunidad V...	24
Alemania	6	Zaragoza, Aragón	11
Francia	6	Logroño, La Rioja	9
Brasil	6	Santiago de Chile, Reg...	7

Aunque es una herramienta que nos permite agregar fácilmente contenidos sobre la actualidad de la movilidad ciclista, durante los últimos años, esta red social ha integrado una serie de complicaciones para las interacciones entre usuarios introduciendo métodos de difusión previo pago que ha hecho más difícil la visualización de las noticias que ya no aparecen automáticamente en los muros de los usuarios, sino que las páginas deben ser buscadas, lo que hace que se pierda interés.

Aún, así sigue siendo una buena herramienta de participación, que nos permite agregar, fácilmente, contenidos variados sobre la movilidad ciclista principalmente de nuestro entorno.

3.1.3. Twitter:

Twitter es una herramienta que facilita considerablemente la comunicación online, tanto con los usuarios de la bicicleta como con las instituciones o los medios de comunicación, así como con la ciudadanía en general. Cada vez es mayor la utilización de este servicio en cualquier entorno.

Bizikleteroak creo una cuenta en Twitter en 2009 y desde entonces es una herramienta que utiliza con bastante asiduidad.



En 2014 el número de seguidores de Bizikleteroak era de 2.787, en 2015 fue de 3.290, en 2016 son un total de 3.585, en 2017 son 3.744, en 2018 eran 3.887 y a fecha de elaboración de este informe son 4.002 los seguidores. Un 2,9% más con respecto al año anterior. El total de tuits publicados es de 9.024 (8.614 en la anterior memoria).

MES	Tweets	Impresiones de Tweets	Visitas al perfil	Menciones	Nuevos seguidores
DICIEMBRE	17	18.600	750	63	11
NOVIEMBRE	9	5.665	443	35	7
OCTUBRE	7	3.638	441	25	0
SEPTIEMBRE	13	8.022	493	57	0
AGOSTO	12	7.462	400	39	2
JULIO	16	9.655	809	65	9
JUNIO	19	18.300	1120	82	9
MAYO	41	31.500	981	50	14
ABRIL	16	13.700	652	29	-1
MARZO	22	16.700	1136	80	31
FEBRERO	1	27.000	61	3	14
ENERO	0	24.100	0	0	3
TOTAL	173	184.342	7.286	528	99

Tabla resumen de datos de 2019

3.2. Seguimiento del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público PMSEP

3.2.1. Elkargune “Foro ciudadano por la movilidad sostenible”

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 Ciudadano 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 la primavera de 2017, a petición de Bizikleteroak, que empieza a funcionar como los demás elkargunes, y en el 6 de abril de 2017 se eligen 5 representantes, uno de los cuales es miembro de Bizikleteroak.

31 de enero de 2019.

En esta sesión hubo una parte propositiva bastante importante, en la que se acordó por mayoría (17 a favor, 1 en contra, 3 abstenciones y 3 en blanco) el documento elaborado en la sesión del 4 de diciembre de 2018 sobre la seguridad vial y que consta de 3 conceptos fundamentales, las 3 “S”: SENSIBILIZACIÓN, SEÑALIZACIÓN Y SANCIÓN. Acta y documentos en el siguiente enlace [Enlace](#)

5 de febrero de 2019

En esta sesión acudió Salvador Rueda para presentar de nuevo la Revisión del Plan de Movilidad y analizar las cuestiones planteadas en la sesión anterior.

En 2019 hubo 3 sesiones más del elkargune Foro de Movilidad: **18 de febrero, 16 de septiembre y 19 de noviembre**. Hay que tener en cuenta que el 28 de abril se realizaron las elecciones generales y el 26 de mayo unas elecciones municipales por lo que a principios de abril el ayuntamiento suspendió cualquier tipo de participación ciudadana oficial.

Sin embargo, **Bizikleteroak no participó en estas últimas sesiones porque ya en febrero había decidido abandonar el elkargune definitivamente** junto con dos colectivos más y 2 de los 3 representantes que quedaban. El descontento por cómo se estaba llevando la participación venía de lejos, con sesiones en las que el orden del día era proporcionado por el propio Ayuntamiento, así como continuas trabas a las personas representantes para ejercer sus funciones. En definitiva, a pesar de que en teoría la ciudadanía debería tener capacidad organizativa de las sesiones del elkargune, la realidad era que el gobierno municipal seguía llevando las riendas a través de técnicos de los departamentos de Movilidad y de Participación.

Pero el detonante para abandonar definitivamente el Foro fue que a pesar de habernos anunciado el gobierno municipal que la aprobación de la revisión del PMSEP se dejaría para después de las elecciones municipales del mes de mayo, para que no fuera utilizado política y electoralmente, y a pesar de haber tenido una sesión del

elkargune el 5 de febrero, al que acudieron varios técnicos y políticos del equipo de gobierno; el 7 de febrero, nos enteramos por los medios de comunicación, una vez más, de que, aunque la revisión del Plan sea un borrador, aunque su proceso participativo aún esté en sus inicios, aunque su aprobación se aplaze hasta después de mayo, el equipo de gobierno PNV-PSE, con el apoyo del PP (que en la moción del 21 diciembre de 2018 votó que Sí a esperar a la finalización de la revisión del PMSEP), anuncian el blindaje de una línea de tranvía Este-Oeste, mediante un crédito de compromiso de aproximadamente 23 millones de euros.

3.2.2. Benetako Green

Considerábamos ya más que evidente que el Foro de Movilidad no era una herramienta válida para que la ciudadanía pudiera ejercer su derecho a la participación por lo que los 3 colectivos y algunas de las personas que habían dimitido de su labor de representantes (3 en concreto) buscaron otras formas de participación más operativas y menos frustrantes, sin la “colaboración” del personal técnico municipal.

Como el descontento también se estaba dando en otros foros de participación, entre varios colectivos se organizó un movimiento social denominado **Benetako Green** que cuenta con la colaboración de 16 colectivos y 146 personas a título individual.

En el **Observatorio de la Participación** (Informe de febrero de 2019 realizado por el grupo de investigación Civersity de la UPV) se dice:

- La valoración general recoge: “Los técnicos de movilidad deben conocer el nuevo sistema de participación, ya que han actuado como si el Elkargune fuese el antiguo foro de movilidad”.
- Sobre el papel de las y los técnicos en los foros: “Su papel debería centrarse en la organización de las reuniones, asesorar y apoyar en la realización de diferentes tareas”. Mejorar la relación interna entre los técnicos de participación y el equipo de gobierno.

- “Todas estas cuestiones apuntan a un riesgo: el de mantener un modelo de participación muy potente en su dimensión institucional, pero frágil en su base social”.
- “Los Elkargunes, los Auzogunes y el Consejo Social, no son órganos decisorios, son órganos de participación. No obstante, la participación tiene que tener un cierto nivel de incidencia en las políticas públicas, de tal forma que los y las personas que participan reciban el *feedback* de que su esfuerzo merece la pena y sirve para algo. Tanto la participación como la actividad política son servicios públicos para la mejora de la convivencia democrática en una sociedad plural”.

Benetako Green se estructura en grupos de trabajo, y Bizikleteroak para seguir realizando la labor del Observatorio de seguimiento del PMSEP, se integra en el grupo de trabajo de Movilidad en el que se han realizado las siguientes actuaciones:

- 🚲 Denuncia de la vulneración de los principios del pacto ciudadano por la movilidad sostenible y del PMSEP por favorecer el Ayuntamiento, la ampliación de un parking privado a una empresa, a costa de una zona verde local.
- 🚲 Solicitud, al alcalde, de la anulación del proceso participativo iniciado para la actualización del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP). Se pide que se retiren las acciones, 25 de las 54 que constituyen el PMSEP, que ya están decididas o que forman parte de otro Plan ya aprobado y, una vez hecho esto, se inicie un nuevo proceso participativo, para poder así cumplir la normativa. Ante la no respuesta, se ha elevado una queja al Ararteko.

3.3. Seguimiento del Plan Director de la Movilidad Ciclista

3.3.1. Reuniones técnicas

Como resultado de la firma del primer convenio del Observatorio de la Bicicleta en 2009, se estableció un grupo de trabajo formado por técnicos del Centro de Estudios Ambientales (CEA), técnicos del Departamento de Espacio Público y personas de Bizikleteroak responsables del Observatorio. La periodicidad de las reuniones se intenta que sea cada 2 meses, pero no siempre es posible por las agendas de los técnicos, de hecho, en 2018 tan sólo se realizaron 3 reuniones y en 2019 tan sólo 2.

Por regla general, en estas reuniones se tratan temas relacionados con el desarrollo del **Plan Director de la Movilidad Ciclista** y se analizan tanto las propuestas de nuevas infraestructuras o de modificación de las existentes, ya sean presentadas desde el Departamento de Espacio Público o por el propio Observatorio de la Bicicleta.

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 que 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.

En estas reuniones seguimos echando en falta 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 las competencias de 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 (pasos ciclistas sin señalización adecuada, cruces muy peligrosos para ciclistas, semáforos que permiten el paso de peatones y bicis a la vez en trayectorias perpendiculares, etc.), lo que vulnera

directamente el espíritu del PMSEP y de la nueva ordenanza de tráfico que definen a la movilidad ciclista y peatonal como modos preferentes.

Reuniones y contenidos

Día: 15/01/2019 (programada para el 18 de diciembre de 2018)

- 🚲 Mural semana de la Bicicleta 2019: ¿el Ayuntamiento costearía total o parcialmente el proyecto?**
El ayuntamiento y el CEA proponen como posible ubicación para el mural el "hueso de la Avd. del Zadorra". No nos gusta. Al final decidimos que como no nos gusta la ubicación que proponen y como no aseguran la financiación, lo haremos por nuestra cuenta.
- 🚲 Proyectos nuevos itinerarios ciclistas o modificaciones:**
 - Movilidad ciclista al Centro Cívico e Instituto de Zabalgana.** Se pide un rebaje más amplio justo donde cambia de acera el bidegorri, para direccionar a los ciclistas a la calzada pacificada para llegar al C.C. Zabalgana y evitar que continúen por la acera.
 - Se recuerda la importancia de conectar la calle Labastida en sus extremos y crear una vía ciclista segregada.**
 - Paseo de la Iliada.**
 - No lo consideran prioritario.**
- 🚲 Pendientes de volver a valorar:**
 - Portal de Legutiano, tramo Reyes de Navarra / parque Alas. ¿Situación actual?**
Las obras empiezan en marzo, tienen 8 semanas para realizarlas.
La parte que queda pendiente desde el parque de Alas están proponiendo completarlo con el presupuesto de 2019
 - Bolardos calle Olaguibel. ¿Alguna solución definitiva?**
Tras barajar diferentes alternativas, consideran que la mejor solución es instalar en el asfalto unos cajetines para colocar bolardos móviles y cuando sea necesario retirarlos y se reagrupan en la zona de aparcamientos, quedando así la zona liberada para eventos. Una solución similar funciona con éxito en la zona de Mendizorroza con los partidos de fútbol.
Fuera de reunión: se pusieron los bolardos pero al parecer algún coche chocó con ellos y los han vuelto a quitar. Se han vuelto a poner, pero pensamos que la colocación no es la más acertada ya que los coches zigzaguean entre ellos para adelantar a los autobuses detenidos en la parada aledaña.
 - Obras ejecución:**
 - Errekatxiki.** Solicitamos Marcas viales ciclistas en calzada (sargentos). Ceda a los vehículos que se incorporan desde la calle Santa Lucía a Errekatxiki, además de algún bolardo que haga que los vehículos no giren en el carril bici. *Se dijo que se pintaría un ceda en la calle Santa Lucía y a día de hoy no se ha hecho.*
 - Van a pintar un paso ciclista**
 - San Ignacio. ¿Situación actual?**
Falta dar una capa de resina que se tiene que dar en los meses de verano con temperaturas más altas. En general consideran la obra es satisfactoria. Faltaría comunicar con el resto de la red, parece ser que el siguiente tramo a reformar podría ser Portal de Legutiano entre Iparralde y plaza Bilbao.
 - A nosotros no nos gusta la acera bici bidireccional y sin ningún tipo de segregación con la zona peatonal**
 - Calle Vitoria:** proponemos quitar baldosas de la antigua acera bici ya que sigue siendo utilizada por ciclistas.
 - Nos comentan que sustituir baldosas es caro, sugerimos entonces que pongan topes en todas las entradas y señales de dirección en el paso del cementerio.**
 - Entorno Memorial (antiguo Banco España), movilidad ciclista actual y futura.**
No van a modificar el proyecto para incorporar infraestructura ciclista, les avisamos que luego habrá problemas con los tránsitos ciclistas por las zonas peatonales. Se les recuerda que desde la entrada de la Cuchillería había previsto un contrasentido que no estaba reflejado en el actual plano.
 - Temas Pendientes**
 - Camino escolar Corazonistas.**
No está previsto todavía, se va a tratar en el foro de movilidad el plan que ha hecho la policía para 5 colegios
 - Calmado Salburua y conexión centro.**
Nada nuevo. No es prioritario el calmado y la conexión con el centro se intentará
 - Conexión Santa Lucía - Boulevard.**
No han mirado todavía la propuesta que les hicimos en la reunión anterior.
 - Bremen ¿Situación actual?**
En 2018 se acabó el presupuesto. Igual en 2019 lo intentarán de nuevo.
 - Conexión Este: Chile, Lakua-013, Sansomendi.**
Les planteamos la especial importancia de este eje ciclista, ya que comunica buena parte de la ciudad con el HUA y los nuevos accesos de Txagorritxu. Además de dar cobertura a barrios tan poblados como Sansomendi y Lakua 013 y el polígono de Alí, con un potencial mayor que otros polígonos más alejados.
 - Vía verde del Vasco-Navarro: señalización vía compartida peatonal/ciclista. Respuestas a nuestros informes. Nos mandarán un email.**
 - Otros.**
 - Calle Cubo.** Marcar mejor el carril bici

Lo mirarán

Reposición bolardos c/Donostia.

Lo mirarán

Campaña asfaltado 2019 (calles y bidegorris)

Otros asuntos que se comentaron en la reunión anterior:

En la bajada de Armentia hay un bolardo sobre una pastilla de hormigón que alguien ha movido y está justo en una curva del carril bici y es muy peligroso. Lo van a mover. ¿Se ha hecho?

En la calle Libertad hay unos aparcabicis en calzada sin protección. Van a ponerla. Se ha colocado un bolardo en los aparcabicis de la mitad de la calle pero ahora falta el bolardo que había en los que están más cerca de Los Herrán .

Día: 02/04/2019

🚲 Convenio Observatorio de la bicicleta.

Se habla de que después de 10 años deberíamos darle una vuelta

🚲 Plan Director de la Movilidad Ciclista 2010-2015. ¿En qué situación está y cuáles son los siguientes pasos?

Hay que terminar la primera fase y replantearse lo que queda

🚲 Protocolo de actuación para implementar las "Zonas 30" con objetivo a alcanzar el 50% de las calles. Aprobado por unanimidad en el Pleno del 21 de diciembre de 2018.

No tienen constancia de que se esté haciendo nada al respecto

🚲 Temas Pendientes: contestado mediante correo electrónico por Espacio Público:

Carril bici Portal de Legutiano: tramo Reyes de Navarra / Parque de Alas. Se suponía que las obras empezaban en marzo
Se ha retrasado la adjudicación por razones administrativas. Se acaba de adjudicar por lo que empezarán a mediados de mayo.

Campaña asfaltado 2019 (calles y bidegorris)

El presupuesto para bacheos/asfaltados es de 180.206 € (cada año va reduciéndose la cantidad). Este año no hay partida específica para mantenimiento de carriles bicis. 180.000 € es muy poco para cómo está la ciudad (carriles bici y calzadas).

Campaña Aparcabicis 2019 // Bicilonjas

Se ha enviado a licitación un concurso para aparcabicis fijos modelo Vitoria por un importe de 50.000 € (como para 550 uds). A pesar de que tienen un montón de peticiones y el servicio de Deportes ha solicitado incrementar la dotación en sus instalaciones, agradecerían nuestras sugerencias como en otras campañas.

Por otra parte, está informándose el concurso del suministro de dos nuevos aparcabicis seguros (Ariznabarra y Arana) y la gestión por un año de los seis actuales (Correos, Mendizorrotza, Universidad, Estación Bus, ambulatorio Olaguibel y Los Molinos), los dos nuevos y uno habilitado en el parking de Santa Barbara (9 en total)

Bolardos calle Olaguibel. ¿Qué sucede con esto?

Es una decisión de Tráfico que es contrario a su colocación.

Zanjas de AMVISA en Lakua-Arriaga: se ha asfaltado todo, excepto las zanjas en bidegorris.

Dice Amvisa que están esperando a terminar toda la red que afecta a los bidegorris para traer el equipo de extendido y hacerlo todo de una vez. Este equipo se compone de una extendidora de ancho menor a la empleada en el asfaltado de las calzadas. Dicen que en menos de un mes estará todo concluido.

Contrasentido de Jesús Guridi, los vehículos a motor circulan por el carril bici contrasentido en el nuevo tramo más cercano a calle La Paz.

Aparcar/circular por un carril reservado va contra el reglamento de circulación. Correspondería a Policía Local sancionar esos hábitos. No obstante, mirarán si se puede reforzar la señalización.

Reposición bolardos c/Donostia, desde la última reunión siguen sin reponer

Se comunica a Mantenimiento Urbano para que lo contemple en su listado de trabajos pendientes.

Piscinas de Gamarra, siguen los aparcabicis colocados al revés desde 2018 (en Antiguo KAS)

Nos piden fotos para poder identificarlos

Bicis mal aparcadas en bancos c/San Prudencio o estación Bus.

La ordenanza regula claramente el aparcamiento y corresponde a Policía Local controlar su cumplimiento.

En cuanto a la estación de buses, entienden que no hay excusa ya que se han colocado muchos módulos en la manzana. Además se hizo una campaña advirtiendo a las bicis mal aparcadas....

En cuanto a San Prudencio, adjuntan la respuesta que hemos se ha dado a otros vecinos con la misma petición:

La calle San Prudencio es una calle peatonal con una regulación horaria para la circulación en bicicleta que en todo caso estará condicionada a que no ponga en riesgo la calidad estancial del espacio público ni el tránsito peatonal. Sobre todo en el tramo entre las calles Dato y San Antonio, se reciben quejas continuas por una parte por la escasez de aparcabicicletas y por otra por la continua existencia de bicicletas amarradas a mobiliario urbano.

Con respecto al aparcamiento de bicicletas la Ordenanza Municipal Reguladora de los Usos, Tráfico, Circulación y Seguridad en las Vías Públicas de Carácter Urbano señala que las bicicletas se aparcarán en los aparcabicicletas establecidos al efecto.

Se señala también que se permite amarrar bicicletas a elementos de mobiliario urbano, siempre que no haya aparcabicicletas libres y no se ocasiona ningún daño al elemento de mobiliario urbano, no se vea alterada su función, ni se entorpezca el tránsito peatonal, la accesibilidad, ni la circulación de vehículos y que queda prohibido amarrar bicicletas a los árboles, jardineras y setos.

El tramo de la calle San Prudencio referido tiene a menos de 225 metros aproximadamente, 186 aparcabicicletas (aptos para amarrar 372 bicicletas): 28 uds. en la misma calle, 13 uds. en Dato-Arca, 16 uds. en Dato-Gral Álava, 8 uds. en Dato – Florida, 19 uds. en Paseo de la Florida frente al Parlamento, 30 uds. en Plz. Gral Loma, 50 uds. en Prado-Gral Loma y 22 uds. en el entorno de la biblioteca.

A la vista de lo anterior, se cree que ya existe una oferta muy amplia en el entorno próximo que se irá aumentando a medida que exista consignación presupuestaria, pero sin perder de vista el respeto de los espacios peatonales, lo que implica caminar unos metros hasta el destino final sin invadir éstos, tal y como ocurre con el resto de medios de transporte.

3.3.2. 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 Gasteizko Bizikleteroak, 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 por 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 grupos políticos municipales, para que tomen las medidas oportunas. Así mismo, son publicados en la web de Bizikleteroak en el apartado “Informes”, difundidos en las redes sociales y enviados a los medios de comunicación, lo que nos permite llegar a los usuarios de la bicicleta en particular y a los ciudadanos en general y conocer sus opiniones al respecto.

Observatorio de la Bicicleta - Memoria 2019

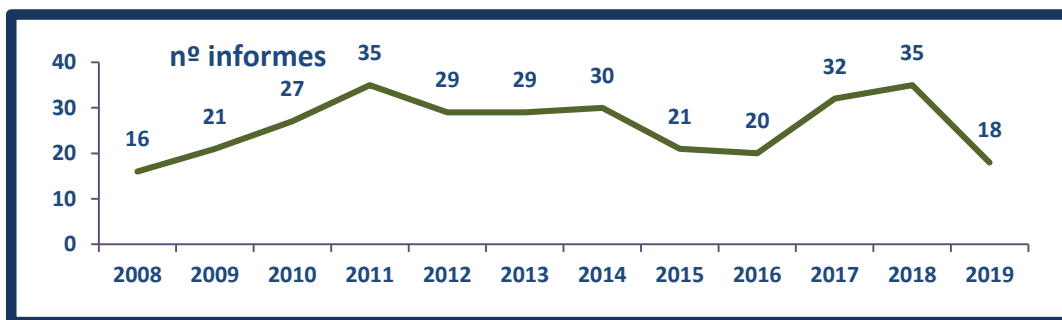
A partir de las demandas recibidas y de los problemas detectados por los miembros del equipo, además de para la solicitud de datos a distintos departamentos municipales, el Observatorio ha generado en 2019, un total de 18 escritos y/o informes.

Algunos de los problemas detectados se solucionan en las reuniones técnicas o 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 unas limitaciones presupuestarias que no alcanzan 1€ persona/año para las infraestructuras ciclistas (cuando lo recomendable para unas buenas políticas en favor de las bicicletas son como mínimo 10€ persona/año) hemos tenido que adecuar, al igual que hicimos en 2018, las propuestas que realizamos a través de los informes, a actuaciones menores de bajo presupuesto.

Además, rebajamos el número de informes realizados debido al parón en la actividad municipal hasta que fue elegido el nuevo equipo de gobierno.

Lo que sí, en cambio, hemos realizado más a menudo durante 2019 (entorno a 50 ocasiones) es establecer una comunicación directa, sin elaboración de informe, a través del correo electrónico, del buzón del ciudadano o del *whatsapp*, para poner en conocimiento del personal técnico de movilidad o espacio público, casos urgentes o de simple reparación.



En la tabla que sigue a continuación, puede verse una relación resumida de los informes, que se adjuntan en el **Anexo II**. Los colores marcados en la fila de las

“Resoluciones” indican el estado de las propuestas a fecha de 1 de marzo de 2020 y si han sido tenidas en cuenta o no.

	Propuesta tenida en cuenta o información proporcionada
	Propuesta tenida en cuenta en parte
	Propuesta no tenida en cuenta o información no proporcionada
	Informe reciente aún sin respuesta

001/2019	Solicitud de información sobre supermanzanas en Salburua y Zabalgana
Resolución	Información no proporcionada
002/2019	Solicitud de información sobre Zonas 30 en todos los barrios
Resolución	Información no proporcionada
003/2019	Faltan señales de “excepto bicis” en calles del Casco Viejo
Resolución	Propuesta no tenida en cuenta
004/2019	Incorporación peligrosa a Jesús Guridi desde Independencia
Resolución	Propuesta tenida en cuenta en parte
005/2019	Indefensión ciclista en el giro a derecha desde La Paz a Olaguibel
Resolución	Propuesta tenida en cuenta en parte
006/2019	Señal incompleta en Cuesta de San Francisco
Resolución	Propuesta tenida en cuenta
007/2019	Reparar desperfectos en calles Argentina y San Viator
Resolución	Propuesta tenida en cuenta en la mayor parte de los puntos
008/2019	Señalizar a 20km/h la calle Bueno Monreal
Resolución	Propuesta no tenida en cuenta
009/2019	Señalización horizontal en calles Ortiz de Zarate, Florida y Ramón y Cajal
Resolución	Propuesta no tenida en cuenta
010/2019	Balizamiento de la calle Olaguibel
Resolución	Propuesta no tenida en cuenta
011/2019	Eliminar cedas en carril bici de la calle Zumabide
Resolución	Propuesta no tenida en cuenta
012/2019	Implementar pasos de peatones en la calle Viena
Resolución	Propuesta no tenida en cuenta
013/2019	Vigilancia de las Zonas adelantadas para bicicletas en los semáforos
Resolución	Propuesta tenida en cuenta
014/2019	Medidas de calmado de tráfico en el cruce de Etxezarra-Castillo de Quejana

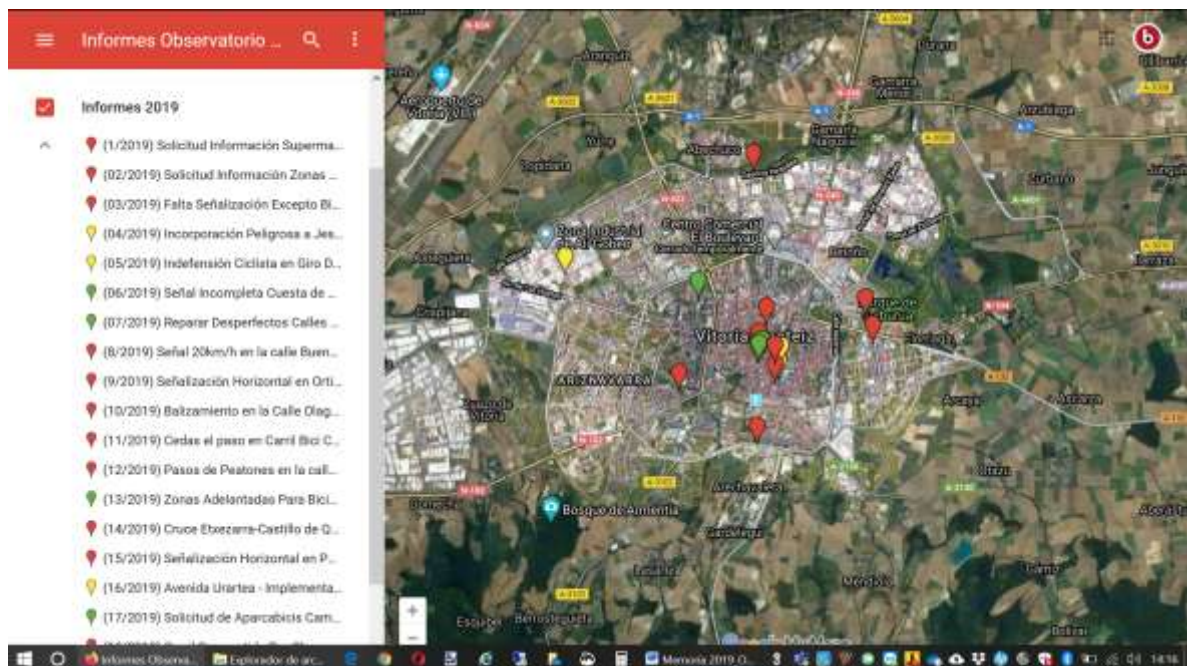
Observatorio de la Bicicleta - Memoria 2019

Resolución	Propuesta no tenida en cuenta
015/2019	Volver a restablecer la señalización horizontal en Portal de Elorriaga
Resolución	Propuesta no tenida en cuenta
016/2019	Implementar carril bici en la calle Urartea según el Plan Director de la Movilidad Ciclista 2010-2015
Resolución	Propuesta tenida en cuenta en parte
017/2019	Aparcabis para la campaña 2019
Resolución	Propuesta tenida en cuenta en la mayor parte de los puntos
018/2019	Carril compartido por obras en la Avenida Zadorra
Resolución	Propuesta no tenida en cuenta

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?mid=1c5DAY20-IQzBjymzM0006cbcTcl&ll=42.849380766419074%2C-2.672615072485769&z=14>



Todos los informes de 2019 han sido dirigidos al Ayuntamiento. La mayor parte tiene que ver con propuestas para mejorar la seguridad de ciclistas.

Los dos primeros informes del año fueron para solicitar información sobre la situación de dos puntos aprobados en el Pleno Municipal por unanimidad, en la moción que el elkargune de Movilidad presentó en el turno popular de diciembre de 2018. En marzo de 2020, no se había recibido contestación.

Tan sólo el 22,2% de las propuestas han sido tenidas en cuenta; el 16,6% han sido tenidas en cuenta en parte y el resto 61,1% no han sido tenidas en cuenta o no han sido contestadas.

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 ya que como hemos mencionado la mayor parte de las propuestas son para mejorar la seguridad ciclista, lo que demuestra que el presupuesto dedicado a la movilidad ciclista que ronda 1€ por persona y año es del todo insuficiente.

3.3.3. Siniestralidad ciclista:

El Observatorio de la Bicicleta, en toda su andadura, no ha podido analizar los datos de la siniestralidad ciclista ya que el Departamento de Seguridad Ciudadana considera imposible proporcionarnos los datos de los partes de accidentes amparándose en la Ley Orgánica de Protección de Datos Personales (LOPD), por lo que nos hemos limitado siempre a recoger las conclusiones de las memorias de la Policía Local.

La última memoria publicada corresponde al año 2018 en la que se recoge lo siguiente con respecto a los accidentes con vehículos implicados:

En 2018 se produjeron 4.743 accidentes, de los cuales 176 fueron atropellos y 4.567 colisiones.

Hubo un total de **8.964 vehículos implicados**, de ellos 8.776 corresponden a colisiones y 188 a atropellos. **La bicicleta se ha visto implicada en 338 colisiones** (3,8% de las colisiones) y **en 36 atropellos** (19,5% de los atropellos).

En cuanto a los accidentes con heridos, se produjeron un total de 1.025 accidentes, 894 por colisión y 131 por atropello. La bicicleta se ha visto implicada en 252 colisiones con heridos (28,2% de las colisiones con víctimas) y en 29 atropellos con heridos (22,1% de los atropellos con víctimas). No se especifica si las víctimas son ciclistas.

Por otro lado, a finales de 2016 el Ayuntamiento inició un proceso participativo con el objeto de la realizar un diagnóstico de la siniestralidad ligada a la movilidad y de definir una estrategia para mejorar la seguridad vial en Vitoria-Gasteiz.

El 21 de noviembre de 2018, se presentó en el Elkargune Foro de movilidad **el Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible 2018-2023** (INTRA 2018) con un informe de diagnóstico y otro de acciones.

Bizikleteroak realizó unas aportaciones al dicho Plan de Seguridad Vial en las que recalcábamos lo que consideramos más relevante:

DEL DIAGNÓSTICO:

- 🚲 El índice de motorización de vehículos es en Vitoria superior a la de la CAPV.
- 🚲 Es preocupante ascenso de las cifras de heridos graves, en 2017 más del doble que en 2016.
- 🚲 Las horas de mayor accidentalidad son las que coinciden con las horas de salida de trabajo.
- 🚲 Es reseñable la frecuencia de atropellos suponiendo un 20% del total de accidentes en el que hay algún herido.
- 🚲 La infracción a la norma y la distracción son la principal causa de accidentes con heridos.
- 🚲 El control de las infracciones es un aspecto clave desde el punto de vista de la seguridad.
- 🚲 Uno de los principales grupos de riesgo es de 0 a 10 años, por lo que es importante prestar especial atención a las salidas entradas de los colegios.
- 🚲 En la mayoría de los atropellos (89%) no ha habido infracción ninguna por parte del peatón.
- 🚲 Los accidentes entre ciclistas y peatones representan un 10.4%.
- 🚲 El 75% de los ciclistas implicados en los accidentes se considera que no cometieron ninguna infracción que provocara el accidente.
- 🚲 Se ha comprobado in situ el mal estado tanto de la señalización vertical como de la señalización horizontal.
- 🚲 Los problemas de visibilidad en cruces son causa probable de una parte importante de la accidentalidad en la ciudad.
- 🚲 La configuración actual de los ciclos semafóricos perjudica de forma muy importante la movilidad a pie.
- 🚲 El tiempo máximo de espera asumible por los peatones en zona urbana debe ser de 45 segundos
- 🚲 La falta de aceras y de pasos de peatones, la existencia de aceras demasiado estrechas o con obstáculos que impiden el paso, son ejemplos de accesibilidad deficiente que afectan directamente la seguridad vial.

- 🚲 Una disfunción importante son las ordenaciones de cruces que obligan a los peatones a realizar largas vueltas en lugar de seguir su itinerario natural; es un defecto que se observa con frecuencia en las rotondas y en los cruces con vías principales.

DE LAS PROPUESTAS:

- 🚲 El objetivo prioritario de las actuaciones en materia de movilidad urbana ya no es la fluidez del tráfico, sino la seguridad de todos los usuarios del espacio público
- 🚲 Hay que garantizar que los modos más sostenibles, que promueven el cambio modal, también sean los más seguros. Y que el aumento de la movilidad en estos modos no conlleve un aumento del número de víctimas.
- 🚲 Resulta especialmente importante garantizar la seguridad de los más débiles (peatones, ciclistas).
- 🚲 Se requiere una importante estrategia de mejora de la configuración urbana, como el aumento de vías de moderación de velocidad.
- 🚲 En la gestión y el diseño de la ciudad debe de quedar patente un mensaje claro: los modos no motorizados son los que tienen prioridad en la ciudad.
- 🚲 Para reducir los riesgos de accidentes por exceso de velocidad es necesario se necesitan elementos que puedan captar su atención o bien que le obliguen a modificar el comportamiento y la adaptación de la conducción a las condiciones existentes. (Obstáculos, elevaciones de calzada, estrechamientos, zig-zag,...).
- 🚲 En zona urbana, en general, se recomienda mantener anchuras de carril no superiores a 3 metros (3,2 en vías bidireccionales).
- 🚲 Las rotondas tienen ventajas para el tráfico de la calzada pero perjudican a peatones y ciclistas.
- 🚲 Es necesario reeducar a los conductores sobre las normas de circulación en las rotondas.
- 🚲 Se recomienda no disponer plazas de aparcamiento en los 10 metros anteriores al paso de peatones.
- 🚲 Optimización de los ciclos semafóricos el tiempo máximo de espera asumible por los peatones en zona urbana debe ser de 45 segundos
- 🚲 En calles de entornos escolares con aceras estrechas cortar durante un breve espacio de tiempo un tramo de calle delante de la escuela, a la entrada y salida de los alumnos.
- 🚲 Dotar a los entornos escolares de un número suficiente y con buena visibilidad, de pasos de peatones que coincidan con el itinerario natural de los alumnos.
- 🚲 Reservar un espacio de estacionamiento para los padres y madres a unos 50-100 metros.
- 🚲 Utilizar correctamente la señal S28 y transmitir su significado entre conductores.
- 🚲 Para combatir la indisciplina vial es conveniente reforzar los controles preventivos de las infracciones a la normativa de tráfico en aquellos artículos que penalizan las conductas que más comprometen la seguridad vial.
- 🚲 Es necesario realizar campañas de control de buenas conductas en el acceso a la escuela, poniendo atención en aspectos como el estacionamiento indebido en doble fila en las inmediaciones escolares en las horas de entrada y salida de los alumnos y alumnas.

DE LAS RECOMENDACIONES PARA LA SEGURIDAD DE CICLISTAS

- 🚲 Mejorar la seguridad del colectivo de ciclistas de la ciudad, previniendo los siniestros con ciclistas heridos, es una de las prioridades para los próximos años.
- 🚲 El ciclista necesita itinerarios continuos y confortables.

Observatorio de la Bicicleta - Memoria 2019

- 🚲 El ciclista necesita opciones de estacionamiento seguro cerca del destino final.
- 🚲 Se recomienda establecer carriles de bicicletas segregados físicamente del tránsito motorizado en todas las vías de la red básica. Y en el resto de las vías solo se instalarán carriles de bicicletas si comportan especial atractivo o son importantes para los desplazamientos en bicicleta. En el resto de calles se aplicarán medidas de pacificación del tránsito motorizado.
- 🚲 El carril de bicicletas puede ser de doble sentido (ubicado en uno de los dos lados de la calle) o de sentido único (con un carril de bicicletas en cada lado). Hay que mantener la misma opción en toda la calle y evitar cambios de lado de los carriles de doble sentido.
- 🚲 La anchura mínima de carriles de doble sentido debe de ser de 2,75 m y la de los de sentido único de 1,75 m. Solo puntualmente y en tramos cortos se permitirán anchuras inferiores.
- 🚲 Los carriles bici siempre deben de tener continuidad en las intersecciones y se debe indicar claramente por donde pueden atravesar los ciclistas.
- 🚲 Si una vía básica tiene una diferencia notable entre el número de intersecciones que hay en un lado y en otro, es preferible ubicar el carril bici de doble sentido en el lado en el que haya menos intersecciones.
- 🚲 Hay que lograr una aplicación uniforme en la pavimentación, la señalización, etc.
- 🚲 El diseño de trazado de los carriles debe de tener en cuenta que el ciclista no puede efectuar giros tan cerrados como el peatón y que no dispone de retrovisores como los coches (es importante recordarlo a la hora de diseñar los cruces para atravesar la calzada).
- 🚲 En zonas urbanas no es recomendable establecer senderos compartidos entre ciclistas y peatones por la diferencia de velocidad en el desplazamiento de unos y otros. Si es una buena opción en zona interurbana y, en general, en lugares con escaso volumen de peatones.

Bizikleteroak también detectó en este Plan de Seguridad Vial, algunos aspectos que consideramos mejorables:

- 🚲 El Plan dedica un apartado entero a la señalización necesaria en los pasos de peatones, tanto horizontal como vertical, sin embargo de la señalización necesaria de los pasos con prioridad ciclista no se dice nada, a pesar de que se reconoce que las intersecciones son un foco de accidentes y que los carriles bici siempre deben de tener continuidad en las intersecciones y se debe indicar claramente por donde pueden atravesar los ciclistas.
- 🚲 Llama la atención que en las acciones para facilitar el aprendizaje de la movilidad segura a lo largo del ciclo vital, en el apartado de seguridad ciclista se mencione que “Hay que valorar la importancia de los sistemas de seguridad en las bicicletas, que sin ser obligatorio es un factor muy influyente en la gravedad de las víctimas de accidentes ciclistas, como demuestra el hecho de que el 79% de los fallecidos y/o heridos graves en este medio de transporte no llevaban puesto el casco en el momento del accidente”. Esta reflexión induce a pensar que las muertes son causadas por el hecho de no llevar casco, lo que es del todo inexacto ya que sin tener los datos reales de las lesiones causantes de la muerte no se puede llegar a esta conclusión.
- 🚲 En lo que se refiere a las actuaciones educativas específicas para escolares el Plan propone promover la puesta en marcha de una escuela ciclista municipal cuya forma jurídica sea una Fundación, Asociación o entidad sin ánimo de lucro, pero sin justificar las ventajas de esta forma jurídica. Llama la atención además que esta afirmación sea propuesta en un informe realizado por una entidad privada con ánimo de lucro.

3.3.4. 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 2004-2018. En la fecha de redacción de este informe (marzo de 2020) no estaba publicada la memoria de 2019.

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.

En el periodo comprendido entre 2004 y 2018, se contabilizan 50.492 sustracciones; que incluyen hurtos y delitos leves contra el patrimonio, en el municipio de Vitoria-Gasteiz, de las cuales 9.463 (18,7%) corresponden a sustracciones de bicis y ciclomotores, igual porcentaje en los años precedentes.

Año	Hurtos bici	% respecto hurtos del año	Delito leve Ciclomotor y bici	% respecto delito leve patrimonio del año	Total bicis sustraídas (hurto+delito leve)	Variación interanual bicis sustraídas	Total sustracciones del año (total hurtos +total delit leve)	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%
2017	36	14,5%	942	21,4%	978	+ 9,7%	4.653	+ 9,7%
2018	54	20,7%	780	18,6%	834	- 14,7%	4.438	-4,6%
TOTAL	979		8.489		9.463		50.492	

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

Observatorio de la Bicicleta - Memoria 2019



En 2018 se invierte la tendencia ascendente que se venía observando desde 2013, con una cifra algo inferior a la de 2016.



La variación interanual de las cifras de denuncias de bicicletas sustraídas es más oscilante que la variación interanual del total de las sustracciones generales que se mantiene más estable. En 2017 ambas variaciones coinciden y en 2018 la de sustracción de bicis experimenta un mayor descenso que la de sustracciones totales.

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).

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 \(enlace a la web\)](#).

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.

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
2017	361	533
2018	99	329

3.3.5. Registro municipal de bicicletas.

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.

Considerábamos importante que las bicicletas de personas jurídicas puedan ser también registradas ya que hasta 2018 sólo se podían registrar por las personas físicas. En la actualidad las personas jurídicas ya pueden registrar sus bicicletas.

En 2019 se registraron 1.357 bicicletas (6 más que en el año anterior) y aunque el ayuntamiento ha dejado de ofrecer el registro con *bicitronic*, algún comercio todavía lo sigue colocando, 12 este año (11 menos que en 2018).

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	1.107	26
2016	1.007	12
2017	1.200	25
2018	1.351	23
2019	1.357	12
Total	10.433	863

3.4. Semana de la bicicleta

Un año más hemos colaborado a la organización de la semana de la bicicleta, este año en su XVIII edición, junto con el CEA y el Departamento de Participación y Centros Cívicos, y que se desarrolló entre el 27 de mayo y el 9 de junio con múltiples actividades: Charlas, Salidas, Talleres, Cursos, Exposiciones y Concursos.

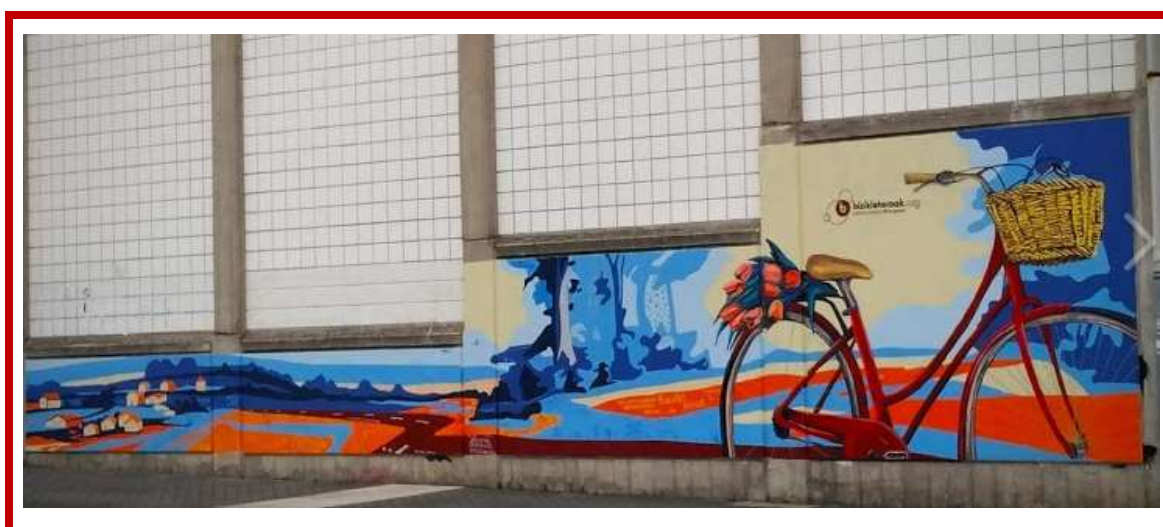


Como en todas las anteriores ediciones, Bizikleteroak llevó a cabo 2 cursos de “Aprender a andar en bicicleta” para personas entre 14 y 75 años.

En esta edición realizamos una nueva actividad, un taller para “pintar alforjas de cartón” dirigida a menores, consistente en “tunear” unas alforjas de cartón que luego se colocaban en sus bicicletas.



En esta ocasión Bizikleteroak aprovechó para, como conmemoración por el 20 aniversario de la asociación, regalar a la ciudad un mural con la bicicleta como protagonista, porque es la seña de identidad del colectivo e intentamos que también lo sea de Vitoria-Gasteiz. El mural fue realizado en el exterior del Centro Cívico Iparralde, elaborado por Bizikleteroak junto con el equipo de Itinerario Muralístico y su desarrollo se llevó a cabo de forma participativa con la ciudadanía que quiso colaborar.



3.5. Análisis del comportamiento.

Desde el año 2014, al principio cada año y desde 2015 cada dos, en el Observatorio venimos realizando un análisis del comportamiento ciclista en varios sentidos: circulación, respeto en los semáforos, tipos de candados y utilización de luces.

Para los análisis del comportamiento en la circulación ciclista y en los semáforos se ha mantenido el tamaño de la muestra seleccionado en los estudios anteriores: 100 ciclistas en cada punto.

Para analizar la utilización de luces, la muestra seleccionada fue el número de ciclistas que pasaban durante 1 hora por el punto seleccionado para la toma de datos.

Para el análisis de los candados se contabilizaron todos los que se vieron en los puntos y trayectos elegidos.

El informe completo de este análisis queda recogido en el Anexo I.

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](#)
- 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](#)
- Bizikleteroak. Informe memoria Observatorio 2017. [Enlace](#)
- Bizikleteroak. Informe memoria Observatorio 2018. [Enlace](#)
- Bizikleteroak. Informe memoria Observatorio 2018. Anexos. [Enlace](#)
- Barómetro Anual de la bicicleta: España. (2019). [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](#)
- CEA 2016. Informe de siniestralidad ciclistas y peatonal 2013-2015. [Enlace](#)
- INTRA 2018. Plan Estratégico de Seguridad Vial 2018-2023. [Enlace](#)

5. Anexos I y II