

# A

Por **Odón Elorza**,  
Alcalde de San Sebastián

Andar en bici se ha convertido en mucho más que una moda. Por lo menos en San Sebastián, que lleva camino de funcionar como otras muchas ciudades sostenibles europeas. La bici es un modo de transporte urbano que no contamina, beneficioso para la salud y la forma física, es interclasista, económico y, además, entiendo que contribuye a vivir la ciudad con más intensidad y a disfrutar del paisaje urbano sin malos humos.

Nuestro Programa de Gobierno para San Sebastián contempla potenciar el uso de la bicicleta como un sistema de transporte que disminuya el uso de motos y del vehículo privado y sus impactos negativos, como el ruido, la emisión de gases de efecto invernadero y el consumo de energías no renovables.

Pero utilizar la bici también debería conllevar una filosofía de la vida que incorpore comportamientos cívicos, que respete la naturaleza, las personas y los espacios públicos. Ir en bicicleta, a toda velocidad, poniendo en riesgo la vida de los peatones, es impropio de los ciclistas urbanos. La vida, los acontecimientos, van demasiado rápidos y la bici nos ayuda a que las ciudades sean más tranquilas y más favorecedoras de la convivencia.

En los últimos años el Gobierno donostiarra ha puesto en marcha distintos proyectos e iniciativas pa-

## LA BICI EN LAS CIUDADES

ra favorecer el uso de la bicicleta como un sistema habitual de movilidad para la ciudadanía. Todo ello de acuerdo con las directrices y criterios recogidos en el Plan General de Ordenación Urbana y el correspondiente Plan de Movilidad integral. Ambos son los ejes que deben incorporar una planificación de la red de carriles bici, unida a las actuaciones en materia de peatonalización, de un nuevo reparto del viario con presencia de los carriles bus y de los carriles bici, así como de una política global en materia de aparcamientos, tanto para residentes como en rotación.

Múltiples han sido los esfuerzos realizados y numerosas, también, las polémicas que se han registrado en el desarrollo de la red de carriles bici a lo largo de vías públicas cla-

ves de comunicación en la ciudad de San Sebastián. Por ejemplo, con ocasión de la eliminación de un carril de circulación de vehículos en el Paseo de la playa de La Concha para reservarlo a las bicis. ¡Fue una revolución!

Pero por encima de las críticas de Grupos políticos conservadores y entidades siempre dispuestas a decir no, por principio, el Gobierno ha continuado con la ejecución del Plan sobre la bici, con la intención de ir completando la red en el centro y en los barrios llanos. Lo cierto es que en San Sebastián hemos redescubierto la bici en estos 4 años y podemos convertirnos en una ciudad ideal para el uso de la bicicleta en España.

Para ello tenemos que trabajar en los siguientes aspectos:







los trazados. En el caso de Amara (Pº de Errondo) y Gros se vienen realizando obras de nuevos tramos de carriles.

Pero también se está redactando, en estos momentos, el proyecto de ejecución de las obras para hacer viable la reutilización de dos viejos túneles de Eusko Tren en el barrio de Morlans, con la finalidad de ofrecer a los ciclistas una conexión directa entre Amara-Anoeta (desde el Paseo de Errondo) con el otro extremo de la ciudad en el que se encuentran los barrios de Ibaeta e Igara así como el Campus Universitario. Se trata de 2,5 kms. de carril-bici en llano que configurará un proyecto estrella e innovador en Europa y que supondrá un impulso definitivo para la consolidación de la bicicleta en San Sebastián. La segunda fase de este proyecto contempla la construcción de un ascensor que conecte el barrio de Aiete que se encuentra repartido en lomas, desde un punto central y con uno de los túneles existentes, salvando una diferencia de cota de 30 mts.

Los ayuntamientos de las ciudades españolas debieran apostar con total decisión por crear las condiciones que permitan el uso normalizado de la bici por sus calles. Los tiempos que vienen conllevarán la carestía de los carburantes, altos niveles de contaminación ambiental, tentaciones para seguir destinando gran cantidad de suelo para los vehículos privados, etc. Por ello tenemos que reflexionar sobre la trascendencia de apoyar políticas a favor del transporte colectivo y de abrir caminos a la bicicleta. España tiene condiciones de clima y orografía para que los ayuntamientos se lo crean. Todos tenemos que pedalear, dando ejemplo.

Como iniciativa planteo la necesidad de que se cree entre el Ministerio de Fomento y Medio Ambiente y en la FEMP o en las Federaciones de Municipios de los diferentes países o comunidades, una Comisión de Trabajo sobre "la problemática bici en las ciudades", con programas de ayudas.

1. La ampliación de la red de carriles bici, pasando de los actuales 25 a 50 km. en los próximos tres años.
2. Aumentar el número de aparcabicis tanto en la vía pública como en los parkings subterráneos y en los garajes de las viviendas.
3. Conseguir que en otros sistemas (bus y tren) se pueda transportar la bici con más facilidades horarias.
4. Realizar las anteriores medidas sin que por ello descienda el número de viajeros del transporte público urbano.

Por otra parte, en algunos sectores de la ciudadanía se ha extendido la preocupación razonable por la utilización incorrecta de los carriles por parte de algunos usuarios que circulan a más velocidad de la señalada, con riesgo mayor aún para los niños y personas mayores que los cruzan, así como en las zonas de coexistencia entre peatones y ciclistas.

Además, y debido al hecho de que la red no está completada, buen número de ciclistas circulan por las aceras, en ocasiones a excesiva velocidad para unos espacios en los que los peatones tienen absoluta prioridad. Todo ello exige una seria reflexión. Es preciso adoptar medidas para frenar los excesos, educar en la prudencia y el civismo y ordenar a la Guardia Municipal que sancione.

De ahí la puesta en marcha de una campaña educativa e informativa para concienciar a los ciclistas sobre el respeto a las normas de circulación y en especial a la prioridad que tienen los peatones en las

zonas donde está contemplada la coexistencia entre ambos modos de movilidad, actuando siempre con gran prudencia y civismo. También se educará a los peatones en el respeto a los carriles bici y, por supuesto, a los automovilistas para que cumplan el Código de Circulación, actuando con prudencia hacia los ciclistas que usan las calzadas y respetando su derecho a utilizarlas con seguridad.

El Gobierno donostiarra desarrolla una extensa Campaña de concienciación, información y educación, sobre el uso de la bicicleta en nuestra ciudad, que se inició en abril y finalizará en septiembre de 2006. Para ello se cuenta con la colaboración de la Fundación Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente.

Como señalaba, es imprescindible que las actuaciones para la potenciación de la bici se recojan en los Planes Generales de Urbanismo de las ciudades, además de establecer un programa específico para desarrollar cada año más carriles bici. Así, en San Sebastián se dispone de partida presupuestaria anual para extender la red de carriles bici hacia los barrios más distantes del centro. También se ha creado un Observatorio de la bicicleta que funciona con total independencia.

El objetivo ahora es el de ampliar la red de carriles-bici, especialmente hacia los barrios más distantes del centro como es el caso de Loiola, Ategorrieta, Añorga Txiki, Egia e Intxaurre. En estas zonas se está trabajando en el diseño de