B. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA

3. LOS CONDICIONANTES

Errenteria, junto a Pasaia, Lezo y Oiartzun pertenece a la comarca de Oarsoaldea, y está adscrito a efectos de ordenación territorial supramunicipal al Área Funcional de Donostia-San Sebastián. Con alrededor de 40.000 habitantes es la tercera localidad guipuzcoana más poblada del Territorio Histórico tras Donostia e Irun. Su núcleo urbano principal se extiende entre la zona llana de la desembocadura del río Oiartzun y varias laderas adyacentes, lo que le confiere una orografía urbana especial que influye de forma determinante en las pautas de movilidad de sus habitantes. A continuación se hace un repaso de aquellos condicionantes y aspectos geográficos que determinan la movilidad no motorizada (en especial la movilidad ciclista).

3.1. Distancias

El área urbanizada de Errenteria se dispone en una franja de unos 3 km. de longitud y un máximo de 1 km. de ancho en la margen izquierda del río Oiartzun. Casi la totalidad de la población del municipio se concentra en un círculo de radio 1,3 km. con centro en Herriko Plaza.

Esto significa que para la inmensa mayoría de las actividades urbanas, los recorridos andando no exceden los veinte minutos de duración (caminando a una velocidad media de 4-4,5 km./h). Únicamente se localizan fuera de ese círculo algunas zonas industriales, pero aún a distancias muy adecuadas para la bicicleta, pues teóricamente es posible desplazarse de punta a punta del núcleo urbano en diez minutos (véase PLANO *1.05. Radios de cobertura del ciclista y del peatón*). Una ventaja comparativa de la bicicleta es que puede ser el medio de transporte puerta a puerta más rápido en distancias inferiores a 5 km.

En el ámbito comarcal, las distancias exceden en general el círculo de la marcha a pie, pero son muy adecuadas para el ciclismo, quedando núcleos como Lezo, Oiartzun o Pasaia a menos de 4 km., hecho destacable si se tiene en cuenta que la distancia considerada como el radio de acción o de alcance de la bicicleta en desplazamientos cotidianos es de unos 7 km.

Aunque las distancias en Errenteria no suponen teóricamente un problema de accesibilidad territorial para la bicicleta, el empleo de este medio de transporte se ve penalizado en mayor o menor medida por la existencia de una serie de barreras entre las que destacan la topografía, las barreras artificiales y en menor medida el río (véase PLANO *1.01. Barreras*).

3.2. Pendientes

La topografía, al incrementar el esfuerzo en el pedaleo pero, sobre todo, al generar irregularidades en el mismo, resulta un factor penalizador de primera magnitud de las distancias y del tiempo de recorrido. En el caso de Errenteria las cuestas afectan a una considerable extensión de la trama urbana, ya que barrios importantes de Errenteria se encuentran en zonas altas.

Las áreas urbanas con mayores dificultades topográficas se sitúan en los barrios de Agustinak, Alaberga, Beraun, Galtzaraborda, Kaputxinoak y Gaztaino (véase PLANO *1.02. Pendientes*). No obstante, el inconveniente de la topografía pierde algo de importancia con la actual tecnología de las bicicletas, con cambios de desarrollo que permiten ajustar el pedaleo al gradiente de subida o de bajada limitando la irregularidad en el esfuerzo. Además en el presente Plan se ofrecen alternativas para superar las pendientes a través de ascensores, los cuales pueden contribuir a una mejora simultánea de la accesibilidad peatonal y ciclista.

3.3. Cauce fluvial

El río Oiartzun, que acota en su margen derecha a los barrios de Olibet, Etxeberrieta, Gabierrota y Lartzabal, además de la planta papelera, está cruzado por cinco puentes mixtos (de tráfico motorizado y peatonal) y cuatro puentes de uso exclusivo para peatones. Esa permeabilidad ofrece amplias posibilidades a la bicicleta para la mayor parte del núcleo urbano, a excepción del puente con el Paseo de Lezo en donde por su sección y flujos existentes se produce un efecto “tapón” y conflictos con peatones.

3.4. Ferrocarril

Entre los obstáculos artificiales destaca el ferrocarril de Euskotren que atraviesa el núcleo urbano por su centro y generando un efecto barrera multiplicado por su combinación con las pendientes. Está permeabilizado en 8 puntos, (5 pasos inferiores, 2 pasos superiores y 1 a nivel), y en tres tramos está soterrado.

3.5. Clima

Como es lógico las condiciones climatológicas extremas reducen el atractivo de la bicicleta. En Errenteria, de clima oceánico, frecuentemente se producen lluvias copiosas, granizo y ocasionalmente nieve. También cuenta con vientos fuertes o racheados, frío o calor intenso en verano. Estos factores se traducen en la disminución del uso de la bicicleta.

En cualquier caso, el peso real de esos obstáculos suele ser sobrevalorado por quienes no utilizan habitualmente la bicicleta; se suele olvidar que en otros lugares la bici se

usa en circunstancias climatológicas que aquí pueden ser consideradas como insuperables y, también, que existe un cierto margen para mejorar el confort del pedaleo mediante soluciones individuales (ropa y trayectos adecuados) o colectivas (protección frente al sol -arbolado- o el viento de los itinerarios ciclistas).

3.6. Riesgo de accidente

Erróneamente suele considerarse a la bicicleta un medio de transporte con un riesgo relativamente alto de accidente, por debajo del que presentan las motocicletas, pero por encima del que sufren los automóviles. Sin embargo, tampoco es éste un factor fácilmente objetivable y sobre el que se pueda llegar a cifras ciertas universalmente aceptadas. En el caso de que existieran datos suficientes se podrían manejar numerosos baremos del riesgo, desde aquellos que relacionan los muertos, o los heridos, o ambos, con el kilometraje realizado en bicicleta, hasta aquellos que toman en consideración no la distancia sino el tiempo de exposición al riesgo. Por cada baremo la bicicleta ocuparía una posición diferente en la comparación del riesgo de los distintos medios de transporte.

Aunque los indicios muestran que la influencia del uso de la bicicleta en el tráfico urbano es pequeña si se atiende a la siniestralidad, en la actualidad los errenteriarras perciben que circular en bicicleta es arriesgado o, al menos, más arriesgado que caminar o utilizar un medio de transporte motorizado de cuatro ruedas. Esa percepción es, por sí misma, el condicionante de mayor peso en las decisiones de uso de la bicicleta de Errenteria (en el siguiente capítulo se hace referencia a este asunto y la encuesta realizada en el marco de esta planificación).

3.7. Riesgo de robo de bicicletas

Las características de la bici la convierten en un objeto fácil de robar y, en el caso de ser recuperada por los cuerpos policiales, difícil de identificar. Esta facilidad de robo de las bicicletas, superior a la de otro tipo de vehículos, determina un sobrecoste del ciclismo que hay que considerar como disuasivo del mismo. En el caso de Errenteria el número de denuncias de robo de bicicletas es prácticamente insignificante, pero es probable que el número de robos aumente a medida que crezca la presencia de bicicletas en la calle.

La disponibilidad de un aparcamiento cómodo y seguro, tanto en el origen como en el destino de los desplazamientos, no sólo es una condición imprescindible para asegurar un uso normalizado de la bicicleta, sino que condiciona la disposición de adquirir dicho vehículo.

En Errenteria se dispone de algunos puntos con aparca-bicis, pero en número y distribución todavía insuficiente (Capítulo *6.2.Aparcamiento para bicicletas*). También es destacable la falta de espacios comunes para guardar bicicletas en la mayoría de las casas o bloques de viviendas, lo que obliga a subir y bajarlas continuamente del domicilio, o a que "duerman" en la calle. Al margen de los aparca-bicis, se pueden establecer otras medidas que ayuden a disuadir el robo de bicicletas. A este respecto el Ayuntamiento prevé en su ordenanza de circulación la posibilidad de crear un registro de bicicletas de carácter voluntario con el fin de prevenir los robos.

3.8. Normativa

El marco institucional y jurídico en el que se desenvuelve la cultura de la bicicleta también condiciona su evolución hacia la normalización. En ese sentido, la Ordenanza de Tráfico de Errenteria de 2006 fue un paso en esa dirección, pues inició la consideración de las necesidades de este vehículo en su articulado. En la misma se destinan 23 artículos a la regulación del uso de las bicicletas. Se regula la circulación de las bicicletas en calzada, áreas peatonales y vías ciclistas, con el objeto de prevenir los conflictos que su reintroducción pueda generar.

Esta ordenanza necesita ser revisada y adaptada al futuro Reglamento General de Circulación (pendiente de aprobarse y que contendrá varios artículos referidos a la circulación urbana e interurbana en bicicleta). La ordenanza también deberá adaptarse al PMPC, ya que propone varias tipologías de vías ciclistas que deben ser recogidas.

Por otra parte, el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa incluye Errenteria en el itinerario 1. Donostia-Irun, y en los ramales 1.3 Lartzabal-Arditurri y 1.4. Gabierrota-Ugaldetxo. Para garantizar la conectividad de la red foral establece los puntos de entrada y salida del núcleo urbano de Errenteria, proponiendo un itinerario urbano que lo atraviese (sin perjuicio de lo que pueda acordarse una vez consultado el Ayuntamiento). En el PTS se propone una regulación de usos y establece la obligatoriedad de que los municipios adapten sus planeamientos incluyendo éstas vías ciclistas en la siguiente clasificación del suelo: Sistema General de Comunicaciones Ciclistas.

Otro elemento normativo ineludible es la Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, que provee de instrumentos legales para agilizar el desarrollo del citado PTS. Formaliza el compromiso de impulsar el PTS cuyas determinaciones son vinculantes para la planificación inferior. Impulsa una estrategia en promoción y la creación de un órgano asesor, y va acompañado de un informe de financiación. Estos instrumentos reguladores del desarrollo de las redes ciclistas interurbanas pueden al mismo tiempo erigirse como oportunidad para el desarrollo de la red ciclista de Errenteria.

3.9. Aspectos sociales y culturales

La imagen negativa o parcial que arrastraba la bicicleta desde los años sesenta está siendo paulatinamente erradicada. En algunos sectores sociales de Errenteria, la bici sigue teniendo un estigma de medio de transporte de bajo estatus o, en todo caso, propio de los jóvenes deportivos o ecologistas. Sin embargo, en la actualidad, las encuestas de opinión muestran cómo la población empieza a reconsiderar el papel que puede jugar la bicicleta en la solución de los problemas urbanos. Esto último se refleja en la Encuesta municipal basada en una encuesta sociológica a 400 personas realizada en Errenteria en 2014 (de la que se ofrecen algunos datos en el siguiente capítulo).

El papel del Ayuntamiento en este caso es fundamental, la apuesta de la bicicleta debe tener visibilidad y credibilidad para romper los prejuicios y establecer un mensaje positivo de la administración hacia los ciudadanos que potencialmente van a utilizar la bicicleta o van a tener que respetarla en el espacio común. En ese sentido, la red de infraestructuras ciclistas se debe acompañar de otro conjunto de medidas que contribuyan a paliar esta barrera de la cultura o, más bien, de la falta de una “cultura de la bicicleta”. En el Plan complementario del capítulo 10 se recogen algunas acciones en este sentido.

En el siguiente apartado se destacan los aspectos más importantes de las pautas y percepción de los habitantes de Errenteria en relación a la movilidad a pie y en bicicleta.

4. PROCESO DE PARTICIPACIÓN Y DEMANDA SOCIAL

Durante el proceso de redacción del PMPC se ha realizado un amplio estudio municipal basado en una encuesta sociológica a 400 personas para conocer la opinión y las pautas de movilidad de la población, en especial las relacionadas con los modos a pie y en bicicleta, así como la opinión de la población sobre medidas dirigidas a potenciar la movilidad no motorizada. Esta información ha resultado de gran utilidad a la hora de elaborar tanto el diagnóstico como las propuestas y el plan de actuación.

A continuación se extraen las principales conclusiones de este estudio denominado "*Estudio sobre movilidad peatonal y en bicicleta en Errenteria"*, de 74 páginas realizado por la empresa Siadeco en colaboración con Biziker. El trabajo de campo se realizó entre el 17 y 28 de febrero de 2014.

4.1. Encuesta pública sobre movilidad: un deseo de cambio

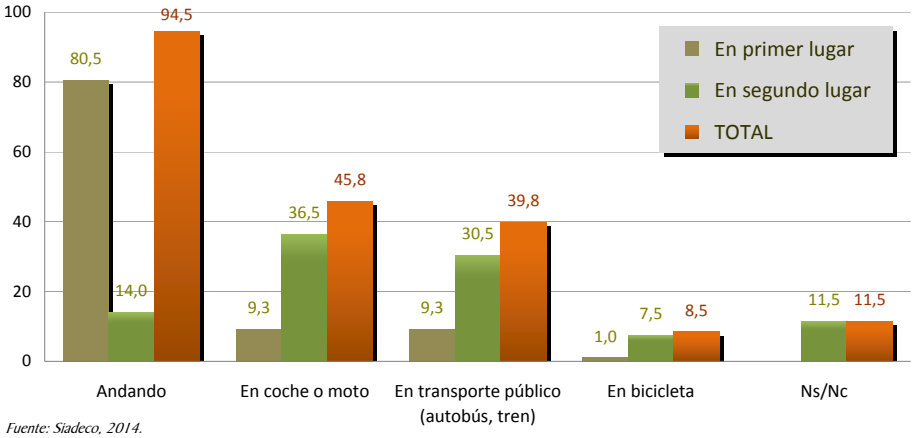
Atendiendo al contraste entre la forma actual de desplazarse por Errenteria, y la forma como se desearía desplazarse en el futuro, se constata por parte de la población de Errenteria una importante tendencia a querer utilizar más la bicicleta y el transporte público, frente a un menor deseo de utilización del transporte motorizado privado (coche o moto), e incluso del desplazamiento peatonal (aunque esto último es solamente cierto en determinadas franjas de edad de jóvenes). De modo que:

- En la actualidad, es un 8,5% el que manifiesta que utiliza como primera opción (1%) o como segunda opción (7,5%) la bicicleta para desplazarse en Errenteria; en el futuro es un 21,8% el que plantea que le gustaría utilizar la bicicleta como primera opción (4,3%) o como segunda opción (17,5%) para desplazarse en el municipio.

- Actualmente, es un 45,8% el que manifiesta que utiliza como primera opción (9,3%) o como segunda opción (36,5%) el coche o la moto para desplazarse en Errenteria; en el futuro es un 33,3% el que plantea que le gustaría utilizar el coche o la moto como primera opción (6,8%) o como segunda opción (26,5%) para desplazarse en el municipio.

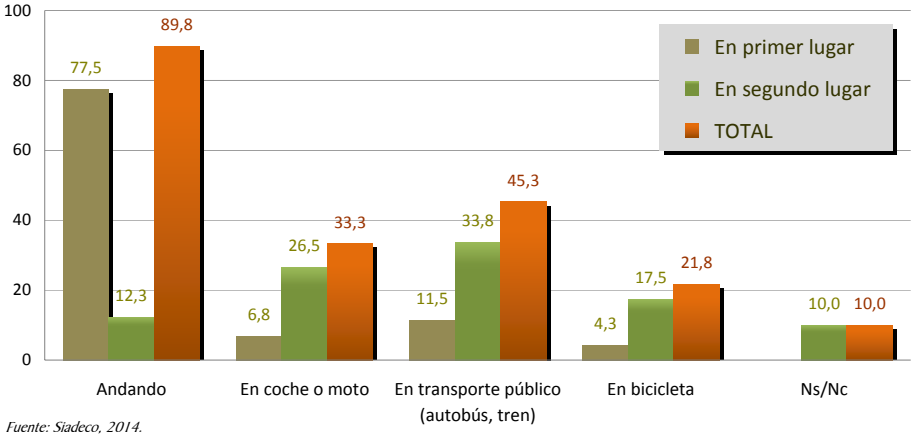
Este deseo de cambio (mayor utilización de la bicicleta y menor utilización del vehículo privado) ratifica los objetivos generales del Plan.

Gráfico 1: Actualmente, ¿cuál es la forma que más utiliza para desplazarse dentro de Errenteria? ¿y cuál es la segunda forma que más utiliza? (%)



Fuente: Siadeco, 2014.

Gráfico 2: En el futuro, ¿cuál es la forma que más le gustaría utilizar para desplazarse dentro de Errenteria? ¿y cuál sería la segunda forma que más le gustaría utilizar? (%)



Fuente: Siadeco, 2014.

Tabla 5: Modo más utilizado para desplazarse actualmente en Errenteria, y modo que se desearía utilizar en un futuro (%)

Modos de desplazamiento		En la actualidad (Modo que más utiliza)	En el futuro (Modo que más le gustaría utilizar)	Evolución: diferencial
		A	F	F-A
Andando	Primera opción	80,5	77,5	-3,0
	Segunda opción	14,0	12,3	-1,7
	Total	**94,5**	**89,8**	**-4,7**
En coche o moto	Primera opción	9,3	6,8	-2,5
	Segunda opción	36,5	26,5	-10
	Total	**45,8**	**33,3**	**-12,5**
En transporte público (autobús, tren)	Primera opción	9,3	11,5	2,2
	Segunda opción	30,5	33,8	3,3
	Total	**39,8**	**45,3**	**5,5**
En bici	Primera opción	1,0	4,3	3,3
	Segunda opción	7,5	17,5	10,0
	Total	**8,5**	**21,8**	**13,3**

Fuente: Siadeco, 2014.

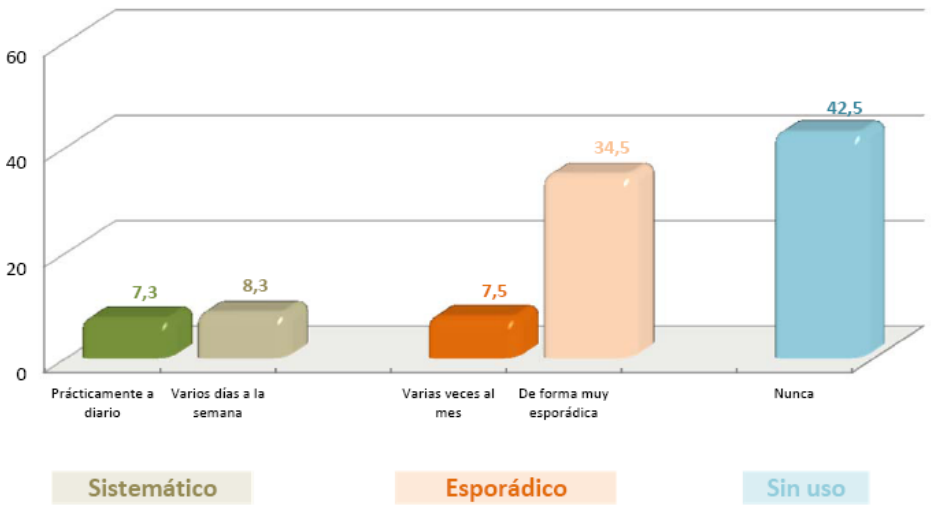
4.2. La utilización de los ascensores públicos

La red de transporte público vertical actual y planificada por el Ayuntamiento juega un papel esencial en las propuestas de este Plan, por lo que se ha investigado sobre el nivel de uso con que cuentan en la actualidad (ver PLANO *1.03 Movilidad Vertical*).

De la población más susceptible de uso de esta infraestructura (la residente en los barrios altos), prácticamente un 70% utiliza los ascensores alguna vez: de forma sistemática un 25% y esporádica un 44%.

Considerando a la población total (zona alta y zona baja de Errenteria) el 58% de la población objeto de estudio utiliza los ascensores públicos del municipio. Un 42% los utiliza de forma esporádica y un 15,5% de forma sistemática o habitual (un 7,3% prácticamente a diario y un 8,3% varios días a la semana).

Gráfico 8: ¿Con qué frecuencia utiliza alguno de los ascensores públicos (de calle) existentes en Errenteria? (%)



Fuente: Siadeco, 2014.

Tabla 11: La utilización de los ascensores según barrio y zona de residencia (%)

	ZONA ALTA					ZONA BAJA					TOTAL
	Agustinas+ Gaztaño+ Otros	Alaberga alta+ Capuchinos	Beraun	Galtzara-borda	**TOTAL**	Centro	Fanderia-Gabierrota -Larzabal	Izkieta-Ondartxo + Olibet-Casas nuevas + Alaberga baja	Pontika	**TOTAL**	
Utilización sistemática	19,5	20,6	22,9	33,9	25,3	6,0	9,5	8,5	5,9	7,3	15,5
Utilización esporádica	43,9	52,9	43,8	39,0	44,0	41,0	61,9	30,5	17,6	40,4	42,0
Sin utilización	36,6	26,5	33,3	27,1	30,8	53,0	28,6	61,0	76,5	52,3	42,5
TOTAL	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
N	41	34	48	59	182	100	42	59	17	218	400

Fuente: Siadeco, 2014.

El elevado nivel de utilización de los ascensores hace que las propuestas de red peatonal preferente y red ciclista se apoyen en la red de ascensores.

4.3. Opinión sobre los inconvenientes a la hora de utilizar la bicicleta

Si se quiere fomentar el uso de la bicicleta es fundamental conocer las razones por las que no se utiliza más (al igual que poner en valor las ventajas de su uso que subrayan las personas). Consultada la población sobre la importancia de diferentes inconvenientes o frenos a la hora de utilizar la bicicleta, los principales resultados han sido los siguientes:

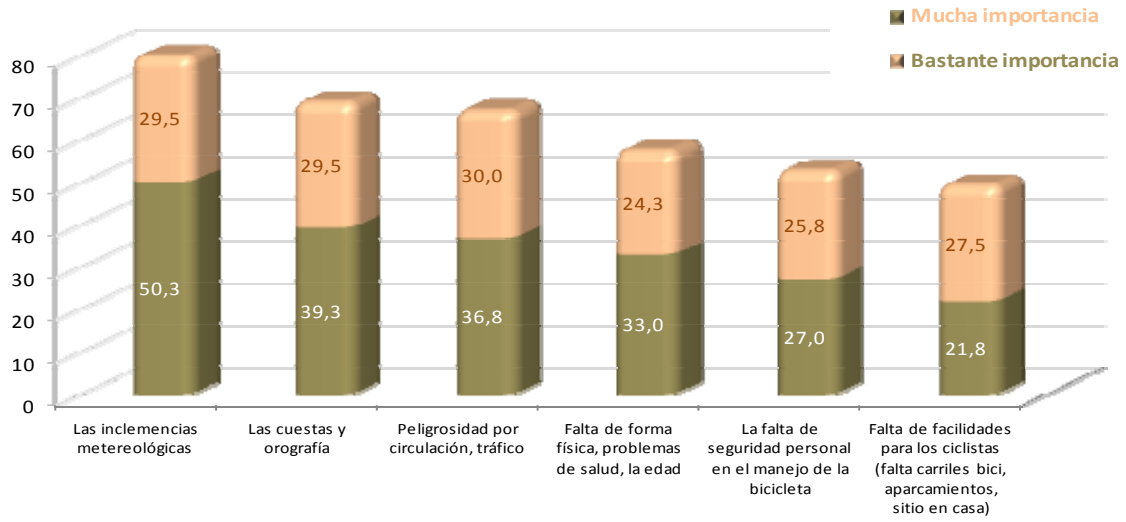
- El 79,8% considera muy importante (50,3%) o bastante importante (29,5%) las inclemencias meteorológicas (climatología).
- El 68,8% apunta como muy importante (39,3%) o bastante importante (29,5%) la propia orografía, las cuestas… Es, sobre todo, la población residente en la zona alta del municipio, la que en mayor medida subraya este inconveniente.
- El 66,8% da mucha importancia (36,8%) o bastante importancia (30%) a la peligrosidad por circulación y tráfico. Las mujeres superan ampliamente a los hombres a la hora de subrayar la importancia de este inconveniente.
- El 57,3% otorga mucha importancia (33%) o bastante importancia (24,3%) a la falta de forma física, problemas de salud, edad. Conforme avanzamos en la edad de las personas encuestadas, en mayor medida se manifiesta este freno a la hora de utilizar la bicicleta.

- El 52,8% señala como muy importante (27%) o bastante importante (25,8%) la falta de seguridad personal en el manejo de la bicicleta. Conforme avanzamos en la edad de las personas consultadas, en mayor medida se manifiesta este freno. Y las mujeres destacan sobre los hombres la hora de manifestar este inconveniente.
- El 49,3% estima como muy importante (21,8%) o bastante importante (27,5%) la falta de facilidades para las personas ciclistas (falta de carriles bici, aparcamiento, sitio en casa para guardar la bicicleta…). Es sobre todo la población ocupada, la que en mayor grado subraya este freno.

Tanto en las propuestas de infraestructura como en el plan complementario de este Plan se ha tratado de incidir en medidas dirigidas a superar algunos de los principales obstáculos señalados: las cuestas, la sensación de inseguridad por el tráfico, la falta de seguridad personal en el manejo de la bicicleta y la falta de infraestructura para la bicicleta.

El clima se entiende que siendo un obstáculo natural evidente muchas veces funciona más como un prejuicio que como barrera definitiva. El peso real del clima como obstáculo suele ser sobrevalorado por quienes no utilizan habitualmente la bicicleta; se suele olvidar que en otros lugares la bici se usa en circunstancias climatológicas que aquí pueden ser consideradas como insuperables y, también, que existe un cierto margen para mejorar el confort del pedaleo mediante soluciones individuales (ropa y trayectos adecuados)

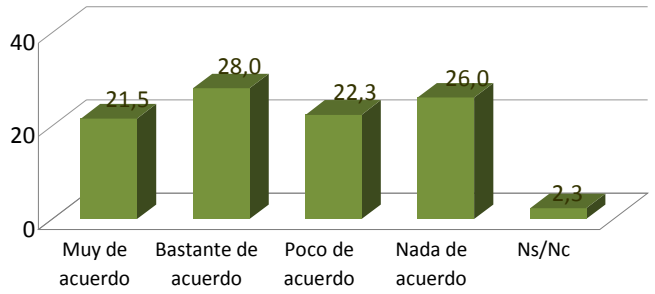
Gráfico 18: ¿Qué grado de importancia tienen cada uno de los siguientes frenos para no utilizar la bicicleta? (%)



4.4. Adhesión social a propuestas de mejora de la movilidad peatonal y ciclista

El 49,5% de la población objeto de estudio se muestra muy de acuerdo (21,5%) o bastante de acuerdo (28%) con que en Errenteria se deberían recuperar más espacios para peatones/as. Es la población ocupada y la de edad comprendida entre 41-60 años la que en mayor medida se manifiesta en este sentido.

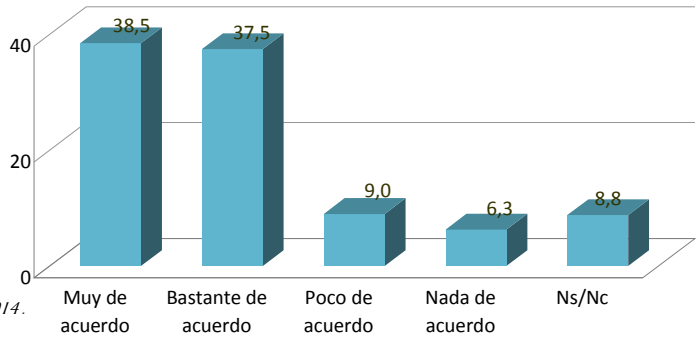
Gráfico 12: ¿En qué grado se muestra de acuerdo con que en Errenteria se deberían recuperar más espacios para peatones? (%)



Fuente: Siadeco, 2014.

El 76% de la población objeto de estudio se manifiesta muy de acuerdo (38,5%) o bastante de acuerdo (37,5%) con el planteamiento de que el Ayuntamiento debería fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte. Es de destacar el importante grado de acuerdo con esta afirmación expresado por la población ocupada y estudiante del municipio.

Gráfico 23: ¿En qué grado se muestra de acuerdo con que el Ayuntamiento debería fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte? (%)



Fuente: Siadeco, 2014.

4.5. Diagnóstico participado sobre la red peatonal y ciclista

Objeto y metodología de los talleres participativos

Durante la fase de avance del Plan se desarrollaron 2 talleres de participación abiertos a las personas interesadas. El objetivo de los talleres era realizar un diagnóstico guiado sobre las necesidades peatonales y ciclistas de Errenteria. Los dos talleres fueron básicamente prácticos. El primero de ellos se centró en la movilidad peatonal, y el segundo en la movilidad ciclista.

En ambos se realizó una breve exposición sobre los objetivos del Plan. Seguidamente se realizó el diagnóstico guiado, que consistió en recorrer varios tramos de la red peatonal (en el primer taller) y de la red ciclista (en el segundo) para analizar y descubrir conjuntamente las problemáticas existentes. Mediante el planteamiento de cuestiones relacionadas con el diagnóstico presentado, se requirió reflexionar sobre los problemas encontrados y las soluciones y medidas necesarias para mejorar el uso de ambas redes.

Para ayudar en la reflexión de los participantes, se repartió un mapa con una propuesta de recorrido a realizar, y una hoja con preguntas en torno a las preferencias, opciones y percepciones de cada una de los tipos de movilidad (ver ANEXO II: *Taller de participación ciudadana*).

Paralelamente se colgó en la página web de medio ambiente municipal (ingurumena.errenteria.eus) un documento resumen de pre-diagnóstico, abierto a la consulta de cualquier persona interesada en hacer aportaciones.

Resultados de los talleres participativos

<u>Taller de movilidad peatonal</u> (realizado el 8/10/2014)

Asistieron 7 personas: 2 técnicos de Biziker, 1 representante político (concejal de tráfico), 2 técnicos municipales (medio ambiente y tráfico), 1 policía municipal responsable de disciplina y seguridad vial, y 1 arquitecto urbanista de la agencia de desarrollo comarcal.

Cuestiones señaladas y principales conclusiones:

- El diseño actual de los itinerarios peatonales propicia irrupciones continuas de los peatones en la calzada. Deben de buscarse recorridos más directos que eviten hacer rodeos demasiado largos (ejemplos: Plaza Aralar, cuesta paralela a la A-8 que sube al barrio de Beraun, calle Martin Etxeberria)

- Los pivotes o bolardos puestos en las aceras al objeto de evitar los aparcamientos son fuente de tropiezos peatonales, además de que reducen en exceso el ancho libre de paso (ejemplos: calle Alfonso XI; cuesta de Beraun).
- Las calzadas están en muchas calles sobredimensionadas, con aceras demasiado estrechas, pudiéndose obtener espacio para el peatón a partir de su reducción (ejemplo: cuesta al barrio de Beraun).
- Como consecuencia de la sobredimensión de la calzada hay coches que circulan a velocidades excesivas (ejemplo: cuesta al barrio de Beraun).
- Las pendientes penalizan bastante la marcha a pie, de manera acusada en algunos perfiles sociales (personas mayores, madres/padres con sillitas, etc.).
- Los ascensores públicos juegan un papel muy importante facilitando la movilidad peatonal entre los barrios altos y bajos del municipio, debiéndose extender aún más la red de transporte público.
- Existen zonas que por su ubicación y diseño resultan desangeladas, invisibles y/o con sensación de inseguridad. Por ello haría falta realizar proyectos de readecuación de dichos espacios (ejemplo: entrada baja al polideportivo de Galtzaraborda).
- Como medida de promoción se considera necesaria la señalización de los itinerarios peatonales principales (direcciones, tiempos, etc.).

Taller de movilidad ciclista (realizado el 15/10/2014)

Asistieron 8 personas: 2 técnicos de Biziker, 1 representante político (Concejal de Medio Ambiente), 1 policía municipal responsable de disciplina y seguridad vial, 1 arquitecto urbanista de la agencia de desarrollo comarcal, 1 representante de varias asociaciones y 2 representantes del grupo Gurpil Artea.

Cuestiones señaladas por los participantes del taller:

- Falta de señalización informativa: direcciones, tiempos,… Se pide señalización específica para el ciclista.
- Presencia de puntos con señalización horizontal confusa debido a:
    - Conexiones entre distintos tramos de vías ciclistas poco o mal señalizadas.

- Carriles bici en acera diferenciándose del resto del espacio peatonal mediante acciones demasiado sutiles, como es cambiar el color o la direccionalidad del pavimento.

- Existencia de pavimentos con cenefas que se pueden confundir con el marcaje de una vía ciclista. (Por ejemplo en la Plaza del Lehendakari Aguirre).

- Existencia de vías ciclistas con recorridos excesivamente sinuosos, con curvas demasiado cerradas, incómodas de realizar.

- Vías ciclistas que transcurren por tramos pavimentados con adoquines con juntas demasiado anchas que pueden generar situaciones de no confort y peligro debido al posible encaje de la rueda en una de ellas.

- Vías ciclistas que transcurren por tramos con pavimentos resbaladizos.

- Modificar la disposición de las rejillas de las alcantarillas en los casos en las que estas se encuentran en un espacio de circulación ciclista, ya que pueden generarse situaciones de peligro para el usuario. Hay que asegurar que el agujero de la rejilla no se coloque en sentido de la marcha, sino perpendicular a éste, y que el grosor de este sea inferior al tamaño de la rueda. (Se expuso el problema andando por la calle Pelotari)

- Existencia de pivotes que suponen un obstáculo para el ciclista debido a que el espacio entre ellos es demasiado ajustado para asegurar el paso ciclista. (Encuentro entre la Plaza Fernandez de Landa y Alameda)

- Posibilidad de mejorar el marcaje de los carriles bici a contramano en calzada mediante la utilización de pintura rugosa que produce un efecto sonoro que funciona como aviso, al ser pisada por el coche.

- Falta de aparcamientos protegidos y seguros para los vecinos de Errenteria (aparcamientos en el lugar de origen).

- La vegetación de la rotonda de Galicia supone un obstáculo visual para el ciclista, que le impide ver por un lado el trazado del recorrido que sigue, y por el otro los vehículos que vienen.

- Proponer alternativas para los tramos de vías ciclistas con grandes problemas de coexistencia. (Se habló el Parque de la Paz y de su alternativa por el paseo de Gabierrota).

- Falta de señalización dirigida a los vehículos motorizados indicando el paso y la prioridad ciclista en la intersección entre la calle Segundo Ispizua y la calle Biteri.

5. DIAGNÓSTICO DE LA RED Y MOVILIDAD PEATONAL

5.1. Papel actual del peatón: lo que se ha avanzado

El peatón es el eslabón principal de la movilidad en Errenteria (se estima que más del 80% de los desplazamientos internos se hacen a pie). Caminar no es únicamente una forma de locomoción, sino también, en esencia, una manera de crear ciudad, de establecer las relaciones de comunicación y convivencia que caracteriza el hecho urbano. En los últimos años se empieza a considerar que la marcha a pie debe tener su propia red de vías e intersecciones, tal y como ocurre con la red viaria para vehículos motorizados. A su vez se demuestra que esta consideración ofrece resultados para la calidad de vida urbana.

Errenteria cuenta con un Plan de Accesibilidad desde el año 2000 (ampliado en 2008), habiéndose acometido desde entonces diversos proyectos de mejora de la red peatonal, fundamentalmente consistentes en peatonalizaciones parciales, el ensanchamiento de aceras, la habilitación de orejas y pasos sobreelevados en calzada para favorecer los cruces peatonales.

Las pautas de movilidad observadas en Errenteria revelan que, aún habiéndose mejorado de forma sustancial la calidad peatonal de varios sectores del núcleo urbano, y siendo todavía el modo de desplazamiento mayoritario, la movilidad peatonal no es acorde con su potencial. Es decir, en Errenteria se podría caminar más (tener una cuota mayor en el reparto modal) y en mejores condiciones.

Foruen Plaza en 1980

y en 2015

Para realizar este diagnóstico se ha analizado la calidad de la red actual de itinerarios y espacios peatonales, tanto en su concepción y diseño, como en lo relativo a su continuidad, estudiándose las barreras y condicionantes físicos que favorecen o disuaden la movilidad a pie en Errenteria, así como la estancia y disfrute en el espacio público.

5.2. Red peatonal y conectividad de los espacios públicos

Que en Errenteria se camine mucho no significa que no existan problemas que superar. Durante años, el crecimiento de los barrios periféricos no tuvo en cuenta la calidad del espacio peatonal. Se crearon dos Errenterias con problemas diferenciados para el peatón. La zona central, con dificultades para el viandante derivadas sobre todo del diseño y la gestión del espacio público, y la ciudad periférica, en donde el peatón se topa primero con problemas estructurales: de lejanía de los lugares a los que necesita acceder, de entorno hostil a la marcha a pie o de inexistencia de un viario peatonal completo.

A pesar de tener un alto grado de proximidad a los espacios simbólicos y centrales, la superficie total de las calles peatonales en relación al espacio público total existente resultó ser bastante inferior al espacio dedicado a la circulación y aparcamiento de los vehículos motorizados; además, o también como consecuencia de ello, la mayoría de los desplazamientos no peatonales se hacen en coche. Para analizar esta realidad se ha elaborado un plano con dos colores (ver PLANO 1.07. *Red Peatonal Actual*). En color verde claro se indica, a escala, el espacio peatonal (espacio total dedicado en exclusiva a la circulación y estancia peatonal) y en color verde oscuro se indica el espacio urbano viario (espacio total dedicado en exclusiva a la circulación y estacionamiento motorizado), que vendría a representar el asfalto existente hoy en día.

Una de las conclusiones del análisis de este plano es que hay un predominio global de la superficie en verde oscuro, situación que se deriva de una repetición del reparto desequilibrado de las secciones en muchas calles, en las que más del 50% de la sección suele dedicarse al coche (siendo en muchos casos esta proporción superior al 70%). Este problema es más acusado en barrios como Beraun, en donde los grosores de las líneas de color verde oscuro son en general mayores que en otros barrios como, por ejemplo, el Centro. El plano también pone de manifiesto la deficiente conexión peatonal de algunos espacios de estancia peatonal (parques, plazas,...).

Diversos casos en los que el reparto de la sección total es claramente favorable al vehículo motorizado

Calle San Marcos (Beraun | Subida a Beraun | Calle Morrongilleta (Centro)

5.3. Transporte público vertical: red de ascensores

La ciudad dispone de 9 ascensores públicos que conectan las zonas bajas y altas, que en general, son muy utilizados. Según la encuesta realizada casi un 70% de la población de los barrios altos los utiliza, del cual un 37% lo hace de forma sistemática (ver capítulo *4.2. La elevada utilización de los ascensores públicos*). En el Plan de Accesibilidad se proponen otros 17 ascensores, algunos de los cuales pueden jugar un papel importante en el fomento de la marcha a pie, y también en bicicleta (ver PLANO *1.03 Movilidad Vertical*).

5.4. Problemas y afecciones en los desplazamientos peatonales

Los problemas de los desplazamientos andando son de diversa naturaleza. Para su diagnóstico, por una parte, a través del trabajo de campo se han detectado y sistematizado estos problemas en el ámbito de la red considerada como preferente (ver PLANO *2.02 Diagnostico de la red peatonal preferente*). Al mismo tiempo en la encuesta realizada a la población se ha preguntado por el nivel de afección percibido respecto a estos problemas.

<u>Problemas de salubridad</u> (contaminación atmosférica y ruido de las vías peatonales)

El 37,3% de la población objeto de estudio, considera que en Errenteria los/as peatones/as sufren muchos o bastantes problemas de contaminación y ruido en sus desplazamientos a pie. Conforme avanzamos en la edad, en menor medida se manifiesta este tipo de problemáticas. Los barrios en los que en mayor grado se manifiesta esta problemática son: Capuchinos-Alaberga alta (52,9%), Pontika (47,1%) y Agustinas-Gaztaño-Otros (46,3%).

<u>Problemas de comodidad</u> (obstáculos en las vías y cruces peatonales, invasión de aceras, pendientes,…)

El 28,3% estima que en el municipio los/as peatones/as sufren muchos o bastantes problemas de comodidad (obstáculos en la vías o cruces, invasiones de la acera, pendientes…). Son las mujeres, las personas mayores de 60 años, y las residentes en la zona alta del municipio, las que en mayor medida apuntan este tipo de problemáticas. Los barrios donde en mayor medida se apunta esta problemática son: Pontika (41,2%) Galtzaraborda (35,6%), Beraun (34,5%) y Capuchinos-Alaberga alta (32,4%).

La invasión de aceras se deriva en algunos casos de la indisciplina o falta de respeto del espacio peatonal por parte de algunos conductores; pero en muchos otros casos se derivan de un deficiente diseño y organización del espacio urbano.

Invasión del espacio peatonal; lo que podría molestar en la calzada es muchas veces permitido en la acera
Paseo Lezo (Olibet) Carretera Alaberga Calle Aita Donostia (Beraun)-

<u>Problemas de seguridad vial</u> (riesgo de atropello, velocidades excesivas de los vehículos, miedo a éstas,…)

Un 26,1% valora que en Errenteria los/as peatones/as sufren muchos o bastantes problemas de seguridad vial (cruces peligrosos, velocidades excesivas…). Las mujeres en mayor medida que los hombres apuntan este tipo de problemáticas, y la población menor de 40 años es la que menos las señala. Proporcionalmente el barrio donde más se apunta esta problemática es Galtzaraborda (32,2%).

Cruce peatonal inseguro Cruce peatonal incómodo
Avenida Galtzaraborda

<u>Problemas de atractivo</u> (falta de vitalidad de las rutas peatonales, mobiliario, iluminación, vegetación)

Un 22,3% manifiesta que los/as peatones/as sufren muchos o bastantes problemas de atractivo (no hay gente en las rutas, escasez de mobiliario, poca iluminación…). Es la población que encuentra ocupada la que en mayor medida expresa este tipo de problemáticas. Los barrios donde más se manifiesta son: Capuchinos-Alaberga alta (26,5%) y Fanderia-Gabierrota-Lartzabal (26,2%).

<u>Problemas de rapidez</u> (rodeos, esperas y recorridos injustificadamente largos)

Un 13,6% considera que los/as peatones/as sufren muchos o bastantes problemas de rapidez (rodeos, esperas y recorrido injustificados…). Conforme avanzamos en la edad de las personas encuestadas, en mayor medida se manifiesta estas problemáticas. Las personas residentes en la zona alta del municipio señalan esta problemática en mayor medida que las que residen en la zona baja. El barrio que más destaca en relación a esta problemática es Beraun (22,9%).

Rodeo peatonal grande con paso peatonal largo en rotonda San Markos

En el plano PLANO *2.02 Diagnostico de la red peatonal preferente* se señalan de forma sistematizada aquellos puntos de la red peatonal preferente en donde se han encontrado los siguientes problemas:

TIPO DE PROBLEMA PEATONAL	PUNTOS/TRAMOS
Invasión del espacio peatonal	18
Falta de continuidad y rodeos innecesarios	6
Reparto desequilibrado de la sección	20
Cruce peatonal inseguro	8
Calles con velocidades excesivas	6
Regulación semafórica deficiente	3
TOTAL	61

6. DIAGNÓSTICO DE LA RED Y MOVILIDAD CICLISTA

6.1. Oferta actual de infraestructura viaria ciclista

Errenteria tiene unas características geográficas relativamente propicias para el uso de la bicicleta (en el capítulo 4 se analizan los condicionantes físicos). No en vano lleva unos años desarrollando una red ciclista cuyas características principales en el inicio de la redacción de este Plan eran: ser periférica, principalmente desarrollada en nuevas urbanizaciones, y con falta cobertura en los barrios centrales, y baja conectividad entre los tramos construidos y entre estos y el casco urbano, a excepción del eje este-oeste ya terminado (ver PLANO *1.06 Red ciclista Junio 2014*). Por tanto, hablamos de una red viaria ciclista extensa, con una longitud total de 11,6 km, pero dispersa, con más de una decena de tramos sin conectar.

Tramo ciclista sin conexiones (rotonda de M. Alduntzin-Pablo Iglesias-Agustinas)

Sin embargo, otra característica de la red ciclista es que a nivel exterior cuenta con buenas conexiones comarcales, ya que está conectada con Lezo, Pasaia y Oiartzun. En cuanto al tipo de red ciclista, el modelo de red actual es de tipo segregado, siendo el tipo de vía ciclista predominante la acera-bici, es decir, una vía ciclista superpuesta sobre el espacio peatonal.

El Plan Director de la Bicicleta de Errenteria redactado en 2008 ofrecía unas directrices generales para la ejecución de una infraestructura ciclista municipal basada principalmente en el paradigma de segregación (y en parte mixto) de las vías ciclistas. Este modelo de implantación de vías ciclistas conlleva los inconvenientes de necesitar muchas obras y el elevado gasto económico.

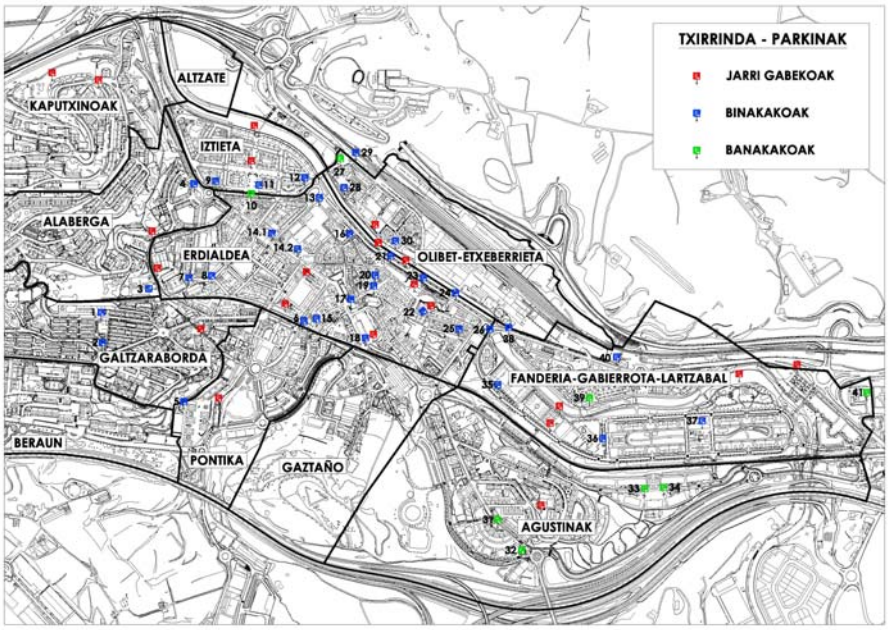
6.2. Aparcamiento para bicicletas

Los aparcamientos para bicicletas constituyen un elemento esencial de una infraestructura ciclista básica. La disponibilidad de un aparcamiento cómodo y seguro, tanto en origen como en el destino de los desplazamientos, no sólo es una condición imprescindible para asegurar un uso normalizado de la bicicleta, sino que condiciona la disposición a adquirir dicho vehículo.

Errenteria cuenta con una red de aparcamientos comunes para bicicletas de 468 plazas repartidas en 42 Puntos. El reparto de las plazas por barrios es muy desigual quedando muchos centros de atracción de viajes y equipamientos sin infraestructura para aparcar bicicletas, mientras otros lugares acumulan una gran cantidad de plazas; por ejemplo, en un solo punto como las piscinas de Fanderia se concentra el 25% del total de plazas municipales (116 plazas); mientras que en barrios como Pontika y Lartzabal cuentan tan sólo con 10 plazas cada uno, siendo el caso más llamativo el de Beraun, que no dispone de ninguna plaza (ver ANEXO III RELACIÓN DE APARCABICIS MUNICIPALES).

Aparcabicis en el Centro de Errenteria

Observando los índices de aparcamiento de otras localidades guipuzcoanas (índice de plazas por km de vía ciclista e índice de aparcabicis por habitante), con el ejemplo de Donostia y Tolosa en donde la utilización de la bicicleta ronda el 2-3% de los viajes internos, se estima que Errenteria debería contar en el plazo de los próximos 8 años con un mínimo de 1.400 plazas (en el Plan de acción complementario se especifica la acción para acometer esta tarea).



Red de aparcamientos para bicicletas 2015. Fuente: Ayuntamiento de Errenteria

6.3. Combinación bicicleta-transporte público (bici-tren, bici-autobús, bici-ascensor)

Potencial de crecimiento simultáneo de la bicicleta y el transporte público

Un elemento destacable en la estrategia de promoción de la bicicleta es la potenciación simultánea del ciclismo y del transporte público. En la medida en que la bici y los autobuses o los ferrocarriles de cercanías presentan "mercados" que se solapan, la posibilidad de que unos no resten usuarios a los otros es la clave del trasvase de viajes en coche a este conjunto de medios alternativos.

Por otra parte, esta intermodalidad también se presenta como parte de la solución al paulatino descenso de viajeros que se está produciendo en el transporte público. En términos generales la accesibilidad teórica de las estaciones y paradas de Errenteria es adecuada para el uso de transporte público y únicamente cabe recordar que la comodidad y seguridad del acceso a pie a las paradas o la facilidad del intercambio modal pueden estar disuadiendo el uso del autobús y el ferrocarril.

Una de las fórmulas para que se verifique ese potencial de crecimiento simultáneo de la bicicleta y del transporte público es la correcta interrelación o combinación de ambos modos de transporte, bien sea a través del intercambio modal en las estaciones del transporte público, bien sea mediante el transporte de las bicicletas en los vehículos públicos (tren, autobús, ascensor).

Posibilidades de combinación bicicleta-transporte público en Errenteria (transporte de bicicletas en las unidades de tren y autobús)

Bici-Renfe:

El transporte de bicicletas en el servicio de Cercanías de Renfe está reglamentado de tal modo que permite su transporte como equipaje de mano, sin coste añadido, en los siguientes segmentos horarios (si bien en la práctica existe bastante permisividad fuera de ese horario):

- Lunes a Viernes: de 9:00 a 12:30 y de 16:00 a 18:00
- Sábados y Festivos: de 05:30 a 16:00

Transporte de bicicleta en Renfe

Bici-Euskotren:

El acceso de bicicletas en los trenes está regulado dentro de las Condiciones Generales de Contratación de Eusko Trenbideak / Ferrocarriles Vascos. En base a ella, se permite el libre acceso con bicicletas en todas las líneas de ferrocarril y tranvía de Euskotren, en los días y horarios siguientes (si bien en la práctica existe bastante permisividad fuera de ese horario):

- Sábados, domingos y festivos: Durante toda la jornada.
- Lunes a viernes: De 10 a 12:30 y de 19h. hasta fin de servicio.

Se permite una bicicleta por persona viajera y billete, pudiéndose impedir el acceso con bicicleta cuando se produzcan circunstancias que así lo aconsejen, tales como aglomeraciones, averías y otras incidencias, que dificulten el tránsito y la movilidad de las personas dentro de las instalaciones. Por otra parte, los trayectos en ferrocarril deben realizarse en la zona más próxima a las cabinas de conducción, permitiéndose únicamente dos bicicletas por coche.

Acceso a estación de Euskotren

Transporte de bicicletas en Euskotren

Bici-Autobús:

- <u>Autobuses interurbanos</u>

El Reglamento unificado de transporte público de personas viajeras, aprobado por la Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa, de aplicación para todas las concesionarias adheridas al Sistema Mugi, entrará en vigor a finales de marzo de 2015. El Reglamento incrementa las opciones de transportar bicicletas en los autobuses.

Según este el acceso de las bicicletas al transporte interurbano se permitirá en los siguientes casos:

1. Bicicletas Plegadas:

Se admitirá el acceso de bicicletas plegadas en todos los servicios de Lurraldebus.

2. Bicicletas convencionales:

Se admitirá su acceso en aquellos servicios de Lurraldebus que se presten con autobuses que dispongan de bodega o maletero, donde necesariamente irán ubicadas.

También se admitirá su acceso en todas las líneas de Lurraldebus, siempre que en el momento del embarque de la bicicleta el número de personas de pie no supere el 60% del número máximo de personas de pie autorizadas en el vehículo.

En aquellas localidades que dispongan de más de una parada, las bicicletas convencionales deberán embarcarse en la última parada del núcleo urbano para tomar viajeros.

- Autobuses urbanos

Además de para trasladarse de Errenteria a otros municipios, la intermodalidad bici-autobús puede servir para que los ciclistas salven las pendientes de los barrios altos transportando la bicicleta en los autobuses municipales. El régimen de acceso de bicicletas en el transporte público urbano de Errenteria es el detallado a continuación:

Está autorizado el acceso de bicicletas en todas las líneas de transporte urbano sin limitación horaria, siempre y cuando haya espacio físico suficiente y en los vehículos que por sus características sea posible. No obstante lo anterior, el Ayuntamiento se reserva el derecho de limitar el transporte de bicicletas en determinadas líneas, por motivo de la celebración de determinados actos o eventos.

Transporte de bicicleta en autobús

Bici-Ascensor:

Finalmente existe la posibilidad de la utilización de los ascensores públicos, también para poder acceder a los barrios altos de Errenteria. La mayoría de los ascensores cuentan con dimensiones adecuadas para el transporte vertical de bicicletas. Esta red juega un importante fundamental en la red de vías ciclistas propuesta.

Transporte de bicicleta en ascensor
Ascensor Kaputxinoak

Posibilidades de intercambio modal (aparcamiento de bicicletas en estaciones)

Bici-Tren:

Tanto en la estación de Renfe como en las de Euskotren las condiciones para realizar el intercambio modal son bastante precarias y no invitan a acudir a ellas en bici: únicamente cuentan con aparcamientos a la intemperie (sin protección frente al robo y a la meteorología).

6.4. Disponibilidad de bicicletas en el hogar

Un factor que coadyuva al objetivo de incrementar la utilización de la bicicleta como medio de transporte es el alto nivel de disponibilidad de bicicletas en Errenteria. Según el estudio sociológico realizado en el 60,7% de los hogares de la villa se dispone de bicicleta. Conforme avanzamos en la edad de las personas consultadas la disponibilidad de bicicleta es menor. Así, mientras que en el 80,3% de los hogares en los que residen las personas en edades comprendidas entre los 15 y los 40 años se dispone de bicicleta, sólo en un 29% de los hogares en los que habitan personas mayores de sesenta años se dispone de ella. Los hombres disponen de bicicleta (63%) en mayor medida que las mujeres (58,2%). El 84,4% de las personas estudiantes cuenta con bicicleta. Y las personas residentes en la zona alta del municipio presentan una mayor disponibilidad (65,4%) que las que residen en la zona baja (56,9%).

Tabla 23: Disponibilidad de bicicleta en el hogar (%)

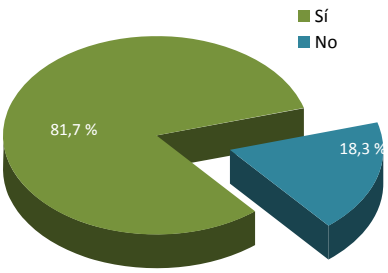
Sexo		Edad			Relación con la actividad				Zona de residencia		Total
Hombre	Mujer	15-40 años	41-60 años	Más de 60 años	Ocu-pado/a	Estu-diante	Jubila-do/a	Otras	Zona alta	Zona baja	
63,0	58,2	80,3	75,0	29,0	78,8	84,4	28,2	52,5	65,4	56,9	60,7

Fuente: Siadeco, 2014.

6.5. Conocimiento del manejo de la bicicleta

En 81,7% de la población objeto de estudio sabe andar en bicicleta. Los hombres saben andar en mayor medida (94%) que las mujeres (69,5%). A mayor edad, menor es la proporción de personas que sabe andar en bicicleta. La proporción de personas que sabe andar en bicicleta residente en la zona baja del municipio (84,9%) es superior a la que se registra en la zona alta (78%).

Gráfico 15: ¿Sabe andar en bicicleta?



6.6. Nivel de uso de la bicicleta

No es posible ofrecer datos fiables sobre el nivel de uso interno de la bicicleta en Errenteria, ni en cifras absolutas ni en porcentajes de reparto modal (al menos con los criterios y metodología reglada que se manejan en las costosas encuestas de movilidad al estilo de la realizada en la CAPV cuatrienalmente); tan sólo se puede hacer una aproximación basada en la encuesta sociológica realizada en 2014 (que debe reseñarse que no se trata de una encuesta de movilidad como tal). Según esta encuesta para un 1% de los habitantes la bicicleta representa la primera opción como medio de transporte interno.

De la citada encuesta de movilidad cuatrienal del Gobierno Vasco, sobre la muestra total de la CAPV, la submuestra correspondiente a Errenteria es de 162 personas; muestra poco manejable ya que la fiabilidad estadística mínima se marca a partir de las 400 personas encuestadas, y además se refiere en más de un 90% a la movilidad externa al municipio, lo que imposibilita extraer conclusiones fiables sobre la movilidad interna. No obstante, si atendemos a los datos de evolución de esta encuesta a modo de indicador de tendencias, se puede observar un significativo aumento de la suma de viajes internos y externos en bicicleta (alrededor de un 2,5% del reparto modal en 2011, frente a un 0,4% en 2007)[1].

Esta última observación, junto con el deseo de cambio mostrado por la población de Errenteria en relación al modo de desplazarse en los viajes internos al municipio, indica una importante demanda latente de mejoras y facilidades en materia ciclista (ver CAPITÚLO 4.1. Posicionamiento modal actual y futuro). Como se indica en los objetivos del Plan se estima que en unos años podría alcanzarse la cuota modal del 5% de viajes internos en bicicleta.

Ciclista en vía específica
Pontika

Ciclista en calzada
Carretera Alaberga

Ciclista en acera
Calle Morrongilleta (Centro)

[1] Otra fuente que indica el bajo uso de la bicicleta de hace unos años es el del reparto modal resultante de la encuesta del Ecobarometro de 2008 para Errenteria (0,1% de viajes en bicicleta).

6.7. Problemas específicos de los desplazamientos en la red ciclista

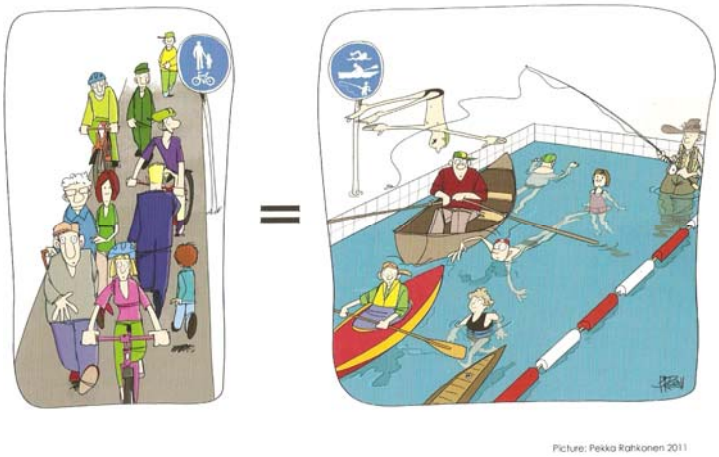
Tal y como se describe en el punto 7.1. la red específica ciclista de Errenteria se caracteriza por ser principalmente periférica, es decir, desarrollada en nuevas urbanizaciones y con falta cobertura en los barrios centrales, y baja conectividad entre los tramos construidos y entre estos y el casco urbano. A esta falta de conectividad y baja cobertura territorial de la infraestructura ciclista, se suman algunos problemas de importancia variable que de alguna forma pueden complicar los desplazamientos ciclistas por la misma (para la localización de estos ver PLANO *2.01 Diagnostico de la red ciclista actual*).

<u>Problemas de coexistencia</u>

Se producen principalmente en sendas bici y aceras bici, es decir, en tramos en los que se propicia que peatones y ciclistas compartan la sección. Bien por la señalización, bien por la anchura o el diseño de la vía, bien por el flujo elevado de alguno o ambos modos de desplazamiento, o bien por la combinación de alguno o más de estos factores se producen molestias y fricciones entre peatones y ciclistas. La red propuesta por el Plan se inclina por suprimir la coexistencia y ofrecer rutas ciclistas alternativas.

Tramos con problemas de coexistencia ciclista-peatonal

Paseo de Fanderia — Calle Aiako Harria (Alaberga)



La mezcla de tipos de usuarios no está aconsejada a partir de flujos en los que se estorben
(Fuente de la imagen: Best European Practices in Promoting Cycling and Walking. 2012)

Señalización horizontal incorrecta

En el caso de Errenteria consiste en las marcas viales y señales verticales de "ceda el paso" de obligado cumplimiento para los ciclistas en cruces de vía ciclista con calzada donde según el Reglamento General de Circulación la prioridad de paso es ciclista.

Avenida de Navarra (Centro)

Obstáculos en el paso

Se han encontrado algunos obstáculos consistentes en: rejillas dispuestas en el sentido de la circulación de la marcha ciclista (lo que supone un peligro para las bicicletas de rueda fina); acera-bici situada demasiado cerca de la línea de aparcamiento (la apertura de puertas provoca incomodidad y accidentes).

Entrada Norte Errenteria

Plaza Fernandez de Landa (Centro)

Intersecciones inseguras

Se trata de intersecciones con calzada de prioridad ciclista (o en los que debiera ser así) en las que el paso ciclista no está adecuadamente indicado o es inexistente.

Glorieta Rioja (Pontika)

Calle Sorgintzulo (Kaputxinoak)

Pendientes excesivas

Algunos tramos de la red ciclista actual cuentan con pendientes que superan ampliamente la pendiente máxima recomendada del 8% (este máximo se recomienda en tramos muy cortos

Tramo con pendiente excesiva en Alaberga

Firme en mal estado

Se trata de puntos en donde el asfalto se ha deteriorado.

Glorieta Rioja (Pontika)

Iluminación insuficiente

Se trata de dos tramos que se encuentran en las zonas limítrofes de los barrios de Beraun y Kaputxinoak.

Bordillo no rebajado

Se trata de un punto de la red ciclista en Pontika en donde el acceso a la vía ciclista tras un paso para bicicletas en calzada el bordillo no está rebajado.

Paseo Arramendi (Pontika)

PROBLEMA EN LA RED CICLISTA ACTUAL	PUNTOS/TRAMOS
Problemas de coexistencia	6
Señalización horizontal incorrecta	5
Obstáculos en el paso	4
Intersecciones inseguras	3
Pendientes excesivas (>8%)	3
Firme en mal estado	3
Iluminación insuficiente	2
Bordillos no rebajados	1
TOTAL	27