

# La conflictividad entre usuarios de la bicicleta y peatones en la ciudad de Donostia – San Sebastián, ¿un conflicto intergeneracional sobre la bicicleta?

---

Grado en criminología

2017/2018

**Trabajo realizado por: Ainara Rankin Elvira**

**Dirigido por: Juan Aldaz Arregui**

eman ta zabal zazu



Universidad  
del País Vasco

Euskal Herriko  
Unibertsitatea

# Índice.

---

1. AGRADECIMIENTOS. ....	4
2. INTRODUCCIÓN. ....	5
3. MARCO TEÓRICO.....	7
a. Aspectos sociológicos .....	7
i. Crecimiento del uso de la bicicleta en Donostia - San Sebastián. .....	7
ii. La vulnerabilidad de las personas mayores de 65 años .....	10
b. Aspectos urbanísticos .....	13
c. Aclaraciones conceptuales.....	16
d. Legislación. ....	18
i. Relativa a las competencias en materia de movilidad ciclista.	18
ii. Jerarquía normativa. ....	21
iii. Sanciones. ....	22
iv. Prioridad del peatón .....	23
4. METODOLOGÍA.....	25
a. Entrevistas.....	25
b. Registros de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián.....	25
c. Encuesta.....	26
i. Muestra.....	26
ii. Cuestionario.....	27
iii. Procedimiento.....	28
iv. Personas encuestadas.....	29
d. Ruta por la red ciclista.....	30
5. RESULTADOS DEL TRABAJO DE CAMPO.....	31
a. Análisis de las entrevistas realizadas.....	31
b. Registro de datos de la Guardia Municipal. ....	36
i. Departamento de atestados. ....	36
ii. Centro de coordinación de la Guardia Municipal. ....	42
iii. Departamento de quejas. ....	44
iv. Departamento de educación vial. ....	46
c. Ejercicio de observación participante. . ....	56
d. Análisis de las encuestas.....	59
6. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS DE MEJORA. ....	72
7. BIBLIOGRAFÍA Y LEGISLACIÓN UTILIZADA. ....	77

8. ANEXOS. ....	79
a. Transcripción de las entrevistas. ....	79
i. Entrevista a Ángel Aranburu Calafell. ....	79
ii. Entrevista a Fermín Echarte Peña. ....	85
iii. Entrevista a Isabel Prieto. ....	95
b. Encuesta realizada. ....	107
c. Datos facilitados por Fermín Echarte Peña. ....	110
9. INFORME EJECUTIVO.....	114

## 1. AGRADECIMIENTOS.

Después de un intenso periodo de cuatro meses, es el momento de escribir este apartado de agradecimientos para finalizar este trabajo de fin de grado. Estos últimos meses han sido un periodo de aprendizaje no solo en el ámbito práctico o en el campo científico, sino que también en el ámbito personal.

Para empezar me gustaría agradecer a mi compañera de trabajo de las practicas en la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián, Ainara Guerrico, ya que gracias a la buena armonía creada se ha podido llevar a cabo el trabajo de las practicas que nos ha servido de base para finalizar el trabajo de fin de grado.

Por otro lado me gustaría agradecer a todas las personas de todos los departamentos mencionados durante este trabajo por la amabilidad con las que nos han tratado durante los dos meses que duraban las prácticas y por la ayuda obtenida. Por ello doy las gracias a Elena del Centro de Coordinación, a Joseba del departamento de atestados, al suboficial Ander Gómez, a Ángel de Educación Vial, a Isabel y a Fermín del departamento de movilidad. Es necesaria hacer una especial mención al instructor Patxi Anguera por las reuniones realizadas que nos han ayudado a darle dirección a la base de este trabajo de fin de grado.

Además me gustaría darle las gracias a mi tutor Juan Aldaz por prestar la disponibilidad necesaria a la hora de concertar reuniones tanto con nuestro instructor de las prácticas cómo por teléfono a la hora de encontrarnos con obstáculos y dificultades durante esta investigación.

Por último agradecer a la familia y amigos por su comprensión y apoyo durante estos difíciles y estresantes meses en los cuales la frustración ha sido palpable y me han animado a seguir adelante. Además de la confianza depositada en que iba a hacer un buen trabajo, aunque en su momento yo no lo pudiera ver así.

Por todo ello, gracias a todas las personas mencionadas por acompañarme en este tramo importante de mi vida.

## 2. INTRODUCCIÓN.

Este trabajo surge como encargo realizado por la Guardia Municipal a Ainara Guerrico y a mí, Ainara Rankin, alumnas del Grado de Criminología de la Universidad del País Vasco, dado el aumento de conflictividad entre el usuario de las vías ciclistas y el peatón.

Así, el trabajo, tiene como objetivo dar una explicación a este conflicto en la ciudad de Donostia - San Sebastián.

Dado el crecimiento a causa de varios factores del uso de la bicicleta como medio de transporte, y de la innovación y desarrollo de las nuevas vías ciclistas, ha aumentado con ello el conflicto existente entre los peatones y los utilitarios de dichas vías.

Este cambio, ha puesto de manifiesto la necesidad de la realización de un estudio que analice los comportamientos y percepciones del grupo objeto de nuestro estudio. Se trata de un conflicto que abarca muchas situaciones y muchos actores participantes, así pues, teniendo en cuenta la limitación temporal, ya que solo disponíamos de dos meses para realizar las prácticas que más adelante nos iba a servir de base para realizar este trabajo de fin de grado, mi compañera y yo nos hemos centrado en aquel colectivo más vulnerable, los peatones, de acuerdo a los datos obtenidos desde el departamento de movilidad.

Cabe mencionar que se va a utilizar el género masculino a la hora de mencionar a los usuarios de la bicicleta, ya que de acuerdo con la Real Academia Española (RAE) es incorrecto emplear el femenino para aludir conjuntamente a ambos sexos, independientemente del número de individuos de cada sexo que formen parte del conjunto (RAE). Por ello, siempre que se hable de usuarios se incluyen a las usuarias de la bicicleta también.

Como hemos comentado este fenómeno es muy complejo y se puede analizar desde diferentes perspectivas. Siendo esto así, se va a hacer un acercamiento desde diferentes enfoques: por un lado se va a abordar desde una perspectiva sociológica teniendo en cuenta la vulnerabilidad de las personas mayores de 65 años y el crecimiento de la bicicleta; por otro lado, desde el ámbito legal se va a destacar quienes son los que tienen la competencia a la hora de modificar las vías, además de definir la terminología relacionada con el objeto de nuestro estudio. Y por último, se va a hacer referencia al

entorno urbano de Donostia – San Sebastián para ver cómo están las vías ciclistas a día de hoy en la ciudad y que complicaciones pueden surgir por estar de esta manera.

Para concluir con esta introducción, es oportuno mencionar aquellas limitaciones que han surgido a la hora de realizar el trabajo. En primer lugar, cabe destacar, que hubo dificultades a la hora de extraer la información y los datos que requeríamos dado que no se desglosaba según el interés de nuestra investigación. Es decir, hay una gran cantidad de datos existentes dentro de la base de datos de la Guardia Municipal de Donostia-San Sebastián, por lo que se tuvo que acudir a diferentes departamentos para poder obtener estos datos y darnos cuenta de la magnitud del tema.

En segundo lugar, a la hora de realizar las encuestas, nos encontramos ante una limitada participación. Al principio fuimos a los hogares de los jubilados pensando que encontraríamos a más gente de la franja de edad que nos interesaba. Dado que no acertamos a ir en los momentos más adecuados donde había más gente de nuestro objeto de interés no pudimos obtener la participación que nos hubiese gustado tener. Además que la mayoría de las veces no mostraron iniciativa en cuanto supieron a que íbamos.

Por otro lado, se intentó realizar las encuestas a pie de calle. Es decir, con la ayuda de la campaña de sensibilización “*Evita lo evitable*” del Departamento de Movilidad, intentamos hacer encuestas a las personas voluntarias y a los peatones que pasaban por la zona. Una vez más nos encontramos con la dificultad de la participación además de nuestras propias limitaciones a la hora de parar a alguien por la calle. Lo que está claro es que se hubiera necesitado mucho más tiempo y recursos para poder hacer las encuestas necesarias para que tuvieran relevancia a la hora de generalizarlo a la población.

Finalmente, el tiempo ha sido un factor que ha estado en contra desde el principio. Como se ha mencionado anteriormente es un tema en el que toman parte muchos actores y factores. Hubiera sido interesante poder llegar a analizar la percepción del usuario de la bicicleta hacia las personas mayores de 65 años para ver si concuerda con las versiones que ofrecen los datos obtenidos.

### **3. MARCO TEÓRICO.**

En este apartado se van a analizar aquellas cuestiones que ayuden en la contextualización del objeto de estudio que nos ocupa. Como se ha mencionado anteriormente se va a hacer desde diferentes perspectivas, teniendo en cuenta que todas se complementan entre sí.

Primeramente, se va a aportar una explicación sociológica del porqué del crecimiento del uso de la bicicleta y la vulnerabilidad de las personas mayores de 65 años ya que es el colectivo objeto de nuestro estudio.

Por otro lado, desde una visión urbanística y ambiental, se dará a conocer la red de vías existentes en la ciudad, tanto red de vías ciclistas como aquellas zonas peatonales.

Seguidamente, se hará una definición y explicación de la terminología con la intención de facilitar el entendimiento de los términos utilizados en la normativa de materia de movilidad ciclista.

Por último, en cuanto al ámbito jurídico se ofrecerá la legislación referida en cuanto a competencias en materia de movilidad ciclista, la jerarquía de dichas competencias y las sanciones a las que se enfrenta aquel que no cumpla la norma.

También se ha estimado oportuno recalcar la prioridad del peatón y la legislación explicada en los puntos anteriores.

#### **a. Aspectos sociológicos.**

En este apartado se va a dar una explicación sociológica de este fenómeno. Para ello, nos vamos a centrar en dos factores fundamentales del objeto de estudio de nuestra investigación:

##### **i. Crecimiento del uso de la bicicleta en Donostia - San Sebastián.**

Se ha creído necesario hacer una referencia al crecimiento del uso de los ciclos, en especial la bicicleta en la ciudad de Donostia - San Sebastián.

Teniendo como referencia las *Recomendaciones técnicas para integrar la movilidad ciclista en las ordenanzas municipales* (Diputación Foral de Gipuzkoa, 2017), son muchos los factores que ha propiciado este crecimiento.

Encontramos, por un lado, que el uso masivo de vehículos a motor produce en la sociedad un impacto en la salud a causa de la contaminación atmosférica, una contaminación acústica, un coste social elevado si tenemos en cuenta los accidentes de tráfico, y, por ejemplo, el uso del coche fomenta el estilo de vida sedentario. (Diputación Foral de Gipuzkoa, 2017).

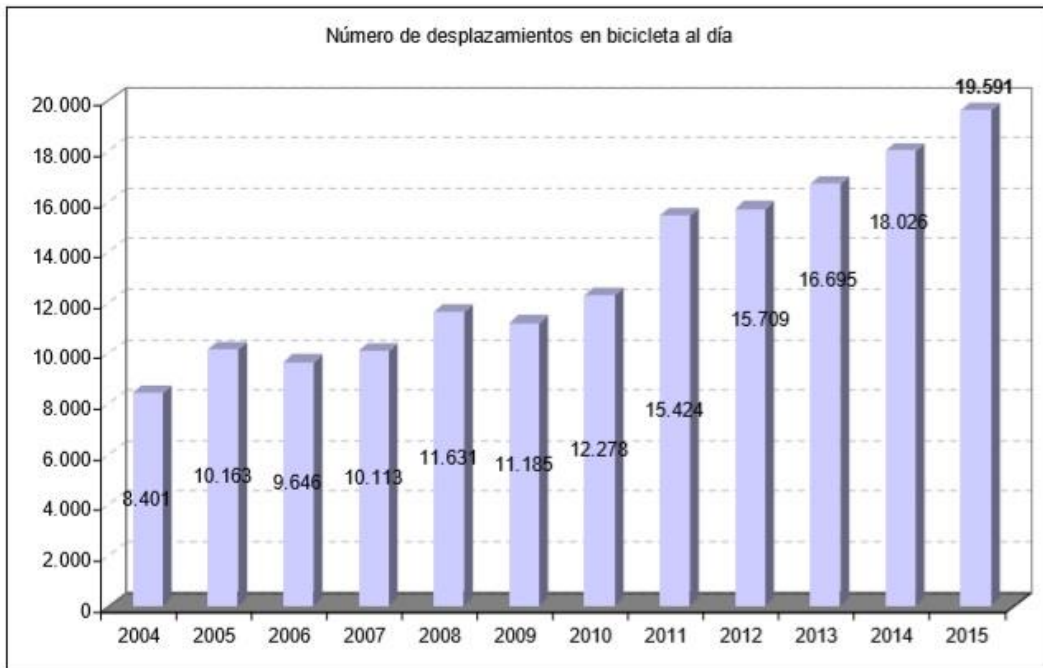
En contraposición encontramos los beneficios del uso de la bicicleta y la marcha a pie. Además del ejercicio físico que realiza la persona, mejorando así su salud individual, encontramos un menor consumo de recursos tales como el espacio público, ya que las infraestructuras no son tan grandes. También descubrimos que se da un impacto positivo ambiental, es decir, disminuye el ruido en las ciudades y la creación de gases nocivos para la salud. Por último, una de las cuestiones más importantes hoy en día, es la económica. El uso de la bicicleta abarata gastos a los usuarios de la misma, ya que no requiere del mismo mantenimiento que el coche.

Una alternativa al uso de la bicicleta y a la marcha a pie, es el uso del transporte público, tales como autobuses o trenes, pero la subida de precios de estos medios ha incentivado el uso de otras medidas más económicas.

Unos de los factores más importantes, tal y como hemos comentado anteriormente es la integración en la ciudad de vías destinadas al uso ciclista. El tamaño de estas vías ha aumentado considerablemente en los últimos años en la ciudad de Donostia – San Sebastián. La correcta comunicación y la mejora de los estados de la vía son sin duda factores que favorecen en el crecimiento del uso de la bicicleta, haciendo así que muchos ciudadanos opten por esta forma de transporte como podemos observar en el siguiente gráfico:



Gráfico 1: Evolución del número desplazamiento en bicicleta al día en la ciudad de Donostia – San Sebastián.



Fuente: Dirección de movilidad de Donostia – San Sebastián

Otra cuestión importante en la ciudad de Donostia- San Sebastián es la implantación del sistema de Bicicleta Pública (denominado dBizi), que además es íntegramente eléctrico. Este sistema se creó en el año 2008 y se cerró el año 2012. Durante estos años, contaba con 9 estaciones y 191 puntos de estacionamiento, con 150 bicicletas disponibles. El nuevo sistema de bicicleta pública, puesto en marcha en 2013, cuenta con 12 estaciones nuevas ubicadas a lo largo de la ciudad. En la imagen podemos observar las estaciones de DBizi en la ciudad. (Concejalía de Movilidad y Transporte, 2017).

Imagen 1: Estaciones dBizi en la ciudad de Donostia – San Sebastián en el año 2017.



Fuente: Memoria del Observatorio de la bicicleta 2015

Más adelante, en el aspecto urbanístico del trabajo, se tratarán las vías, mostrando tanto las vías ciclistas como aquellas destinadas para el uso del peatón.

## ii. La vulnerabilidad de las personas mayores de 65 años.

Partimos de la base en que muchos de los peatones afectados son las personas mayores de 65 años, ya que diversos datos que iremos analizando durante todo el trabajo así lo destacan tratándose de la población más vulnerable a la hora de sufrir accidentes.

A la hora de hablar de las personas mayores de 65 años es inevitable mencionar el concepto de la tercera edad y de la vulnerabilidad de este grupo poblacional, lo primero que debemos hacer es saber qué quiere decir el término tercera edad. Este concepto se utiliza para referirnos a aquella población que tiene o supera los 65 años. (Galera, 2015)

De hecho, si vamos a la definición del Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española (RAE) define la tercera edad como *periodo avanzado de la vida de las personas en el que normalmente disminuye la vida laboral activa*.

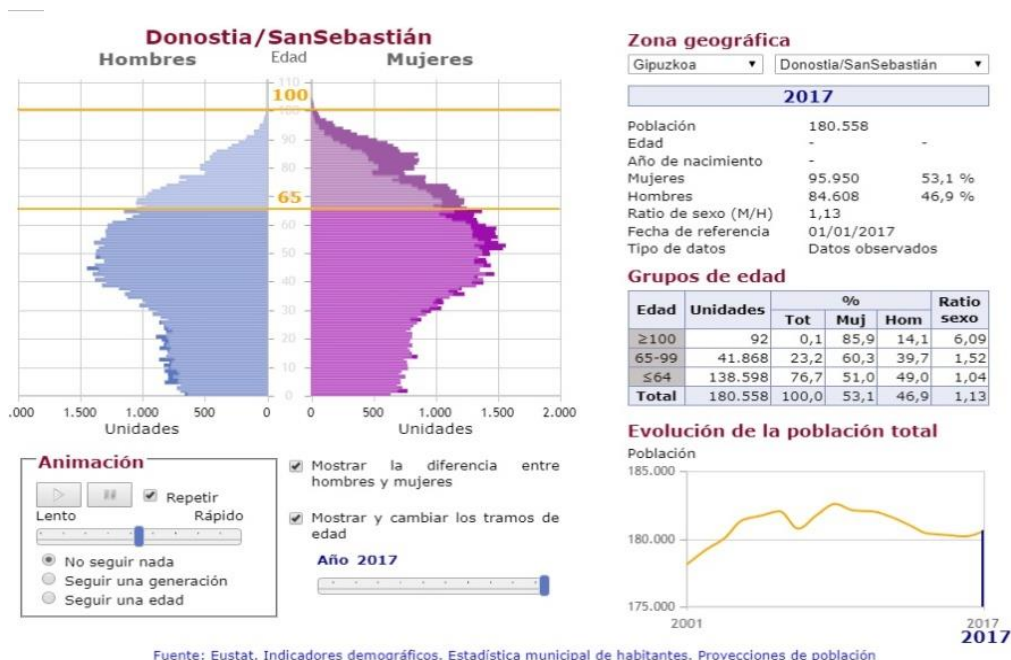
De todas maneras es importante remarcar que dado el aumento de la longevidad, se ha empezado a hablar de una cuarta edad que hace referencia a las personas mayores de 70 años. (Vera, 2017)

Aún sabiendo que los diferentes rangos de edad muestran sus complejidades y necesidades, en este trabajo se van a agrupar conjuntamente ya que los datos obtenidos no muestran diferencias significativas que ayuden a estudiar este fenómeno.

Teniendo claro este concepto podemos destacar que según el Instituto Nacional de Estadística (INE) en el año 2017 en el País Vasco había 2.194.158 personas de las cuales 476.115 personas eran de la tercera edad. En el ámbito municipal de acuerdo con el Instituto Vasco de Estadística (EUSTAT), en Donostia-San Sebastián en el año 2017 estaban censadas 180.558 personas siendo 41.960 las personas de tercera edad. Como podemos observar es un porcentaje del 23,2% de la población que, debido a la baja fecundidad y el aumento de la longevidad, va incrementándose año tras año. (Galera, 2015).

Además, se espera que para el año 2061 esta tasa incremente hasta un 33,5% dado los factores recientemente mencionados. (EUSTAT, 2018).

**Gráfico 2: Pirámide poblacional de Donostia –San Sebastián del año 2017**



Siendo un 23,2% de la población y sabiendo que el envejecimiento va a seguir siendo un asunto importante a tenor de las implicaciones económicas, sanitarias, sociales y políticas del fenómeno es imprescindible prestarle algo de atención a esta población. (Vera, 2017).

Además, las personas mayores forman uno de los grupos más vulnerables en cuanto a los accidentes de tráfico se refiere. Esto se debe a que las personas de edad avanzada a la hora de dar una respuesta rápida, como en alguna intersección, incorporación o salida de vías suelen o pueden llegar a tener más accidentes (García, 2017).

La principal causa en estos casos es la pérdida de las capacidades psicofísicas de las personas mayores. Generalmente, suelen tener alguna dificultad de visión, ya que con los años se produce el efecto túnel, es decir el campo de visión se va estrechando dificultando la visión de los lados o extremos. Además, otro de los problemas frecuentes de la tercera edad está relacionado con la audición por lo que puede llegar a dificultar la detección de donde proceden ciertos sonidos. Por último, cabe destacar que la necesidad de tomar ciertos medicamentos puede traer problemas que afecten tanto a la hora de conducir como a la hora de reaccionar ante ciertas situaciones (García, 2017).

No obstante, además de los problemas anteriormente descritos, cuando las personas mayores son peatones están expuestos a otros tipos de dificultades. Este grupo de personas pueden tener dificultades para calcular la velocidad de los vehículos y problemas de orientación cuando no llegan a reconocer las calles por las que están pasando. Como hemos mencionado antes, tanto las dificultades auditivas como las visuales pueden llegar a impedirles oír cuando se acerca un vehículo o no llegar a distinguir y apreciar los colores de los semáforos cuando la calzada es ancha y amplia. Por último, cabe destacar que muchos pueden tener dificultades físicas para moverse (García, 2017).

## **b. Aspectos urbanísticos.**

En Donostia – San Sebastián, según datos proporcionados por el Departamento de Movilidad (Anexo), la primera pista bici se construyó en el año 1985. Pero es a partir del año 2000 donde la ciudad sufre la mayor transformación. En ese año se da un aumento exponencial de las aceras bici., ya que se crean 12 vías destinadas al uso de ciclos y bicicletas, creándose así, aceras bicis, carriles bici y zonas de coexistencia con el peatón.

A partir de este año, tal y como hemos comentado, se van creando numerosas zonas que facilitan la movilidad ciclista. Esta creación de zonas no ha finalizado, habiendo hoy por hoy remodelaciones y proyectos en realización.

Esta creación de vías supone que la ciudad esté mejor comunicada entre sí, y que el ciclista tenga numerosas rutas entre las que elegir para llegar a su destino.

Según el Observatorio de la Bicicleta (Cristina Enea Fundazioa, 2006-2018) de la ciudad, se entiende por red de vías ciclistas todas aquellas zonas o espacios habilitados para la libre circulación de bicicletas.

En la ciudad de Donostia - San Sebastián, en la actualidad, esta red está compuesta por 52,228 kilómetros, repartidos de la siguiente manera:

**Tabla 1: red de vías ciclistas en la ciudad de Donostia – San Sebastián 2006-2018**

<b>Tipo de vía</b>	<b>Kilómetros</b>
Pistas y aceras-bici.	34,748 km
Tramos de coexistencia con el peatón.	7,692 km
Vías segregadas para el tránsito	5,850 km



seguro de ciclistas.	
Tramos de convivencia con vehículos motorizados.	3, 938 km

Fuente: Fundación Cristina Enea

En este primer mapa, se puede observar el mapa que recoge las cuatro zonas mencionadas anteriormente. Este mapa, proporcionado por el propio Observatorio de la Bicicleta, no está actualizado, ya que se trata de un mapa de septiembre de 2012. Por consiguiente, se han podido dar variaciones en alguna ruta. (Cristina Enea Fundazioa, 2006-2018)

Imagen 2: Vías ciclistas en la ciudad de Donostia – San Sebastián del año 2012



Fuente: Observatorio de la bicicleta de Donostia – San Sebastián

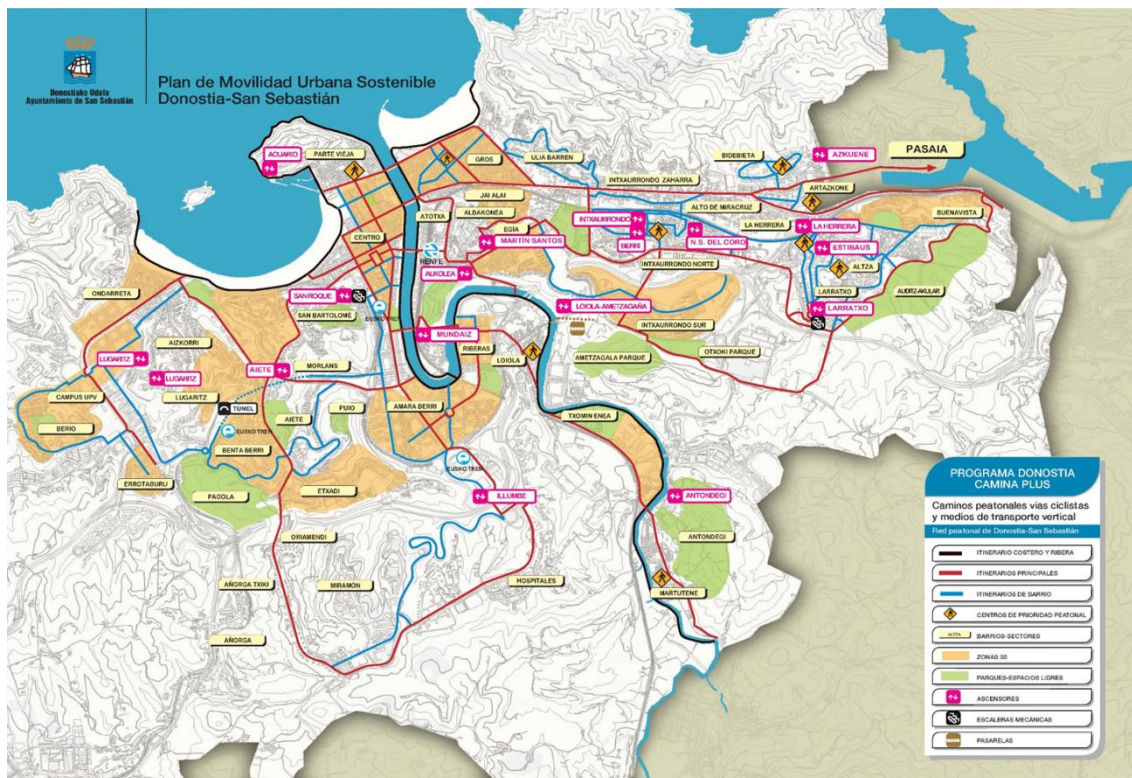
Las líneas rojas se corresponden a los tramos conocidos como carril bici o bidegorri, que tal y como se ha observado en la tabla anterior, corresponde a los 34,748 Km de los 52,228 Km totales.

En verde observamos aquellas zonas de coexistencia entre vehículos motorizados y la bicicleta, que corresponde a los 3,938 Km mostrados en la tabla.

Finalmente, en azul, podemos ver el itinerario ciclista con prioridad peatonal.

Por otra parte, en el segundo mapa, proporcionado por el Ayuntamiento de Donostia – San Sebastián en su página web (Ayuntamiento de Donostia/ San Sebastián, 2018), muestra los caminos peatonales de la ciudad.

Imagen 3: Caminos peatonales en la ciudad de Donostia – San Sebastián



Fuente: Ayuntamiento de Donostia – San Sebastián

Además de los itinerarios mostrados con líneas negras, rojas y azules, en la leyenda del mapa observamos también la diferenciación de aquellas zonas con prioridad para el peatón, las zonas 30 de las que hemos hablado anteriormente, y los parques y espacios libres.

Ambos mapas son complementarios ya que muestran las zonas propias de cada parte del conflicto de manera separada. Además, podemos ver que ambos coinciden en numerosas zonas.

Teniendo en cuenta dónde se dan más conflictos, en qué zonas, apreciamos que se trata de aquellas zonas llamadas zonas 30, en las que ambos, tanto ciclistas como peatones, coinciden sin ninguna delimitación entre ellos.

Por tanto podemos observar como la figura urbana ha ido cambiando durante la última década y con ello cómo ha evolucionado el uso de la bicicleta como medio de transporte y ocio.

### **c. Aclaraciones conceptuales.**

La terminología utilizada y la correcta definición de la misma y la adecuación de la misma es de especial importancia. La aplicación y la interpretación de la normativa citada anteriormente dependerán en mayor medida de las definiciones utilizadas. En este apartado, se va a definir y a aclarar aquellos términos referidos a la vía ciclista y a los ciclos.

Las definiciones dadas a continuación se encuentran en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial:

- **Vía ciclista.** Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.
- **Carril-bici.** Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.
- **Carril-bici protegido.** Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.
- **Acera-bici.** Vía ciclista señalizada sobre la acera.
- **Pista-bici.** Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.
- **Senda ciclable.** Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.



Considerando el ciclo como vehículo, hay que recalcar también en la diferenciación entre ciclo y bicicleta, quedando la terminología de la siguiente manera:

- **Vehículo.** Aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2º.
  - Artículo 2º. *Ámbito de aplicación.*  
*Los preceptos de esta ley son aplicables en todo el territorio nacional y obligan a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.*
- **Ciclo.** Vehículo provisto de, al menos, dos ruedas y propulsada exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales. Se incluyen en esta definición los ciclos de pedaleo asistido.
- **Bicicleta.** Ciclo de dos ruedas.

Hay que señalar que la utilización del término “ciclo” en vez de “bicicleta” hace que se incluyan aquellos vehículos utilizados por personas con movilidad reducida, o los ciclos dispuestos de tres ruedas o incluso los ciclos que se impulsan con las manos y no con las piernas. Así el término “ciclo” no discrimina a los sectores que no entran dentro de la definición de “bicicleta”.

Además de la terminología referente a los ciclos, es necesario clarificar los términos referentes a los peatones.

Según la DGT un peatón es la persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías públicas. También se consideran peatones los que empujan cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones o las personas con movilidad reducida que circulan al paso con una silla de ruedas con motor o sin él. Esta definición la podemos encontrar en la ley anteriormente mencionada, Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre,

por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Otro aspecto importante que hay que tener en cuenta es el espacio físico, ya que juega un papel importante en el conflicto que se está estudiando. Según la Ley de tráfico:

- **Acera.** Zona longitudinal de la carretera elevada o no, destinada al tránsito de peatones.
- **Zona peatonal.** Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Se incluye en esta definición la acera, el andén y el paseo.
- **Refugio.** Zona peatonal situada en la calzada y protegida del tránsito rodado.
- **Arcén.** Franja longitudinal afirmada contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles, más que en circunstancias excepcionales.
- **Carretera.** Vía pública pavimentada situada fuera de poblado, salvo los tramos en travesía.

#### **d. Legislación.**

##### **i. Relativa a las competencias en materia de movilidad ciclista.**

Antes de nada, es necesario saber quién tiene la potestad en el ámbito de tráfico y quien tiene la jurisdicción de hacer los carriles bici.

Respecto a las competencias en materia de movilidad y transporte vigentes en el Territorio Histórico de Gipuzkoa y en especial a la ciudad de Donostia- San Sebastián, revisaremos la legislación en el ámbito estatal, autonómico y territorial de Gipuzkoa, finalizando en el ámbito local.

En el ámbito estatal, la Constitución Española, 29 de diciembre de 1978, hace referencia en su artículo 148 a las competencias en materia de movilidad otorgadas a las Comunidades Autónomas. El artículo en cuestión dice así:

Artículo 148:

- 1. Las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias:*

5. <sup>a</sup> *Los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable.*

Así en el ámbito comunitario, Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, de Estatuto de Autonomía para el País Vasco desarrolla el artículo constitucional, quedando en el artículo 10 del propio estatuto lo siguiente:

Artículo 10:

*La Comunidad Autónoma del País Vasco tiene competencia exclusiva en las siguientes materias:*

*34.- En materia de carreteras y caminos, además de las competencias contenidas en el apartado 5, número 1, del artículo 148 de la Constitución, las Diputaciones Forales de los Territorios Históricos conservarán íntegramente el régimen jurídico y competencias que ostenten o que, en su caso, hayan de recobrar a tenor del artículo 3 de este Estatuto.*

---

Finalmente, centrándonos en el Territorio Histórico de Gipuzkoa encontramos dos normas. La primera, Decreto Foral Normativo 1/2006, de 6 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa, no hace referencia en ningún momento a las vías ciclistas, limitándose en todo momento a los vehículos móviles. La segunda, Norma Foral 1/2007, de 24 de enero, de vías ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa (BOG, 31/01/2007), regula la circulación ciclista, solventando así la falta de nomenclatura de la norma foral anterior.

Por último, en relación con las ordenanzas municipales que afectan a la movilidad ciclista, encontramos la Aprobación definitiva de la Ordenanza de Circulación de Vehículos y Peatones del Ayuntamiento de Donostia, del 15 de febrero de 2006. Esta Ordenanza hace referencia a todos los usuarios de la vía pública. De acuerdo con el

objeto de estudio de este trabajo, nos vamos a centrar en los títulos referidos a los peatones y ciclistas, siendo estos el Título II y el Título IV respectivamente.

En cuanto a los peatones, tal y como se ha comentado anteriormente, éstos son regulados en el Título II, del artículo 12 al 27 de la Ordenanza. Por otra parte, los ciclistas encuentran su regulación en el Título IV, del artículo 46 al 51.

Esta ordenanza no sería posible sin la creación en 1985 de la Ley de Bases del Régimen Local, el cual establece las competencias de los municipios en todo el territorio nacional. Así en su artículo 25 encontramos lo siguiente:

Artículo 25:

*2. El Municipio ejercerá, en todo caso, competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias:*

*b) Ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.*

Por otro lado, encontramos a nivel autonómico la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi. Esta Ley, cede competencias a los municipios en cuanto a materia de vías urbanas de la movilidad y transporte. Dicha atribución la podemos encontrar en el artículo 17 de la mencionada Ley.

Artículo 17. Competencias propias de los municipios.

*31) Ordenación y gestión, incluidas conservación y mantenimiento, de las vías públicas urbanas y rurales de titularidad municipal dentro del término municipal.*

*32) Ordenación, gestión, disciplina y promoción en vías urbanas de su titularidad de la movilidad y accesibilidad de personas, vehículos, sean o no a motor, y animales, y del transporte de personas y mercancías, para lo que podrán fijar los medios materiales, técnicos y humanos que se consideren necesario.*

## ii. Jerarquía normativa.

Si reparamos en el principio de jerarquía normativa, las normas de rango inferior no pueden contradecir o vulnerar lo que establece una norma de rango superior. Por lo tanto, tendremos que tener en cuenta, por un lado, la Constitución Española, las leyes estatales y las autonómicas entre otras.

En lo que se refiere a la Constitución Española en cuanto al sector del tráfico y la circulación, en el artículo 149.1 dicta que

*“El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias: 21. a) Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos, submarinos y radiocomunicación.”*

Como podemos observar hace referencia a la circulación de vehículos a motor en exclusiva sin mencionar a las bicicletas o ciclos. Siendo esto así un Estado podría regular la movilidad en el ámbito urbano, aunque se atribuya mayormente a la competencia municipal.

En un nivel más inferior encontramos el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Esta Ley en el artículo 7 señala las competencias de regulación municipales limitándolas al ámbito urbano:

*“Competencias de los municipios Corresponde a los municipios: b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas.”*

Siendo el tema de las bicicletas el objeto de trabajo debemos reparar al artículo 25 de esta misma Ley ya que regula las prioridades de paso y las preferencias de paso de las bicicletas. Concretamente dicta que un conductor de una bicicleta tendrá preferencia respecto a otros vehículos (pero no sobre los peatones) cuando circule por un carril bici,

paso para ciclistas o un arcén debidamente autorizado. Estas preferencias de paso se aplicarán en todas las vías, aun así, la última frase del artículo dice así:

*“En circulación urbana se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente”.*

El Reglamento General de Circulación a su vez remarca en el artículo 93 que la jerarquía normativa no permite desacuerdos en tema de competencias entre el nivel estatal y local:

*“Ordenanzas municipales 2. En ningún caso podrán las ordenanzas municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento.”*

Centrándonos en el territorio de Gipuzkoa, las ordenanzas que se redacten deberán respetar las normativas de rango superior, aunque pueda formular casuísticas más restrictivas o que no estén contemplados en la normativa vigente. Siendo esto así tendrá que tener en cuenta la siguiente normativa: el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos y el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

### iii. Sanciones.

Las sanciones se podrán poner de acuerdo con lo establecido en las ordenanzas, y siempre dentro de la potestad reglamentaria del territorio. Además, las sanciones tendrán que ser aprobadas por el Pleno municipal. (Diputación Foral de Gipuzkoa, 2017).

Tenemos que tener en cuenta dos principios para las sanciones ciclistas que se contemplan en las ordenanzas: la taxatividad y la proporcionalidad.

La taxatividad consiste en establecer cuál es la infracción, definiendo bien los términos para que pueda haber una sanción correspondiente.

Siendo esto así, se tendrá que tener en cuenta que toda infracción que se describa en las ordenanzas tendrá que estipularse una sanción. Además de que las personas que utilicen el espacio público del municipio como los cuerpos de vigilancia y seguridad, deberán ser capaces de aplicar y ejecutar lo descrito en las ordenanzas.

En cuanto a la proporcionalidad, hay que tener en cuenta que la gravedad de las infracciones ciclistas acostumbra a ser menor que la gravedad de otros tipos de vehículos como los automóviles o los autobuses. Es decir, un ciclista no causará el mismo riesgo que un autobús que se salte un semáforo en rojo. Las consecuencias pueden llegar a ser muy diferentes.

Por lo tanto, aunque algunas sanciones ya estén tipificadas en la normativa sectorial (en los artículos 80 y 81 de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial) estaría bien redefinir los importes a imputar a los ciclistas teniendo en cuenta el grado de gravedad de la infracción.

Desde la Diputación Foral de Gipuzkoa hacen la recomendación de que una vez el texto normativo este articulado, se establezca una tabla de sanciones que cubra las infracciones de los supuestos que contempla esa norma. Estos dependerán de la gravedad, teniendo en cuenta si son leves, graves o muy graves ya que la mayoría de las infracciones que se creen en la circulación de la bicicleta serán de tipo leve. (Diputación Foral de Gipuzkoa, 2017).

Además, recalcan que en la normativa sectorial se encuentran tipificadas muchas de las infracciones por lo que se puede escoger entre recoger un recordatorio de las sanciones ya contempladas en la normativa estatal, o solo tipificar las sanciones que no estén recogidos.

#### iv. Prioridad del peatón.

Dado que el objeto de estudio principal de este trabajo es el peatón, es necesario ofrecer un apartado más extenso donde poder explicar la circulación del mismo. Ofrecemos una visión en la que, mediante el estudio de varias normas y memorias, recalcamos la prioridad del peatón como utilitarios de las vías. Además, hay que tener en cuenta la posibilidad de que un ciclista se convierta en peatón en el momento que opte por conducir a pie un ciclo, por lo tanto, sufriría una transformación de ciclista a peatón, lo que implicaría la aplicación de la norma referida al peatón.

Obviamos las normas de circulación relativas al sentido de circulación, es decir, cómo han de circular los peatones por la acera.

Tal y como hemos mencionado en el apartado de la nomenclatura, peatón es esa *“persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos”*.

Como norma general, los peatones transitan por la zona peatonal. La zona peatonal es la zona que está reservada a la circulación de peatones, incluyéndose en esta definición la acera, el andén y el paseo. Esta regulación aparece en el artículo 121.1 del Reglamento General de Circulación.

En caso de inexistencia de estas zonas, se le permite al peatón circular por el arcén o incluso la calzada. Estas situaciones se podrían dar fuera de poblado, en caso de que este tránsito peatonal transcurra por la noche, tal y como dice el reglamento, el peatón ha de llevar algún elemento reflectante.

Es necesario mencionar la prioridad peatonal, es decir, en estas zonas peatonales, los peatones tienen prioridad sobre cualquier vehículo, incluidos los ciclos. Además, los peatones también tienen preferencia en las zonas señalizadas con la señal de zona residencial (S-28), y las zonas a 30 (S-30).

En el caso de la aglomeración de peatones (zonas concurridas a causa de la temporada estival, por ejemplo) en zonas compartidas con los ciclistas, estos últimos tienen algunas restricciones. Es decir, de manera permanente o en determinadas franjas horarias y/o días, la circulación de ciclos puede ser restringida. En este caso, los ciclistas han de estar informados, tanto de las posibles zonas que tienden a aglomerarse, de las condiciones de la restricción como de las rutas alternativas. (Diputación Foral de Gipuzkoa. , 2017).

Entendemos aglomeración como aquella situación en la que la distancia mínima entre peatones y ciclistas, la cual es un metro no se pueda mantener. (Diputación Foral de Gipuzkoa. , 2017).

Esto, sumado a la jurisprudencia, la cual abala la prioridad peatonal incluso en vías destinadas al ciclista, supone una protección hacia el colectivo más vulnerable, los peatones.



## **4. METODOLOGÍA.**

Para realizar este trabajo hemos utilizado una metodología mixta de carácter cualitativo, ya que se han realizado varias actividades: por un lado se han llevado a cabo varias entrevistas, por otro, hemos realizado una búsqueda exhaustiva en la base de datos de la Guardia Municipal de Donostia - San Sebastián, por otro lado, hemos elaborado una encuesta y por último para reforzar todos los datos obtenidos realizamos una ruta por la red ciclista de la ciudad de Donostia – San Sebastián.

### **a. Entrevistas.**

Como acabamos de comentar hemos realizado tres entrevistas a profesionales de este ámbito. Estas entrevistas se concertaron de antemano y se hicieron en los lugares donde ellos eligieron. Una de las entrevistas fue realizada a un guardia municipal de Donostia – San Sebastián, Ángel Aranburu Calafell, monitor de educación vial; otro a un técnico medio de la movilidad sostenible de la ciudad, Fermín Echarte Peña; y por último a una trabajadora en el ámbito de la sensibilización del departamento de movilidad, Isabel Prieto.

Se utilizó la misma metodología en los tres casos, se les informó del trabajo que estábamos llevando a cabo y se les grabó mediante un teléfono después de asegurarnos de obtener el consentimiento informado de éstos.

Una vez realizada la entrevista, estas fueron transcritas como se puede observar en el anexo de este trabajo.

### **b. Registros de la Guardia Municipal.**

Los datos que se han obtenido desde la Guardia Municipal se han llevado a cabo de diferente manera. Por un lado, fuimos a diferentes departamentos: al departamento de atestados, al centro de coordinación, departamento de quejas, departamento de educación vial y al departamento de movilidad. Por otro lado, realizamos búsquedas en diferentes bases de datos de la propia Guardia Municipal.

En todo momento se han buscado aquellos datos de especial relevancia por la participación de nuestro objeto de estudio, el peatón y la bicicleta.

Además, es importante aclarar que los datos recogidos son hasta el mes de abril de este año, 2018.

### **c. Encuesta.**

Con el objetivo de conocer las preocupaciones y percepciones de inseguridad de los peatones mayores de 65 años en relación con los usuarios de la bici, se decidió emplear la técnica de la encuesta.

Mediante esta encuesta basada en las preguntas que nos ha propuesto el Departamento de Movilidad de la Guardia Municipal de Donostia, tenemos como objetivo observar, primero aquellas situaciones en las que los encuestados tienen una percepción de riesgo elevada. Y segundo, acotar las zonas en las que dicha persona percibe la situación anteriormente descrita.

Como objetivo terciario, queremos observar también si existe alguna diferencia entre el género y dentro de este, si se da alguna diferenciación en cuanto a los grados.

### **i. Muestra**

Tal y como se ha comentado anteriormente, la muestra de esta encuesta se decide atendiendo a las necesidades manifestadas por el Departamento de Movilidad de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián, que expresa, que la población más vulnerable a sufrir un atropello de bicicleta es aquel formado por un rango de edad de personas mayores de 65 años.

Teniendo en cuenta la población de Donostia - San Sebastián de 2017 (Instituto Nacional de Estadística, 2017), formada aproximadamente por 186.370 personas, de las cuales (Eustat, 2018), 41.960 personas tienen 65 años o más, lo que supone aproximadamente un 23% de la población. De estas 41.960 personas de 65 años o más, 16.643 son hombres y 25.317 son mujeres.

Dada la cantidad de población argumentada anteriormente, decidimos realizar nuestra encuesta sobre una muestra poblacional. Para poder generalizar estos resultados al resto

de la población, es necesario disponer de una muestra representativa. Para ello, se requiere determinar correctamente el tamaño de la misma.

Para determinar este tamaño se realizó un cálculo aplicando la correspondiente fórmula matemática.

$$n = \frac{N\sigma^2 Z_\alpha^2}{e^2(N-1) + \sigma^2 Z_\alpha^2}$$

La explicación de la fórmula es la siguiente:

n: Es el tamaño de la muestra que queremos calcular.

N: Es el tamaño del universo (la población total de mayores de 65 años de la ciudad de Donostia).

Z: Es el nivel de confianza con el que queremos trabajar.

En este caso decidimos aplicar un nivel de confianza del 95%, por lo que  $Z=1,96$ .

e: Es el error estadístico máximo permitido, en este caso un 5%.

$\sigma^2$  : Es la desviación estándar de la población, al no conocerla, utilizamos el valor 0.5.

En términos de representatividad obtuvimos un tamaño muestral de unas 400 personas. Dadas las limitaciones en cuanto al tiempo, la meteorología y la escasa participación de la muestra, obtuvimos 55 encuestas.

En el apartado de análisis de los resultados de la encuesta se hará más énfasis en todo lo comentado hasta el momento.

## ii. Cuestionario.

El cuestionario fue diseñado de manera que nos permitiese obtener datos sobre la percepción ante el supuesto peligro que les supone la circulación de los ciclos por los

distintos terrenos de la ciudad. Así, podríamos comprender esta inseguridad, concretamente la que sufren las personas mayores de 65 años.

Al comienzo se les proporciono una breve explicación de la prueba, junto con el propósito de la misma.

Además de manera oral se indico que el estudio parte de un punto de vista ético y no se proporciono a ningún tercero tales datos personales, que, posteriormente serán destruidos.

Con el objetivo de conseguir lo mencionado anteriormente, los ítems que conforman la encuesta abordan los siguientes temas:

- Datos socio-demográficos. Además de la edad y del género se incluye el barrio de residencia.
- Inseguridad percibida en cuanto a la relación con los utilitarios de los ciclos. El nivel de peligrosidad en cuanto a la zona (barrio, calle, etc.) y situación (en la acera, cruzando la carretera, etc.).
- Experiencias propias, en cuanto el sufrimiento de sustos o atropellos y la posible descripción de ciclista.
- También se pregunta por aquellas cuestiones que más miedo le produce de la presencia de la bici en la ciudad.
- Propuestas de mejora o regulación de la bicicleta en Donostia – San Sebastián.

El resultado del cuestionario lo podemos encontrar en el Anexo de este trabajo.

### iii. Procedimiento.

Todas las encuestas se realizaron de manera personal, identificándonos como alumnas de la UPV/EHU que realizan las prácticas en la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián.

Después de pedir ayuda a los diferentes encargados de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián y la Universidad, se dispuso a comunicar la noticia de la realización de la encuesta a los distintos centros del Jubilado de la ciudad. La encuesta preparada se realizó de manera presencial en los diferentes centros del jubilado de la

ciudad, y a pie de calle por distintas zonas concurridas, tales como San Marcial, Buen Pastor y Boulevard.

En todo momento, se les pidió consentimiento pleno para rellenar los formularios y llevar a cabo la encuesta, de la misma manera se les comunicó la función de la prueba y el porqué de su realización.

La prueba se realizó de esta manera ya que, resulta más fácil el acercamiento a esa franja de edad y produce el anonimato, aunque el tiempo de realización se alargue.

El tiempo necesario para poder cumplimentar la encuesta fue aproximadamente de unos cuatro-cinco minutos.

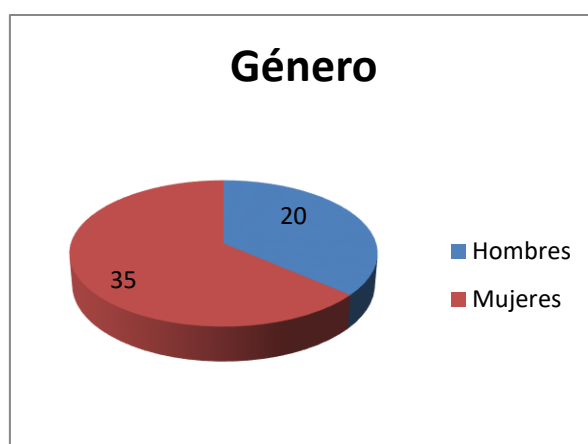
Todos los sujetos fueron escogidos al azar conforme se encontraban en los centros y la calle. Una vez que se verificaba que la edad del sujeto correspondía a la franja de edad de interés para el estudio, se realizaba la encuesta.

Por otra parte, se encontraron varias limitaciones que perjudicaron la realización de las 400 encuestas que se debían realizar para garantizar la representatividad. Por un lado, el tiempo climático empeoró la salida a la calle para poder realizar las encuestas de manera adecuada. Por otro lado, una vez se acudía a los centros del jubilado, éstos no mostraban disposición para realizar la encuesta. Finalmente, la falta de tiempo para realizar las encuestas también supuso un problema de vital importancia.

#### iv. Personas encuestadas.

Han sido 55 personas mayores de 65 años las que han sido encuestadas. De estas 55 personas 20 han sido hombres y 35 mujeres.

Gráfico 3: Género de las personas encuestadas.



Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la edad, como hemos comentado anteriormente hace referencia a personas mayores de 65 años. Los hemos clasificado de esta manera:

Tabla 2: Edad de las personas encuestadas

EDAD	GÉNERO		TOTAL
	MUJER	HOMBRE	
65-70	14	10	24
71-75	7	5	12
76-80	9	5	14
81-85	2	0	2
Desconocido	3	0	3

Fuente: Elaboración propia

#### d. Ruta por la red ciclista.

Con el objetivo de detectar las irregularidades y analizar las zonas conflictivas de la ciudad realizamos un itinerario. Esta ruta se realizó el 26 de abril de 2018 aproximadamente entre las 10:00 am y 12:00 am.

El recorrido realizado comienza en la Comisaría de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián situada en la Avenida de Morlans, pasando por la Audiencia Provincial situada en la Calle San Martín. Seguido por un recorrido por la Parte Vieja de Donostia – San Sebastián, el barrio de Gros y finalizando en Tabakalera. Por último, se hizo el camino de vuelta de Tabakalera a la Comisaría de la Guardia Municipal.

## **5. RESULTADOS DEL TRABAJO DE CAMPO.**

En este trabajo se ha utilizado una metodología mixta. Para ello, se han utilizado varias herramientas, la primera de carácter cualitativo mediante la realización de distintas entrevistas protagonizada por expertos en la materia; por otro lado, la segunda herramienta de carácter cuantitativo, se ha realizado mediante el uso del análisis estadístico descriptivo de una muestra. Además de hacer un análisis exhaustivo de los datos recogidos en la base de datos de la Guardia Municipal y realizar un itinerario por la ciudad de Donostia – San Sebastián para detectar las zonas conflictivas y las irregularidades de la ciudad.

### **a. Análisis de las entrevistas realizadas.**

Como se ha comentado en la metodología se han realizado tres entrevistas, una a un miembro de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián, y a dos miembros del Departamento de Movilidad.

El entrevistado es guardia municipal desde hace 14 años y monitor de educación vial. Su principal trabajo es sensibilizar en los colegios a niños de 8 a 12 años sobre la educación vial en la ciudad.

Dado que el grupo más vulnerable son los peatones mayores de 65 años se le preguntó por los talleres o actividades que se hacen con este grupo. Como hemos expuesto en las limitaciones, él también nos comentó sobre estas dificultades: *“Esto es un grupo de edad un poco complicado para llegar porque digamos que no están organizados como*

*en los colegios que puedes llegar a ellos tranquilamente. Aquí hasta ahora hemos ido cuando nos han llamado para ir. Entonces ha habido iniciativas como +55 ya hace años; este último año nos llamaron de Osakidetza para organizar unos talleres y hemos hecho unos talleres que ahora parece que se han quedado... se han cortado porque no tenían mucho éxito.”*

Además, nos concretó un poco a su parecer cual era el perfil de la víctima y el de los usuarios de las bicicletas confirmándonos así que el grupo más vulnerable son los peatones mayores de 65 años: *“Yo creo que la gente mayor, tercera edad más de 65-70 años. Primero porque ya de por sí es más vulnerable en dos aspectos: primero porque tienen menor capacidad de darse cuenta de las cosas tanto de vista como de oído y segundo porque el golpe no es el mismo para una persona mayor que para una persona joven. Una persona joven igual se mantiene de pie y una persona mayor solo con el susto se cae. Y te quiero decir que con cualquier caída puede llegar a ser grave porque se producen rotura de cadera o de brazo.”*

En cuanto al perfil del atropellador menciono que es peligroso generalizar, pero de todas maneras que se llevan sorpresas: *“Y en el otro aspecto de quien es el atropellador a veces te llevas sorpresa, pero en principio suele ser gente más joven, hombre.”*

Ya que estábamos ante un guardia municipal se le pregunto por las ordenanzas existentes y si contemplaría alguna corrección o si se planteaba alguna regulación nueva ante los conflictos que se estaban generando últimamente. Para él los intentos que se han hecho hasta ahora se han hecho a palos de ciego y que la última campaña realizada se ha impulsado por la prensa por lo que los políticos se vieron obligados a actuar de alguna manera. Siendo esto así se empeñaron en que la bicicleta tenía que cumplir la ley. Con la ley en la mano se puede decir que los usuarios de las bicicletas están obligados a llevar luces, a no utilizar los auriculares y que no pueden andar por la acera. Todos estos casos se tomaban como igual, es decir la ley los contempla como infracciones del mismo nivel. Él en cambio lo ve de este otro modo: *“no es lo mismo no tener timbre que ir escuchando música cuando uno que va en bicicleta el retrovisor muchas veces es la oreja porque te sirve como para darte cuenta de lo que tienes alrededor. Entonces yo por ahí, la ley sé que es difícil de cambiarla porque no está en tu mano ni en la mano del municipio igual, pero si matizaría la manera de hacerla cumplir, los controles que se puedan hacer si matizaría, les daría importancia a unos temas en concreto y a otros igual viendo la gente que anda.”*



Por último, cabe remarcar que a su parecer hay dos tipos de infractores a la hora de andar en bicicleta por la acera: *“uno es la gente que se ve vulnerable, que le tiene miedo a la carretera al coche que pase por al lado un coche y entonces prefiere o no coger la bici o va por la acera en ese tramo; y luego hay otro tipo de gente más joven que yo veo y lo dije el otro día, veo que hay impunidad.”*

Una vez hablado con el entrevistado, fuimos al departamento de movilidad a hablar con un técnico medio de la movilidad sostenible de la ciudad. Una vez más se le pregunto a su parecer cual era el grupo más vulnerable para saber si coincidían con los datos obtenidos y la percepción del guardia municipal: *“Bueno los que tienen percepción de riesgo mayor son la gente mayor de 65 años, más mayores incluso, más de 70 años. Principalmente se sienten vulnerables en las zonas de coexistencia y en las aceras. Esa es mi percepción y los datos así lo demuestran.”*

Visto que se ha afirmado el colectivo más vulnerable se le pregunto por las medidas llevadas a cabo que estuvieran enfocadas a las víctimas más vulnerables: *“es el primer año que se hace esta medida (“Evita lo evitable”). Nosotros sí que dentro de la memoria del Observatorio sí que incluimos la accidentabilidad que nos facilita la GM, como dato de reflexión. Pero no hemos hecho ninguna campaña porque en realidad los datos de la accidentabilidad tampoco muestran un problema grande en cuanto a ese concepto.”*

Al igual que el primer entrevistado, menciono la campaña que se impulsó por la prensa y nos centramos en el tema de las sanciones: *“yo creo que es una de las pocas vías que tenemos para (...). O sea, está la educación, por supuesto, pero la sanción tiene que estar. A mí lo que me pasa un poco es que la sanción es muy elevada, y al ser muy elevada es muy difícil de sancionar y eso pasa. Claro tú le vas a sancionar a un chaval por llevar los cascos y son 200€, es que 200€, a mí personalmente me parece mucho dinero para sancionar. Entonces qué pasa, que como es mucho (...), creo que las sanciones deberían ser menores. Y así poder sancionar más. (...) es muy difícil soportar eso, desde el punto de vista técnico puede que esté bien, si la Ley lo defiende es lo que hay que hacer, sancionar. Pero bueno, luego hay que sujetar eso a nivel de ciudadanía, luego a nivel político hay que ser capaz de sujetar que es capaz de sancionar esos importes a esa gente, ¿no?”*

Por último, destacar que se le pregunto por las medidas que él cree necesarias para poder mejorar la relación de los peatones y los ciclistas: *Yo creo que hay zonas que habría que limitar el acceso al ciclista, en algunas zonas, y en las que no se limita pues habría que reforzar la señalización vertical. (...) Pero ya te digo, principalmente sacar a los ciclistas hacia los ramales laterales y limitar el acceso en algunos tramos a los ciclistas.*”

Como hemos podido observar es remarcable que tanto el guardia municipal como el técnico medio de movilidad han destacado el tema de las sanciones, concluyendo los dos que sanciones de 200€ no son eficaces ya que las infracciones no suelen ser graves y en cambio el importe de la sanción supone mucho dinero. Por ello los mismos agentes de movilidad al notar esta desproporción entre infracción y sanción se abstienen muchas veces de poner multas.

La última entrevistada, también del departamento de movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián, trabaja en el ámbito de la sensibilización profundizando en los colectivos más vulnerables: las personas de la tercera edad, los invidentes, las personas con movilidad reducida entre otros. Siendo esto así volvimos a preguntar por el colectivo más vulnerable en la relación peatón-usuario/a de la bicicleta a lo que nos corrobora lo que ya nos habían mencionado antes: *“(...) este primer colectivo, mayores de 65 con diferencia son los más vulnerables. Y las mujeres, de entre ellos dos hay más mujeres atropelladas mayores de 65 que hombres atropellados mayores de 65.”*

Aun así, hizo hincapié en que no nos olvidáramos que aunque el peatón es vulnerable frente al ciclista, el ciclista mismo es vulnerable frente al coche o vehículo a motor recordándonos el por qué el usuario de la bicicleta se mete en el “territorio” de los peatones. Otro de los factores que remarco la entrevistada fue el de la velocidad de los coches: *“Lo que echo de menos en la ciudad es que se circule a menor velocidad, porque me parece que es el desencadenante para que todo lo demás funcionara mejor. Si conseguimos, es decir, me imagino como una está de domino cayendo ¿no? Si la velocidad en la ciudad conseguimos que sea menor en un mayor, en un tanto por ciento de lugares conseguimos que la bicicleta se incorpore a la calzada, y si la bicicleta se incorpora a la calzada deja las aceras.”*

Los tres entrevistados han dado a entender que es necesario que el usuario de la bicicleta baje a la calzada en vez de ir por la acera. Uno de los principales dilemas que

crea esto es que hay muchos usuarios de la bicicleta que tienen miedo a ir por la calzada por la presión e inseguridad que les genera el coche. Por ello la entrevistada aclaraba que la reducción de la velocidad del coche puede ser la clave.

Por otro lado, nos ofrece la visión del diseño urbano y la importancia que puede llegar a tener en el comportamiento de las personas: “(...) *si seguimos diseñando ciudades en las que el tejido de la calzada o los lugares donde aparcamos los coches suponen el 70% del suelo del espacio, ponemos por delante las máquinas a las personas. Y eso quiere decir que las personas mayores van a seguir teniendo dificultades porque los diseños de los itinerarios peatonales van a ser súper largos, va a haber barandillas, los cruces van a estar muy lejos y las personas mayores se van a aburrir o van a decir “Jo como me duele esta cadera hoy pues cruzo por el medio”. ¿Resultado? Pues lo atropellan.*”

Al mencionar el tema de las sanciones nos comentó que son tres los aspectos fundamentales para que algo de resultado en el departamento de movilidad: “*si no trabajamos en tres líneas al mismo tiempo desde la movilidad el resultado no funcionara. Y son: el cambio de las infraestructuras, es decir que cada uno vea si podemos allanar el terreno a las personas con dificultades, si podemos hacer más razonables los itinerarios peatonales etcétera; la concienciación o las medidas que tienen que ver con los cambios de hábitos, con los hábitos diarios. Es decir, no me pongo en la cabeza el “voy a ir a toda caña porque tengo mucha prisa y me cojo la moto y hago bruum, o cojo el coche y hago por aquí la pirula” o sea cambio de hábitos. Y luego las medidas punitivas.*”

*Pero solo con una de las tres la cosa no funciona porque yo he estado desde los cambios de hábitos muchísimos años, décadas, llevo en esto desde el 2005 y solo con el buenismo del cambio de actitud el grueso de la sociedad no cambia si al mismo tiempo las infraestructuras no nos ayudan y nos dan una colleja de vez en cuando en forma de pasta.”*

Para finalizar creemos conveniente resaltar un hecho que comento también Isabel y es que “*Los accidentes que de verdad nos están dando mayores problemas con mayúsculas en la ciudad no son de ciclista con peatón, los datos lo dicen. El problema fundamental y nadie se rasga las vestiduras es de que el coche atropella al peatón, y que mata en algunos casos al peatón.*”

Por todo ello vemos que uno de los objetivos principales es darle más espacio al usuario/a de la bicicleta en la calzada, y que para ello sería necesaria una reducción de velocidad en las zonas posibles de los vehículos a motor.

Por otro lado, el tema de las sanciones para que sean eficaces y como mencionaba el guardia municipal, para que no se queden impunes, una reducción de estas tasas sería necesaria.

## **b. Registro de datos de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián.**

En estos meses hemos ido a diferentes departamentos para recoger datos además de las búsquedas que realizamos nosotras de manera independiente. Como anteriormente hemos mencionado, los departamentos que han colaborado en esta recogida de datos han sido: el departamento de atestados, el centro de coordinación, el departamento de quejas, el departamento de educación vial y el departamento de movilidad.

En todo momento se han buscado aquellos datos de especial relevancia por la participación de nuestro objeto de estudio, el peatón y la bicicleta.

Por otro lado es importante remarcar que los datos recogidos son hasta el mes de abril de este año 2018.

### **i. Departamento de atestados**

Desde el departamento de atestados de la Guardia Municipal de Donostia - San Sebastián nos facilitaron los datos sobre atropellos de los años 2017 y 2018 en los cuales estaban implicados peatones y ciclistas.

En el año 2017 hubo 18 accidentes en los cuales 21 personas fueron heridas, siendo 16 de ellas heridos leves y 2 de ellas graves.

Tabla 3: Accidentes ocurridos en el año 2017 registrados en el departamento de atestados la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián

<b>2017</b>			
<b>Accidentes</b>	<b>Heridos</b>		
18	<b>Leves</b>	<b>Graves</b>	<b>Total</b>
	16	2	21

Fuente: Elaboración propia

En lo que se refiere a los peatones que salieron heridos, 10 fueron mujeres, siendo 8 las que sufrieron heridas leves, y 11 varones, de los cuales 2 sufrieron heridas graves y 7 heridas leves. En cuanto a la edad de las mujeres accidentadas 6 de ellas eran mayores de 65 años y las 4 restantes entre 31 y 45. Entre los varones encontramos más variedad ya que encontramos las siguientes edades: menores de 14 uno, entre 19 y 30 uno, entre 31 y 45 otro, entre 46 y 65 tres y por último mayores de 65 años.

Respecto a los conductores de las bicicletas 14 de ellos salieron ilesos siendo 8 conductores mujeres, siendo 6 de ellas mayores de 65 años y dos entre 31 y 45 años, y 7 varones, siendo uno menor de 14 años, dos de entre 46 y 65 años y 4 mayores de 65.

Tabla 4: Edad de los conductores de bicicletas accidentados en el año 2017 registrados en el departamento de atestados la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián

<b>CONDUCTORES DE BICICLETAS</b>					
<b>ILESOS</b>					
	<b>&gt;14</b>	<b>31-45</b>	<b>46-65</b>	<b>+65</b>	<b>Total</b>
<b>Mujeres</b>		2		6	8
<b>Hombres</b>	1		2	4	7

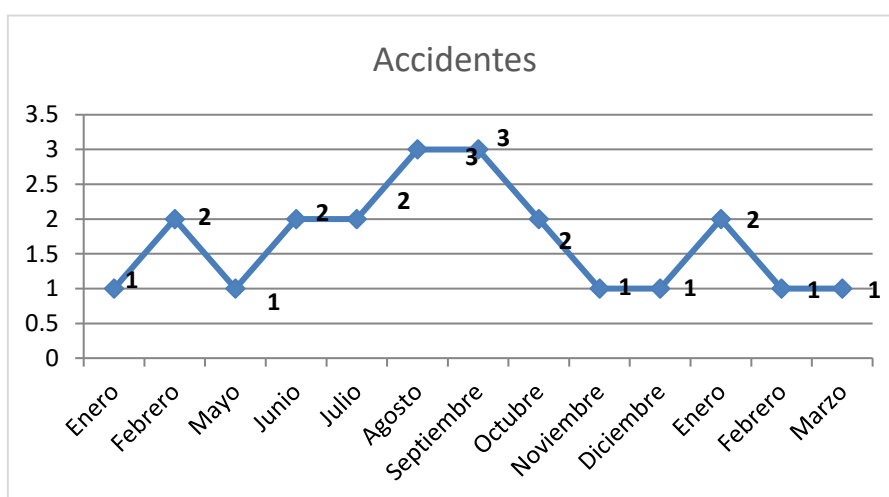
Fuente: Elaboración propia

Como podemos observar, las estadísticas nos muestran que a mayor edad, tanto el usuario de la bicicleta como el viandante, tienen mayor riesgo de accidentalidad.

Hubo 4 heridos leves los cuales dos fueron mujeres entre 31 y 45 años y 2 varones entre 46 y 65 años. No hubo heridos graves o fallecidos en cuanto a los conductores de bicicleta se refiere.

De estos 18 accidentes uno de ellos ocurrió en el mes de enero, dos de ellos en febrero, uno de ellos en mayo, dos en junio, otros dos en julio, tres en agosto, tres en septiembre, dos en octubre, uno en noviembre y por último otro en diciembre. Por lo tanto, podemos apreciar que la mayoría de los accidentes se concentran en verano y a principios del curso escolar.

Gráfico 4: Accidentes ocurridos durante los meses del año 2017 y parte del 2018 registrados en el departamento de atestados la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián



Fuente: Elaboración propia

A medida que la temporada estival se acerca las gráficas indican que el número de accidentes se incrementa. Son varios los factores que propician esto. Primero de todo, cabe destacar que con el buen tiempo son más los usuarios que toman la decisión de transportarse por vehículos no motorizados, empujados por las agradables temperaturas y el cada vez más creciente éxito que están teniendo las mejoras en infraestructuras viales para bicis. Por otro lado, nos encontramos que la ciudad de Donostia-San Sebastián en las mismas fechas experimenta un aumento significativo de visitantes. Con

la llegada de más transeúntes, son más numerosos tanto los peatones como los usuarios que hacen uso de la bicicleta. No estando acostumbrados o por ignorar las vías adaptadas a cada usuario, los dos tipos de agente pueden acrecentar las ocasiones de accidentes, hecho que se combina con que en las zonas de mayor afluencia de viandantes no hay una separación clara entre las distintas vías para los distintos tipos de usuario de la ciudad.

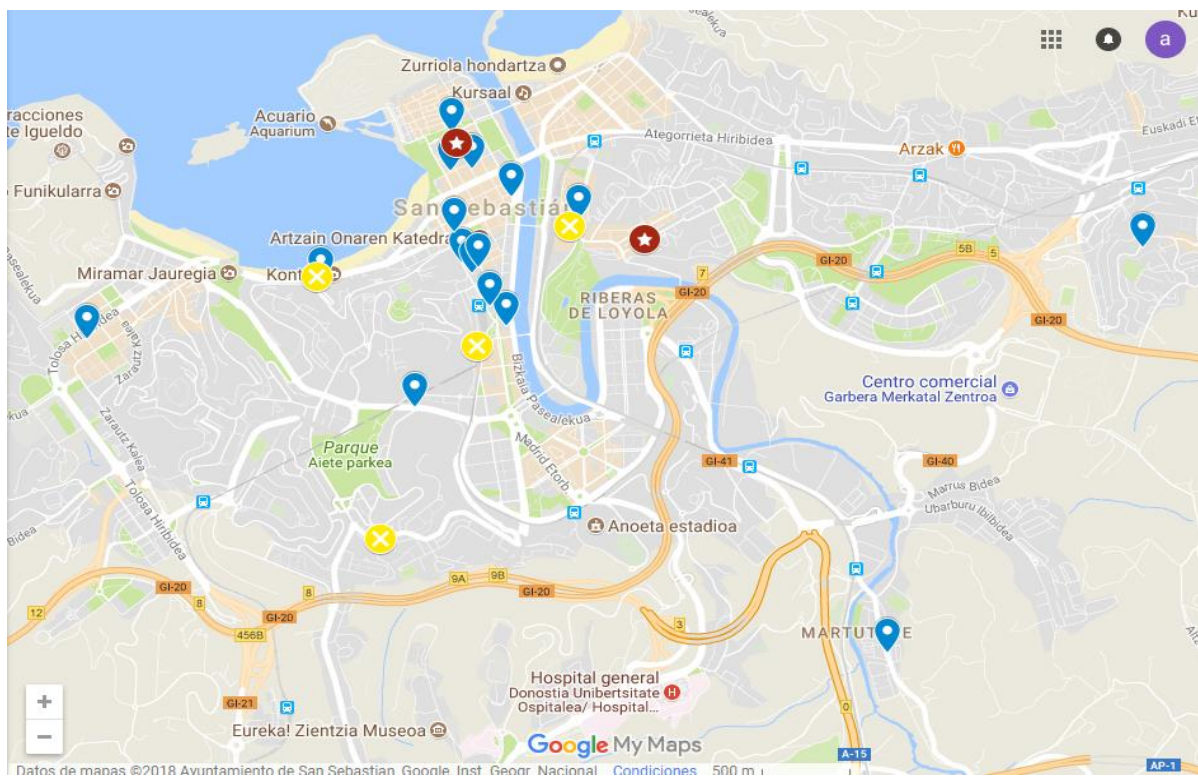
Cabe destacar que de estos 18 accidentes 16 fueron atropellos de peatón aislado o en grupo, otro atropello de peatón sosteniendo la bicicleta y por último siendo otro tipo de accidente.

En cuanto a las causas que produjeron estos accidentes la mayoría se produjeron por distracción (6 de los casos) y por infracción de alguna norma de circulación (7 de los casos). Luego tenemos tres casos en los que la causa no está definida y otros dos casos en los que la causa del accidente fue que el conductor iba a una velocidad inadecuada.

Si nos fijamos en las calles donde ocurrieron estos hechos podemos observar que hay gran variedad de calles (Andia, Txurruka, San Martín, Urbieta, Elcano, Ametzagaña, Boulevard, paseo de Martutene, Paseo de los Fueros, parque de Araba, paseo de Izoategi, Antonio Gaztañeta, paseo de Duque de Mandas, paseo de Larratxo y paseo de Miraconcha), pero si observamos en el mapa vemos que la mayoría de los accidentes se concentran en la zona céntrica.

En el siguiente mapa se presentan los atropellos producidos en el año 2017 y parte del 2018. En forma de estrella y en rojo se presentan los atropellos graves, los cuales fueron dos, y en azul, los leves refiriéndose al año 2017. En cambio, los círculos amarillos con una X hacen referencia al año 2018 en los cuales todos los heridos fueron leves.

**Imagen 4: Puntos exactos de los atropellos originados en 2017 y parte del 2018 registrados por el Departamento de atestados de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián**



## 2017

- 📍 Calle Andia
- 📍 Parque de Álava
- 📍 Paseo de Izoategi
- 📍 Calle Antonio Gaztañeta
- 📍 Paseo del Duque de Mandas
- 📍 Calle Easo
- 📍 Miraconcha
- 📍 Calle San Martín
- 📍 Txurruka Kalea

- 📍 Easo Kalea, 49
- 📍 Boulevard Zumardia
- 📍 Paseo de Martutene
- 📍 Ametzagaña Kalea, 21
- 📍 Urbieta Kalea, 40
- 📍 Calle Elcano
- 📍 Larratxo pasealekua, 74
- 📍 Easo Kalea, 77
- 📍 Foru Pasealekua. 5

## 2018

- ✖ Plaza Nestor Basterretxea
- ✖ Joseba Pradera SL
- ✖ Paseo de la Concha
- ✖ Autonomia Kalea, 25

Fuente: Elaboración propia



En cuanto al año 2018 por el momento han ocurrido 4 atropellos en los cuales 5 personas han salido heridas leves. De esas cinco personas 4 eran peatones y uno conductor.

**Tabla 5: Atropellos registrados en el año 2018 hasta el mes de abril por el departamento de atestados de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián**

<b>ATROPELLOS</b>		
<b>LEVES</b>		
	<b>PEATÓN</b>	<b>CICLISTA</b>
<b>MUJER</b>	1	
<b>HOMBRE</b>	3	1

Fuente: Elaboración propia

Tres de esos peatones fueron hombres, uno siendo de entre 31 y 45 años, otro de ellos de entre 46 y 65 y por último otro teniendo más de 65 años, y una mujer de entre 31 y 45 años.

El conductor era hombre y tenía entre 14 y 18 años.

**Tabla 6: Edad de los hombres registrados por atropellos en el año 2018 por el departamento de atestados de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián**

<b>HOMBRES</b>				
Edad	<b>14-18</b>	<b>31-45</b>	<b>46-65</b>	<b>+65</b>
<b>PEATÓN</b>		1	1	1
<b>CICLISTA</b>	1			

Fuente: Elaboración propia

Tabla 7: Edad de las mujeres registradas por atropellos en el año 2018 por el departamento de atestados de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián

<b>MUJER</b>	
Edad	<b>31-45</b>
<b>PEATÓN</b>	1

Fuente: Elaboración propia

De estos 4 accidentes como se ha visto en el gráfico número 4 ocurrieron dos en el mes de enero, otro en el mes de febrero y otro en marzo. Los cuatro atropellos se dieron de la misma forma: atropello de peatón aislado o en grupo. Siendo las causas de estas por distracción (dos casos) y por infracción de alguna norma de circulación (dos casos).

En relación con las calles, como se ha podido apreciar en la imagen 4 han resultado ser en las siguientes zonas: Nestor Barrenetxea, Paseo de la Concha, autonomía y Alto de Errondo.

## ii. Centro de Coordinación de la Guardia Municipal.

La CDC (Centro de Coordinación) es una unidad especializada de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián que ofrece a los ciudadanos y a los visitantes de esta ciudad una atención completa las 24 horas del día los siete días de la semana.

Las funciones de la CDC son las siguientes (Sebastián):

- La atención telefónica a los requerimientos ciudadanos en temas policiales, ordenanzas municipales, tráfico y seguridad vial.
- Coordinación y asignación de recursos policiales.
- Gestión de emergencias y coordinación operativa con otros cuerpos (112, bomberos, Ertzaintza etcétera).

Analizando los datos obtenidos de la CDC nos encontramos con que el crecimiento del uso de la bicicleta como medio de transporte genera otros tipos de conflictos más allá de los atropellos y accidentes. La mayoría de las intervenciones realizadas hacen referencia a que las bicicletas están entorpeciendo el camino de los viandantes, que se dejan abandonadas en barandillas, farolas, semáforos entre otros, o que obstaculizan el paso en distintos tramos de la ciudad.

Siendo esto así los datos facilitados por esta unidad fueron entre los años 2016 y 2018. Se dieron 44 intervenciones relacionadas tanto con peatones como con bicicletas. Como acabamos de mencionar la mayoría son relacionadas al abandono o al mal estacionamiento de estas.

En cuanto al objeto de nuestra investigación las intervenciones realizadas concernientes a los accidentes son los siguientes. En el año 2016 se hicieron cinco intervenciones, siendo dos de ellas atropellos de ciclistas a peatones, otros dos accidentes de bicicleta y finalmente un accidente de un ciclista tras intentar esquivar a un peatón.

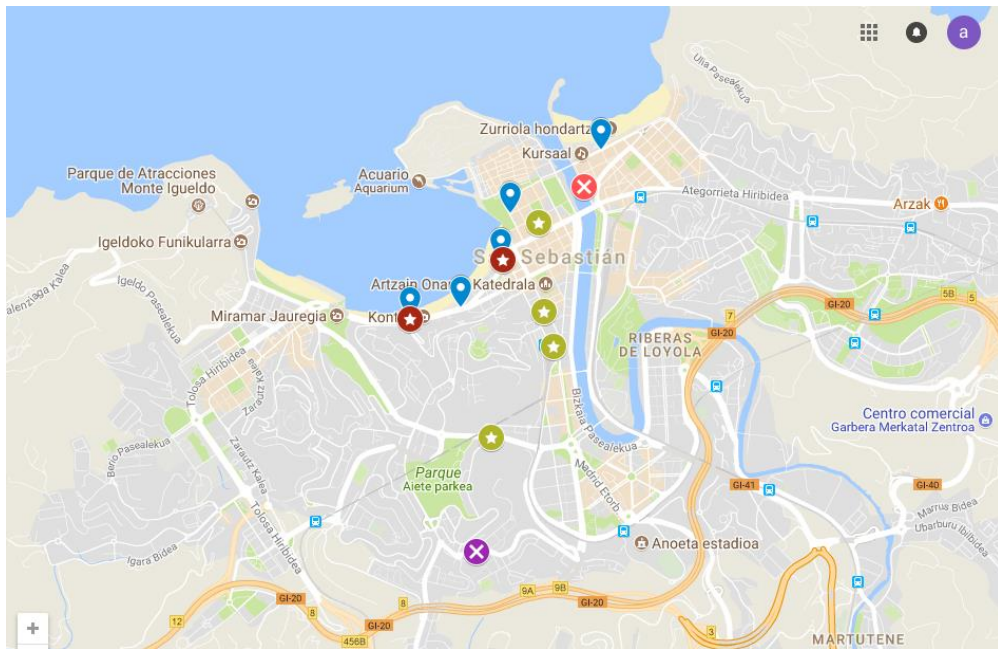
En el año 2017, hubo cuatro accidentes, siendo uno de ellos entre bicicleta y coche, otro de ellos un atropello de un ciclista a un niño, una caída de una mujer mientras iba en la bicicleta y otra último una caída de otro ciclista mientras circulaba por la acera.

En este año cabe destacar que se hicieron dos intervenciones ya que surgieron dos conflictos entre peatones y ciclistas. En una ocasión porque los peatones defendían que los ciclistas no respetan la señalización y en el segundo caso un vecino se queja de que en la zona de obras del paseo de la Concha había un tramo en el carril para bicicletas que estaba cortado e interpretó que era de uso peatonal, por lo que se quejaba de los ciclistas que andaban por ese tramo.

Por último, hasta el mes de abril de 2018, hubo un atropello de un ciclista hacia un peatón, además de una disputa entre varios transeúntes y una usuaria de la bicicleta ya que parece ser que ésta última estaba haciendo un mal uso de la bicicleta.

En el siguiente mapa podemos observar las intervenciones llevadas a cabo estos tres años. El año 2016 se representa con el color azul, el año 2017 con el verde los accidentes y en rojo los conflictos; y por último el año 2018 se representa con el color morado el accidente y en rosa el conflicto.

Imagen 5: Intervenciones realizadas por la CDC de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián referente a los accidentes entre peatones y ciclistas.



**AÑO 2016**

- 📍 Paseo de la Concha
- 📍 La Perla
- 📍 Miguel Imaz Kalea & Zurriola Hiribidea
- 📍 Calle Peñaflorida & Calle Hernani
- 📍 Kontxa Pasealekua, 1

**AÑO 2017**

- ★ Paseo de Izostegi
- ★ Easo Kalea, 77
- ★ Txurruka Kalea
- ★ Urbietta Kalea, 40
- ★ Hotel de Londres
- ★ Paseo de la Concha

**AÑO 2018**

- ✘ Alto Errondo 107
- ✘ Ramón María Lili Pasealekua

Fuente: Elaboración propia

**iii. Datos facilitados por el departamento de quejas.**

El suboficial encargado de este departamento nos facilitó los datos sobre las quejas realizadas por los ciudadanos entre los años 2016 y 2017. De aquí en adelante las quejas se remiten al Departamento de Movilidad, por lo tanto, los datos de 2018 se solicitaron a este departamento.

En el año 2016 se recibieron 22 quejas tanto de ciclistas como de peatones. Ocho de ellas fueron realizadas por los peatones por la presencia de los ciclistas en diversas

zonas: Paseo de Txaparrene, en la calle Matia, Avenida de Satrustegi, en el Parque de Ametzagaña, en la zona del Nanogune y en el Antiguo.

Por otro lado, 10 de las quejas realizadas por los peatones fueron motivadas por los usuarios de la bicicleta que circulaban por la acera en las zonas siguientes: sobre todo en Ategorrieta y Cristina Enea, en la calle de Zarautz, Paseo de Mons, Paseo de Errondo y en la Avenida de Añorga.

Además, hubo una solicitud de un ciudadano que demandaba que se pusieran más multas a los ciclistas; otro se quejaba de la velocidad que van los usuarios de las bicicletas por la calle Txaparrene; y por último un ciclista se quejó por la presión que sentía de parte de los coches en el Paseo del Faro, y otro ciclista se quejó por los peatones en la zona del Antiguo.

En cuanto al año 2017 se realizaron 26 quejas. Ocho de ellas fueron de peatones quejándose de que los usuarios de las bicicletas andaban por la acera en diversas zonas: Sobre todo en la calle Matia, en la zona del Antiguo, en la calle Bertxolari y Portuetxe y en el Boulevard.

Por otro lado, 5 peatones mostraron su desacuerdo en cómo circulan los ciclistas en las siguientes zonas: en la Plaza de Marcelino Soroa, en el Paseo de Larrotxene, en el Monte Urgull y en la zona de residencia de Matia. En la zona de Cristina Enea sobre todo hubo 4 quejas de ciudadanos que informaban de que los ciclistas no respetaban a los peatones.

Además, otros tres ciudadanos mostraron su desacuerdo ante la velocidad que utilizaban las bicicletas en la calzada Vieja Ategorrieta, en Pio Baroja, Antiguo y en la Plaza José María Sert.

Por parte de los ciclistas hubo tres quejas referidas a la presión que sentían de parte de los coches en las calles Matia y Luis Pradera.

Para finalizar, añadir que hubo una queja relacionada con la obstaculización de una moto en el carril bici, una solicitud para restringir el uso de la bicicleta y una queja por un atropello de un ciclista hacia un peatón en el Paseo de Txaparrene.

Una vez supimos las quejas de los dos últimos años fuimos al departamento de movilidad a solicitar las quejas del año 2018.

Una vez allí nos facilitaron la base de datos de la dirección de movilidad donde buscamos en tres secciones diferentes: sección técnica de movilidad, sección técnica de transportes y sección operativa.

En cuanto a la primera sección tras analizar los datos encontramos 6 quejas relacionadas con el bidegorri o carril bici. Tres de estas fueron realizadas a causa del mal estado de los carriles bici o la falta de mantenimiento de ellas en las siguientes zonas: Calle Vitoria Gasteiz, Avenida de Zarautz, Puente de Garro, Calle José Luis Pradera y el Paseo de Francia.

Por otro lado, una persona se quejó porque el carril bici no llegaba hasta Aldapeta, otro porque no tenía claro lo que decía la normativa en cuanto a la preferencia se refiere. Por último, otro ciudadano se quejó porque los carriles bici no están lo suficientemente protegidos en la zona de Egia.

En la segunda sección solo encontramos una queja de un ciudadano que indicaba que en el Paseo de Egia falta señalización.

Por último, en la tercera sección hallamos 5 quejas, siendo cuatro de ellas por la circulación indebida. Uno de los peatones se quejó por la manera de circular de un ciclista en la zona de Gros mientras que en la zona de Amara dos ciudadanos se quejaron de la velocidad que llevaban estas. Por otro lado, un peatón pide que haya más control por parte de los agentes en las zonas donde las bicicletas y peatones conviven.

Para finalizar, un último ciudadano pide la restricción de las bicicletas en Ulia.

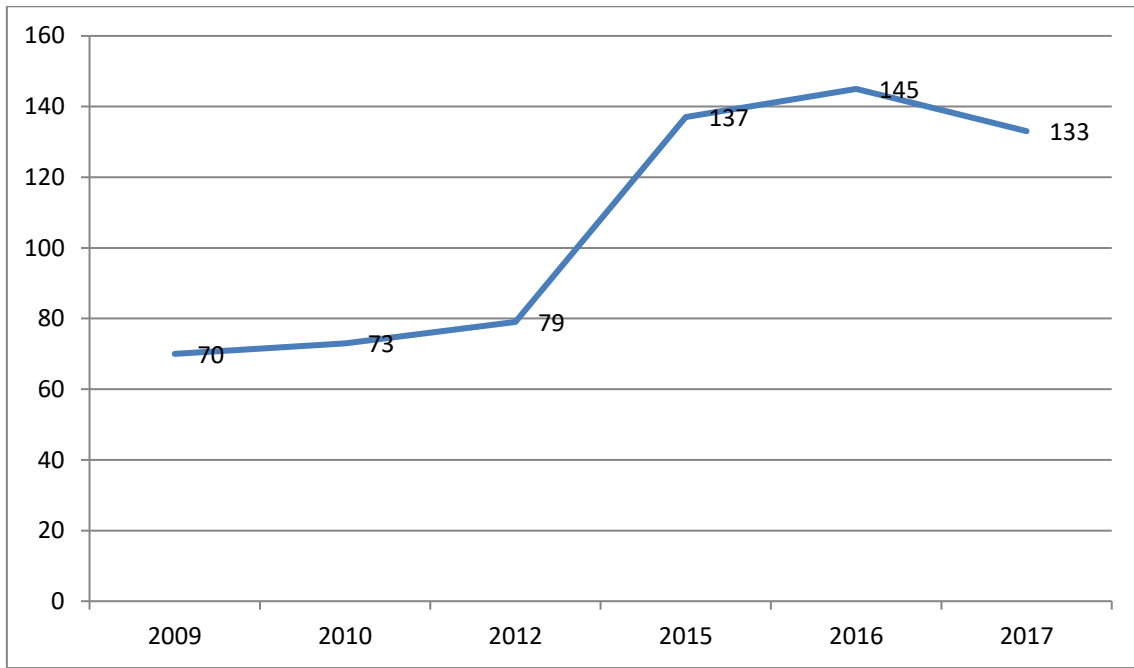
Como podemos observar las quejas hechas por los ciudadanos corresponden más al estado de las vías ciclistas y por la circulación indebida de los usuarios de las bicicletas.

#### iv. Departamento de Educación Vial.

Por último los datos obtenidos desde este departamento han sido clave en cuanto a nuestra investigación se refiere. Los datos que a continuación se van a ofrecer son datos oficiales sacados de la base de datos de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián reelaborados y agrupados de manera más clara.

En lo que a la accidentalidad ciclista en Donostia – San Sebastián se refiere, el número de accidentes con víctimas registradas habiendo ciclistas implicados ha ido incrementando desde el año 2012:

**Gráfico 5: Evolución del número de víctimas registradas en cuanto a la accidentalidad entre peatón y ciclista en la ciudad de Donostia – San Sebastián**

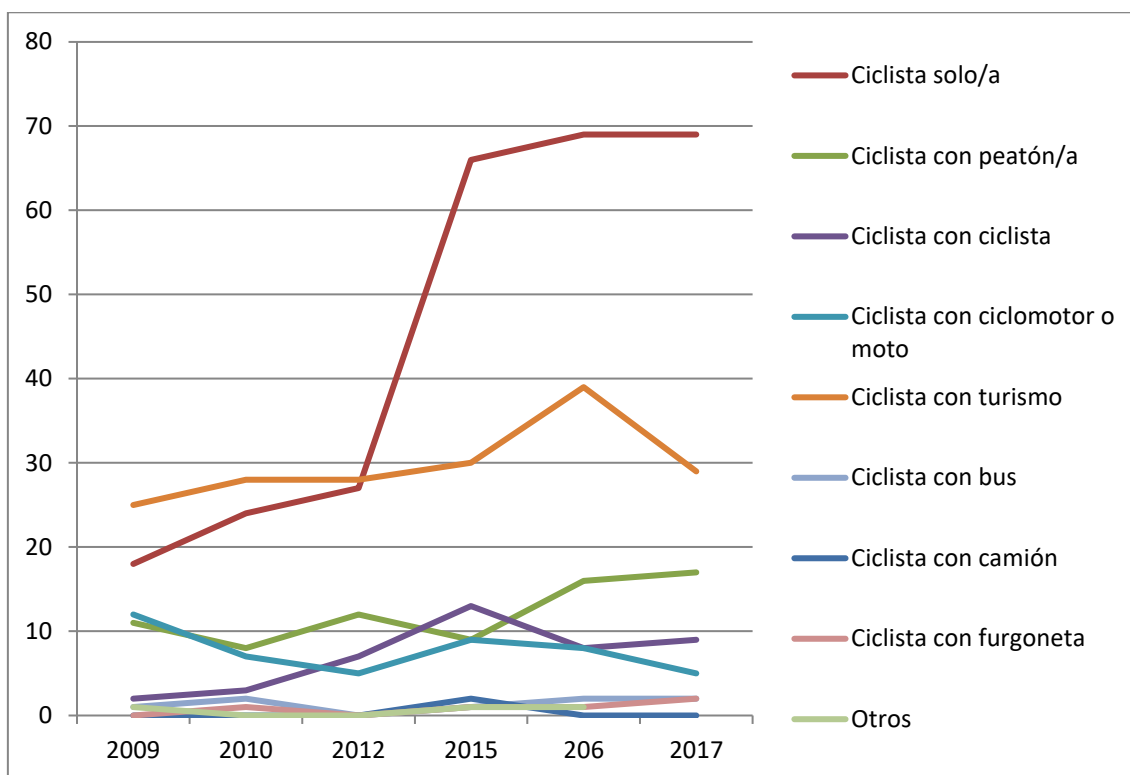


Fuente: Elaboración propia/ Departamento de Educación Vial

Como hemos mencionado en el apartado del crecimiento de la bicicleta desde el año 2010 la red ciclista se ha ido incrementando por lo que con el aumento del uso los accidentes registrados también han ido ascendiendo.

En el siguiente grafico podemos apreciar como la mayoría de los accidentes en los que los ciclistas están implicados son con ellos mismos. Es decir que la propia víctima o accidentado es el mismo ciclista:

Gráfico 6: Evolución de tipo de accidentes por usuarios implicados recogidos por el departamento de Educación Vial de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián



Fuente: Elaboración propia

Dado el crecimiento de la red ciclista y el aumento de los usuarios de la bicicleta la accidentalidad también ha ido aumentando a lo largo de los años como se ha podido ver en el gráfico.

Por otro lado es necesario remarcar que hay un mayor problema en la accidentalidad entre los turismos y ciclistas que entre ciclistas y peatones. Por lo que a la hora de analizar este fenómeno, es imprescindible tener en cuenta que nos encontramos ante otro problema que es la accidentalidad entre vehículos a motor tanto con bicicletas como con peatones.

En la siguiente tabla podemos apreciar el número de víctimas según tipo de usuario. Hay que tener en cuenta que estos accidentes no han ocurrido exclusivamente entre



peatones y ciclistas si no que otro tipo de vehículos los ha podido crear. Aun así, podemos observar que la mayoría de las víctimas son conductores de bicicleta.

Tabla 8: Víctimas según tipo de usuario

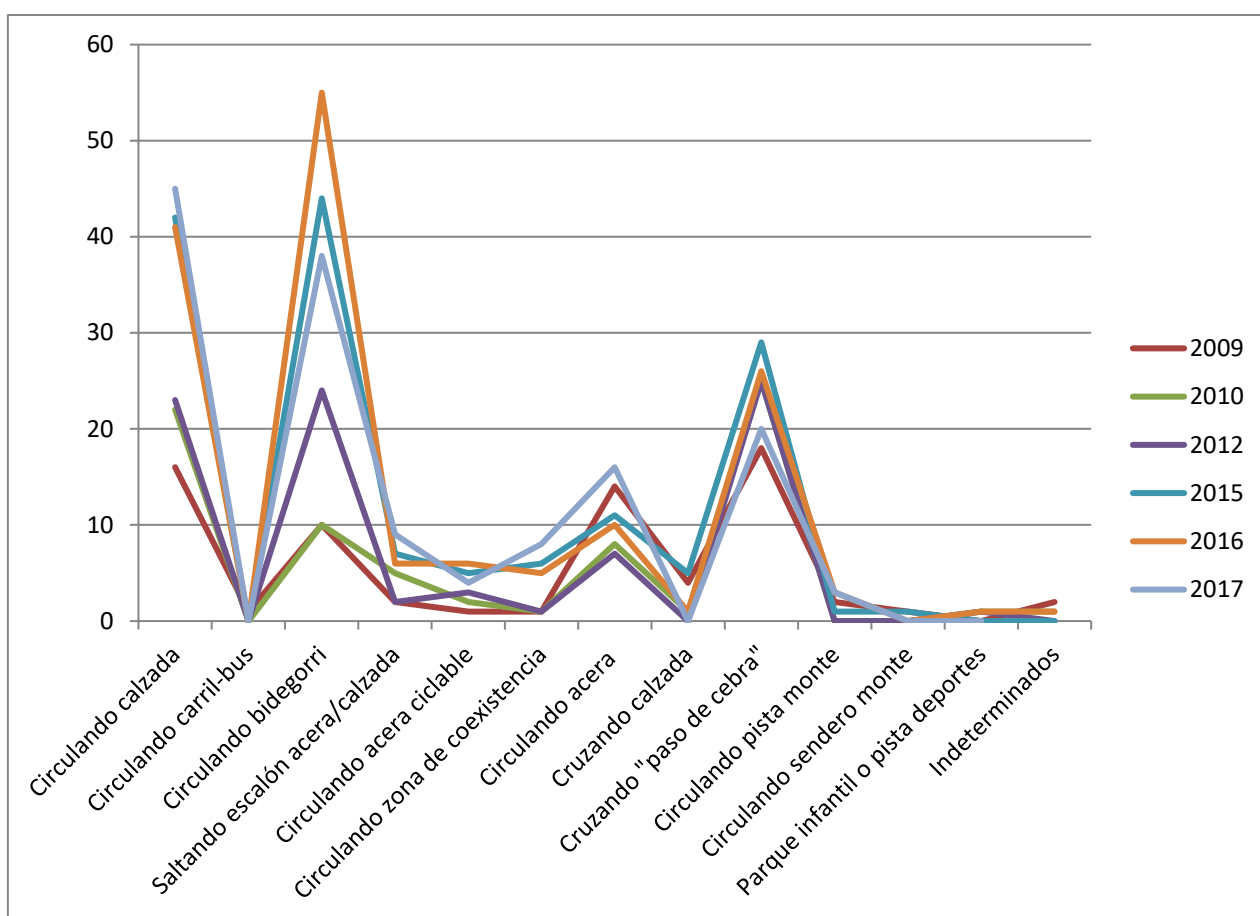
TIPO DE USUARIO	2009			2010			2015			2016			2017		
	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES
Peatones	0	0	11	0	0	8	0	0	8	0	2	8	0	2	14
Conductores de bici*	0	2	60	0	8	58	0	4	125	0	5	133	0	9	108
“paquetes” en bici	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	4	0	0	2
Se desplazaban en moto	0	1	7	0	0	4	0	0	5	0	2	5	0	0	4
Se desplazaban en coche	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Pasajeros de autobús	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Se desplazaban en patín o similares	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>80</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>71</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>144</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>151</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>128</b>

\*: Incluye el triciclo

Fuente: Propia/Departamento de Educación Vial

En cuanto a la acción que estaba realizando el ciclista a la hora de tener el accidente se reflejan en el siguiente gráfico:

Gráfico 7: Acción/situación del ciclista en la vía en el momento del accidente



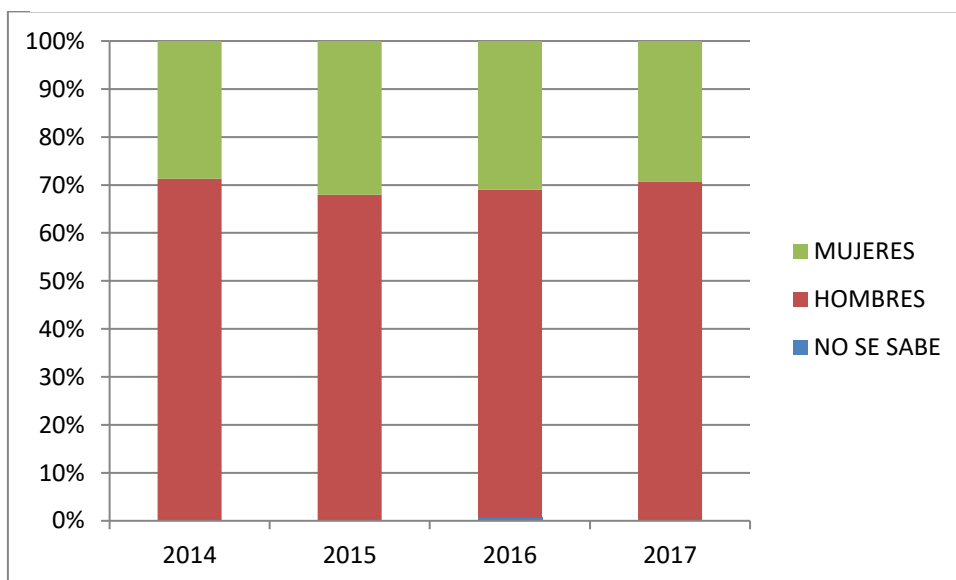
Fuente: Elaboración propia

Como podemos observar hay un crecimiento importante entre los años 2012 y 2015. Podemos entender que, como anteriormente hemos mencionado, el crecimiento de la bicicleta en la ciudad de Donostia – San Sebastián y la implantación del sistema de la Bicicleta Pública hayan tenido que ver en este aspecto. O simplemente puede ser que exista un incremento paulatino que no podemos observar dado que desconocemos los datos en ese periodo de tres años.

De todas maneras el incremento de la red ciclista ha supuesto mayor accidentalidad en este tipo de vías como se puede apreciar en gráfico.

Centrándonos en el género, los ciclistas implicados en accidentes con heridos según el género son los siguientes:

Gráfico 8: Ciclistas implicados en accidentes con heridos según género

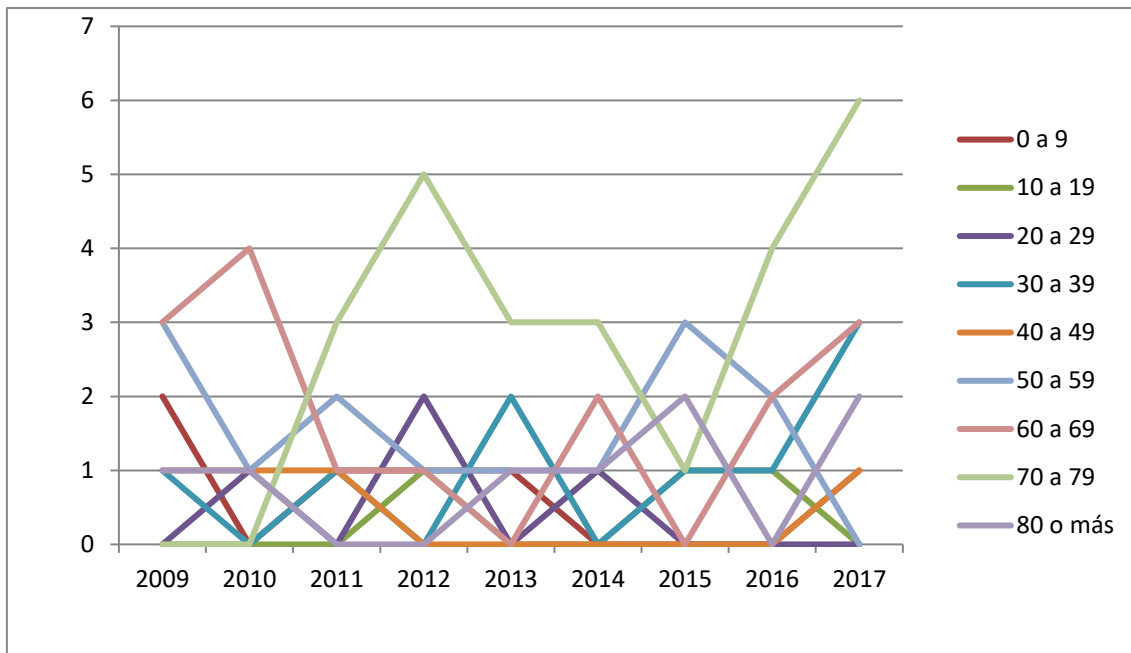


Fuente: Elaboración propia

Tal y como podemos percibir los varones son los que más accidentes producen o en más accidentes están implicados. Tampoco nos ha de sorprender ya que como nos mencionaron desde el departamento de movilidad hay más hombres que utilizan la bicicleta como medio de transporte en su día a día que mujeres. Aún así, según nos manifestaron, que a medida que van pasando los años la brecha entre los ciclistas y las ciclistas va menguando.

Uno de los factores más relevantes de esta investigación es la cuestión de la edad. Como podemos observar en el siguiente gráfico estos han sido las edades de los peatones que han sido víctimas de accidentes con los ciclistas:

Gráfico 9: Edad de los peatones víctimas de accidentes ciclistas

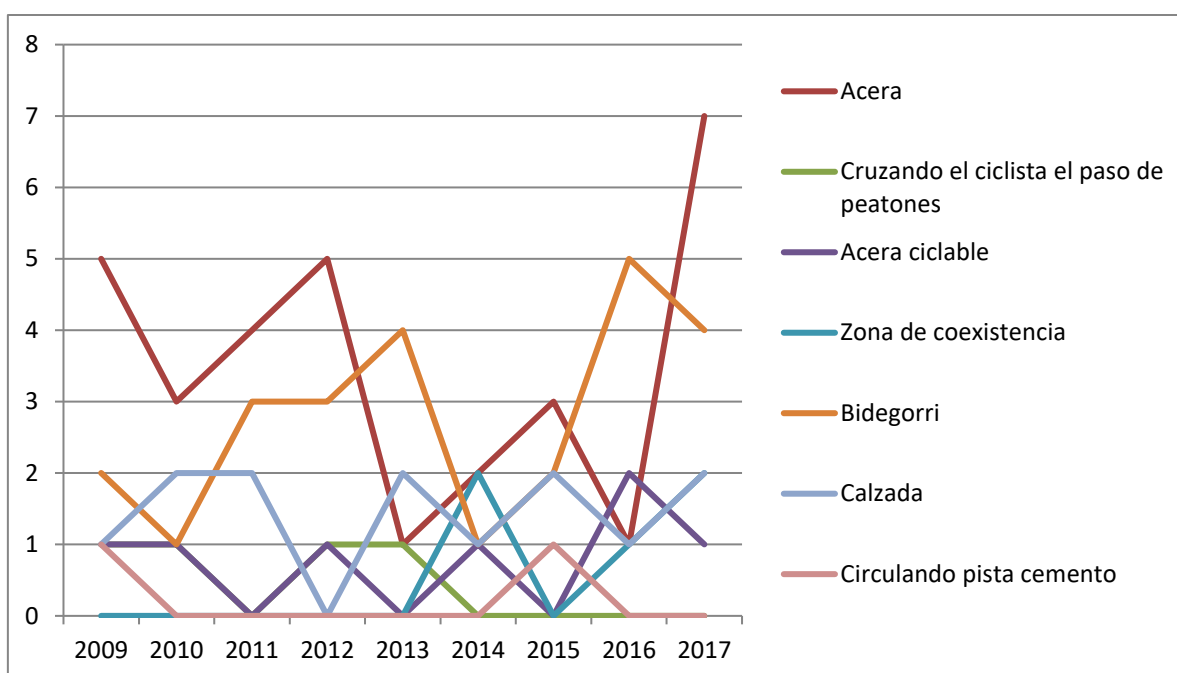


Fuente: Propia/Departamento de Educación Vial

Como indica el objeto de estudio de nuestra investigación el rango de edad susceptible de sufrir un accidente es el de mayor de 65 años. En este gráfico podemos apreciar que el rango de edad que más accidentes ha sufrido es el de 70 a 79 años seguido del de 60 a 69 años, por lo tanto corroboramos la hipótesis de que el colectivo más vulnerable en este tipo de atropellos es el de mayores de 65 años.

Haciendo alusión al entorno urbano la localización de los atropellos con peatones heridos por ciclistas han sido las siguientes:

Gráfico 10: Localización de los atropellos con peatones heridos por ciclistas



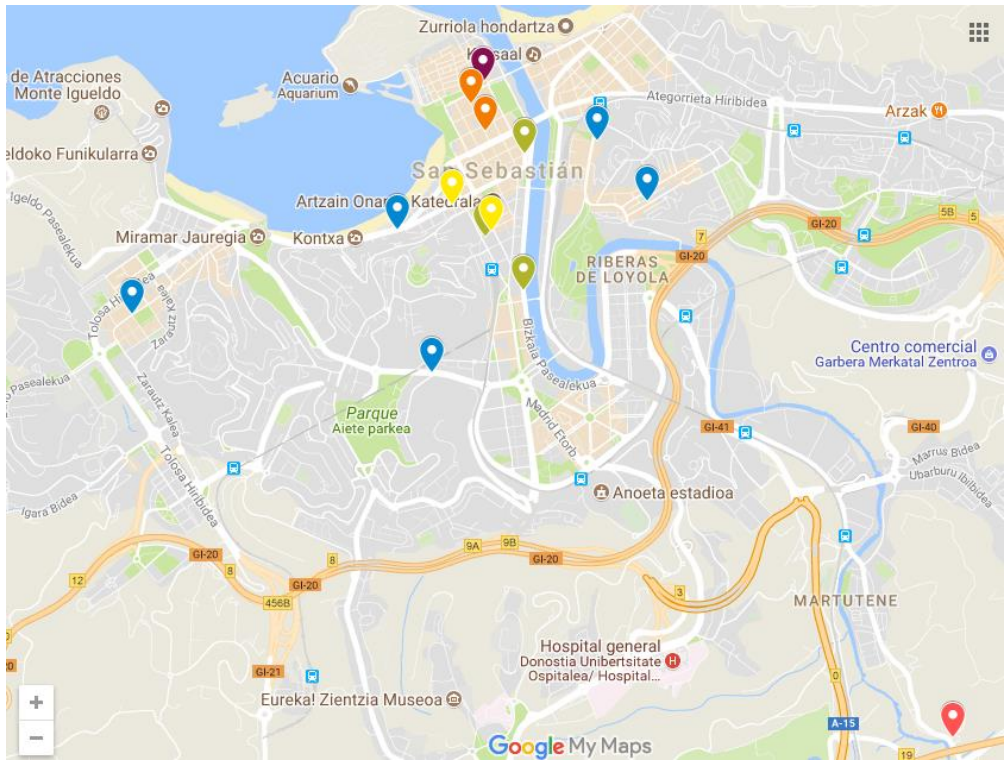
Fuente: Propia/Departamento de movilidad

Las zonas más conflictivas son las aceras y el carril bici (denominado bidegorri en Donostia – San Sebastián). Es importante enfatizar que los peatones mayores de 65 años se sienten inseguros en las aceras en relación con las bicicletas como vamos a analizar en los próximos apartados. Siendo esto así, aunque haya una percepción de peligrosidad prominente, analizando este gráfico podemos afirmar que es justificado.

Haciendo mayor hincapié en el espacio físico de la ciudad, en el próximo mapa podemos observar los puntos exactos donde se han dado los accidentes del año 2017. El mapa está clasificado por las zonas mencionadas anteriormente en el gráfico, siendo los indicadores azules pertenecientes a los accidentes y atropellos surgidos en la acera, en morado oscura en la acera ciclable, en naranja las zonas de coexistencia entre peatón y el ciclista, en verde el carril bici (denominado bidegorri) en confluencia con paso de peatones, en rosa los accidentes ocurridos en el bidegorri y por último en amarillo los atropellos y accidentes ocurridos en la calzada.

Aunque en cantidad no sean unos datos abrumadores podemos apreciar que la zona del centro sigue siendo la más conflictiva y donde más infortunios ocurren.

Imagen 6: Puntos exactos donde se dieron los accidentes en la ciudad de Donostia – San Sebastián en el año 2017



**Acera**

- 📍 Paseo de Izostegi
- 📍 Gaztañeta/Sert
- 📍 Mandasko Dukearen Pasealekua, 7
- 📍 Larratxo pasealekua, 74
- 📍 Miraconcha, frente a La Perla
- 📍 Ametzagaña Kalea, 21

**Bidegorri**

- 📍 Sidrerria Gartziategi

**Calzada**

- 📍 Calle Manterola/San Martin
- 📍 Urbieta Kalea, 40

**Bidegorri en confluencia con paso de ...**

- 📍 Parque Araba/ Paseo Bizkaia
- 📍 Fueros/Arrasate
- 📍 Easo Kalea, 49

Fuente: Elaboración propia

Es necesario remarcar que tras haber triangulado estos datos con los demás datos obtenidos en los diferentes departamentos, estos hechos se corroboran entre sí.

Por último vamos a hacer referencia al perfil del ciclista ya que como veremos en los próximos apartados coincide con los datos obtenidos de los encuestados.

En las siguientes dos tablas podemos apreciar la edad y el género de los ciclistas implicados en atropellos a peatones en zonas de exclusividad o preferencia peatonal. Es decir en las aceras, aceras ciclables o zonas de coexistencia (incluyendo los atropellos en pasos de peatones que cruzan el carril bici o la calzada):

**Tabla 9 y tabla 10: Perfil de los ciclistas implicados en atropellos a peatones en zonas de preferencia peatonal**

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL POR EDADES
0 a 14 años	0	1	1	1	1	2	0	0	1	7
15 a 24 años	4	0	2	5	2	4	3	0	6	26
25 a 44 años	3	1	1	0	2	0	0	2	5	14
45 años o más	0	1	1	3	0	0	1	2	0	8
No se sabe		1	0	1	0	1	0	0	1	
TOTAL POR AÑO	7	4	5	10	5	7	4	4	13	

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Hombre	6	3	3	8	5	6	3	4	11	49
Mujer	1	1	2	2	0	1	1	0	2	10

Mujeres: 21%

Fuente: Departamento de Educación Vial de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián

Si reparamos en la primera tabla nos damos cuenta de que el perfil del atropellador en estos casos es joven entre 15 y 44 años para ser más exactos. Del mismo modo, en la segunda tabla podemos observar que son más los hombres que generan accidentes que mujeres.

Si lo relacionamos con el gráfico 9 presentado anteriormente, sería interesante llegar a conocer el porcentaje de mujeres que se mueven por la ciudad en bicicleta para cerciorarse o no del estereotipo que manifiesta que las mujeres son de conducción menos agresiva.

Para finalizar es necesario mencionar que todos los datos recogidos han sido desde la Guardia Municipal, por lo tanto si alguna institución como la Ertzaintza ha registrado algún tipo de accidente de nuestro interés no hemos podido acceder a ellas. En consecuencia es imprescindible remarcar que no estamos ante todos los accidentes ocurridos, ya que por un lado no todos los accidentes registrados son la totalidad de los acontecidos. Por tanto tenemos que tener en cuenta que estamos manejando una parte de la información y de que no sabemos hasta qué punto la cifra negra puede modificar los datos analizados.

### **c. Ejercicio de observación participante.**

Paseo en bicicleta. 26 de abril de 2018.

Hora aproximada del paseo: 10:00 am – 12:00 am.

El recorrido realizado comienza en la Comisaría de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián situada en la Avenida de Morlans, pasando por la Audiencia Provincial situada en la Calle San Martín. Seguido por un recorrido por la Parte Vieja de Donostia – San Sebastián, el barrio de Gros y finalizando en Tabakalera. Por último, se hizo el camino de vuelta de Tabakalera a la Comisaría de la Guardia Municipal.

En el recorrido que comprende la Comisaría de la Guardia Municipal hasta la Audiencia Provincial, encontramos numerosas irregularidades, entre ellas:

1. Dos ciclistas parados en el carril bici, hablando entre ellos, impidiendo el paso de otros ciclistas, haciendo que éstos tengan que desviar su ruta.
2. Carril bici sin señalización clara. La falta de señalización en la vía puede causar confusión en el utilitario de la vía, pudiendo darse la situación en la que el propio ciclista circule en dirección contraria.
3. El carril bici cruza de lado a lado la acera destinada al paso de peatones interrumpiendo la ruta de estos.
4. Ciclistas que circulan indistintamente entre la acera peatonal y el carril bici.
5. Se da un cambio en el tipo de vía sin aviso previo. Es decir, cambia el asfalto. En ocasiones encontramos líneas blancas que delimitan el espacio destinado a la



circulación de ciclos, y en otras ocasiones encontramos un espacio propio, con un asfalto más apropiado.

6. Los peatones no respetan el carril bici.
7. Peatones corriendo por el carril bici.
8. Numerosos ciclistas que no respetan las normas de circulación. Mayormente ignorando los semáforos en rojo.

Por otra parte, en la ruta realizada de la Audiencia Provincial hasta la Bretxa, pasando por una parte del Paseo de la Concha y la Parte Vieja, nos percatamos de las siguientes irregularidades:

1. Falta de señalización destinada a los ciclistas.
2. En numerosas ocasiones encontramos macetas en el propio carril bici, interrumpiendo la ruta de los ciclistas.
3. El carril bici se encuentra descuidado en varias zonas del recorrido, no pudiendo reconocerse las líneas que delimitan la zona.
4. Tal y como en el caso anterior, no hay señalización que indique si es posible o no el paso de ciclistas.
5. Una furgoneta estacionada en la acera y en el carril bici. Impidiendo tanto el paso de ciclistas como de peatones.

Imagen 7: carril bici Boulevard en Donostia – San Sebastián



Imagen 9: carril bici paseo de Miracóncha en Donostia – San Sebastián



Fuente: Propia

Tal y como podemos ver en las imágenes nos encontramos con las situaciones descritas en el punto 2 y 3. Las macetas que se encuentran en medio del carril, y en la segunda fotografía observamos además la falta de mantenimiento de las líneas limitadoras de la vía.

Por último, realizamos el recorrido de la Bretxa a Tabakalera, pasando por el Puente la Zurriola, el barrio de Gros y los Juzgados situados en la Plaza Teresa de Calcuta.

Hay que destacar que en el barrio de Gros el carril bici se interrumpe de manera que no hay continuidad, haciendo que el ciclista se encuentre confundido ante la inexistencia de señalización que indique el paso de ciclos. Se intuye que se trata de una zona de uso común, pero en rara ocasión encontramos la señal de 30 km/h que nos indique esto mismo. Así, ante esta situación, optamos por circular por la carretera, sintiéndonos inseguras ya que el carril es de una sola dirección, y los coches están muy cerca del ciclista. Después de esta experiencia decidimos bajarnos de la bici y andar con esta por la acera destinada a los peatones, pero aquí el problema principal es que como en el caso anterior la acera es estrecha y se encuentra además concurrida. Una vez llegamos a la zona de Juzgados, encontramos otra vez un carril bici. Hay que mencionar que esta zona es más amplia y facilita la correcta circulación de los ciclos, e igualmente, también es más sencillo circular por las zonas comunes de peatones y ciclista dada a la amplitud de la vía mencionada. Cabe destacar que pasamos el túnel que conecta la estación con el barrio de Egia montadas en la bicicleta y dos señoras nos llamaron la atención por ello ya que de acuerdo con ellas no se podía realizar este trayecto montado en bici si no que debíamos bajarnos y arrastrar la bici con la mano.

Tal y como ocurrió en el caso de la segunda ruta descrita, en el barrio de Gros una furgoneta estaba estacionada en el carril bici. La furgoneta en cuestión se encontraba realizando carga y descarga, por lo que tardó un tiempo en finalizar su tarea.

Tenemos que mencionar que no tuvimos muchos altercados ni problemas ya que la hora en la que realizamos el recorrido es un tramo horario en el que no hay muchos peatones en la ciudad ya que la mayoría está trabajando o en horario escolar.

Lo más seguro es que esta situación no sea la real en temporada estival (vacaciones de semana santa y meses de verano), aumentando considerablemente el número de peatones y ciclistas, y por consiguiente dificultando la convivencia de ambos, sobre todo en aquellas zonas destinadas al uso común. Esta situación posiblemente será la que más conflictos genere entre unos y otros.

Respecto a lo descrito anteriormente sobre las macetas que irrumpen en el carril bici, entendemos la funcionalidad de estas, ya que actúan como objeto de prevención en caso de que un automóvil quiera entrar en la zona peatonal e impidiendo así su paso.

Intuímos que este mecanismo de prevención se ha dado a causa de los atentados terroristas que se han dado en otras ciudades, tal y como sucedió en Barcelona.

Por último hay que mencionar que nosotras no somos usuarias habituales de las vías ciclistas, ni de la bicicleta en sí, por lo tanto, asumimos todo error que se haya podido dar en el desconocimiento de la norma a la hora de saber por donde se puede circular correctamente sin interferir en el curso normal de la circulación.

Esta falta de costumbre también se ve reflejada en la inseguridad mostrada durante el recorrido realizado por la carretera, ya que se daba una sensación de inseguridad que posiblemente sería distinta de existir la costumbre de andar en bicicleta por el entorno urbano. Achacamos esta inseguridad, por un lado, a la falta de costumbre referida anteriormente, y por otro lado, a la falta de educación en cuanto a la normativa ciclista, ya que desconocíamos si de verdad podíamos circular por ese carril.

#### **d. Análisis de las encuestas realizadas:**

Como se ha definido en la metodología, fueron 55 las encuestas realizadas a personas mayores de 65 años, siendo 20 de ellas varones y 35 mujeres.

Se les preguntó por la zona de residencia ya que pensamos que influiría a la hora de determinar qué zonas consideran más peligrosas. Entendemos que al ser personas mayores de 65 años algunos podrían tener alguna dificultad de movilidad por lo tanto sus rutas estarían cerca de su zona de residencia.

Estos han sido los barrios o zonas de residencia de estas 55 personas de mayor a menor: siete personas residen en el barrio de Gros, otras siete en Amara Berri, cinco en Amara, cuatro en Egia, otras cuatro en la Parte Vieja, cuatro en el Antiguo, cuatro en Amara Zaharra, tres en Intxaurrenondo, otras tres en Loiola, dos en la zona de Ondarreta, otras dos en el centro, dos personas se abstuvieron de contestar esta pregunta, y finalmente nos encontramos diferentes zonas como Reyes Católicos, Bidebieta, Alderdi Eder, San Roque, Puerto, Ategorrieta, Benta Berri y Zarategi.

Las tres primeras preguntas, género, edad y lugar de residencia, se hicieron para hacer un acercamiento al perfil del peatón. En cuanto a las preguntas “importantes” o qué más nos pueden aportar son las siguientes que vamos a analizar.

Se les pregunto si alguna vez habían tenido algún susto con alguna bicicleta siendo ellos peatones a lo que obtuvimos lo siguiente:

**Tabla 11: Representación de los encuestados con relación a si tuvieron algún susto con ciclistas**

	SI	NO	Total
MUJERES	22	13	35
HOMBRES	14	6	20
Total	36	19	55

Fuente: Elaboración propia

Acto seguido se les pregunto sobre las zonas donde ocurrieron estos hechos y la aproximación del perfil del ciclista. Es decir, si nos podían describir con quien tuvieron este susto.

En cuanto a las zonas donde ocurrieron estos hechos, nos encontramos ante una gran variedad de sitios. Aun así, algunos de ellos se repitieron unas cuantas veces como el paseo de la Concha, Amara, la Zurriola, el Paseo Errondo, la Parte Vieja, Gros, Boulevard, Ondarreta y la calle Sancho el Sabio.

Referente al perfil de las personas con las que tuvieron este susto la mayoría manifiesta que fue con un hombre joven. Aunque las edades que se contemplan en los resultados varían entre los 14 y los 50 años es cierto que la gran mayoría proporcionaron la edad entre 25 y 30 años. Es decir, que el perfil ante el que estamos seria de jóvenes varones de entre 25 y 30 años. En siete ocasiones se ha mencionado que la persona que andaba en la bicicleta y con la que han tenido un susto es una mujer, también joven.

Por otro lado, se les pregunto si fueron víctimas de atropello de parte de algún ciclista a lo cual tanto hombres como mujeres contestaron que no. Aun así, una señora comento que, aunque no llegaran a atropellarle, del susto se cayó al suelo. Este hecho ocurrió con un hombre el cual aproximadamente tenía 15-20 años.

Otra de las preguntas que tuvieron que responder se refiere a si han sido o son usuarios de la bicicleta. Esta pregunta se ha hecho para poder discernir si al haber sido o ser

usuario/a de la bicicleta cambia la percepción de peligrosidad que se tiene en la ciudad. Además de poder determinar si hay alguna diferencia entre estos grupos a la hora de sugerir cómo regularían el uso de la bicicleta en Donostia – San Sebastián (siendo esta la última pregunta que se les hizo).

Siendo esto así, estos son las respuestas que se han obtenido:

**Tabla 12: Respuestas obtenidas sobre si los encuestados son o eran usuarios de la bicicleta**

USUARIA	MUJER	HOMBRE	TOTAL
SI	7	16	23
NO	22	4	26
DESCONOCIDO	6	-	6
TOTAL	35	20	55

Fuente: Elaboración propia

Es importante remarcar que hay más usuarios que usuarias de la bicicleta y que esto es determinante a la hora de relacionarlo con el perfil de la persona que atropella o que genera sustos entre los peatones. Es decir, cabe pensar que si son los hombres los que atropellan más es porque son los que utilizan más la bicicleta en el núcleo urbano. Desde el departamento de movilidad nos corroboraron que es cierto que hay más usuarios que usuarias de la bicicleta pero que en los últimos años esto está cambiando y cada vez hay más usuarias.

Por otro lado, como se va a mencionar más adelante, esto ha sido crucial a la hora de analizar la percepción de riesgo tanto de hombres como mujeres, y a la hora de ver los resultados de la última pregunta realizada. Como se va a analizar más tarde se han encontrado diferencias en las respuestas obtenidas sobre cómo regularían el uso de la bicicleta en Donostia – San Sebastián.

Para las siguientes preguntas hemos creído conveniente separar en cuatro grupos los resultados obtenidos. Estos cuatro grupos se dividen de esta manera: mujeres que han tenido algún susto siendo peatones con un ciclista, mujeres que no han tenido ningún susto, hombres que han tenido susto y finalmente hombres que no han tenido ningún

susto con un ciclista. Esto se ha hecho de esta manera ya que se quería ver si hay alguna diferencia por un lado entre hombres y mujeres en cuanto a la percepción de peligrosidad, y por otro si el hecho de haber sufrido algún susto aumenta esta percepción.

Teniendo en cuenta esto, cabe añadir que la pregunta en cuestión dicta de esta manera “*valore del 1 al 5 el nivel de peligrosidad con respecto a la presencia de la bicicleta en estos puntos: acera/cruzando la carretera/otros (siendo 1 bajo nivel de peligrosidad y 5 nivel alto de peligrosidad)*”. Estos fueron los resultados obtenidos:

**Tabla 13: Promedio y desviación típica en cuanto al nivel de peligrosidad percibida en la ciudad de Donostia – San Sebastián**

	MUJER CONFLICTO		HOMBRE CONFLICTO	
	ACERA	CRUZANDO	ACERA	CRUZANDO
PROMEDIO	3,68	3,18	3,54	3,00
DESVIACIÓN TÍPICA	1,00	1,38	0,78	0,77

Fuente: Elaboración propia

**Tabla 14: Promedio y desviación típica en cuanto al nivel de peligrosidad percibida en la ciudad de Donostia – San Sebastián**

	MUJER NO CONFLICTO		HOMBRE NO CONFLICTO	
	ACERA	CRUZANDO	ACERA	CRUZANDO
PROMEDIO	3,17	2,27	2,60	2,20
DESVIACIÓN TÍPICA	1,11	1,19	0,89	0,45

Fuente: Elaboración propia

Como podemos observar tanto los hombres como las mujeres que han tenido algún conflicto de convivencia con algún ciclista perciben mayor peligrosidad, sobre todo en las aceras, que los que no han tenido este tipo de desacuerdo. Aún así, la diferencia no es tan significativa como cabía esperar. Por lo que podemos observar que las personas mayores de 65 años perciben un grado moderado de inseguridad en la ciudad.

De todas maneras, cabe destacar que en cuanto a la relación bicicleta peatón, consideran las aceras como zonas peligrosas antes que las zonas donde hay que cruzar la carretera. Esto se puede achacar a que las personas que van en bici van más por la acera que por la calzada o que si cruzan la carretera lo hacen como el peatón parando ante el semáforo por lo que no crea grandes sustos. Es decir, se amolda a la velocidad del peatón en esta zona por lo que no supone amenaza hacia el peatón.

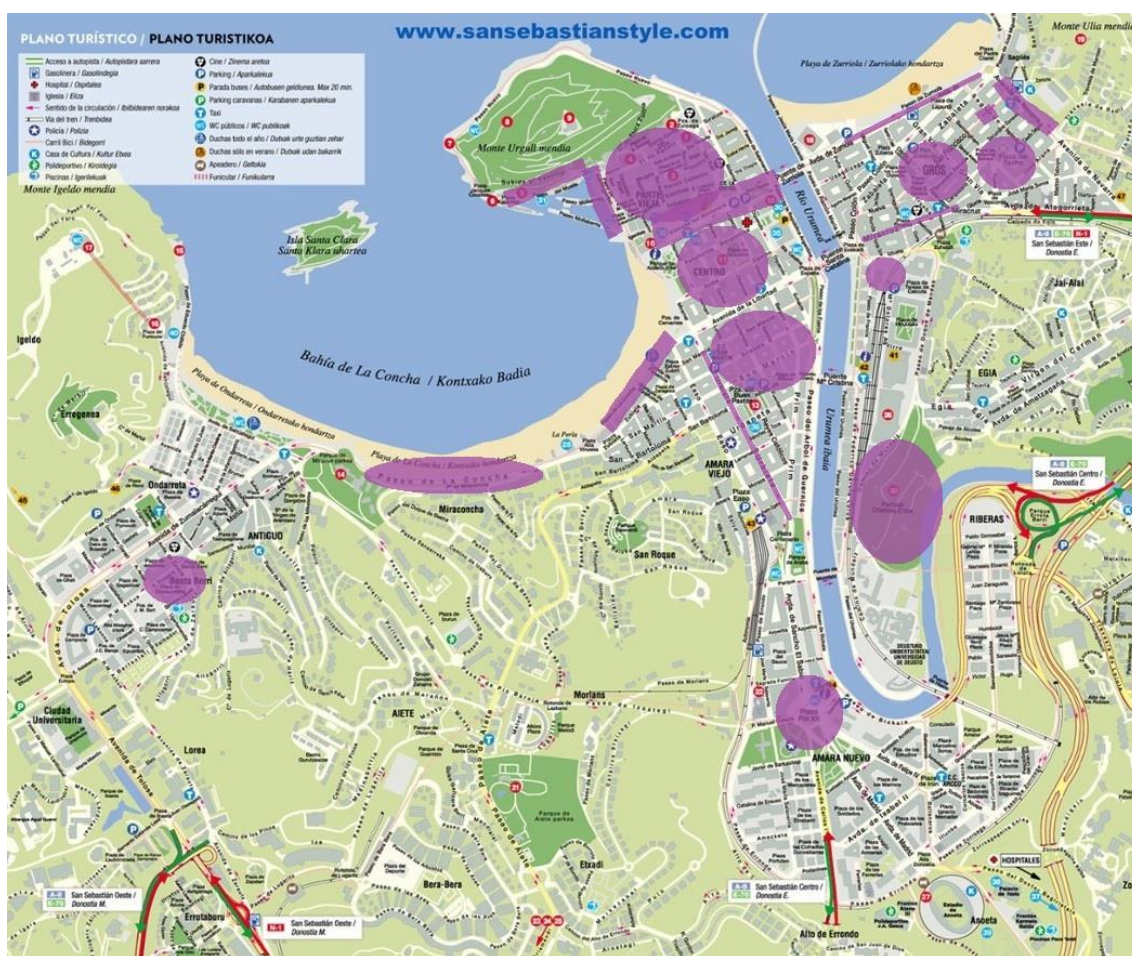
Por otro lado, es necesario mencionar que los hombres que no han sufrido ningún tipo de desacuerdo en cuanto a la convivencia con el ciclista, todos ellos son usuarios de este medio de transporte, por lo que encontramos el nivel de peligrosidad más bajo que en los demás grupos. La percepción de los que han sido o son ciclistas difiere de los que no lo han sido. Éstos tienen la capacidad de ponerse en el papel tanto de peatón como en el del ciclista por lo que pueden llegar a ser más precavidos.

En la siguiente pregunta que se planteó se les ofreció un plano turístico de Donostia – San Sebastián para que marcaran en qué puntos se sentían inseguros como peatones con respecto a la bicicleta. Siendo esto así al principio se decidió mantener los grupos anteriormente creados, añadiendo la diferencia entre usuarios de bicicletas, para saber si estas zonas cambiaban o no además de recrearlos en el mapa. Es decir hacer ocho grupos (mujeres que han tenido susto, mujeres que no han tenido susto, hombres que han tenido susto, hombres que no han tenido susto, mujeres usuarias de la bici que han tenido susto, mujeres usuarias de la bici que no han tenido susto, hombres usuarios de la bici que han tenido susto y hombres usuarios de la bici que no han tenido susto) para determinar si las zonas mencionadas cambian y sobre todo para analizar si al haber sido o ser usuario de la bicicleta esta percepción cambia de alguna manera.

Una vez analizado los resultados vimos que hacer este tipo de discriminación no era necesario ya que todos los grupos coincidían en mayor o menor grado en las zonas. Por ello se va a utilizar un mapa con las zonas que más se han mencionado para explicar esta percepción de inseguridad.



Imagen 8: Zonas donde los encuestados se sienten más inseguros en la ciudad de Donostia –San Sebastián



Fuente: Elaboración propia

Las zonas moradas representadas en el mapa hacen referencia a las áreas mencionadas por los encuestados en relación a la inseguridad percibida en la ciudad de Donostia – San Sebastián. Basándonos en los datos obtenidos en la Guardia Municipal la zona del centro es la más conflictiva por lo que esta inseguridad percibida puede ser real y justificada.

Es importante recordad que la seguridad es un concepto abstracto el cual depende de muchos factores tanto subjetivos como objetivos y que para cada persona es totalmente diferente. Teniendo esto en cuenta, esta pregunta se realizó para conocer si el aspecto subjetivo de la seguridad percibida coincide con los datos objetivos recogidos.



Uno de los hechos que nos ha sorprendido es que en la zona de Gros se perciba esta inseguridad cuando en los datos obtenidos no se ha visto este tipo de incidentes por esa zona. Se puede entender que en la zona del centro hay mayor presencia policial que en Gros por lo que se registran más accidentes y atropellos en el centro urbano, mientras que en la zona de Gros se queda en un conflicto de calle sin que las autoridades intervengan.

Por otro lado, el parque Cristina Enea precisa de especial atención ya que la señalización de esta zona coincide con las quejas obtenidas de la base de datos de la Guardia Municipal, siendo así más una zona de conflicto en cuanto a quejas que en cuanto a incidentes.

El paseo de la Concha es una de los sitios que más nos han mencionado tanto hombres como mujeres. Una de las encuestadas incluso concreto que se sentía más insegura en verano en esta zona que en invierno. Como previamente se ha mencionado en época estival, siendo Donostia – San Sebastián una ciudad turística, el flujo de personas alrededor de la playa se multiplica por lo que se llegan a generar más sustos o incluso accidentes.

Es remarcable que tres de las mujeres encuestadas han contestado que no hay ningún sitio en específico donde se sientan inseguras en la ciudad.

En cuanto a los hombres se refiere, además de mencionar el Paseo de la Concha mencionaron el área del Boulevard. Es curioso que en este caso los hombres no mencionen el centro en sí, si no el Boulevard como zona de conflicto para ellos.

Por otro lado, uno de los encuestados en vez de marcar alguna zona en concreto menciona como que las zonas peatonales eran las que le hacía sentirse más inseguro.

Centrándonos en los hombres que no han sufrido ningún susto, comentaron que el Paseo de la Concha a la altura del Hotel Londres sigue siendo una zona donde no se sienten seguros. Esto se puede entender por cómo está diseñada la calle.

Imagen 9: Calle donde se ubica el Hotel Londres de Donostia – San Sebastián



Fuente: Google maps

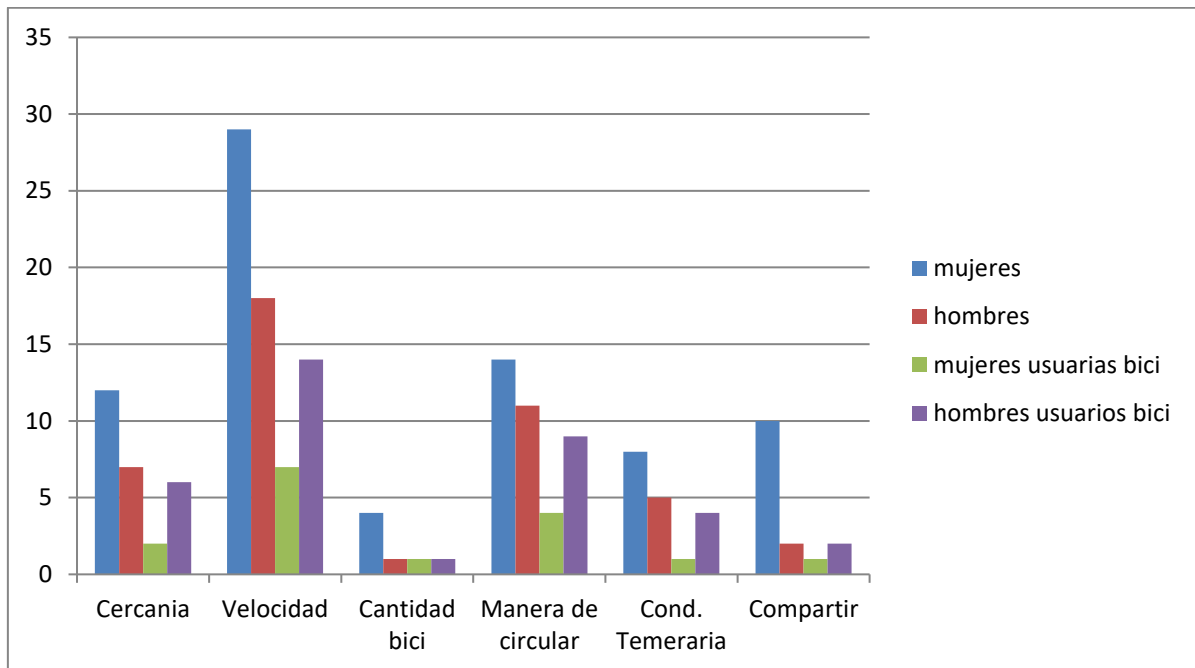
Como podemos apreciar en la imagen es una calle en la que el carril bici, la acera y la carretera coinciden de tal manera que crean una zona conflictiva entre los diferentes usuarios de estas vías. Además muchas veces los ciclistas se cruzan con los peatones en el paso de peatones que encontramos a la izquierda de la imagen siendo un paso estrecho, sin visibilidad y muchas veces creándose un efecto tapón dado el flujo de personas en esta zona.

Por último, uno de los encuestados menciona que las zonas compartidas son las que más inseguridad le proporcionaba. Por otro lado, otro encuestado defendió que ninguna zona es insegura o peligrosa para el peatón ya que, si se toman las precauciones necesarias en cada momento, tanto como peatón como ciclista, no llegaría a ocurrir nada.

Una vez que se ha conocido que zonas eran las que más inseguridad les producía, se les pregunto por lo que más miedo les daba sobre los usuarios de las bicicletas pudiendo marcar las que creían necesarias. Entre las opciones se encontraba la cercanía de los usuarios de las bicicletas, la velocidad que llevan estos usuarios, la cantidad de ciclistas que se aglomeran, la manera de circular de estos, la conducción temeraria y el compartir los espacios con las bicicletas.

En este caso se mantuvieron cuatro grupos para poder esclarecer las diferencias a la hora de percibir el miedo. Siendo esto así, el gráfico muestra lo que más miedo produce a las mujeres, a los hombres, a las mujeres usuarias de la bicicleta y por último a los hombres usuarios de la bicicleta:

Gráfico 11: Percepción del miedo en cuanto a la presencia de los ciclistas en la ciudad de Donostia – San Sebastián



Fuente: Elaboración propia

Visto lo visto está claro que la velocidad es lo que más miedo produce a los peatones mayores de 65 años, además de la manera de circular independientemente de su género.

Como nos comentaron en el Departamento de Movilidad esto puede ser debido a que las personas mayores de 65 años pueden llegar a ser más torpes físicamente hablando, o que su capacidad de reacción sea menor. Siendo esto así tienen miedo de que un mal golpe acorte su vida. Es decir, una persona que tiene más de 65 años que es autónoma a la hora de hacer su día a día, un mal golpe, una caída que le puede romper la cadera, el brazo o las rodillas no le va a quitar la vida pero le va a reducir la calidad de vida ya que seguramente necesitaría de ayuda de un tercero.

Detrás de estas respuestas podemos observar que a lo que en verdad tienen miedo, o la inseguridad que les produce la velocidad o la manera de circular de los usuarios de la

bicicleta es en verdad a perder calidad de vida. Que un mal golpe o una mala caída producida por un susto con un usuario de la bicicleta les quite la autonomía que tienen.

Por último, se les pregunto cómo regularían el uso de la bicicleta en Donostia – San Sebastián. Una vez más mantuvimos los ocho grupos anteriormente descritos para saber si hay alguna diferencia entre las proposiciones de los que han tenido o no algún conflicto de convivencia con ciclistas, y al haber sido o ser usuario/a de la bicicleta.

En cuanto a las mujeres que han tenido un conflicto de convivencia con ciclistas, estas se mostraron más contundentes que los hombres que tuvieron algún desacuerdo de este tipo. Es decir, estas pidieron que hubiera más multas y más presencia policial o mayor control policial a la vez que pedían no compartir los espacios con los usuarios de las bicicletas como podemos observar a continuación. Por otro lado es importante recalcar que las mujeres que han tenido algún susto y son o han sido usuarias de la bicicleta han respondido de manera que sus aportaciones eran informar a los ciclistas y controlar la velocidad que usan además de más educación vial. Por lo tanto el ser usuaria de la bicicleta muestra mayor empatía sobre los peatones que los peatones que puramente son peatones y no han sido o son utilitarias de la bicicleta.

- Multa y que se cobre al momento (no ve otra solución).
- Definir mejor el carril bici y la acera.
- Multas (4 personas mencionaron solo poner multas).
- Más multas y más presencia policial.
- Separar zonas.
- Que no se comparta espacios.
- Mayor control.
- Informar a los ciclistas de que tienen que ir por un sitio específico y que los ciclistas vayan más despacio.
- Más educación vial sobre las bicicletas porque las sanciones punitivas no tienen ningún efecto en la población.

Como hemos mencionado antes, los hombres que han tenido este tipo de conflicto con ciclistas han sido menos contundentes a la hora de regular el uso de la bicicleta en Donostia - San Sebastián. También es importante recordar que estos utilizan más la bicicleta y que la mayoría son usuarios de esta, por lo que posiblemente tengan la capacidad de empatizar con el peatón. Si reparamos las respuestas obtenidas vemos que las sanciones siguen siendo primordiales y necesarias de acuerdo a la sociedad en general. Aun así, encontramos diferencias en cuanto a las respuestas de las mujeres, ya que estos últimos hacen hincapié en mejorar los carriles bici más que en las sanciones en sí:

- Obligación de que usen el carril bici.
- Sanciones (3 personas fueron las que mencionaron las sanciones).
- Poner bidegorris y que los ciclistas tengan respeto hacia los peatones y estos últimos hacia los bidegorris.
- Más multas y vigilancia.
- Poner bien los bidegorris.
- Marcar mejor el bidegorri.
- Más colaboración de parte de los municipales. Añade que existe una falta de educación de los ciclistas y que es necesario tener mayor respeto hacia las personas.

A continuación observamos las propuestas realizadas tanto por hombres como mujeres que no han tenido desacuerdo alguno con los usuarios de la bicicleta. Siendo esto así los dos primeros puntos son los planteados por hombres, mientras que los cinco siguientes a estos son expuestos por mujeres.

- Inmovilizaciones informativas de media hora al ciclista que esté cometiendo una infracción.
- Que el bidegorri quite sitio al coche. Multa al peatón que cruce los semáforos en rojo y a los ciclistas que van por la acera.
- Más control en la parte vieja.
- Prohibir la circulación de las bicicletas por el parque Cristina Enea o controlarlo más.
- Multas.

- Poner más carriles bici para que no anden por la acera.
- Más control.

Una vez más podemos observar que aunque ni los hombres ni las mujeres han tenido conflicto alguno de convivencia con usuarios de la bicicleta, las mujeres acaban siendo más estrictas a la hora de regular el uso de la bicicleta en la ciudad. Las mujeres piden más restricciones cuando los hombres piden más mejoras en la red ciclista. En cuanto a las inmovilizaciones informativas de media hora, la persona encuestada menciona que en vez de multar sería más eficaz que al usuario de la bicicleta que estuviera incumpliendo alguna norma se le parara en ese momento y se le inmovilizara durante media hora en ese preciso momento. De esa manera, a su parecer, aunque no escuche lo que le están diciendo habrá perdido media hora de estar con sus amigos, familiares o quehaceres y la siguiente vez se lo pensará dos veces antes de incumplir las normas.

Por otro lado es necesario volver a mencionar que el grupo creado “hombres que no han sufrido conflicto alguno”, son a su vez el grupo “hombre usuario de la bici que no han tenido conflictos en la convivencia con ciclistas” ya que, todos los hombres que no han sufrido ningún desacuerdo son todos usuarios de la bicicleta. Siendo esto así es posible que lo que ellos consideren conflicto sea bastante diferente de lo que los demás puedan considerarlo.

Estas han sido las propuestas recogidas por mujeres que han sido o son usuarias de la bicicleta y que en algún momento se han visto envueltas en un desacuerdo con ciclistas:

- Está bien como está.
- Informar a los ciclistas de que tienen que ir por un sitio específico y que los ciclistas vayan más despacio.
- Más educación vial sobre las bicicletas porque las sanciones punitivas no tienen ningún efecto en la población.

Es interesante que las mujeres que no han sido usuarias de la bicicleta, indiferentemente de que hayan tenido alguna situación conflictiva o no, hayan sido más estrictas y contundentes a la hora de proponer la regulación de las bicicletas en Donostia – San Sebastián. Como podemos observar las pocas utilitarias de la bicicleta, al igual que los hombres, han solicitado mejorar los carriles bicis además de mayor educación vial que genere empatizar y respetar tanto a los ciclistas como a los peatones.

En cuanto a las mujeres que no han sido o son usuarias de la bicicleta y no han sufrido ningún tipo de conflicto con usuarios de este transporte, se han abstenido de responder a esta pregunta.

Por último nos encontramos ante los hombres que siendo usuarios de la bicicleta, tuvieron algún tipo de desavenencia con alguno de los usuarios de la bicicleta. De acuerdo a este grupo estas son las propuestas ideales para mejorar y evitar este conflicto:

- Más colaboración de parte de los municipales. Añade que existe una falta de educación de los ciclistas y que es necesario tener mayor respeto hacia las personas.
- Poner bien los bidegorris.
- Más multas y vigilancia.
- Poner bidegorris y que los ciclistas tengan respeto hacia los peatones y estos últimos hacia los bidegorris.
- Sanciones.
- Obligación de que usen el carril bici.
- Inmovilizaciones informativas de media hora al ciclista que esté cometiendo una infracción.
- Que el bidegorri quite sitio al coche. Multa al peatón que cruce los semáforos en rojo y a los ciclistas que van por la acera.

Estas dos últimas propuestas las hicieron los hombres que no son o han sido usuarios de este medio de transporte y no han tenido conflicto alguno con estas. Siendo esto así una vez más, como se ha comentado anteriormente, podemos observar que los hombres encuestados han solicitado mejoras en cuanto a los carriles bici, mayor vigilancia etcétera. Es cierto que los hombres que han tenido susto y son o han sido usuarios de la bicicleta han sido más estrictos que los hombres usuarios de la bici que no han sufrido susto alguno. Esto se puede entender debido a que los que han sufrido susto alguno han podido llegar a pasar más miedo que los que no han pasado por ello.

## 6. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS DE MEJORA.

Una vez finalizado el estudio, tanto del marco teórico como del universo de datos de la Guardia Municipal, sumando a esto el trabajo de campo realizado y el análisis del mismo, pasamos a apuntar las conclusiones que ha generado este trabajo. Para ello se va a intentar llevar a cabo este esquema con todos los puntos de interés encontrados: problema detectado, recomendación para mejorarla y quién es el que puede llevar a cabo esa mejora.

En esta tabla a modo de resumen, siguiendo el esquema planteado, se muestran los problemas y las propuestas en las que se van a profundizar a continuación:

**Tabla 15: Problemas detectados, recomendaciones y autoridad competente relativa a la conflictividad entre ciclista y peatón en la ciudad de Donostia – San Sebastián.**

<b>PROBLEMA</b>	<b>RECOMENDACIÓN</b>	<b>AUTORIDAD COMPETENTE</b>
Las sanciones a los usuarios de las bicicletas son demasiado elevadas para el tipo de infracción que cometen.	Disminuir la tasa de estas sanciones.	La autoridad que tenga la potestad de cambiar las ordenanzas que serán aprobadas por el Pleno Municipal.
Los nuevos medios de transporte tales como los skates, patinetes eléctricos y demás híbridos están en una situación alegal. Por tanto los técnicos que se encuentran ante conflictos en los que estos están involucrados no tienen las suficientes herramientas para resolverlo.	Regularizar en la medida de lo posible estos juguetes nuevos que se han convertido en medios de transporte.	De acuerdo a Ley 6/2015 de Tráfico, es competencia de los municipios la regulación de las vías urbanas y quién puede andar por ellas.



Falta de empatía entre los ciclistas y peatones.	Hacer una campaña de sensibilización en la que tanto los jóvenes atropelladores como las personas mayores de 65 años (los más proclives a ser arrollados) sean participes.	Desde el departamento de Educación Vial de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián en conjunto con el Departamento de Movilidad podrían crear una campaña que tenga éxito ya que son los que mejor pueden llegar a estos colectivos.
El ciclista va por la acera en vez de por la calzada.	Reducir la velocidad de los vehículos a motor para que el ciclista se sienta más seguro por la calzada.	La autoridad que tenga competencia en este sector.
Inseguridad de los peatones creada por la velocidad que llevan los ciclistas por las aceras.	Mayor control policial en este ámbito además de intentar que los ciclistas vayan por la calzada.	La Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián puede llevar a cabo este tipo de controles.

Fuente: Elaboración propia

En primer lugar, respecto a la normativa, como ya se ha ido mencionando durante todo el trabajo uno de los factores más importantes es el tema de las sanciones, ya que por el momento los usuarios de las bicicletas están quedando impunes ante infracciones que generan cierta inseguridad en cuanto al peatón que va andando por la calle. Siendo esto así lo más factible sería reducir la tasa establecida en el reglamento y las ordenanzas ya que no corresponde proporcionalmente a las infracciones cometidas por los usuarios de las bicicletas.

Como hemos podido ir observando, el perfil de la persona que arrolla a las personas suele ser hombre y joven. Por ello hacerle pagar 200€ a un joven de 14 o 16 años es una cuestión ilógica, ya que la cuantía la pagarán sus progenitores y no ellos, y, además, el

agente de tráfico o movilidad dada la (poca) gravedad del asunto no llega a sancionar estos hechos. Pero si la tasa se redujera a unos 50€, sería distinto. Es un importe que pueden llegar a pagarlo o que incluso si son los tutores legales o los padres los que terminan pagando podría tener más efecto en el joven.

Las sanciones se podrán poner según las ordenanzas siempre que esté dentro de la potestad reglamentaria. Siendo esto así, las sanciones tendrán que ser aprobadas por el Pleno municipal.

Por otro lado, se ha visto que los skates, patines, los patines eléctricos, etc. Están en una situación alegal. Es decir, no hay nada regulado sobre ellos más que se consideran juguetes y que por ello solo se pueden utilizar en zonas destinadas al ocio y al juego como lo son los skate park y zonas creadas para ello. Aun así, no se puede negar que se están convirtiendo en medios de transporte de jóvenes y adultos. Por ello, como recomendación, sería necesario reglamentarlo, ya que cuando se estaban analizando las bases de datos de movilidad se vio más que un caso en los que estaban involucrados y no podían dar una respuesta eficiente ya que no se contemplan en la normativa. Siendo esto así y viendo el crecimiento del uso de éstos, sería oportuno regular la situación de estos objetos como método de prevención para futuros casos.

En este caso como se ha visto en la jurisdicción analizada en el artículo 7 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, es competencia de los municipios, mediante ordenanza municipal, la regulación de las vías urbanas. Por tanto, la autoridad que tiene el poder o la facultad para exigir su cumplimiento debería tener en cuenta los nuevos medios de transportes que ya están generando conflictos.

Respecto a lo que se ha podido observar en la base de datos, observamos que realmente no existen tantos incidentes (accidentes, atropellos, etc.) entre ambos actores participantes, se trata más de una cuestión de percepción del riesgo y una falta de empatía entre ambos.

Esta falta de empatía es producida por la falta de entendimiento de los actores ya que por un lado encontramos el perfil de la víctima, una persona mayor de 65 años que se siente vulnerable, y el perfil del victimario, un hombre joven que siente inmunidad ante las normas. Así observamos que los intereses y las cuestiones de ambos difieren entre

sí, lo que supone una inestabilidad en cuanto a la relación “pacífica” entre ambos. Aquí el papel tanto de la Guardia Municipal como del Departamento de Movilidad sería realizar campañas que fomentasen la empatía entre ambos colectivos.

Además, habría que hacer campañas fomentando el empoderamiento del usuario de la bicicleta, logrando así que el ciclista se sintiera capaz de circular por la calzada, despejando de esta manera la acera y los lugares en los que coincida con el peatón.

Para minimizar este miedo que sufre el o la usuaria de la bicicleta respecto con el coche que circula por la misma vía, una reducción de velocidad por parte de éstos últimos supondría disminuir la inseguridad y la presión recibida por parte de los coches. Al final sería crear una ciudad 30 para facilitar la coexistencia entre los diferentes vehículos existentes en la ciudad. En el análisis de las entrevistas se ha mencionado el tema de la velocidad. Y es que, si se quiere que parte de los ciclistas bajen a la calzada para evitar conflictos entre peatones y ciclistas tenemos que tener en cuenta que se puede generar otro conflicto con resultados más graves, ya que en una confrontación entre un ciclista y un vehículo a motor puede generar heridas más graves.

Por lo tanto, si se quiere que el ciclista baje a la calzada, primero es necesaria una reducción de velocidad por parte de los vehículos motorizados.

De todas maneras, es conveniente apuntar que aquellas cuestiones relativas a la relación entre vehículo motorizado (coche y moto) y ciclista o peatón, podrían ser extrapoladas a una escala menor como supone la relación ciclista y peatón, ya que nos encontramos ante una problemática parecida. Ya que nos encontramos con un actor que se sobrepone a otro más débil.

Respecto a las conclusiones obtenidas de las encuestas realizadas, aún sabiendo que son insuficientes, hemos podido encontrar patrones que se repiten. Por un lado, observamos que las zonas percibidas como inseguras se repiten tanto en hombres como en mujeres, pero, y esto es importante, cambia mucho si la persona es o no usuaria de la bicicleta, disminuyendo el número de zonas.

Teniendo en cuenta que una de las cuestiones que más les preocupa a los peatones es la velocidad en la que circulan los ciclistas es conveniente señalar que el papel de la Guardia Municipal o el Departamento de Movilidad sería llevar un control de la

velocidad a la que circulan los usuarios de la bici. Posiblemente la velocidad a la que circulan los usuarios de la bicicleta sea mayor que la que establece la ley.

De todas maneras, respecto a la inseguridad, cabe destacar que se trata de una inseguridad subjetiva, ya que es la que la persona percibe y no se tiene por qué corresponder con la realidad. Así, se ve que, aunque tal y como se ha señalado las incidencias no sean numerosas, los peatones se sienten inseguros.

De cara al futuro, sería interesante profundizar aún más en la investigación sobre todo en la cuestión referida a las encuestas. Conseguir un número mayor de encuestados en un futuro podría aportar más conclusiones y se podría inferir esos resultados a la población.

Por otro lado creemos necesaria una mayor sensibilización en este ámbito. Dado que el trabajo se ha centrado en el colectivo más vulnerable, personas mayores de 65 años, sería interesante realizar una campaña de sensibilización hacia estas personas de cara a la prevención. Es cierto que es un rango de edad con el que es difícil trabajar. Por un lado porque no es posible llegar a todas las personas que de verdad lo necesitan, y por otro, por la escasa participación que se puede obtener.

Teniendo en cuenta estas limitaciones y sabiendo que a las personas que queremos llegar son personas mayores de 65 años, los hogares de jubilados son un buen sitio para empezar. Ciertamente es que cuando mi compañera y yo fuimos a hacer encuestas nos resultó difícil conseguir una mínima participación. De todas maneras se vio que se hacían clases y actividades de diversos temas, por lo que si se diera la oportunidad de publicitar esta campaña a través de clases o actividades esa participación podría llegar a ser mayor.

En esta campaña de sensibilización lo importante es saber dar a conocer cómo actuar como peatón y empatizar con el usuario de la bicicleta. En la campaña que se ha realizado este año (Evita lo evitable) desde el departamento de movilidad y la participación de Lagunakoa se ha indagado en los miedos y en las preocupaciones de los peatones más vulnerables, además de crear un mapa en el cual advierten y aconsejan a diversos usuarios de la calzada y acera de como tienen que actuar para evitar accidentes y atropellos.

Siguiendo esta línea, sería interesante poder hacer una campaña de sensibilización o una clase de mediación entre el colectivo más vulnerable a sufrir accidentes o atropellos de ciclistas con los victimarios. El objetivo de esto sería que tanto unos como otros empatizaran con el otro grupo y que se empezaran a tomar las precauciones necesarias.

Algunas de estas actividades se podrían llevar a cabo en los colegios ya que como hemos visto el perfil del victimario es hombre y joven. Siendo esto así, el mismo departamento de Educación Vial de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián podría llevar a cabo estas actividades.

## 7. BIBLIOGRAFÍA.

### Bibliografía

Ayuntamiento de Donostia/ San Sebastián. (2018). *Ayuntamiento de Donostia/ San Sebastián*. Obtenido de <https://www.donostia.eus/taxo.nsf/fwHome?ReadForm&idioma=cas>

Concejalía de Movilidad y Transporte. (2017). *Donostia- San Sebastián Movilidad*. Obtenido de DBizi: <http://www.donostiamovilidad.com/bicicletas/dbizi/>

Cristina Enea Fundazioa. (2006-2018). *Cristina Enea Fundazioa*. Obtenido de <http://www.cristinaenea.eus/es/mnu/observatorio-de-la-bicicleta-vias-ciclistas>

Diputación Foral de Gipuzkoa. (2017). *Recomendaciones técnicas para integrar la movilidad ciclista en las ordenanzas municipales*. . Donostia- San Sebastián : Diputación Foral de Gipuzkoa. Departamento de Movilidad y Ordenación del Territori.

Diputación Foral de Gipuzkoa. . (2017). *RECOMENDACIONES TÉCNICAS PARA INTEGRAR LA MOVILIDAD CICLISTA EN LAS ORDENANZAS MUNICIPALES*. Diputación Foral de Gipuzkoa. Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio. .

EUSTAT. (15 de Junio de 2018). *EUSTAT*. Obtenido de [http://www.eustat.eus/elementos/ele0015200/ti\\_Escenarios\\_Demograficos\\_de\\_la\\_CA\\_d\\_e\\_Euskadi\\_Donde\\_estaremos\\_en\\_el\\_2060\\_tema\\_del\\_curso\\_de\\_verano\\_de\\_Eustat\\_/tema\\_387/tipo\\_0/not0015235\\_c.html](http://www.eustat.eus/elementos/ele0015200/ti_Escenarios_Demograficos_de_la_CA_d_e_Euskadi_Donde_estaremos_en_el_2060_tema_del_curso_de_verano_de_Eustat_/tema_387/tipo_0/not0015235_c.html)

Eustat. (2018). *Eustat. Euskal Estatistika Erakundea*. Obtenido de [http://www.eustat.eus/bankupx/pxweb/es/spanish/-/PX\\_2212\\_ep06b.px/table/tableViewLayout1/?rxid=ebc93cf9-8351-4f27-8bee-deb3e20bf068#axzz5Ej1HbkDv](http://www.eustat.eus/bankupx/pxweb/es/spanish/-/PX_2212_ep06b.px/table/tableViewLayout1/?rxid=ebc93cf9-8351-4f27-8bee-deb3e20bf068#axzz5Ej1HbkDv)

Galera, E. (10 de Febrero de 2015). *Deusto Salud*. Obtenido de <https://www.deustosalud.com/blog/terapias-naturales/situacion-tercera-edad-espana>

García, G. (22 de Septiembre de 2017). *Motor*. Obtenido de <https://www.elperiodico.com/es/motor/noticias/trending/los-grupos-vulnerables-a-los-accidentes-de-trafico-6303669>

Instituto Nacional de Estadística. (01 de enero de 2017). *Instituto Nacional de Estadística*. Obtenido de <http://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=2911>

RAE. (s.f.). *Rae*. Obtenido de <http://www.rae.es/consultas/los-ciudadanos-y-las-ciudadanas-los-ninos-y-las-ninas>

Sebastián, A. d.-S. (s.f.). *Donostia - San Sebastián*. Obtenido de [https://www.donostia.eus/info/ciudadano/guardia\\_municipal.nsf/vowebContenidosId/NT000009A2?OpenDocument&idioma=cas&id=A336670344276&cat=Qui%C3%A9nes%20somos&doc=D](https://www.donostia.eus/info/ciudadano/guardia_municipal.nsf/vowebContenidosId/NT000009A2?OpenDocument&idioma=cas&id=A336670344276&cat=Qui%C3%A9nes%20somos&doc=D)

Vera, P. S. (2017). Tercera y cuarta edad en España desde la perspectiva de los hogares. *Reis* , 57.

## **8. ANEXOS.**

### **a. Transcripción de las entrevistas.**

#### **i. Entrevista a Ángel Aranburu Calafell.**

#### **Transcripción entrevista Ángel Aranburu Calafell.**

#### **Departamento Educación Vial.**

Después de informarle del propósito de la entrevista y de pedirle el consentimiento para utilizar la información de la entrevista tanto en las prácticas realizadas en la Guardia Municipal de Donostia - San Sebastián, como en el Trabajo de Fin de Grado del Grado de Criminología, y aceptar el mismo, comenzamos con la entrevista.

#### **1. ¿Te importaría hacernos una introducción de tu profesión sobre qué es lo que haces en el Departamento de Educación Vial?**

*Soy Ángel Aranburu Guardia Municipal me dedico desde hace 15 años a... me pusieron aquí para ser monitor de educación vial. Entonces mayormente en principio es ir a las escuelas... pero ir más a primaria, esa ha sido la tradición siempre de la Guardia Municipal yendo a los colegios lo que pasa que nos queremos abrir a mas sitios y a gente de más de edad, y todo lo que se pueda, todo lo que nos dicen para ir en plan de digamos de seguridad vial de cualquier grupo de edad nos ofrecemos a ir.*

#### **Los colegios son hasta los 16 o...**

*En principio vamos más que nada a primaria y nos centramos más de 8 a 12 años porque los más pequeños digamos como no tienen un mínimo de autonomía y un poder de decisión en la calle pues lo hacemos más como un juego de imagen del guarda de cercanía de la figura del guarda. No trabajamos tanto la seguridad vial. Luego en secundaria pues ya vamos haciendo cosas también.*

#### **2. ¿Se hacen talleres o programas de educación con los mayores de más de 65 años?**

*Esto es un grupo de edad un poco complicado para llegar porque digamos que no están organizados como en los colegios que puedes llegar a ellos tranquilamente. Aquí hasta ahora hemos ido cuando nos han llamado para ir. Entonces ha habido iniciativas como +55 ya hace años; este último año nos llamaron de Osakidetza para organizar unos talleres y hemos hecho unos talleres que ahora parece que se han quedado... se han cortado porque no tenían mucho éxito.*

*El problema es como llevas a la gente verdaderamente que necesitas. Porque los más vulnerables son la gente que no va por ejemplo a los hogares de jubilados... Desde Osakidetza no consiguen digamos juntar a gente como para hacer esos talleres. Los juntan a veces en el hogar del jubilado, pero tampoco parecen que están muy contentos porque hemos hecho 5 o 6 sesiones a lo largo del año, pero ahora nos han parado un poquito el tema a ver si lo reconducen de otra manera. Estos (refiriéndose a Osakidetza) estaban dentro de un programa de prevención de caídas y entre ellos nos metían a nosotros para seguridad vial y como seguridad ciudadana para prevención de robos y eso.*

### **¿Y esto desde que año se hace más o menos?**

*Eso, esto último que estoy diciendo solo los dos últimos cursos se ha hecho. Antes se hizo lo de +55 y ahora parece como que quieren encaminar por ahí otra vez, pero eso ya creo que ya juntas a gente de ya no es gente de más de 70 años que es difícil juntar a más de 70-75 años que son los verdaderamente vulnerables. Puedes juntar a partir de los, hacia los 60 que son gente todavía muy activa que todavía es muy autónoma, todavía no han perdido facultades. Entonces como prevención para el futuro se puede trabajar ahí en ese aspecto.*

### **3. ¿Ya englobándolo más hacia las bicicletas qué opinas sobre las zonas 30 en Donostia?**

*Yo soy favorable. Creo que el objetivo es que la gente que anda hoy en día por la acera ande por la carretera y para eso tiene que tener una alternativa buena. O sea, en las zonas que no hay zona 30 debería haber bidegorri y en las zonas que... y luego en las zonas 30, para mí zona 30 más que el número que pueda poner en la carretera marcado*



*que es la velocidad 30, para mí es un diseño de carretera en el que el coche no tiene opción de adelantar al ciclista por el carril ese, entonces el ciclista va por el centro del carril. Eso para mí es la zona 30, que el ciclista se sienta seguro.*

*A largo plazo hay que conseguir que la gente que no es especialmente ciclista, simplemente usuaria de bici normal puede ser la más vulnerable por ejemplo los chavales o la gente mayor o las mujeres de 40 años que no han andado en su vida no tienen una gran costumbre de andar en bici pero que han descubierto la bici de mayores pues que esa gente ande sin miedo con un coche por detrás.*

*Ahí funciona mucho la psicología y entonces por eso digo que eso a largo plazo es el objetivo porque en todas las calles no vas a poner un bidegorri. Entonces lo que hay que conseguir es que la gente en las zonas 30 la gente no vaya por la acera, vaya por la carretera y pierda el miedo de andar por la carretera. Eso para mí eso es la zona 30, ahora poner zona 30 en carreteras con dos carriles que ya los coches te van a adelantar ya para mí no es zona 30, aunque ya sé que en Irún hay ese tipo y me dijisteis que funcionaba bien. Pero yo siempre he tenido un poco de reparo con ese tipo de zonas 30.*

*Al final que solo haya un carril le da seguridad al ciclista porque sabe que el coche no le va a adelantar.*

*Eso es, es más visible, luego no va a andar tan cerca de los coches aparcados que pueden abrir la puerta.*

**4. En el mapa se ve que las zonas más conflictivas o donde más atropellos se dan en la zona centro. ¿A qué achacas que la mayoría de los accidentes se concentren en esta zona (centro)?**

*Hombre yo, habría que ver de esos accidentes en que sitio en concreto se han producido: si han sido cruzando la calzada, o ha sido, yo creo que mayormente que será cruzando la calzada, pero bueno de eso hay estadísticas. (Murmuro)*

*Igual puede ser porque es el sitio donde andan las bicicletas.*

**Ya, si no hay bicis no hay accidentes.**

*Porque fuera de lo que es la zona digamos llana de la ciudad no hay mucha circulación de bicicletas. Yo creo que habría que hacer un porcentaje, pero fuera de lo que, lo que son colinas, Aiete, Alza, Intxaurreondo ahí no se ven bicicletas que digamos como medio de transporte. Y luego no sé, habría que ver no, por ejemplo, a mí me parece extraño que aparezcan pocos por la zona de la Concha al antiguo. En Amara yo sé que se produce mucho y aquí no se me parece que ahí se ve poco en esta zona, pero bueno habría que ver como se ha hecho.*

*Luego por qué, tú por tú experiencia y así, ¿por qué crees que el ciclista en vez de optar por ir por las zonas 30 opta más por ir por la acera o invadiendo zonas que son plenamente peatonales?*

*Yo creo que, yo diferenciaría ahí dos tipos de infractores: uno es la gente que se ve vulnerable, que le tiene miedo a la carretera al coche que pase por al lado un coche y entonces prefiere o no coger la bici o va por la acera en ese tramo; y luego hay otro tipo de gente más joven que yo veo y lo dije el otro día, veo que hay impunidad. Existe impunidad del tema de la bicicleta es muy anónima. Entonces como saben primero si vas vestido como agente que, si estas delante no lo va a hacer, pero si no sabe que hay un guardia ¿quién me va a decir nada? No hay tampoco que digamos una masa social crítica que sea capaz de decirle a uno que va en bicicleta por la acera no? Entonces existe cierta impunidad. Es un tema difícil de trabajar, pero claro si pones un guardia a controlar una cosa por ahí no van a, seguro que no van a infligir.*

**5. En la normativa que hay en las ordenanzas en la cantidad de normas que hay tú por ejemplo ¿contemplarías alguna corrección o alguna regulación nueva?**

*Yo en los intentos que se han hecho hasta ahora yo creo que se han hecho a palos de ciego. Hubo una campaña impulsada por la prensa porque de repente se puso de moda el tema de lo mal que andaban las bicicletas por la ciudad y entonces digamos que los políticos se vieron obligados a poner en marcha el tema y se empeñaron mucho en el tema de que los ciclistas son como cualquier otro vehículo y tienen que cumplir la ley. Entonces ¿la ley que dice? Pues la ley decía cosas concretas como que había que llevar timbre, que tenían que llevar luces, que no se podían utilizar los auriculares y lo de andar por la acera. Y entonces pues bueno se puso durante un tiempo limitado unos*

*controles que se le daba la misma importancia, o sea la cosa era parar y si no cumplía alguna de las cosas pues era poner multas.*

*Para mí no es lo mismo por ejemplo no tener las luces encendidas cuando vas andando cuando es de día por el bidegorri que circular sin luces por la noche por la calzada, no es la misma infracción, aunque la ley no matice. Lo mismo, no es lo mismo no tener timbre que ir escuchando música cuando uno que va en bicicleta el retrovisor muchas veces es la oreja porque te sirve como para darte cuenta de lo que tienes alrededor. Entonces yo por ahí, la ley sé que es difícil de cambiarla porque no está en tu mano ni en la mano del municipio igual, pero si matizaría la manera de hacerla cumplir, los controles que se puedan hacer si matizaría, les daría importancia a unos temas en concreto y a otros igual viendo la gente que anda. Por ejemplo, en San Sebastián no se ponen multa a los chavales. La ley dice que los chavales menores de 16 años tienen que llevar el casco, y no se ponen multa por eso. Te quiero decir que hay cosas si te pones a cumplir la ley, yo creo que una cosa es la ley y otra cosa es la realidad tienes que ir matizando dónde vas a meter mano.*

*Y luego lo otro que os iba a decir de esto, me parece que la normativa va por detrás de la realidad en el tema de diferenciar los diferentes tipos de viales que hay porque digamos calzada hay carril bicicleta y hay espacios peatonales. Pero luego hay espacios de coexistencia; aceras ciclables, en las aceras ciclables se supone que la bicicleta tiene que ir por un lado en concreto; en los espacios de coexistencia que hay en San Sebastián han puesto las rayas por donde pueden ir las bicicletas cuando no es posible por lo que nadie va por ahí. O sea, la gente sabe que las bicicletas van por cualquier lado.*

*Quiero decir que hay una especie de no sé, de, ahí hay una mezcla que no está bien. Y entonces eso luego como consecuencia para mí el ciclista tampoco discrimina. O sea, el ciclista ve dos rayas en el camino y encima hay una bicicleta pintada por ahí y le da lo mismo que sea el carril bicicleta del Urumea, que va pegado al Urumea con un seto al lado con unos árboles aquí que es como una autopista para el ciclista, que ir por ejemplo pegado a las casas del Hotel Londres que es una zona con dos rayas que el peatón cruza continuamente sobre todo en verano y que no le oye al ciclista. O sea que es totalmente vulnerable y es una fuente de conflictos total. Claro si tú te pones en el paseo de la Concha un día de calor allí con la cantidad de bicicletas que pasan porque es una zona de mucho paso y ves el montón de conflictos que hay porque el ciclista va a*

*una velocidad mucho, mayormente va a una velocidad excesiva para la zona que es, porque claro es carril bicicleta según dijo Fermín el otro día.*

### **Al final la velocidad de 5 km/h al final no...**

*Claro puedes decir sí, pero hay pasos para los peatones, ya bueno hay pasos para los peatones, pero a la velocidad que van no paran. Y luego los peatones si tienen que cruzar el bidegorri no se van a desplazar 50 metros hacia allí hasta el siguiente paso. Pasan por donde van porque no hay ninguna barrera. Quiero decir es una fuente de conflicto. Es un tema complejo, pero a veces yo pienso que la complejidad también tiene su riqueza.*

*Funciona mucho por empatía y por educación, no solo es ley que ahora vamos a regular esto y tal. Y tampoco considero que San Sebastián sea una ciudad... yo lo que conozco por ahí que me suelo fijar en temas de bicicleta considero esta ciudad mucho más agradable por ejemplo que Bilbao para andar en bicicleta, de lo que conozco yo. Y Pamplona también porque considero que hay más... que se ven más bicicletas. Y el tema de la accidentalidad veo que sí que hay un problema, pero vamos que no son unas cifras de echarse a gritar que esto vamos a prohibir andar en bicicleta. Te quiero decir que no hay muertos.*

*Yo de lo que conozco en 15-20 años no ha habido ningún muerto. Tenemos accidentes graves porque la gente mayor en cuanto les pegas un golpe igual las caderas y tal son graves porque les rompen un poco la vida ¿no? A ese tipo sí que llegamos.*

### **6. Por último para terminar el perfil un poco de la víctima y el de los ciclistas ¿cuál sería?**

*Ahí es peligroso generalizar. Yo creo que es más fácil generalizar en el tema de las víctimas. Yo creo que la gente mayor, tercera edad más de 65-70 años. Primero porque ya de por sí es más vulnerable en dos aspectos: primero porque tienen menor capacidad de darse cuenta de las cosas tanto de vista como de oído y segundo porque el golpe no es el mismo para una persona mayor que para una persona joven. Una persona joven igual se mantiene de pie y una persona mayor solo con el susto se cae. Y*

*te quiero decir que con cualquier caída puede llegar a ser grave porque se producen rotura de cadera o de brazo.*

*Y en el otro aspecto de quien es el atropellador a veces te llevas sorpresa, pero en principio suele ser gente más joven, hombre. Eso se puede matizar más con las estadísticas que ya os voy, la que preparo yo porque suele salir por género, por sexo y por edad, del que atropella y de la víctima y eso.*

*Luego hay otra cosa aquí solo he visto atropellos, pero la accidentalidad de bicicletas atropelladas es otro problema, pero eso ya no es vuestro tema.*

*Es porque a la hora de hacer las sanciones y a la hora de digamos diseñar tal yo creo que hay que tomar el tema de los atropellos está claro que es sacar a la gente, a los ciclistas de la acera a la calzada. Que luego habría que ver el dilema ese tú cuando vas a actuar contra quien vas a actuar, contra todos los ciclistas que van por la acera o contra el ciclista que, no teniendo alternativa, o sea que teniendo alternativa va por la acera encima circulando rápido. Hay una gama de infracciones. Más de lo que es la ley y las sanciones como aplicas ¿no?*

## **ii. Entrevista a Fermín Echarte Peña.**

### **Transcripción entrevista Fermín Echarte Peña.**

#### **Departamento de Movilidad de Donostia - San Sebastián.**

Después de informarle del propósito de la entrevista y de pedirle el consentimiento para utilizar la información de la entrevista tanto en las prácticas realizadas en la Guardia Municipal de Donostia - San Sebastián, como en el Trabajo de Fin de Grado del Grado de Criminología, y aceptar el mismo, comenzamos con la entrevista.

#### **1. ¿Te importaría hacernos una introducción de tu profesión sobre qué es lo que haces en el Departamento de Movilidad?**

*- A día de hoy, soy el técnico medio de la movilidad sostenible de la ciudad, y principalmente llevo el tema de la bicicleta. Llevo haciendo este trabajo los últimos nueve años.*

**2. Desde tu punto de vista y estudios y la experiencia que llevas de nueve años. ¿Cuál es el grupo más vulnerable entre ciclistas y peatones a la hora de sufrir un accidente?**

*- Eh... Bueno los que tienen percepción de riesgo mayor son la gente mayor de 65 años, más mayores incluso, más de 70 años. Principalmente se sienten vulnerables en las zonas de coexistencia y en las aceras. Esa es mi percepción y los datos así lo demuestran. Luego también creo que hay un perfil en algún punto específico de la ciudad que son los niños, en zonas específicas de la ciudad en las cuales sí que detectamos cierto conflicto entre ciclista y niños pequeños. En la zona más céntrica de la ciudad, especialmente (nos muestra en el mapa de la ciudad) en el entorno del Buen Pastor y en la C/ San Marcial. Son dos entornos donde la coexistencia entre ciclistas y (...) Son zonas más estanciales, por ejemplo, el Buen Pastor es una zona estancial donde hay niños jugando, padres con bebés en terrazas especialmente en el lado (no sé qué dice) es más conflictivo que el otro lado. La C/ San Marcial, es conflictivo porque hay mucho comercio y los movimientos peatonales son cruzados, la gente cruza de tienda a tienda y los ciclistas se mueven en la otra dirección. Entonces, muchas veces padres con niños esperando, normalmente a la madre, o al revés, es igual, y los niños suelen estar en el entorno peatonal y suele ser un entorno peligroso. Sin embargo, la peatonal principal que viene desde la plaza Bilbao hasta Boulevard, es una calle que, a pesar de ser una zona comercial, al ser más amplia de anchura, genera menos problemas de conflicto. Creemos, yo creo. Entonces bueno, es un poquito...*

*En los ciclistas el perfil más vulnerable a sufrir un accidente no es que sea más vulnerable... Los accidentes que se producen entre ciclistas normalmente es gente más joven. Por incumplimiento de las normas de circulación, no están unidos a... Normalmente es gente más joven que se salta un semáforo o va más rápido cruzando un paso de cebra montado en la bicicleta, y no son vistos, va más por ahí. O sea, son como dos perfiles muy diferentes.*

**3. Las zonas 30, el carril zona 30 que consiste en la convivencia de ciclistas con el coche, ¿qué opinas?**

*-A ver, yo en vez de hablar de zonas 30 hablaría de (...) A pesar de que en algunos puntos de la ciudad sigue poniendo en las señales “zona”, el concepto “zona 30” según la Ley son zonas donde el peatón siempre tiene prioridad, es decir que a pesar de (...) una calle por un punto que hay un paso de cebra, si le pasara algo (el peatón), tendría prioridad. El diseño de la ciudad no está preparado para “zonas 30”, entonces nosotros lo definimos como “áreas 30”. Que son áreas limitadas a la velocidad de 30 (Km/h).*

*En cuanto a qué opino sobre la circulación de los ciclistas por la calzada, creo que hay un perfil muy grande de ciclistas, un público objetivo muy claro, un grupo bastante grande que debería circular por la calzada, para sobre todo, para hacer por lo menos el último trayecto hasta su casa. Es decir, por lo menos. Evidentemente hay vías en las cuales andar en bicicleta es complicado porque exige cierta velocidad, cierta destreza, cierta presión del tráfico. Pero hay otras zonas donde no se requiere de nada, son zonas llanas porque la vía está calmada, y entonces hay una serie de personas que utiliza los carriles bici que debería dar el salto a andar en la calzada. Porque eso conllevaría una reducción de velocidad de los vehículos, un aumento de la seguridad para los peatones en los cruces se visibilizaría más al ciclista en calzada, y cada vez habría más ciclistas. De hecho, cada vez se ve alguno más, pero va poco a poco. Pero yo creo que una vez que como en Donosti tenemos la red principal desarrollada y que prácticamente ya no hay espacio para desarrollar más zonas llanas, el salto, el siguiente es que la gente empiece a circular en calzada. (...) van por ahí los tiros. Un poco para evitar el uso de la acera como tránsito hasta la casa claramente hay que utilizar la calzada, como si fuera un vehículo, no podemos permitir el uso de la acera.*

*Otra cosa es que evidentemente en algunos casos para llegar a la puerta de tu casa si tu calle va en dirección opuesta a la que a ti te interesa tendrás que dar la vuelta como si fueras un vehículo, o te bajas de la bici y con la bici en la mano te vas por la acera hasta la puerta de tu casa. Pero lo que no se puede hacer es, ni ir en bici por la acera hasta la puerta de tu casa, ni ir por la calzada en dirección prohibida. En algún caso, vemos el perfil de gente del que hablábamos antes, gente más joven con menos percepción del riesgo, con más seguridad (...)*

- **Que le dan menos importancia a las normas.**

- Sí.

**4. Y por ejemplo las zonas de coexistencia, zonas como el Boulevard (¿Qué opinas?).**

*- Bueno, la zona del Boulevard, nosotros en su momento la definimos como una zona de coexistencia, pero había tantos problemas por el número de peatones que había que en el año 2011 decidimos que no podían pasar los ciclistas. Hay unas señales que están puestas que pone "bici en mano". Es verdad que muchos ciclistas que no quieren tener problemas se van al carril nuevo que hicimos en 2011, y alguno pasa por el Boulevard. Pero es verdad que no tenemos grandes conflictos en el Boulevard, a pesar de que pasan. Es verdad que hasta las once también entran furgonetas, y en esos horarios de (...) Y sí que es verdad que a las ocho de la mañana veas un ciclista no tiene mayor problema. El problema está el sábado a las doce, a la una, a las tres seis... En verano. Entonces ahí se dio la alternativa del otro carril bici. Tenemos todavía el conflicto en un tramo de La Bretxa, que ahora estamos trabajando en él, para ver si podemos dar una solución, y sacar a los ciclistas de ese entorno.*

**5. Desde el ayuntamiento se hicieron unas actuaciones a partir del año 2008. Nos gustaría preguntarte un poco por estas (actuaciones). ¿Qué es lo que se hizo?**

*- Nosotros hemos hecho un montón de actuaciones, yo os puedo pasar la lista de qué es lo que se hizo desde entonces, pero bueno este bidegorri que está en la calle Easo (nos enseña el mapa), se hizo en el 2012, creo. En todo lo que es el Boulevard, el Boulevard y C/ Hernani se hizo en el 2011. Llegar hasta el barrio de Intxaurreondo también se hizo en el 2011. Todo lo que es Añorga, se hizo el año pasado, en el 2016. Avenida Navarra también se hizo en el 2013. Desde el 2002 se han ido haciendo. En el 2002 se hizo el de la Concha (paseo), y a partir de ahí se han ido ejecutando un montón de conexiones ciclistas.*

*Las áreas 30 las empezamos a hacer en el 2011. Empezamos con Gros, con Antiguo y con Centro. Y luego hemos ido ampliando, hemos ampliado un poco por el Antiguo. Este año hemos hecho este sector de Amara (muestra mapa), hemos creado en Martutene, bueno Añorga también. En Martutene también hay algunas calles, estas que*



*están marcadas aquí (mapa) también son 30. Y poco a poco bueno esta zona también se hizo cuando se hizo la peatonalización de Peña y Goñi se aprovechó para hacer 30 esta zona de aquí. Y bueno yo os puedo pasar la lista de las conexiones que hemos ejecutado.*

- **Y luego por ejemplo las Campañas de concienciación que se han hecho desde el Ayuntamiento, ¿hacia quién se ha enfocado? ¿Hacia los peatones? ¿Hacia los ciclistas?**

*- Se han lanzado campañas, varias campañas de sanción. Bueno, primero de información y luego se ha pasado a la sanción, buscando el cumplimiento de ciertas normas básicas que se consideraban eso, en su momento como elementos básicos. Como eran, uno el llevar la bici con los elementos reglamentarios según marca la Ley, iluminación, timbre, no llevar cascos de música, ni hablar por el móvil, y no circular por las aceras. Fue un poco lo que se ha lanzado un poco.*

*Esto de las aceras se determinaron una serie de puntos que conocemos que son: pasadizo de Egia, en Ategorrieta, en la Avenida Zumalakarregi en el Antiguo, unos puntos que están identificados, donde el ciclista para evitar el recorrido más largo atajaba por las aceras en sitios donde había gente mayor o una parada de autobús, que generaba circunstancias complicadas y entonces establecíamos Guardia Municipal en aquella época hacía controles puntuales en esos puntos, y se sancionaba.*

*En cuanto a las campañas de concienciación nosotros llevamos sobre todo los últimos dos años haciendo una campaña muy potente de áreas 30, hemos hecho campañas en TV, radio, autobuses, bici pública, en los elementos publicitarios de (...). Creamos el mapa de bidegorris con la campaña del área de los 30, los dos últimos años hemos lanzado bastantes mensajes a favor de utilización de la calzada como elemento de circulación de la bicicleta. Los resultados van muy lentos, pero poco a poco es algo que va (...).*

*Luego campañas de concienciación, todos los años desde hace 4, si no estoy equivocado, empezamos a realizar la feria de la bicicleta. Por ejemplo, este es el 26-27 de mayo. La feria de la bicicleta y en septiembre todos los años realizamos la semana de la movilidad y solemos hacer actos. Sobre todo, el día "sin mi coche" es el 22 de septiembre hacemos una marcha por la vía ciclista con todos los institutos, se les invita y acuden. Llevamos 3-4 ediciones de esta marcha ciclista con 800 alumnos*

*participando todos los años en esta marcha ciclista, es una marcha ciclista muy potente.*

- **Sí, la participación es alta.**

*-Sí. Y bueno consiste en que vienen centros de todo Donosti, hacen una aproximación, o vienen ellos y les hacemos una aproximación hasta Boulevard, en el Boulevard nos unificamos todos los colegios y hacemos una marcha ciclista por toda la ciudad en grupo, volvemos al Boulevard y salimos otra vez a los colegios.*

- **¿Y que son institutos?**

*-Institutos sí. Bueno creo que son chavales de secundaria, no es instituto, no son los mayores mayores.*

- **¿12 y 16 no?**

*-Eso es de 12 a 16. Solemos tener un equipo de apoyo en el Instituto Peñaflorida, que nos suele apoyar en la logística de ayuda de los voluntarios. Cortan los cruces, dan información a los ciudadanos que están esperando en la parada del autobús para que entiendan de qué va la marcha, qué está pasando.*

*Luego una campaña hemos hecho con el Observatorio de la Bicicleta, hacemos alguna cosita. Hemos hecho poner a voluntarios en la calle que van informando a los ciclistas que van por las aceras para que se bajen, esos trabajos.*

**6. Como hemos hablado de las sanciones, ¿tú realmente crees que funcionan las sanciones que se imponen? Como hemos comentado que es gente joven la que más ignora la norma, ¿tú crees que realmente esas sanciones que puede poner la GM o quien sea son efectivas?**

*-Sí, yo creo que es una de las pocas vías que tenemos para (...). O sea, está la educación, por supuesto, pero la sanción tiene que estar. A mí lo que me pasa un poco es que la sanción es muy elevada, y al ser muy elevada es muy difícil de sancionar y eso pasa. Claro tú le vas a sancionar a un chaval por llevar los cascos y son 200€, es que 200€, a mí personalmente me parece mucho dinero para sancionar. Entonces qué pasa, que como es mucho (...), creo que las sanciones deberían ser menores. Y así poder sancionar más.*

*Para poder llegar a la gente, pero no desde el que sea mucho, sino que sea, "joe, no lo hagas" que son 50€ y se quedan en 25€. Es verdad que la Ley establece qué sanción es. El problema es que la Ley establece que al final tú estás en una bicicleta, que es igual que si llevaras un coche, por tanto, si vas hablando por un móvil o con cascos es una falta grave. Y esto establece la ley que tiene un importe de sanción, y no se puede reducir, y el problema yo creo que está ahí, es una sanción muy elevada. Porque si no, nos permitiría quizás poner más con cuantías menores y nos permitiría llegar a más gente, y no haces tanto daño. O sea, si tú le pones a una persona 25€ te puede doler, pero ya sabes que para otra no te vas a subir a la acera. Pero claro siendo 200€ generas una sensación...*

*Y luego además es muy difícil soportar eso, desde el punto de vista técnico puede que esté bien, si la Ley lo defiende es lo que hay que hacer, sancionar. Pero bueno, luego hay que sujetar eso a nivel de ciudadanía, luego a nivel político hay que ser capaz de sujetar que es capaz de sancionar esos importes a esa gente, ¿no?*

## **7. ¿Qué echas en falta en la ciudad?**

*-Bueno en la ciudad desde el punto de vista ciclista- peatonal, yo he visto un poco el desarrollo de la red, y viendo el número de ciclistas que tenemos en la ciudad, creo que hay algunas zonas que deberían ser exclusivamente peatonales y limitarlas al paso ciclista. Creo que debería haber alguna mejora de conexión ciclista para mejorar lo anterior, para ofrecer al ciclista un recorrido más directo y sacarle de algunas zonas peatonales, donde he comentado antes que son más conflictivas con los niños y demás. Y por ejemplo reducir el número de coches en la ciudad, pero esto es una cuestión, que es opinión mía.*

*Y creo que falta mejorar algo la señalización vertical de algunos tramos y falta la señalización direccional, es decir, informar a la gente de la ciudad o que llega de fuera de la ciudad para que pueda llegar de un sitio a otro. A día de hoy yo porque sé cómo se llega a los sitios, y la gente de Donosti porque es habitual y sabe llegar a los sitios. Pero si tú (señala a Ainara Guerrico) que eres de Irún, vienes a Donosti y estas en habituada a venir en autobús, pero si un día quieres venir en bici y no conoces la red, imagínate que llegas aquí (tren RENFE), porque te pilla mejor el tren, y si no sabes la red no sabes llegar a la universidad. Entonces yo creo que falta la señalítica*

*orientativa, o sea mejorar el grado de señalización vertical en algunos puntos, especialmente en las zonas más peatonales y la señal para orientar a la gente cómo llegar a los sitios. Creo que son dos elementos... más allá que las infraestructuras en Barrios Altos, en las áreas 30... pero esa señalítica me parece que es importante.*

*Campañas de concienciación, y el mantenimiento de la red. La red lleva 16 años construyéndose y hay algunos pavimentos que están sufriendo. Ese no es nuestro trabajo, pero sí es verdad que hay puntos en los que el pavimento está sufriendo, llegan a estar en no muy buenas condiciones. Y, los rebajes de los bordillos, sobre todo en la zona del Antiguo, que no están muy allí.*

**8. ¿Qué medida crees que se podría establecer para mejorar la relación de los peatones y los ciclistas?**

*-Yo creo que hay zonas que habría que limitar el acceso al ciclista, en algunas zonas, y en las que no se limita pues habría que reforzar la señalización vertical.*

*Las alternativas al día de hoy, con la red ciclista que tenemos ya existe entonces el acceso a ciertos entornos, por ejemplo, esta calle que se usa bastante (enseña mapa) es la peatonal principal que va de la Plaza Bilbao al Boulevard, hoy en día tienes esta alternativa y que hay varias alternativas para no cogerla. De todas maneras, no me parece la calle peatonal más conflictiva, este entorno sí que me parece más... sobre todo este de aquí. Este tramo, esta calle a mí no me gusta mucho como está, San Francisco. Esta calle para el ciclista no es nada cómoda. Tampoco es que sean un montón de sitios, pero sí que hay entornos que... esta calle yo la quitaría de aquí (señala mapa). Pero sí que hay alguna mejora. Pero ya te digo, principalmente sacar a los ciclistas hacia los ramales laterales y limitar el acceso en algunos tramos a los ciclistas.*

**9. ¿Se han llevado medidas enfocadas a la víctima más vulnerable? ¿Se han dado estas medidas algún otro año?**

*-No, es el primer año que se hace esta medida (“Evita lo evitable”). Nosotros sí que dentro de la memoria del Observatorio sí que incluimos la accidentabilidad que nos facilita la GM, como dato de reflexión. Pero no hemos hecho ninguna campaña porque*

*en realidad los datos de la accidentabilidad tampoco muestran un problema grande en cuanto a ese concepto. Es más, una percepción de la persona, que es real, que lo que en realidad luego dan los datos. Todos los años muere gente cogido por un coche, mientras que por bicicleta nunca hay muerto. Es verdad que puede haber heridos graves, pero no. El foco de la ciudad debería de estar en el coche más, porque además la gente mayor es la que muere también normalmente atropellada por coches. En pasos de cebra y demás. El conflicto de la bicicleta, hay que proteger a los mayores, sí, pero no mediante campañas de concienciación, eso lleva tiempo.*

*Para mí es más importante limitar espacios al uso peatonal exclusivo. Para que la persona que se encuentra en ese sitio sepa que es un entorno seguro para él, y que él se sienta seguro.*

- **Al final lo que dices de la señalización es verdad. Nosotras cuando cogimos la bici para hacer el trabajo de campo, en varias ocasiones sí que nos confundimos, o no sabíamos si podíamos ir por ahí con la bici.**

*-Sí, sí. Lo que pasa es que es muy difícil señalizarlo todo, y la ciudad no se puede llenar de señales. Porque al final yo pongo la mía de coexistencia, y el del coche necesita otro, el de carga y descarga, el de la OTA... entonces si por ejemplo tu entras en un bidegorri y entras en la calle, por ejemplo, aquí en Reyes Católicos aquí te encuentras una señal, de zona de coexistencia. ¿Qué pasa? Que, si en vez de venir por ahí vas por la calzada por la calle Sánchez Toca, ya no hay señal. ¿Qué se puede dar esa circunstancia? Sí, pero es que si tenemos que poner una señal en cada cruce es que no...*

*Yo creo que hay que ser un poco más flexible con algunas cosas, pero por ejemplo yo creo que aquí, pero esto no sé si llegaremos algún día, en la calle Urdaneta que es esta calle que de aquí, de nuestra oficina, que cruza por el Koldo Mitxelena y Correos, esa calle es esta de aquí, esta azul (señala en el mapa), y aquí en esta calle el ciclista y peatón bastante bien, menos a la tarde que hay niños, pero bueno, que es una calle que hay visibilidad y tal. Es una zona amplia. Pero por ejemplo este que os decía que entra por aquí, no puedes entrar. Pero este entorno es un entorno tan romántico, con unos jardines súper bonitos que no se puede poner una señal de “prohibido bicis”, porque no puedo poner una señal vertical. Y yo siempre planteo, por ejemplo, en el Reino Unido, utilizan mucho. Te pueden poner una línea blanca y te ponen ahí un “prohibido*

bici” en el suelo con un material un poco bonito y marcas unas líneas y ya está ¿no? Bueno pues aquí mantenimiento no te deja hacer esto. Quiero decir que, no siempre no es un “no hacer”, es una cuestión de que somos un poco...nos cuesta. Yo por ejemplo creo que ahí y en esta entrada de aquí se puede poner esa señal perfectamente, prohibiendo a los ciclistas. El ciclista además es una cosa muy curiosa porque mucha gente te pide señal vertical ¿no? Vale. Pero es que la señal vertical para el ciclista... tú en un coche vas sentado y vas así (recto mirando al frente), o así, pero es que en la bici vas así (mirando para abajo). Y la señal se te queda aquí (más alta) todo el rato. Entonces no está en tu rango de visión. En la bici lo que más ves es la señalización horizontal, entonces yo creo que este tipo de elementos funcionaría bastante bien. Algún día llegaremos a hacerlo. Yo tengo marcado, así como un entorno que sí me gustaría... Pero luego entramos en contradicciones. Por ejemplo, los aparca bicis están metidos por todas estas zonas, entonces claro. Y dicen “ya, pero es que tengo que aparcar ahí”, “pues bueno entra andando”. No pasa nada. Sin más. En mente tenemos cosas, pero... nos cuesta.

- **Lo que comentaste el día que nos reunimos es cierto. Sí que vimos el día que salimos con la bici esa diferencia entre el peatón con ruedas y el ciclista. Nos pasaba que nos metíamos por zonas que no era posible.**

-Claro. Sí, a ver, es que sabes que pasa, muchas veces queremos ser súper cuadrículados. Por ejemplo, “es que faltan señales verticales” aquí en la plaza Sert que es esta de aquí. En esta zona que está en el Antiguo que llega hasta tráfico, hasta el aulario. Y sale una peatonal ahí. Vale, “faltan señales de coexistencia peatonal-ciclista”. Bueno pues esa calle ya en sí, solo por el diseño ya es, invita a ello. Entonces vale, yo puedo poner las señales, pero no hace falta. Que las pondré eh, que al final...

Pero es ese tipo de... no sé si habría que hacer es al revés. Es decir, las zonas peatonales son de coexistencia en general, menos las que están marcadas que no lo son. Porque sería mucho más fácil y sencillo. Porque si no la gente no sabe muy bien como adoptarlo.

- **Es cierto hay zonas que invitan más a ello. Zonas como Tabakalera y Juzgado.**

-Sí, esa zona invita mucho a ello. Y cuando lo diseñamos pensábamos que iba a haber bastantes problemas en el conflicto peatón-ciclista y estamos viendo que no hay.

*Veo ya una vez que te embocas al túnel. Ahí si veo en el túnel. Pero en todo ese entorno veo que no hay problemas porque hay mucho espacio. Entonces no... De hecho, hay una conexión ahí ciclista duplicada una que va por la acera y otra que va por la calzada en Egia y está duplicada. La hicimos precisamente para sacar ciclistas de aquí y aquí para que no llegaran a la zona de Tabakalera, y ahora yo estoy viendo que la gente sí usa esta, pero que esta otra también la sigue usando. Entonces en algún momento habrá que darle una vuelta a esto y eliminar y optimizar el espacio, no tiene sentido ocupar cosas porque sí.*

### iii. Entrevista a Isabel Prieto.

#### Transcripción entrevista Isabel Prieto.

##### Departamento de Movilidad de Donostia - San Sebastián.

*Soy Isabel Prieto del departamento de movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián y doy mi consentimiento para que se utilice esta grabación en trabajo de fin de grado de las Ainaras.*

**Desde su punto de vista ¿cuál es el grupo más vulnerable en el conflicto entre ciclistas y peatones?**

*Bueno yo creo que en el conflicto entre bici y peatón claramente el débil es el peatón. Pero es verdad que no quiero que perdamos de vista en ese contexto, que a veces se nos olvida incluso en movilidad, que la bici es débil con respecto al coche. Y este parámetro no siempre, o sea si lo perdemos de vista vamos a poner solamente y exclusivamente el foco sobre el peatón porque es la víctima de la bici digamos en las aceras; pero no hay que perder de vista porque la bici se mete en el territorio del peatón. Es porque él a su vez recibe la presión de otro elemento ¿sí? Entonces yo creo que está claro es el peatón.*

**¿Y qué margen de edad más o menos?**

*Yo creo que, bueno yo creo no, abalado por los datos de todos los años que nos pasa la policía municipal de accidentes y así los mayores de 65 y los menores de 16. Pero este primer colectivo, mayores de 65 con diferencia son los más vulnerables. Y las mujeres, de entre ellos dos hay más mujeres atropelladas mayores de 65 que hombres atropellados mayores de 65.*

**Luego por ejemplo en los datos que estuvimos mirando ayer ponía como que las mujeres atropellan menos y sufren menos accidentes, que son más hombres los que más accidentes.**

*Yo creo que el papel de por así decirlo de alguna manera víctima o ser, o victimario sí, el victimario es un perfil más de masculino. Y suele estar acotado en una edad entre los 30 y 40 años.*

**(Llaman a la puerta y se interrumpe la grabación y la entrevista)**

*Quiero decir que, que es verdad que el perfil de quien más atropella es hombre entre no sé si sería correcto o muy ajustado entre 35 y 55 y el victimario (se confundió, quería decir víctima) es más perfil de mujer mayor de 65 ¿vale? Pero claro si nos ajustamos por ejemplo si quien atropella es hombre en coche, se cumple, y si es en bici también se cumple. También porque hay todavía ahí una brecha importante entre que hay más conductores hombres que mujeres, aunque se está reduciendo cada vez más, pero en cuanto a la bici sigue siendo mucho más varones que mujeres, en Donostia por lo menos, y creo que en general los que utilizan la bici frente a las mujeres.*

**¿Se aplica alguna medida centrada en la víctima? Por ejemplo, algún proyecto o actuación...**

*El proyecto que habéis visto estos días (refiriéndose a la campaña de sensibilización **Evita lo evitable**) de Lagunkoia, o sea que hacemos junto con el proyecto Lagunkoia de personas mayores esta focalizado en la víctima desde el punto de vista que hemos intentado que fueran las personas que más, el colectivo que está siendo más atropellado, el de personas mayores de 65, los que nos dijeron que les serviría en una campaña de prevención para intentar disminuir los atropellos en la ciudad y de esa serie de sesiones que tuvimos el año pasado en el que ellos nos contaron sus debilidades, sus fortalezas etcétera, en función de eso montamos la campaña. Que este año lo único que estamos haciendo es una réplica. Pero todo ese trabajo fue el año pasado. Entonces, nos hemos focalizado en la víctima para que fuera en este caso entre comillas la víctima la que nos cuente sus debilidades y sus fortalezas y le estamos entre comillas también utilizando para mandar el mensaje. Por eso las personas voluntarias son todas mayores.*

**¿Qué opinas sobre las zonas de coexistencia entre peatón y ciclista?**



*Pues como idea me parece muy bien y creo que la ciudad tiene que tender a que no haya tantos espacios segregados como idea porque me parece que la coexistencia en sí mismo supone que somos capaces de cada uno utilizar el espacio para una cosa diferente, sea bicicletas, sea peatones, por ejemplo. Pero de facto son zonas en las que entramos fácilmente en conflicto. Es decir hay personas o técnicos que abogan por la segregación clara de la bici “tiene que ir por estos sitios que son habilitados para ellos y si no por la calzada y no puede estar nunca en contacto con el peatón, y es la manera de evitar accidentes”; y luego hay otros técnicos que abogan por la coexistencia sobre todo porque ayuda a que el diseño de la calle sea de plataforma única y eso quiere decir que las personas que tienen dificultades para moverse podrían llegar a todas partes sin necesidad de salvar los bordillos etcétera. Entonces tiene sus pros y sus contras. Pero es verdad que ahora mismo con el tema de la bici, el tema de la coexistencia nos está ofreciendo una cara un poco peligrosilla. Aunque yo creo que como objetivo en una ciudad es bueno que haya lugares de coexistencia.*

### **Entonces qué echas de menos en la ciudad, ¿qué haya más zonas de coexistencia?**

*Lo que echo de menos en la ciudad es que se circule a menor velocidad, porque me parece que es el desencadenante para que todo lo demás funcionara mejor. Si conseguimos, es decir, me imagino como una está de domino cayendo ¿no? Si la velocidad en la ciudad conseguimos que sea menor en un mayor, en un tanto por ciento de lugares conseguimos que la bicicleta se incorpore a la calzada, y si la bicicleta se incorpora a la calzada deja las aceras.*

### **¿Pero la velocidad media de los coches o...?**

*La velocidad de los coches claramente, sí. O sea que toda la ciudad tenga, sea tendente a ser un área 30 salvo en aquellos lugares en el que claro en una ciudad como Donostia hay algunos puntos que no podemos evitar que sean lugares de entrada o lugares de salida que ahí va a haber cuatro carriles, la velocidad va a pasar de ser de 80 a 50 entonces ahí ya en fin. Pero el resto de lo que es el continuo urbano lo compacto tendemos, tenemos que ir hacia ahí, de hecho estamos yendo hacia que sea una ciudad 30, porque eso significa que al bajar la velocidad la bici se va a ver capaz que es los que... ¿no? Vosotras que lo habéis probado un poco en vuestras carnes.*

**Si porque al final el ciclista lo que tiene es miedo de compartir espacios con el coche que va a 50 cuando él va a 7.**

*Eso es, es miedo. Y que tienes la sensación de que el que te viene detrás no te va a respetar porque tú vas más despacio. Mientras que si su velocidad máxima es 30 puede que ¿no? Empiece a pensar “bueno pues en realidad este tampoco va tan despacio y no me crea ningún problema seguirle si voy detrás” ¿no? Entonces la clave más que haya más lugares de coexistencia, que me parece buena idea ¿eh?, pero me parece más importante que se reduzca la velocidad a escala de... y que luego el diseño de la ciudad acompañe más a las personas. O sea que por un lado la velocidad sea menor y que cuando diseñemos la ciudad tanto desde movilidad pero sobre todo y muy importante desde otros departamentos como urbanismo, proyectos y obras que son los grandes diseñadores, se piense en las necesidades de las personas.*

*Yo hablo desde la parte que me toca de colectivos vulnerables. Porque si seguimos diseñando ciudades en las que el tejido de la calzada o los lugares donde aparcamos los coches suponen el 70% del suelo del espacio, ponemos por delante las máquinas a las personas. Y eso quiere decir que las personas mayores van a seguir teniendo dificultades porque los diseños de los itinerarios peatonales van a ser súper largos, va a haber barandillas, los cruces van a estar muy lejos y las personas mayores se van a aburrir o van a decir “Jo como me duele esta cadera hoy pues cruzo por el medio”. ¿Resultado? Pues lo atropellan. Entonces el diseño tiene mucho que ver en el comportamiento de los peatones. Y si ya tenemos una ciudad en la que personas con discapacidades están cada vez más en la calle, eso es porque la ciudad se va adaptando a sus necesidades o personas que empujan carritos de niño, eso también echo de menos.*

### **¿Crees en las medidas punitivas o sancionadoras?**

*Pues, por desgracia sí creo. Quiero decir que cuando yo llegue a este puesto pensé que todo era mucho más ideal, en el sentido de que con sensibilización, que es básicamente mi labor en el departamento, las cosas podrían cambiar. Por ejemplo lo que veis en el dibujo “Goazen oinez eskolara” y es que solamente con sensibilización pudiéramos conseguir que los peatones y las... ¿no? Y los coches no estuvieran mezclados y que todos se respetaran más pero no es verdad. O sea si las medidas punitivas no acompañan al proceso de creación de la ciudad, de las medidas de sensibilización o de transformación de las infraestructuras no conseguiremos nada.*

*Voy a hacer un poco de publicidad ¿vale? Como decía el otro “voy a hablar de mi libro”. Yo escribí un libro para el Gobierno Vasco para el departamento de Interior que se titula precisamente “Camino escolar. Guía técnica” y en esa guía técnica del camino escolar afirmo, porque creo, porque lo he vivenciado en este puesto, lo escribí estando aquí ¿no?, que si no trabajamos en tres líneas al mismo tiempo desde la movilidad el resultado no funcionara. Y son: el cambio de las infraestructuras, es decir que cada uno vea si podemos allanar el terreno a las personas con dificultades, si podemos hacer más razonables los itinerarios peatonales etcétera; la concienciación o las medidas que tienen que ver con los cambios de hábitos, con los hábitos diarios. Es decir, no me pongo en la cabeza el “voy a ir a toda caña porque tengo mucha prisa y me cojo la moto y hago bruum, o cojo el coche y hago por aquí la pirula” o sea cambio de hábitos. Y luego las medidas punitivas.*

*Pero solo con una de las tres la cosa no funciona porque yo he estado desde los cambios de hábitos muchísimos años, décadas, llevo en esto desde el 2005 y solo con el buenismo del cambio de actitud el grueso de la sociedad no cambia si al mismo tiempo las infraestructuras no nos ayudan y nos dan una colleja de vez en cuando en forma de pasta.*

**Por ejemplo, no crees, sanciones, estuvimos ayer mirando que son súper altas. Son de 200 más o menos.**

*Depende las de aparcamiento son las más baratas.*

**Sí, pero me refiero al de los ciclistas. Entonces un abaratamiento de las sanciones, nos lo comento tanto Fermín como Ángel. Porque no es lo mismo pedirle a un chaval de 16 años a bote pronto 200€ que no va a pagar él, van a pagar sus padres y que a él le va a dar igual, que pedirle igual unos 15€ o 20€ que puede pagar él en un principio. Entonces va a decir “para la siguiente me lo pienso”**

*Lo van hacer pagar.*

**Eso es, los padres al final le van a hacer pagar esos 15 o 20€, pero van a salir de su bolsillo igual o lo más seguro.**

*50, si son 50€ mejor.*

**Bueno pues 50.**

*Que no sean 200€*

**Eso es, que no sean 200 y que el chaval a la próxima dirá “tú no me voy a volver a subir por aquí porque me van a hacer pagar tanto.**

*Ya. Puede ser un buen argumento. Lo que pasa es que, yo creo que disminuir las tasas de las sanciones a los ciclistas también puede servirnos a nosotros de forma interna. Porque ahora por ejemplo cuando ves a un, bueno entiendo que cuando un agente ve a alguien de 18-20 años con la bici por la acera y dice si le casco a este 200€ ¿no? Como que es un poco desproporcionado, entonces ellos mismos, los agentes se retraen, no lo hacen más que lo han hecho en campañas digamos como elemento disuasorio pero no es algo que se esté dando todos los días. Porque son conscientes de que es un pastón. Si se abaratara quizás se podría sancionar más en cantidad, aunque la sanción sea menor proporcionalmente y eso haría que fuera más eficaz. Porque claro no es lo mismo decir hoy he puesto 10 de 200 que he puesto 200 de 50. Llegas a más gente con el rollo de... le tocas el bolsillo a más gente, aunque paguen menos ¿no? Para mí esa también es una lectura interesante.*

**Yo creo que las nuevas infraestructuras que tú has dicho, Tabakalera por ejemplo a mí me parece que es una zona bastante amplia y no hemos visto que allí haya apenas conflicto.**

*La zona de Tabakalera, o sea depende a que zona te refieras. Por ejemplo la entrada amplia y todo eso, pero en cambio ofrece muchas dificultades a los invidentes. Porque los invidentes necesitan los bordillos como referencia para saber dónde está la fachada principal y no irse a la calzada. Entonces en un espacio que es tan grande, claro es que yo esto solamente lo he vivenciado cuando he empezado a trabajar con ellos, pero las personas que vemos eso lo das por hecho. Entonces ellos te cuentan que en un espacio tan amplio que para nosotros son espacios guays, de estancia, de poder tener mucho espacio es como muy diáfano a ellos les ofrece, o sea les da la sensación de estar en un océano. No hay referencias, todo es amplitud, no hay a donde agarrarse, es estar perdido, ¿me explico? Entonces cuando ellos llegan por ejemplo por la acera de Cristina Enea del parque, de la puerta del parque y llegan a Tabakalera y empiezan a ir por el bordillo, o sea por la fachada y encuentran ese espacio tan amplio que desemboca en el túnel es como “ay madre” y que muchas veces se encuentran allí perdidos y echan de menos una guía que les conduzca por toda la acera hacia el túnel.*

*Pero eso por ejemplo la Ley del Gobierno Vasco no nos lo permite hacer en las aceras entonces es como...*

### **¿El qué no os permite hacer?**

*Los podo táctiles que son estos puntitos que están muy apretados sobre las aceras. Cuando llega un rebaje ¿no? Antes de un paso de peatones. Estos podo táctiles solo se pueden colocar de una determinada manera y con unas determinadas medidas para no molestar también al resto de las personas que pasan por allí. Porque recibimos también quejas de que la gente estos podo táctiles les hacen daño en las plantas. Entonces Gobierno Vasco, que es que es la ley supramunicipal a la que nosotros nos tenemos que acoger todas las ciudades de la Comunidad Autónoma del País Vasco, tiene una normativa muy estricta que dice que en los pasos de peatones tienen que tener estas orejas o unas determinadas medidas y que como mucho tener un carril de podo táctil que te lleva hasta la fachada más cercana. Si la fachada más cercana, es decir esto tiene X metros, pero ¿qué pasa? En sitios peatonales, en calles peatonales, calle Getaria todo esto, no nos permite trazar un podo táctil a lo largo de toda la acera que ellos, claro que seguramente pasaría por tener que cambiar la Ley, la legislación. La ley de accesibilidad o lo que fuera la correspondiente.*

### **Al final da la sensación que hay demasiadas normas**

*Que las normas están creadas por unos criterios, pero la ciudadanía o el día a día avanzan a más velocidad de lo que la ley es capaz de transformarse. Entonces las leyes se nos quedan atrás demasiado deprisa. Por ejemplo, las normas municipales, no sé si habéis hablado de esto con Fermín o con Ángel, tenemos ordenanzas. Las ordenanzas municipales recogen como se debe circular en la ciudad: el peatón, el ciclista, el no sé qué. Pero la realidad es que esto evoluciona mucho más deprisa de lo que la ley contempla. Esa ley no se ha cambiado en los últimos imaginarios ocho años, diez años. Pero en ese tiempo tenemos muchísimos más ciclistas de los que teníamos hace 10 años.*

### **La ciudad evoluciona muy rápido.**

*Evoluciona muy rápido y aparecen modos de movilidad que antes no existían por ejemplo los patinetes eléctricos, los airways los un montón. Y todos esos están en un vacío legal que ahora mismo no pueden circular por la ciudad por ningún lado. Y*

*pudiendo circular por algún sitio, por la calzada porque tienen motor y entonces se considera un vehículo pero la ley de circulación tampoco les considera vehículos, entonces en realidad no pueden circular. Cuando veáis un patinete de estos que van eléctricos o de los que van empujados mecánicamente tampoco. Con la ley en la mano no pueden circular, solamente pueden estar en los sitios habilitados para el juego, como si serían un juguete ¿vale? En los skate park... en estos sitios. Entonces la ley que quizás luego habría que decir por aquí sí, por aquí no, pero normativizarlo. Mientras que hoy en día, en estos diez años ha habido como un florecimiento de todas estas cosas y la ley no responde. Entonces llega aquí una casuística de “¿y estos?” y claro el técnico si se vuelve a la ley lo único que puede decir es “por el carril bici no, por la acera no”. Entonces tendríamos que estar cambiando las leyes cada... **dos años o cada tres...** pero eso no se puede hacer porque supone un trámite legal... que es como cuando quieres... por eso digo que las leyes a veces van muy por detrás de las necesidades de la sociedad. Pero esto de momento es así.*

**A mí por ejemplo me parece que son muy estrictos en ciertos puntos de la ley y claro eso no deja margen de actuación.**

*Es que un agente de... como Ángel Aranburu o las personas con las que estáis contactando, se va a ceñir a la ley porque él no puede hacer otra cosa y un funcionario se va a tener que ceñir a la ley. Entonces con la ley en la mano te van a decir “son 200”. Porque ¿qué dice la ley? ¿Dice algo más? No. La ley dice que son 200. Entonces, sí, el reto seguramente pasa porque eso se flexibilice, pero a día de hoy esta así.*

*Pero eso no ocurre solo en movilidad, esta así en todos los lados, en todas las facetas de la vida.*

*Quiero decir por ejemplo se veía un vacío legal cuando en el 2008 se creó la... se redactó la ley de accesibilidad que parecía la bomba, y fue la bomba porque antes no existía claro, entonces fue la bomba porque de repente resuelve muchísimas necesidades de personas con discapacidades: invidentes, personas con sillas de rueda... y hace que obligue por ley a las ciudades tengan esa mentalidad o no, que eso es muy importante, que los técnicos tengan esa mentalidad o no, entonces la ley te obliga. Y dices guaaay, pero claro desde entonces hasta ahora la ciudad y la sociedad siguen avanzando, entonces donde la ley de accesibilidad te dice “prohibido colocar los bolardos en la calle”, dices “ya y cómo hago para que los coches no me aparquen*

*encima de la acera”, ¿solo sanción? Cambio de hábitos, infraestructuras. Es que como no se den las tres... si te falta el agente que te sanciona porque no hay efectivos para llegar a todas partes de la ciudad, tendrás que jugar con las otras dos. O si no tienes que colocar pivotes en todas partes porque tal pues tendrás que sancionar. Porque son las únicas herramientas que tienen desde la administración.*

### **¿Qué medidas implantarías a parte de las sanciones?**

*¿Cómo para resolver el conflicto entre peatón y ciclista? Es complicado.*

#### **Peatón mayor de 65 y ciclista.**

*Claro pero el ciclista también ya sabemos que tiene un perfil determinado ¿no? Pues yo favorecería las medidas que tienen que ver con la empatía. Quiero decir que al margen de que trabajemos en las infraestructuras, de que sancionemos, sean con 200 o sean con 50, las medidas de convivencia tienen que ir por acercar estos dos colectivos como sea. Y seguramente la ley ya nos da el marco legal para hacerlo y las sanciones se pueden ajustar a una medida más razonable. Pero tiene que llegar a que unos se vean en la piel de los otros. Cómo hagamos eso, no lo sé. O sea tienen que ser medidas eh creo yo... y se tienen que sancionar, y tiene que haber un cambio de infraestructuras. Por ejemplo hoy en día hay zonas que quizás se diseñaron con otro formato de ciudad, carriles bici, en concreto carriles acera que hoy en día ya no tienen mucho sentido. Y entonces a los ciclistas hay que sacarlos de las aceras. Las aceras bici para un primer momento vaya, en el 2008, yo por ejemplo haya donde se pueda yo las quitaría porque son las que nos están dando más conflictos.*

#### **Pasar las bicis de las aceras a la carretera.**

*A la calzada sí, y si no crear carriles bicis pero que sean segregados.*

*(Se interrumpe la grabación y la entrevista una vez más cuando tocan a la puerta.)*

**Por qué crees que la gente mayor tiene tanto miedo (...). Es muy diferente cuando la persona ha sido o es ciclista o no ha sido usuaria de la bici en su vida.**

*Los accidentes que de verdad nos están dando mayores problemas con mayúsculas en la ciudad no son de ciclista con peatón, los datos lo dicen. El problema fundamental y nadie se rasga las vestiduras es de que el coche atropella al peatón, y que mata en algunos casos al peatón.*

## **Si si porque no hay ningún fallecido en los datos que hemos visto.**

*Cada año tenemos un fallecido en los últimos años de coche con peatón. Y parece que eso lo hemos asumido, que hay tantos accidentes, atropellos al cabo del año y que el coche no pasa nada, a ver no pasa nada tomarlo entre comillado, o sea parece que estamos más acostumbrados. Pero en cambio que la bici tenga un susto con un peatón nos parece la leche de grave cuando la escala de medir no es la misma. ¿Qué pasa? que el peatón tiene a la bici mucho más cerca, si tú no te metes en la calzada o no cruzas cuando los coches tienen en verde tienes bastantes pocas posibilidades de que sufras un accidente o de que el coche te haga algo. Y esto el peatón lo ha interiorizado. Si en la calzada no cruzo por donde no debo y el coche no se mete donde no tal estamos separados constantemente. ¿Qué pasa con la bicicleta? Que algunos de los carriles bici, son bicis aceras, o sea carriles acera, y entonces los tienen mucho más cerca y luego que la bici se salta la norma de no ir por la acera. Entonces pasan a estar tan cerca que yo creo que ahí está la clave de que el peatón tenga tanto miedo. Porque ha aprendido de que el coche va por su vía y yo voy por la mía. Pero la bici es un híbrido, tiene por donde ir pero no siempre lo respeta. Entonces como se mete en la acera y me pasa así es esta sensación de que me puede pasar algo en cualquier momento, y no es tan real.*

*Y yo creo que el que tiene esa percepción más real es el que ha sido ciclista ya, que sabe que a no ser que un peatón reaccione de forma inesperada y haga un gesto tal, ese conflicto no se da. Y entonces como tiene en su cabeza un rol y el otro sabe cómo se puede comportar o de hecho cómo se comporta el ciclista y cómo se comporta el peatón. Entonces es que el que es peatón puro no tiene tantas herramientas. Y luego según creces eres mucho más torpe, físicamente, y tu capacidad de reacción es mucho menor. Entonces la gente mayor tienen miedo a que un mal golpe no acabe con su vida pero se la acorte, y que su calidad de vida, que es autónomo yo me hago las cosas, yo me muevo, yo salgo, yo me visto, yo... eso con un mal golpe se va al traste. Y pasas a ser dependiente, me tienen que ayudar, paso a estar en una silla de ruedas, mi vida se ha acortado porque no sabía cuánto podía vivir pero con este golpe me he roto la cadera y entonces ya necesito que alguien me ayude. Entonces a eso le tienen pánico, es lógico. Es lógico. Y dices tengo 80 años, tengo 75 años con un golpe con una bici ese momento se ha acortado entonces eso ejerce una presión. Entonces ese miedo, hombre y es real por lo que decimos porque la bici esta, se ha acercado mucho al peatón.*



*Seguramente el peatón no tiene miedo a una bici a la que controla que va como de paseo por la acera ¿no? No es lo mismo que yo misma que me pasen así en Tabakalera por... en el túnel, a mí me inquieta. Porque alguna vez que voy pensando en las nubes de Valencia como todo el mundo “aaaay se me ha olvidado algo” y me doy la vuelta; y en ese me doy la vuelta como venga un ciclista... porque ¿no? Alguna vez me ha pasado. O que voy hablando con alguien y gesticulo mucho y el ciclista me ha hecho así (**sonido de golpe en la mano**) porque, pero claro es que si yo voy por la acera hablando contigo de “me he comprado una no sé qué...” (**Dice mientras gesticula exageradamente**) y vamos las dos jajajaja que puedes hacerlo ¿no? Y entra un tercero en escena y dices claro ya el conflicto, pero es un conflicto emocional porque dices “porque eres un cabrón, tu no tenías por qué estar aquí, bájate de la bici” ¿no? Porque es como un invitado que no estaba invitado a la fiesta entonces es un “tú de dónde has salido, si yo voy aquí con mi amiga hablando de lo que...*

*Interrumpe, incomoda, agrade, sientes miedo. Cuando sentimos miedo nos sentimos agredidos. Entonces esa sensación de miedo hay que trabajarla con los mayores, pero también hay que decirle a la bici “no eres bienvenida” porque igual que tú tienes miedo con el coche, nosotros tenemos miedo contigo.*

**Si es a escala menor, o sea... (Ainara R.)**

**Ya... es extrapolar lo que has aprendido con la relación coche ciclista al ciclista y peatón. (Ainara G.)**

**Exactamente. (Ainara R.)**

*Porque de hecho hay a gente que se está comportando, no sé si os ha dicho Fermín que suele decir que en la ciudad hay ciclistas y peatones con bici. Y entonces es verdad, si vosotras hacéis el ejercicio de observar ¿no? Hay mucha gente que es ciclista porque se mueve por la calzada con una soltura y con “señalo, le digo al otro a donde voy a ir y tal”, y el que va por la acera va así (gesto de las manos y cuerpo en tensión) por la acera, va haciendo lo mismo que hago yo como peatón, gira donde yo giro tatata porque tienen en su mente el esquema mental del peatón no es “nono a ver que yo voy sobre dos ruedas, yo voy a ir mucho más deprisa, pues me aprendo el itinerario del bidegorri y no sé qué”. No han hecho ese ejercicio. Van por el mismo sitio que van todas las mañanas andando, pero en bicicleta, claro eso no se puede. Eso aparte de que no es legal ahí es donde entras en conflicto con el peatón. Si pasas al mismo tiempo que*

*un peatón en un paso de peatones, eres un peatón no un ciclista. Entonces tu mente está funcionando como un peatón, pero no lo eres. Eso nos queda muy claro con el coche ¿verdad? Sabes que un coche no puede pasar por el paso de peatones cuando yo paso, vale, pues la bici tampoco.*

**b. Encuesta realizada.**

**ENCUESTA**

Esta encuesta se va a utilizar para un Trabajo de Fin de Grado sobre Criminología del deporte con el fin de investigar acerca de los conflictos surgidos entre peatones y los ciclistas en la ciudad de Donostia, San Sebastián.

EDAD:

LUGAR DE RESIDENCIA (BARRIO):

GÉNERO:

**1.- ¿Ha tenido alguna vez algún susto con una bicicleta?**

**¿Dónde?**

**2.- ¿Ha sufrido alguna vez algún atropello con una bicicleta?**

**¿Dónde?**

**3.- ¿Sabría describir con qué tipo de ciclista ha tenido este susto?  
(Aproximadamente)**

HOMBRE                      MUJER

EDAD

**4.- ¿Sabría describir con qué tipo de ciclista ha tenido este atropello?  
(Aproximadamente)**

HOMBRE                      MUJER

EDAD

5.- ¿Ha sido o es usuario/a de la bici en algún momento? ¿En caso afirmativo con qué motivo?

- Trabajo
- Ocio
- Otro.....

6.- Valore del 1 al 5 el nivel de peligrosidad con respecto a la presencia de la bicicleta en estos puntos (siendo 1 bajo nivel de peligrosidad y 5 nivel alto de peligrosidad):

Acera

Cruzando la carretera

Otros

7.- ¿Sabría señalar en el mapa los puntos en los que se sienta inseguro como peatón con respecto a las bicicletas en Donostia?



**8.- ¿Qué es lo que más miedo le produce de la presencia de la bici? Marque las que considere oportunas.**

Cercanía:

La velocidad:

Cantidad de ciclistas:

Manera de circular:

Conducción temeraria:

Compartir los espacios con las bicis:

Otros:

**9.- ¿Cómo regularía el uso de la bicicleta en Donostia?**

c. Datos facilitados por Fermín Echarte Peña.

EJES	desde	hasta	longitud	(Calzada, Coexistencia, Vía cicl)	Año
Pf Arbol de Gernika	Pf Fueros	Pf Bizkaia	690	Pista Bici	1.995
Pf Bizkaia	Parque Araba	Balnearios	740	Pista Bici	1.995
Pf Fueros	Pf Arbol de Gernika	Pza España	220	Pista Bici	1.995
Elkano-Gataria	Elkano	Pz. Bilbao	590	Coexistencia peatón	1.995
Loiola(calle)	S Martín	Avenida Libertad	200	Coexistencia peatón	1.998
Zuriola-Boulevard	Zuriola	Jantea	1.400		1.999
	Comienzo Zuriola	Kurasaí Paseo Jesus Maria Leizola(900)		Acera Bici	
	Paseo Jesús María de Leizola (120)	Paseo de Salamanca (110)		Camí bici	
	Paseo de Salamanca	Aldamar (100)		Pista Bici	
	Boulevard(Aldamar)	Boulevard(Jantea) (290)		Coexistencia peatón	
Valentín Olano			50	Acera Bici	1.998
Avda. Tolosa	Zubimuaú	Pz. Ibaeta	1.250	Acera Bici	2.000
Avda. Tolosa	A. Arzak	Pz. América	1.600	Acera Bici	2.000
Avda. Tolosa	Conexión Aforja Txiki		130	Acera Bici	2.000
Calle Bernardo Estorbe Lasa	Pza. Ibaeta	Iarra Berri	250	Acera Bici	2.000
F. García Lorca			620	Acera Bici	2.000
Lauhizeta-Garbera			2.000	Acera Bici	2.000
Loiola(bajo variante)	Sierra de Aralar	PfZorroaga	300	Acera Bici	2.000
Miramón	Elisabete Melztegi	Pasarela Gladys	2.100	Acera Bici	2.000
Sagastieder			200	Coexistencia peatón	2.000
Paseo Zorroaga	Puerta Eja	Pta. Ferrocarril	500	Acera Bici	2.000
Puerto-Jantea			600	Coexistencia peatón	2.000
Infanta Cristina - Vitoria-Gasteiz	Satrustegi	Zubimuaú	650	Camí bici	2.000
	Satrustegi				
	Infanta Cristina	Vitoria-Gasteiz			
			14.290		
Balnearios-Alta Donostia	Pf Bizkaia	Alta Donostia	650	Acera Bici	2.001
Mudeltz Zubia			70	Acera Bici	2.001
Concha	Jantea	Ondarreta	1.700	Acera Bici	2.002
	Jantea	Pza. Vinuesa (940)		Coexistencia peatón	
	Pza. Vinuesa	Ondarreta (760)		Pista Bici	
Paseo de Francia			530	Pista Bici	2.003
Pf Nuevo			1.200	Acera Bici	2.003
Duque de Mandas			450	Acera Bici	2.003
Reyes Católicos		190 metros	550	Coexistencia peatones	2.003
Pf Mons - Baderas	Raij Ategorrieta	Cocheras	300	Pista Bici	2.004
P/Ondarreta	Residencia estud.	Univ. Arquitectura	150	Acera Bici	2.004
			19.890		
Puerta Sta. Catalina			100	Camí Bici	2.005
Loiola (Barlo)	Pza. Alarieder	Pta. Urdizu	300	Acera Bici	2.005
Arda-Camino	Miramar	República Argentina	550	Acera Bici + Coexistencia	2.005
	Miramar	Pza. Gipuzkoa		Camí bici	2.005
	Pza. Gipuzkoa	Pza Gipuzkoa(Idiakaz) (70)		Coexistencia peatón	2.005
	Idiakaz	Camino		Camí bici	2.005
	Camino	República Argentina (145)		Acera Bici	2.005
		<b>TOTAL A ORIGEN 2005</b>	<b>20.640</b>	<b>990</b>	<b>2.005</b>
Aforja Txiki	Pza. America	Aforja Txiki	1.160	Acera Bici	2.006
Autonomia			565	Camí Bici	2.006
Luis Pradera (Puente de Garo)			62	Camí Bici	2.006
República Argentina	Pza. España	Reina Regente	310	Acera Bici	2.006
Nueva	Zabeleta	San Francisco	185	50 % Camí bici + 50 % Coexistencia	2.006
Erondo	Arcoeta	Sagrada Familia	1.150	Acera Bici	2.006
S. Francisco	Yruba	Avenida de Navarra	640	Coexistencia peatones	2.006
		<b>TOTAL A ORIGEN 2006</b>	<b>24.712</b>	<b>4.072</b>	<b>2.006</b>
Avda Navarra-Zuriola	Calzada Vieja Ategorrieta	Zuriola	480		2.007
	Calzada Vieja Ategorrieta	Secundino Eranola(200)		Camí Bici	
	San Francisco(Avda. Navarra)	San Francisco(Segundo Ipizua)(90)		Coexistencia peatones	
	Segundo Ipizua(San Francisco)	Segundo Ipizua(Zuriola)(190)		Acera Bici	
Calzada Vieja Ategorrieta	Avda Navarra	Raij Ategorrieta	610		2.007
	Dirección Gros	Dirección Gros		50 % Camí bici	2.007



	Dirección Raloi Ategorieta	Dirección Raloi Ategorieta	50% Coexistencia vehículos	
Merutene-Asigarraga	Merutene	Asigarraga	1.000	Acera Bici 2.007
Pto XII	Pº Errondo	Pº Bizkaia	350	Acera Bici 2.007
Prim	P Bizkaia-Urdaneta	Prim	100	Acera Bici 2.007
	P Bizkaia-Pedro Egoña-Prim	Urdiata		Acera bici 2.007
Ramón Mª Lili	Pza. Euskadi	Zuriola	900	Acera Bici 2.007
		<b>TOTAL A ORIGEN 2007</b>	<b>27.792</b>	<b>3.040</b> 2.007
Antonio Arzak	Avda Tolosa	Simona Lajust	200	Acera Bici 2.008
Pedro Egoña	Urdiata	Autonomia	140	Carril Bici 2.008
Riberas de Loloia	Avda Barcelona(Gregorio Ordóñez)	Avda Barcelona(Nemesio Etxariz)	707	Acera Bici 2.008
	Nemesio Etxariz(rotonda de Loloia)	Nemesio Etxariz Paseo Riberas de Loloia)	311	Acera Bici 2.008
	Paseo de Riberas de Loloia(Nemesio Etxariz)	Paseo Riberas de Loloia(Victor Hugo)	310	Acera Bici 2.008
	Paseo Riberas (Nemesio Etxariz)	Paseo de Riberas (Puente Egoia)		
	Zorroaga	Oramendi Anaiak	55	Acera Bici 2.008
Colón	Nueva	Pz. Euskadi	120	Carril Bici 2.008
San Marcial	Easo	Fueros	487	Coexistencia peaton 2.008
Xabier Lizardi (Errotaburu)	Iglesia	Cancha de Baloncesto	450	
Xabier Lizardi (Errotaburu)	Iglesia	Paseo de Errotaburu (260)		Acera Bici
Xabier Lizardi (Errotaburu)	Paseo Errotaburu	Cancha de baloncesto (190)		Carril Bici 2.008
		<b>TOTAL A ORIGEN 2008</b>	<b>30.532</b>	<b>2.790</b> 2.008
Segundo Ipiñua			310	Coexistencia vehículos 2.009
Berrimingham			255	Coexistencia vehículos 2.009
Alfonso VIII			60	Coexistencia peaton 2.009
Pº Riberas de Loloia	Victor Hugo	Eustasio Arribia (instituto politécnico Easo)	280	Acera Bici 2.009
Pº Mons			810	Carril Bici 2.009
Túnel Moriens	Lugaritz	Moriens	1.650	Plata Bici 2.009
		<b>TOTAL A ORIGEN 2009</b>	<b>33.697</b>	<b>3.368</b> 2.009
Zarategi			415	Acera Bici 2.010
Sagastieder - Parque Otxoki	Plaza Baratzategi (Calle Baratzategi)	Paseo de Otxoki	590	
	Calle Baratzategi	Colegio (200)		Carril bici
Calle Castilla	Baratzategi	Castilla (220)		Acera Bici
Paseo Otxoki	Calle Castilla	Zona ajardinada (70)		Plata Bici
	Paseo Otxoki	Paseo de Cabra cruce Paseo Otxoki (100)		Acera Bici
Pablo Sorozabal - Paseo Mons	Pablo Sorozabal - Paseo de Mons	Polidportivo de Mons	410	Acera Bici 2.010
Boulevard - Calle Hernani	Calle Aldamar	Calle Andia	480	
	Calle Aldamar	Calle Legazpi (100)		Coexistencia peaton
	Calle Legazpi	Calle Hernani (210)		Carril bici
	Avd del Boulevard	Calle Andia (170)		Acera bici
Jose Maria Salaberria	Pedro Manuel Colado	Paseo Errondo	600	
	Paseo Errondo	Calle de los Podavines (45)		Coexistencia peatón bici
C/ de los Podavines	Calle Jose Maria Salaberria	Plaza de Cofrades Donostiaras (30)		Acera Bici
Plaza Cofr Donostiaras- Plaza Bixberri - Plaza Mercaderes	Calle de los Podavines	Calle Javier Barkalategi (360)		Coexistencia peatón bici
	C/Javier Barkalategi	Calle Jose Maria Salaberria (30)		Acera Bici
	C/Jose Maria Salaberria	Calle Pedro Manuel Colado (135)		Coexistencia peatón bici (provisional)
Plaza Irún	Plaza Irún	Gregorio Ordóñez	280	Acera Bici 2.010
Poligono Industrial Igarra	Plaza Lautximiñeta	Rotonda de Igarra	1.185	Acera Bici + Zona 30 2.010
	Plaza Lautximiñeta	Camino de Igarra (300)		Carril Bici
	Camino de Igarra	Plaza Ibar (865) Area 30		Coexistencia coche - bici
Avenida de Sustrategi	Avd Zuzelakaregi	Calle Matia	80	Coexistencia peatón - bici 2.010
Loloia	Puerta de Egoia	Plaza Añabeder	430	Acera Bici 2.010
Urbanización Paçola			1.940	Acera Bici 2.010
Urbanización Aduanaens	Puerta Mundatiz	Puerta de Hierro (incluido)	670	Acera Bici 2.010
Entrada-salida parque Ametzagaina			900	
	Paseo Otxoki	Parque Ametzagaina (50 m)		Plata bici 2.010
	Entrada parque Ametzagaina	Salida Parque Ametzagaina (850 m)		Coexistencia peatón ciclista 2.010
Zubieta	Puerta Hípica	Zubieta	660	Acera Bici 2.010
Donostia - Passia	Buenavista	Calle Eskalategi (Passia)	265	Acera Bici 2.010
Calle Felipe IV	Calle Avd de Madrid	Calle Eustasio Arribia	170	Coexistencia peaton - Bici 2.010
Victor Hugo	Avd Barcelona	Calle Oramendi Anaiak	65	Acera Bici 2.010
Puerta Lehendakari Aguirre	PºUrumea	Paseo Bizkaia	130	Carril bici 2.010
Area 30 Antiguo			2.460	Coexistencia la vehiculo ciclista 2.010

		TOTAL A ORIGEN 2010		48.800	11.700	2.010
Zarategi	Calle Zarategi	Centro chico Itxaurondo	290	Acera Bici		2.011
Plaza Teresa de Calcuta	Plaza Euzkadi	Teresa de Calcuta				
	Paseo de Francia	Plaza Teresa de Calcuta	80	Pata Bici		2.011
	Plaza Teresa de Calcuta (ESCALERAS)		80	Acera Bici		2.011
	Plaza Teresa de Calcuta		218	Coexistencia peatón bici		2.011
	Calle Izueta		30	Coexistencia peatón bici		2.011
Salida Ametzagaña - Txomin Enea			1.050	Coexistencia coche bici		2.011
Paseo Txapamena	Túnel de Txapamena	Herrera	878	Pata bici		2.011
Donceta - Pasala	Herrera	Buanavista	1.270	Pata bici		2.011
Paseo Concha - Pedro Manuel Collado						
	C/Conda de Plasencia	Paseo Concha	40	Coexistencia peatón ciclista		
	Plaza Zagozosa-Marrero	Calle Zubiate	138	Cerri bici		
	C/San Bartolome	Calle San Martin	210	Coexistencia peatón ciclista		
	C/Esoo	Calle Esao	170	Cerri bici		
	C/San Bartolome	Calle Lamendi	150	Cerri bici		
	C/Esoo	Calle Moraza	180	Cerri bici		
	Plaza Esao	Calle Esao 83	160	Acera bici		
	Plaza Centenario	Calle Esao 83	248	Acera bici		
	C/Sancho el Sabio	Calle Parque	130	Coexistencia peatón ciclista		
	Plaza del Sauce	Plaza del Sauce	130	Coexistencia peatón ciclista		
	C/ Jose Maria Salaberria	Calle Sagrada Familia	88	Acera bici		
	Paseo Baxara	Calle Sancho el Sabio	1.180	Coexistencia peatón ciclista		2.011
	Estación Renfe Atagoirieta	Túnel en paseo Txapamena	98	Cerri bici		2.011
	Calle Loidi	Calle Miramar	160	Coexistencia vehículo ciclista		2.011
	Gran Via	Calle Trueta	40	Coexistencia vehículo ciclista		2.011
	Zabalata	Paseo Colón	110	Cerri bici		2.011
	Paseo de la Zurriola	Paseo Colón	88	Cerri bici		2.011
	Calle Ramón y Cajal	Calle Bergara	180	Coexistencia peatón ciclista		2.011
	Calle Arriaza	Calle Fuencarral	3.900	Coexistencia vehículo ciclista		2.011
Area 30 Centro			1.180	Coexistencia vehículo ciclista		2.011
Area 30 Gros			-200	Cerri bici		2.011
Avda Navarra	Calle Jose Arana	Calle San Francisco				
		TOTAL A ORIGEN 2011	88.328		16.758	2.011
	C/Urdaneta	Calle Esao	98	Cerri bici + coexistencia vehículo bici		2.012
	Aforja	Aforja Txiki	1.800	Cerri bici + peatón		2.012
		TOTAL A ORIGEN 2012	87.920		1.808	2.012
Ribera Urumea (provisional)	Convento Cristobaldegí	Poligono 27	500	Pata bici		Ene - 2013
Avd Navarra	Calzada Vieja Atagoirieta	Paseo de la Zurriola	350	Cerri bici		Julio - 2013
Paña y Gofi	Avenida de la Zurriola	Paseo Colón	160	Coexistencia peatón ciclista		Dic - 2013
Area 30 Aforja Txiki			770	Coexistencia vehículo ciclista		Oct - 2013
Area 30 Gros			630	Coexistencia vehículo ciclista		Dic - 2013
		TOTAL A ORIGEN 2013	40.830		2.418	
Parque Araba - Aneta	Parque Araba	Pio XI	480	Cerri bici		Mayo 2014
	Pio XI	Avd de Madrid	200	Cerri bici		Mayo 2014



	Avd de Madrid	Alta Donost	480	Carril bici	Mayo 2014
	Sancho el Sabio	Jose Maria Salaberria	129	Carril bici	Mayo 2014
<b>Area 30 Ibañel II</b>			<b>609</b>	<b>Coexistencia vehiculo ciclista</b>	Nov 2014
<b>Desaertero Sancho el Sabio</b>	Parque Arabe	Plaza del Seuzo	-230	Acera bici pintada	Mayo 2014
<b>Desaertero Plaza del Seuzo</b>	Sancho el Sabio	Sagrada Familia	-170	Acera bici pintada	Mayo 2014
Jose Maria Salaberria	Padro Manuel Colado	Javier Berkatzegi	139	Carril bici	Jun 2014
<b>Desaertero Jose Maria Salaberria</b>	Padro Manuel Colado	Javier Berkatzegi	-110	Acera bici pintada	2013
Zulaita	Paseo de Urbitarte	Puerta sobre Urumea (Paseo de Arripide)	190	Carril bici	2014
Lolola	Plaza Alarredar		80	Pista bici	Nov 2014
Herrera	Paseo de Herrera	Avd Alaisde Elsoseg	130	Acera bici	Nov 2014
Area 30 San Roque			1.350	Coexistencia vehiculo ciclista	Nov 2014
Area 30 Paine del Viento			460	Coexistencia vehiculo ciclista	
Area 30 Arriola Torrongoas			800	Coexistencia vehiculo ciclista	
<b>TOTAL A ORIGEN 2014</b>			<b>85.080</b>		<b>8.280</b>

<b>Lolola - Martulena</b>					2.015
	Txomin Enea	Convento Cristobalzegi	450	Coexistencia vehiculo bicicleta	2.015
	Convento Cristobalzegi	Ramal Poligono 27	500	Coexistencia peaton - Bici	2.015
	Ramal paralelo Poligono 27		180	Carril bici	2.015
	Txomin Enea	Poligono 27 (por Paseo Antzietza)	800	Carril bici	2.015
	Poligono 27 -	Puerta Martulena	450	Pista bici - Acera bici	2.015
	Puerta Martulena	Calle Triantza (Tramo peatonal)	380	Coexistencia peaton - bici	2.015
	Calle Triantza	Paseo Martulena	180	Coexistencia vehiculo bici	2.015
	Paseo Martulena	Calle Golezueta	325	Carril bici	2.015
	Calle Golezueta (exclusivo)	Donación Rad Foral	150	Coexistencia vehiculo bici	2.015
<b>Area 30 Martulena</b>			<b>875</b>	<b>Area 30</b>	2.015
Carlos I	Plaza Pio XII	Calle Javier Berkatzegi	80	Carril bici	2.015
Calle Javier Berkatzegi	Carlos I	Jose Maria Salaberria	100	Carril bici	2.015
<b>EGIA</b>					
Duque de Mendas	Maria Dolores Aguirre	Calle Egia	215	Carril bici	
Calle Egia	Duque de Mendas	Ametzagaña	180	Carril bici	2.015
	Calle Aldapa	Puerta de Asifera	350	Carril bici	2.015
Paseo Gabriel Arretzi	Calle Ametzagaña	Paseo de Otxoki	825	Carril bici	2.015
Paseo de Otxoki	Gabriel Arretzi	Parque Ametzagaña	275	Coexistencia peaton	2.015
<b>Area 30 Egia</b>			<b>1.845</b>	<b>Area 30</b>	2.015
Nakabitza - Lasarte			850	Pista bici	2.015
<b>TOTAL A ORIGEN 2015</b>			<b>73.170</b>		<b>8.090</b>

<b>Paseo de la Concha (Retirar)</b>	Calle Jentia	Calle Andia	-250	Coexistencia peaton bici	2.015
<b>Boulevardización Aforga Txiki</b>	Rotonda Aforga Txiki	Avd de Aforga 90	850	Acera bici	2.015
<b>Variante Aforga Txiki</b>	Aforga Txiki	Rotonda Aforga Txiki, Exterior	850	Acera bici	2.015
<b>Puerta Martulena</b>	Apostolado	Final puente	80	Acera bici	2.015
<b>Modificación trazado Estación autobuses</b>				Acera bici (250 metros)	2.015
<b>Modificación trazado Valentín Olan</b>				Carril bici (85 metros)	2.015
<b>Modificación trazado Puente Maria Cristina</b>				Carril bici (110 metros)	2.015
<b>TOTAL A ORIGEN 2016</b>			<b>74.920</b>		<b>1.390</b>

Paseo Zorroaga	Plaza Alta Donost	Calle Toribio Aizaga	215	Acera bici	2.017
	Calle Toribio Aizaga	ETS-ADIF	360	Carril bici	2.017
<b>Paseo Bizkala</b>	<b>Eustasio Amilbia</b>		<b>-30</b>	<b>Coexistencia peaton</b>	<b>2.017</b>
Paseo Bizkala	Eustasio Amilbia		30	Carril bici	2.017
<b>Sagrada Familia</b>	<b>Jose Maria Salaberria</b>	<b>Paseo de Errondo</b>	<b>-30</b>	<b>Coexistencia peaton</b>	<b>2.017</b>
Sagrada Familia	Jose Maria Salaberria	Paseo de Errondo	30	Pista bici	2.017
Carlos I (Mantenimiento)	Pio XII	Eustasio Amilbia (Instituto politécnico Easo)	0	Carril bici	2.017
Corsarios Vascos	Consulado	Gregorio Odoñez	100	Area 30	2.017
Consulado	Corsarios Vascos	Plaza de la Segunda República	35	Area 30	2.017
Area 30 Amara			1.640	Areas 30	2.017
Ciudad Jardin (ETS)	Travesía de Lolola	Siera de Aralar	230	Acera bici	2.017
<b>Ekogune (Privado, acceso libre)</b>	<b>Paseo Oriamendi</b>	<b>G-2132</b>		<b>Coexistencia peaton bicicletas (1085 metros)</b>	<b>2.017</b>
<b>TOTAL A ORIGEN 2017</b>			<b>77.060</b>		<b>2.580</b>

## **INFORME EJECUTIVO**

Este trabajo surgió como un encargo de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián dado que el crecimiento a causa de varios factores del uso de la bicicleta como medio de transporte, y de la innovación y desarrollo de las nuevas vías ciclistas, ha aumentado el conflicto existente entre los peatones y los utilitarios de dichas vías. Por lo tanto, este trabajo tiene como objetivo dar una explicación al conflicto en la ciudad de Donostia - San Sebastián entre peatones y ciclistas.

Este cambio en cuanto al crecimiento del uso de la bicicleta, ha puesto de manifiesto la necesidad de la realización de un estudio que analice los comportamientos y percepciones del grupo objeto de nuestro estudio. Se trata de un conflicto que abarca muchas situaciones y muchos actores participantes, así pues, teniendo en cuenta que no podíamos abarcar todos los actores y situaciones decidimos centrarnos en aquel colectivo más vulnerable, los peatones mayores de 65 años exactamente.

Como hemos comentado este fenómeno es muy complejo y se puede analizar desde diferentes perspectivas. Siendo esto así, se va a hacer un acercamiento desde diferentes enfoques: por un lado se va a abordar desde una perspectiva sociológica teniendo en cuenta la vulnerabilidad de las personas mayores de 65 años y el crecimiento de la bicicleta; por otro lado desde el ámbito legal se va a destacar quienes son los que tienen la competencia a la hora de modificar las vías, además de definir la terminología relacionada con el objeto de nuestro estudio. Y por último se va a hacer referencia al entorno urbano de Donostia – San Sebastián para ver cómo están las vías ciclistas a día de hoy en la ciudad y que complicaciones pueden surgir por estar de esta manera.

Es oportuno mencionar aquellas limitaciones que han surgido a la hora de realizar el trabajo, ya que de cara al futuro estas se pueden evitar o aprender de ellas. En primer lugar, cabe destacar, que hubo dificultades a la hora de extraer la información y los datos que requeríamos dado que no se desglosaba según el interés de nuestra investigación. Es decir, hay una gran cantidad de datos existentes dentro de la base de datos de la Guardia Municipal de Donostia-San Sebastián, por lo que se tuvo que acudir a diferentes departamentos para poder obtener estos datos y darnos cuenta de la magnitud del tema.

En segundo lugar, a la hora de realizar las encuestas, nos encontramos ante una limitada participación. Al principio fuimos a los hogares de los jubilados pensando que encontraríamos a más gente de la franja de edad que nos interesaba. Dado que no acertamos a ir en los momentos más adecuados donde había más gente de nuestro objeto de interés no pudimos obtener la participación que nos hubiese gustado tener. Además de que la mayoría de las veces no mostraron iniciativa en cuanto supieron a que íbamos.

Por otro lado, se intentó realizar las encuestas a pie de calle. Es decir, con la ayuda de la campaña de sensibilización “*Evita lo evitable*” del Departamento de Movilidad, intentamos hacer encuestas a las personas voluntarias y a los peatones que pasaban por la zona. Una vez más nos encontramos con la dificultad de la participación además de nuestras propias limitaciones a la hora de parar a alguien por la calle. Lo que está claro es que se hubiera necesitado mucho más tiempo y recursos para poder hacer las encuestas necesarias para que tuvieran relevancia a la hora de generalizarlo a la población.

Finalmente, el tiempo ha sido un factor que ha estado en contra desde el principio. Como se ha mencionado anteriormente es un tema en el que toman parte muchos actores y factores. Hubiera sido interesante poder llegar a analizar la percepción del usuario de la bicicleta hacia las personas mayores de 65 años para ver si concuerda con las versiones que ofrecen los datos obtenidos.

Desde un aspecto sociológico se ha visto que ha habido un crecimiento del uso de los ciclos en la ciudad de Donostia –San Sebastián.

Se ha creído necesario hacer una referencia al crecimiento del uso de los ciclos, en especial la bicicleta en la ciudad de Donostia - San Sebastián. Son muchos los factores que ha propiciado este crecimiento.

Por un lado, el uso masivo de vehículos a motor produce en la sociedad un impacto en la salud a causa de la contaminación atmosférica, una contaminación acústica, un coste social elevado si tenemos en cuenta los accidentes de tráfico, y, por ejemplo, el uso del coche fomenta el estilo de vida sedentario. Por tanto cada vez más gente se anima a tomar medidas más sostenibles y saludables como puede ser la bicicleta.

Además, uno de los factores más importantes, es la integración en la ciudad de vías destinadas al uso ciclista. El tamaño de estas vías ha aumentado considerablemente en los últimos años en la ciudad de Donostia – San Sebastián. La correcta comunicación y la mejora de los estados de la vía son sin duda factores que favorecen en el crecimiento del uso de la bicicleta, haciendo así que muchos ciudadanos opten por esta forma de transporte

Por último es importante remarcar que en la ciudad de Donostia - San Sebastián se ha implantado el sistema de Bicicleta Pública, que además es íntegramente eléctrico que ha facilitado a los transeúntes coger la bicicleta en diversos puntos de la ciudad para desplazarse.

Partimos de la hipótesis en que muchos de los peatones afectados son las personas mayores de 65 años, ya que diversos datos así lo han remarcado tratándose de la población más vulnerable a la hora de sufrir accidentes.

Esta vulnerabilidad se debe a que las personas de edad avanzada a la hora de dar una respuesta rápida, como en alguna intersección, incorporación o salida de vías suelen o pueden llegar a tener más accidentes.

La principal causa en estos casos es la pérdida de las capacidades psicofísicas de las personas mayores. Generalmente, suelen tener alguna dificultad de visión, ya que con los años se produce el efecto túnel, es decir el campo de visión se va estrechando dificultando la visión de los lados o extremos. Además, otro de los problemas frecuentes de la tercera edad está relacionado con la audición por lo que puede llegar a dificultar la detección de donde proceden ciertos sonidos. Por último, cabe destacar que la necesidad de tomar ciertos medicamentos puede traer problemas que afecten tanto a la hora de conducir como a la hora de reaccionar ante ciertas situaciones.

Teniendo todo esto en cuenta, para la realización del trabajo se ha utilizado una metodología mixta de carácter cualitativo, ya que se han realizado varias actividades: por un lado se han llevado a cabo varias entrevistas, por otro, hemos realizado una búsqueda exhaustiva en la base de datos de la Guardia Municipal de Donostia - San Sebastián, por otro lado, hemos elaborado una encuesta y por último para reforzar todos

los datos obtenidos realizamos una ruta por la red ciclista de la ciudad de Donostia – San Sebastián.

Las entrevistas se han llevado a cabo en las instalaciones donde los tres profesionales trabajaban por su comodidad. En cuanto a las encuestas realizadas, en primera instancia se llevaron a cabo en los hogares del jubilado sin éxito por lo que se procedió a hacerlas a pie de calle, fracasando una vez más. En cuanto a la búsqueda de datos de la Guardia Municipal de Donostia - San Sebastián se realizaron acudiendo a diferentes departamentos: departamento de atestados, el centro de coordinación, departamento de educación vial, departamento de quejas y al departamento de movilidad. Por último para detectar las zonas más conflictivas se hizo un itinerario por la red ciclista de la ciudad.

Una vez finalizado este estudio hemos llegado a diversas conclusiones.

En primer lugar, respecto a la normativa, como ya se ha ido mencionando durante todo el trabajo uno de los factores más importantes es el tema de las sanciones, ya que por el momento los usuarios de las bicicletas están quedando impunes ante infracciones que generan cierta inseguridad en cuanto al peatón que va andando por la calle. Siendo esto así lo más factible sería reducir la tasa establecida en el reglamento y las ordenanzas ya que no corresponde proporcionalmente a las infracciones cometidas por los usuarios de las bicicletas.

Como hemos podido ir observando, el perfil de la persona que arrolla a las personas suele ser hombre y joven. Por ello hacerle pagar 200€ a un joven de 14 o 16 años es una cuestión ilógica, ya que la cuantía la pagarán sus progenitores y no ellos, y, además, el agente de tráfico o movilidad dada la (poca) gravedad del asunto no llega a sancionar estos hechos. Pero si la tasa se redujera a unos 50€, sería distinto. Es un importe que pueden llegar a pagarlo o que incluso si son los tutores legales o los padres los que terminan pagando podría tener más efecto en el joven.

Las sanciones se podrán poner según las ordenanzas siempre que esté dentro de la potestad reglamentaria. Siendo esto así, las sanciones tendrán que ser aprobadas por el Pleno municipal.

Por otro lado, se ha visto que los skates, patines, los patines eléctricos, etc. Están en una situación ilegal. Es decir, no hay nada regulado sobre ellos más que se consideran

juguetes y que por ello solo se pueden utilizar en zonas destinadas al ocio y al juego como lo son los skate park y zonas creadas para ello. Aun así, no se puede negar que se están convirtiendo en medios de transporte de jóvenes y adultos. Por ello, como recomendación, sería necesario reglamentarlo, ya que cuando se estaban analizando las bases de datos de movilidad se vio más que un caso en los que estaban involucrados y no podían dar una respuesta eficiente ya que no se contemplan en la normativa. Siendo esto así y viendo el crecimiento del uso de éstos, sería oportuno regular la situación de estos objetos como método de prevención para futuros casos.

En este caso como se ha visto en la jurisdicción analizada en el artículo 7 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, es competencia de los municipios, mediante ordenanza municipal, la regulación de las vías urbanas. Por tanto, la autoridad que tiene el poder o la facultad para exigir su cumplimiento debería tener en cuenta los nuevos medios de transportes que ya están generando conflictos.

Respecto a lo que se ha podido observar en la base de datos, observamos que realmente no existen tantos incidentes (accidentes, atropellos, etc.) entre ambos actores participantes, se trata más de una cuestión de percepción del riesgo y una falta de empatía entre ambos.

Esta falta de empatía es producida por la falta de entendimiento de los actores ya que por un lado encontramos el perfil de la víctima, una persona mayor de 65 años que se siente vulnerable, y el perfil del victimario, un hombre joven que siente inmunidad ante las normas. Así observamos que los intereses y las cuestiones de ambos difieren entre sí, lo que supone una inestabilidad en cuanto a la relación “pacífica” entre ambos. Aquí el papel tanto de la Guardia Municipal como del Departamento de Movilidad sería realizar campañas que fomentasen la empatía entre ambos colectivos.

Además, habría que hacer campañas fomentando el empoderamiento del usuario de la bicicleta, logrando así que el ciclista se sintiera capaz de circular por la calzada, despejando de esta manera la acera y los lugares en los que coincida con el peatón.

Para minimizar este miedo que sufre el o la usuaria de la bicicleta respecto con el coche que circula por la misma vía, una reducción de velocidad por parte de éstos últimos supondría disminuir la inseguridad y la presión recibida por parte de los coches. Al final

sería crear una ciudad 30 para facilitar la coexistencia entre los diferentes vehículos existentes en la ciudad. En el análisis de las entrevistas se ha mencionado el tema de la velocidad. Y es que, si se quiere que parte de los ciclistas bajen a la calzada para evitar conflictos entre peatones y ciclistas tenemos que tener en cuenta que se puede generar otro conflicto con resultados más graves, ya que en una confrontación entre un ciclista y un vehículo a motor puede generar heridas más graves.

Por lo tanto, si se quiere que el ciclista baje a la calzada, primero es necesaria una reducción de velocidad por parte de los vehículos motorizados.

De todas maneras, es conveniente apuntar que aquellas cuestiones relativas a la relación entre vehículo motorizado (coche y moto) y ciclista o peatón, podrían ser extrapoladas a una escala menor como supone la relación ciclista y peatón, ya que nos encontramos ante una problemática parecida. Ya que nos encontramos con un actor que se sobrepone a otro más débil.

Respecto a las conclusiones obtenidas de las encuestas realizadas, aún sabiendo que son insuficientes, hemos podido encontrar patrones que se repiten. Por un lado, observamos que las zonas percibidas como inseguras se repiten tanto en hombres como en mujeres, pero, y esto es importante, cambia mucho si la persona es o no usuaria de la bicicleta, disminuyendo el número de zonas.

Teniendo en cuenta que una de las cuestiones que más les preocupa a los peatones es la velocidad en la que circulan los ciclistas es conveniente señalar que el papel de la Guardia Municipal o el Departamento de Movilidad sería llevar un control de la velocidad a la que circulan los usuarios de la bici. Posiblemente la velocidad a la que circulan los usuarios de la bicicleta sea mayor que la que establece la ley.

De todas maneras, respecto a la inseguridad, cabe destacar que se trata de una inseguridad subjetiva, ya que es la que la persona percibe y no se tiene por qué corresponder con la realidad. Así, se ve que, aunque tal y como se ha señalado las incidencias no sean numerosas, los peatones se sienten inseguros.

De cara al futuro, sería interesante profundizar aún más en la investigación sobre todo en la cuestión referida a las encuestas. Conseguir un número mayor de encuestados en un futuro podría aportar más conclusiones y se podría inferir esos resultados a la población.

Por otro lado creemos necesaria una mayor sensibilización en este ámbito. Dado que el trabajo se ha centrado en el colectivo más vulnerable, personas mayores de 65 años, sería interesante realizar una campaña de sensibilización hacia estas personas de cara a la prevención. Es cierto que es un rango de edad con el que es difícil trabajar. Por un lado porque no es posible llegar a todas las personas que de verdad lo necesitan, y por otro, por la escasa participación que se puede obtener.

Teniendo en cuenta estas limitaciones y sabiendo que a las personas que queremos llegar son personas mayores de 65 años, los hogares de jubilados son un buen sitio para empezar. Ciertamente es que cuando mi compañera y yo fuimos a hacer encuestas nos resultó difícil conseguir una mínima participación. De todas maneras se vio que se hacían clases y actividades de diversos temas, por lo que si se diera la oportunidad de publicitar esta campaña a través de clases o actividades esa participación podría llegar a ser mayor.

En esta campaña de sensibilización lo importante es saber dar a conocer cómo actuar como peatón y empatizar con el usuario de la bicicleta. En la campaña que se ha realizado este año (Evita lo evitable) desde el departamento de movilidad y la participación de Lagunakoa se ha indagado en los miedos y en las preocupaciones de los peatones más vulnerables, además de crear un mapa en el cual advierten y aconsejan a diversos usuarios de la calzada y acera de cómo tienen que actuar para evitar accidentes y atropellos.

Siguiendo esta línea, sería interesante poder hacer una campaña de sensibilización o una clase de mediación entre el colectivo más vulnerable a sufrir accidentes o atropellos de ciclistas con los victimarios. El objetivo de esto sería que tanto unos como otros empatizaran con el otro grupo y que se empezaran a tomar las precauciones necesarias.

Algunas de estas actividades se podrían llevar a cabo en los colegios ya que como hemos visto el perfil del victimario es hombre y joven. Siendo esto así, el mismo departamento de Educación Vial de la Guardia Municipal de Donostia – San Sebastián podría llevar a cabo estas actividades.