



DONOSTIAKO  
BIZIKLETAREN  
BEHATOKIA

OBSERVATORIO  
DE LA BICICLETA  
DE SAN SEBASTIÁN

Informe de indicadores relacionados con la  
movilidad ciclista en Donostia - San Sebastián  
Año 2009



[info@bizikletarenbehatokia.org](mailto:info@bizikletarenbehatokia.org)  
[info@observatoriodelabicicleta.org](mailto:info@observatoriodelabicicleta.org)

<http://www.observatoriodelabicicleta.org>  
<http://www.bizikletarenbehatokia.org>



(+34) 943 451 511



DONOSTIAKO  
BIZIKLETAREN  
BEHATOKIA  
OBSERVATORIO  
DE LA BICICLETA  
DE SAN SEBASTIAN

---

**Autor:**



**Manu González  
Aratz Arregi  
Nerea González**

**Coordinación:**



**Hiriko txirrindularien elkarte-Asociación de Ciclistas Urbanos/as**



## ÍNDICE

<b>Antecedentes .....</b>	<b>4</b>
<b>El sistema de indicadores propuesto .....</b>	<b>4</b>
<b>Resultados obtenidos.....</b>	<b>6</b>
<b>ANEXO I: Propuesta de protocolización .....</b>	<b>19</b>

## Antecedentes

Para realizar el presente Informe se ha partido de la *“Propuesta de un sistema de indicadores sobre la inserción de la bicicleta en la movilidad de Donostia-San Sebastián”*, documento del Observatorio de la Bicicleta fechado en marzo de 2005, de los resultados obtenidos en los informes realizados por el Observatorio de la Bicicleta en 2006, 2007 y 2008, así como de la información facilitada por el Departamento de Movilidad y la Guardia Municipal referida a los datos de 2009.

La mencionada propuesta de un sistema de indicadores establecía que la *“disponibilidad de un conjunto de indicadores..., puede ser una importante herramienta de seguimiento, y evaluación de los resultados esperados de un proceso de planificación. En este caso se trataría del conjunto de actuaciones llevadas a cabo y en curso para lograr la integración del uso de la bicicleta en la movilidad de Donostia - San Sebastián.* El mismo documento ya exponía la dificultad de diseñar un sistema de indicadores que sea eficiente y materializable en la práctica cotidiana, a tenor de la disponibilidad de datos existente, situación que se pudo constatar en los trabajos de obtención de algunos de los indicadores en años precedentes y que se han vuelto a repetir en 2009.

La Secretaría Técnica del Observatorio, en colaboración con los técnicos municipales correspondientes, realizó en su momento un trabajo previo de protocolización de los indicadores propuestos que ha sido el referente para la obtención de los datos que se recogen en el presente informe. (Ver Anexo I donde se recogen las fichas correspondientes a cada indicador propuesto)

## El sistema de indicadores propuesto

La propuesta inicial de indicadores considerados para conformar el sistema de indicadores de la movilidad ciclista en la ciudad fue el siguiente:

1. Evolución del número de ciclistas
2. Evolución del número de viajes en vehículos privados motorizados
3. Evolución del número de viajes en bicicleta
4. Evolución del índice de motorización por cada 1.000 habitantes
5. Evolución de la longitud del viario específico para desplazamientos ciclistas en función de la longitud de la red viaria urbana
6. Evolución del número de plazas de aparcamiento en rotación para automóviles

7. Evolución del número de plazas de aparcamiento para bicicletas
8. Evolución del gasto de mantenimiento de las vías ciclistas;
9. Evolución del número de ciclistas víctimas de accidente
10. Evolución del número de denuncias de bicicletas robadas.

La propuesta final que configuró el sistema, tras el estudio y exploración de las posibilidades de obtención y aplicación de todos ellos, fue la siguiente:

**INDICADOR 1.**

**Evolución de la inversión en obra nueva, el gasto de mantenimiento de las vías ciclistas ya existentes y el de la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.**

**INDICADOR 2.**

**Evolución del número de viajes en bicicleta y su peso relativo sobre la totalidad de los viajes efectuados.**

**INDICADOR 3.**

**Evolución del índice de motorización por cada 1.000 habitantes**

**INDICADOR 4.**

**Evolución de la longitud del viario específico para desplazamientos ciclistas en función de la longitud de la red viaria urbana**

**INDICADOR 5.**

**Evolución del número de ciclistas víctimas de accidente**

**INDICADOR 6.**

**Evolución del número de plazas de aparcamiento para bicicletas**

**INDICADOR 7**

**Evolución del número de denuncias de bicicletas robadas**



## Resultados obtenidos

### INDICADOR 1.

Evolución de la inversión en obra nueva, el gasto de mantenimiento de las vías ciclistas ya existentes y el de la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.

#### *Inversiones municipales realizadas en materia de ciclismo urbano*

Año	Ejecución Vías ciclistas	Mantenimiento Vías ciclistas	Aparcamientos	Promoción
2002	1.200.000 €		30.000 €	-
2003	20.000 €		30.000 €	-
2004	300.000 €		30.000 €	-
2005	1.100.000 €		54.336 €	-
2006	1.223.000 €		58.600 €	85.500 €
2007	532.000 €		51.631 €	71.162 €
2008	113.700 €	48.320 €	34.528 €	43.903 €
2009	3.533.068 €	21.000 €	6.300 €	13.420 €

El total de las inversiones contabilizadas en 2009 alcanza la cifra de 3.573.788 €. El gasto medio correspondiente a 2009 viene a suponer una media de **19,28 €** por habitante, cantidad muy superior en este caso a la cantidad estimada en el Plan de Potenciación de la Bicicleta que cifraba en 4,5 € año y habitante la cantidad a gastar por una ciudad para *desarrollar una política de "ciudad ciclable" digna de tal nombre*. Este año, la inversión realizada supera con creces la efectuada en años anteriores. Hasta ahora, la cifra máxima de inversión se había alcanzado en 2006, suponiendo en ese año un gasto de 7,54 € por donostiarra.

La inversión principal de 2009 se ha centrado en el desarrollo de vías ciclistas. La ejecución del vial ciclista que atraviesa el túnel de Morlans ha supuesto un gasto de 2.949.323,68 €, viniendo a representar el 82,52% de la cantidad total invertida en el conjunto de la inversión realizada en este ejercicio.



Comparando las inversiones realizadas en otros apartados (mantenimiento, aparcamientos y promoción) con las destinadas en años anteriores, la cifra de 2009 es bastante menor que la invertida durante los años precedentes, destacando la poca inversión dedicada a aparcabicis y la importante disminución del gasto dedicado a promoción (un 70% menos respecto al año pasado) y a mantenimiento (un 56,54% menos que el año anterior).

## **INDICADOR 2.**

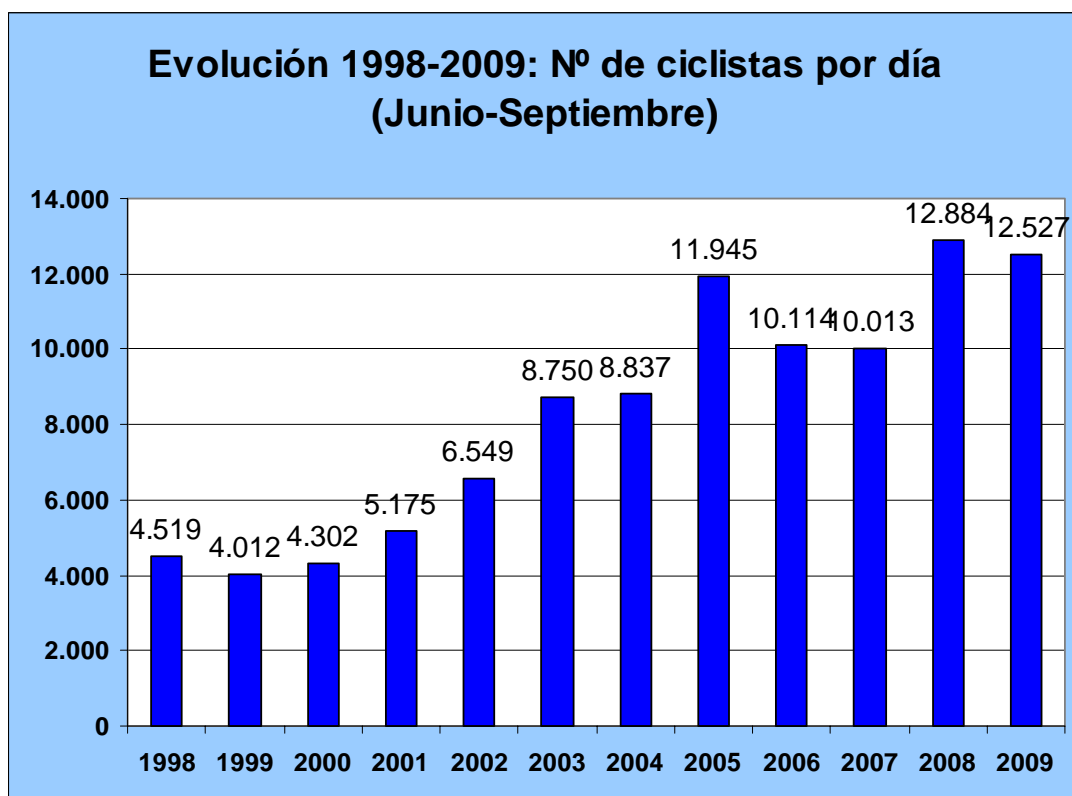
### **Evolución del número de viajes en bicicleta y su peso relativo sobre la totalidad de los viajes efectuados.**

Como se viene advirtiendo en informes anteriores, este Indicador, en principio, podría ser obtenido de una encuesta cuatrianual que realiza IHOBE, Sociedad Pública del Gobierno Vasco. Esa encuesta se realiza con el fin de obtener, entre otras cuestiones, los indicadores relativos a Movilidad y Transporte del Sistema de Indicadores que el Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno Vasco tiene establecido para el seguimiento de los Planes de Acción de las Agendas 21 Locales. El Indicador 3 del sistema de IHOBE *“Movilidad local y transporte de viajeros”* incluye los diferentes aspectos que contribuyen en la definición del modelo general de movilidad. Entre los parámetros que se considera necesario estudiar está el análisis de los modos de transporte utilizados para la realización de los desplazamientos diarios y distancias recorridas en cada desplazamiento (% relativo en cada medio de transporte considerado). Se tienen en cuenta los siguientes modos de transporte: andando, bicicleta, motocicleta, coche, taxi, autobús, metro y tranvía. La escala en la que se realiza el muestreo y la periodicidad cuatrianual en la obtención de la información inclinaron al Ayuntamiento a optar por otras referencias para evaluar y comparar la evolución de la movilidad ciclista en la ciudad

Desde esa perspectiva se planteó la posibilidad de incorporar tres Indicadores que, de alguna manera, permitan visualizar la evolución del número de desplazamientos que diariamente se realizan en bicicleta en la ciudad en relación con otros modos de trasladarse por ella. La formulación de los tres Indicadores es la siguiente:

- **Número de desplazamientos en bicicleta**
- **Número de viajeros que utilizan el transporte público**
- **Número de desplazamientos en vehículo privado motorizado por la ciudad.**

**INDICADOR 2 A.**  
**Número de desplazamientos en bicicleta**



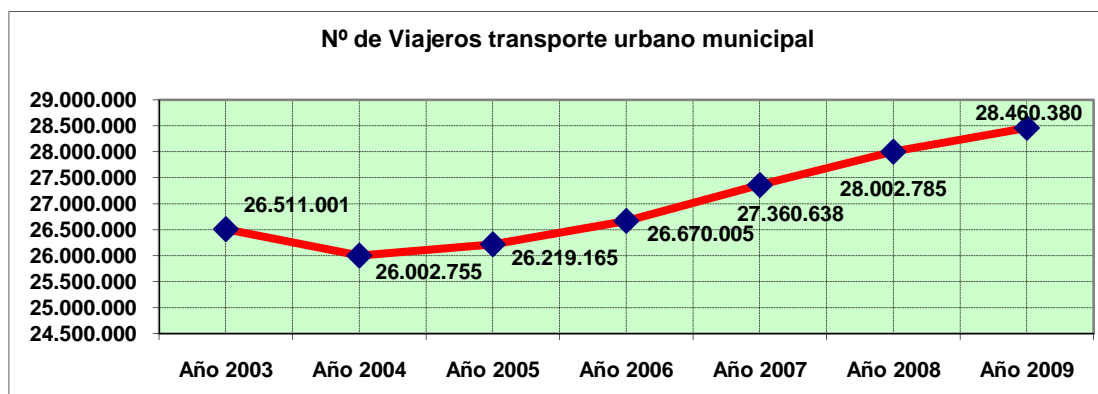
Los datos devienen de la información obtenida en el conteo de ciclistas realizado a lo largo de los meses de abril a octubre en 6 puntos de aforo preestablecidos (Avenida, Getaria, Concha, Fueros, Puente de M<sup>a</sup> Cristina, Zurriola y Puente de Santa Catalina/Plaza Euskadi).

De los datos facilitados se puede observar una ligera disminución de los desplazamientos ciclistas por la ciudad con respecto al año pasado, pero que se mantiene superior a años anteriores. Creemos que el uso de la bicicleta en la ciudad va asentándose paulatinamente y que, si miramos la evolución registrada respecto a los últimos años, en los que la red ciclista se ha venido desarrollando en la ciudad, el número medio de desplazamientos diarios en bicicleta sigue una tendencia ascendente.

## INDICADOR 2 B

Número de viajeros que utilizan el sistema de transporte urbano municipal (Donostia Bus)

Nº de Viajeros	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	26.002.755	26.219.165	26.670.005	27.360.638	28.002.785	28.460.380

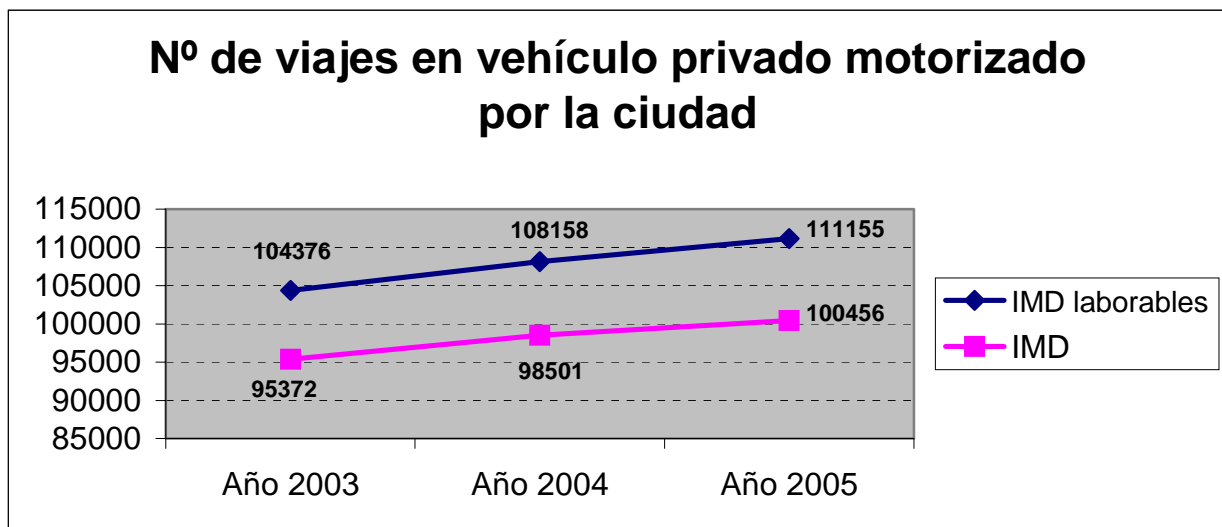


El número de viajes en autobús se ha incrementado en cerca de dos millones y cuarto en estos 5 últimos años, representando un incremento anual del 2%. Los resultados obtenidos vendrían a suponer que cada habitante donostiarra realiza al año 153 viajes en autobús de media, muy superior a las medias de 80 viajes por persona que suelen obtener ciudades españolas con población parecida. La explicación de este incremento se puede encontrar en la mejora de servicio en las líneas Antinguo y Altza-Hospitales, la integración con Lurraldebus, un mayor uso de bonos mensuales y servicios nocturnos, la mejora de los índices de puntualidad y regularidad en el servicio, así como actuaciones de priorización en el viario del transporte público con el paulatino aumento de vías reservadas para los autobuses.



## INDICADOR 2 C

Número de viajes en vehículo privado motorizado por la ciudad



IMD: Intensidad Media Diaria

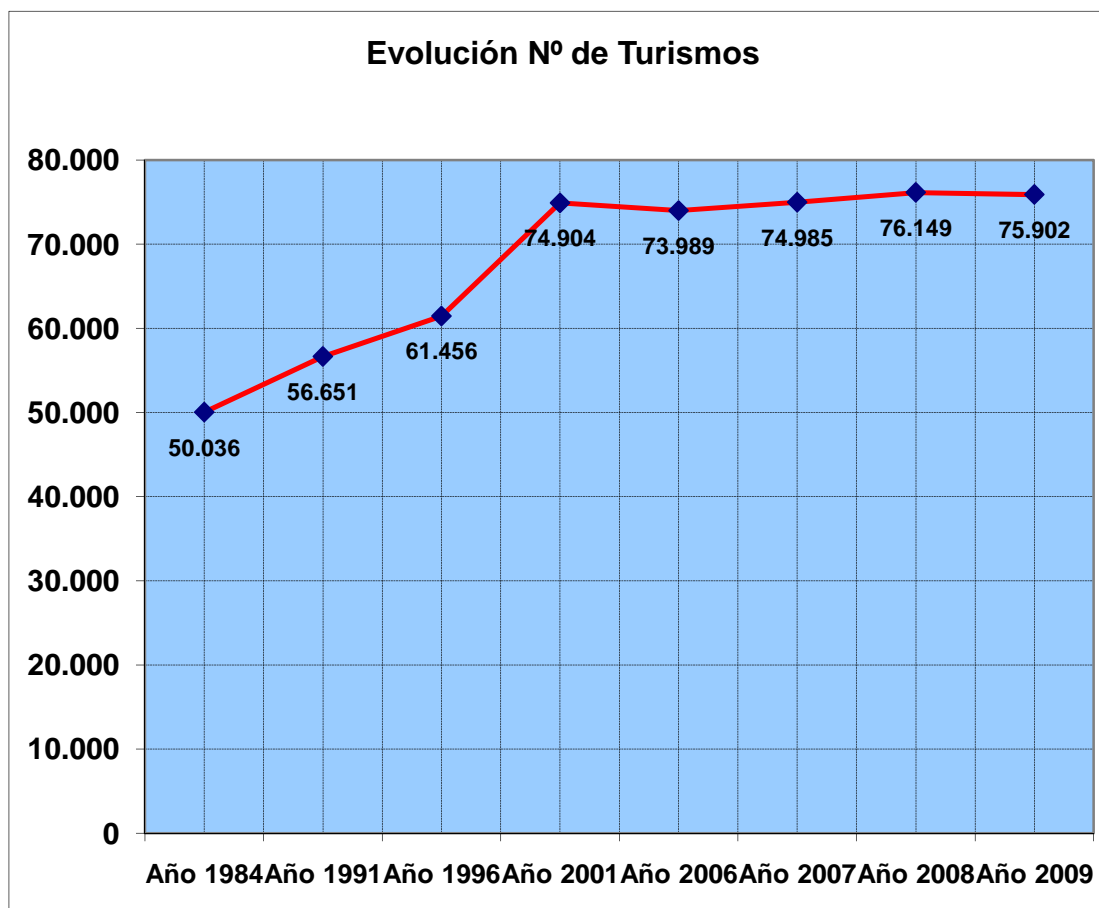
IMDL: Intensidad Media Diaria día Laboral

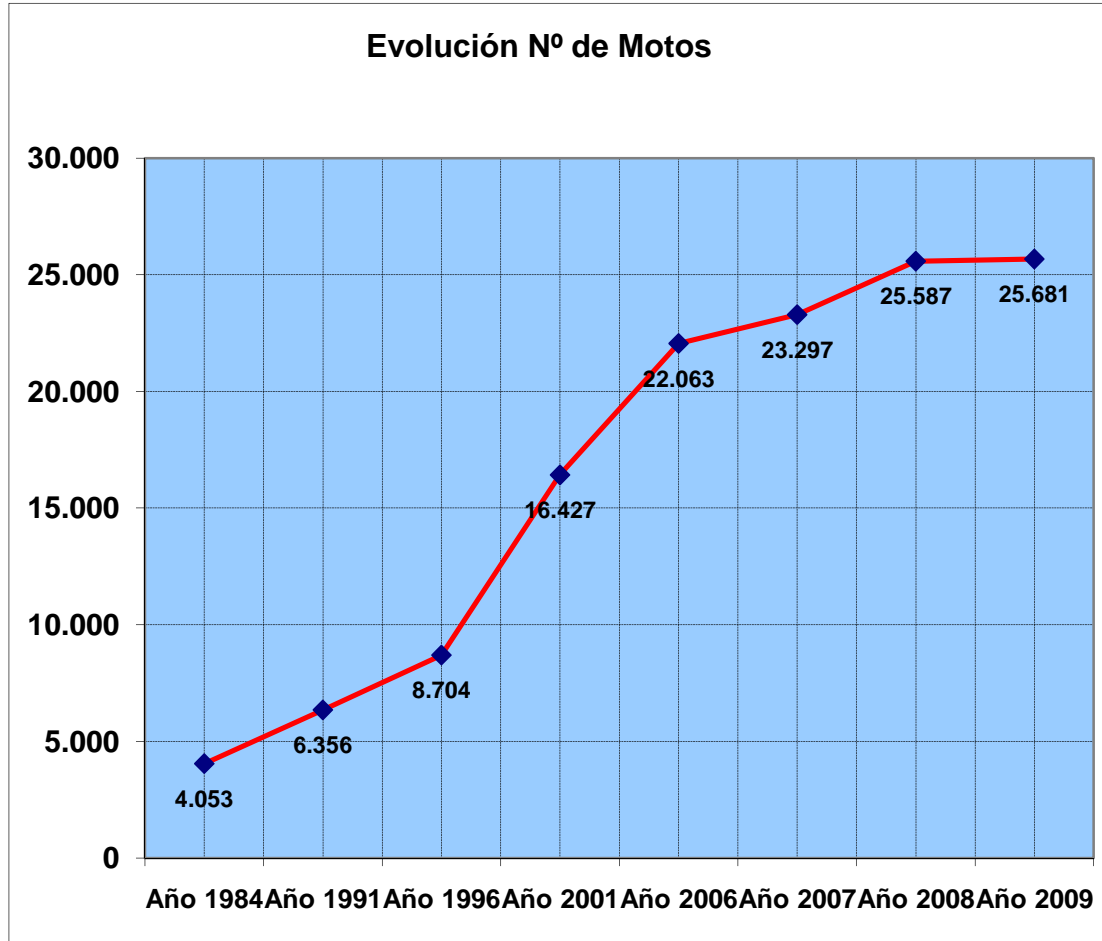
**No se tienen datos de 2006, 2007, 2008 ni de 2009**

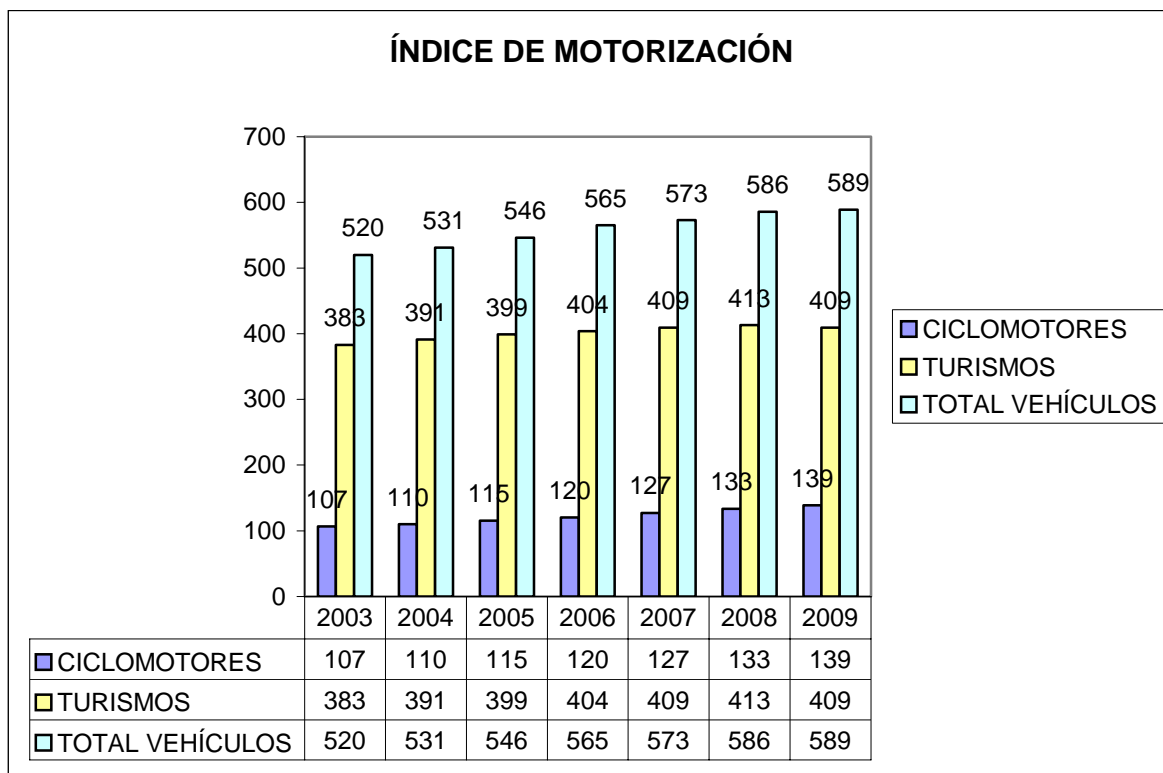
### INDICADOR 3

#### Índice de motorización por cada 1000 habitantes (Evolución)

Año	Nº de vehículos	Nº de Turismos	Nº de Motos
1984	58.381	50.036	4.053
1991	68.502	56.651	6.356
1996	77.255	61.456	8.704
2001	95.771	74.904	16.427
2006	102.369	73.989	22.063
2007	104.953	74.985	23.297
2008	107.883	76.149	25.587
2009	109.157	75.902	25.681







Los gráficos reflejan una lenta pero creciente tasa de motorización que impacta sobre la movilidad general y la calidad ambiental de la ciudad. La tendencia, aunque suave, sigue siendo de incremento, aunque este año, el índice de motorización de los turismos ha sufrido un decremento del 1%. Las variaciones en el 2009 se deben probablemente a los efectos de la crisis económica, con un incremento menor que en años anteriores en todos los tipos de vehículos e incluso disminuyendo el número de matriculaciones de turismos. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura de San Sebastián diagnostica esta orientación lenta al crecimiento, resaltando que la tendencia a que la movilidad se siga basando en el automóvil es insostenible, ya que la necesidad de una mayor capacidad vial obligaría a obras de nueva infraestructura en los accesos y en el viario urbano, poco viables desde el doble punto de vista ambiental y económico.



## INDICADOR 5.

### Evolución del número de ciclistas víctimas de accidente

Nº ACCIDENTES CON VÍCTIMAS Y CICLISTAS IMPLICADOS	70
Nº CICLISTAS IMPLICADOS EN ACCIDENTES CON VÍCTIMAS	70

<b>VÍCTIMAS</b>	FALLECIDOS	HERIDOS GRAVES	HERIDOS LEVES
VÍCTIMAS TOTALES	0	3	80
VÍCTIMAS PEATONES	0	0	11
VÍCTIMAS CICLISTAS	0	2	60
“PAQUETES EN BICI	0	0	2
CONDUCTORES CICLOMOTOR Y MOTO	0	1	7

Este es el tercer año que se obtienen datos de accidentalidad ciclista. En relación con los años anteriores, sigue aumentando el número de accidentes, al contabilizar 80 accidentes en 2009 frente a los 68 que se produjeron en 2008 y 59 en 2007. Se observa también un mayor número de accidentes en los que los peatones aparecen como heridos leves, siendo 11 los peatones que resultaron heridos en 2009 frente a los 6 del año anterior

Se debe resaltar también que en 2009 tampoco se ha producido ninguna víctima mortal (en 2007 falleció un ciclista con ocasión de un accidente). El número de



heridos graves ha sido el mismo que en 2008, dos ciclistas y un motorista fueron las personas atendidas con heridas graves, producidas en accidentes en los que estaba involucrado algún ciclista.

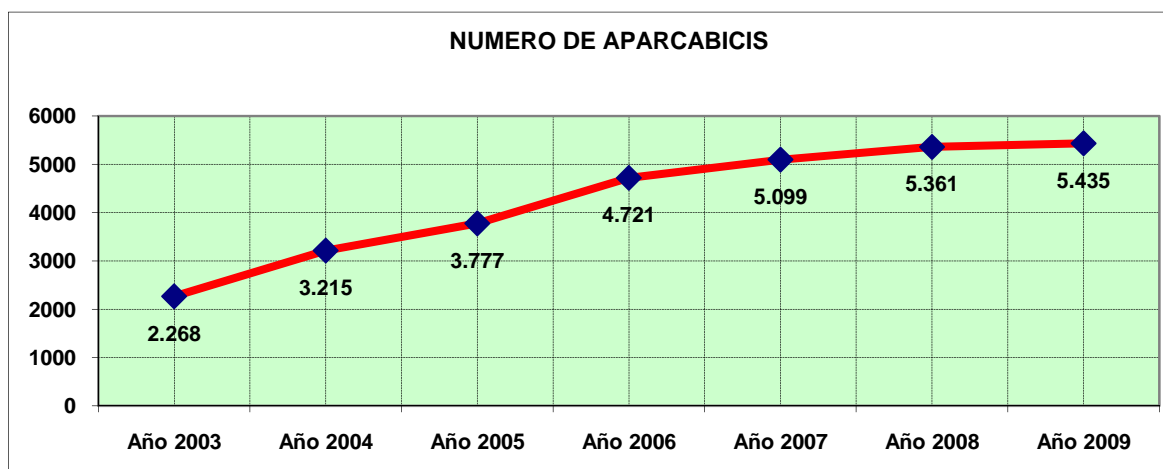
## INDICADOR 6

### Evolución del número de plazas de aparcamiento para bicicletas

Año	N ° Plazas
2004	947
2005	562
2006	944
2007	378
2008	262
2009	74

2003 = 2.268 plazas

2009 = 5.435 plazas



El gráfico muestra la progresiva instalación de aparcabicis por la ciudad y refleja la actividad desarrollada por la Dirección de Movilidad intentando cubrir la creciente demanda por parte de los usuarios ciclistas de esta infraestructura; no obstante, se puede observar que el incremento de nuevas plazas en 2009 ha sido mucho menor que el número de plazas de aparcabicis colocados en los años anteriores y que no cubre la creciente demanda manifestada por los usuarios e identificada en los informes realizados por el Observatorio de la Bicicleta.

---

**INDICADOR 7**  
**Evolución del número de denuncias de bicicletas robadas**

<b>AÑO 2008</b>		<b>AÑO 2009</b>	
DENUNCIAS	714	DENUNCIAS <sup>1</sup>	883

De los datos ofrecidos por la Guardia Municipal se puede apreciar que el número de vehículos sustraídos ha aumentado con respecto al año anterior, se mantiene en una cifra que viene a suponer una media algo mayor a dos denuncias de robo de bicicletas al día. De las 883 denuncias efectuadas, 85 fueron de bicicletas registradas en el Registro Municipal de Bicicletas que en 2007 el Ayuntamiento puso en marcha y que a finales de 2009 cuenta ya con 2.270 registros.

Durante 2009 se han recuperado 43 bicicletas, estando registradas 7 de ellas.

---

<sup>1</sup> Los datos reflejan las denuncias registradas en la Guardia Municipal. No se tienen datos de las registradas en la Ertzaintza, de alguna de las cuales no se tiene conocimiento en la Guardia Municipal

## ANEXO I

### Propuesta de protocolización

A continuación se recoge una ficha de referencia para cada Indicador propuesto por el Observatorio de la Bicicleta. El trabajo desarrollado perseguía los siguientes OBJETIVOS:

- Identificar las dificultades y posibilidades de obtención
- Identificar las fuentes de información
- Protocolizar el método de cálculo
- Fijar las áreas y personas involucradas en la obtención de datos y del indicador
- Obtener los datos de 2006 y si se tienen de años anteriores



<b>INDICADOR 1.</b> <b>Evolución de la inversión en obra nueva, el gasto de mantenimiento de las vías ciclistas ya existentes y el de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte</b>	
<b>FUENTE DE INFORMACIÓN</b>	<b>Obra Nueva:</b> Departamentos de Urbanismo, Proyectos y Obras y Dirección de Movilidad <b>Otras Infraestructuras:</b> Aparca-bicis. Dirección de Movilidad <b>Mantenimiento de las Vías Ciclistas:</b> Departamento de Mantenimiento Urbano <b>Promoción:</b> Dirección de Movilidad. En ocasiones puede que desde Alcaldía
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	<b>Obra Nueva:</b> Se determinará la inversión de los viales realizado por el propio Ayuntamiento o conveniados con otras instituciones. No se pueden contabilizar las inversiones realizadas en proyectos de urbanización y nuevos desarrollos computables al conjunto de la actuación e inversión realizada por los promotores <b>Mantenimiento de las vías:</b> Computable lo que es el mantenimiento del firme, señalética u otras actuaciones <b>Promoción:</b> Semana de la Bicicleta. Cursos, Charlas y conferencias, Publicaciones y otras campañas específicas
<b>DIFICULTADES/FACILIDADES CÁLCULO</b>	Actualmente se produce una dispersión de la información deberá sistematizarse y coordinarse desde la Dirección de Movilidad. No se han obtenido datos sobre los costes de mantenimiento de la Red
<b>RESPONSABLE</b>	Dirección de Movilidad: María Azurmendi Otras Áreas o Departamentos: Mantenimiento Urbano: Proyectos y Obras Urbanismo Alcaldía
<b>IDONEIDAD</b>	Tiene facilidad de comprensión, sensibilidad al cambio y cierta capacidad de reflejar con su tendencia la evolución de la movilidad ciclista



<b>INDICADOR 2.</b> <b>Número de viajes en bicicleta y su peso relativo sobre la totalidad de los viajes efectuados en la ciudad. ( Evolución). DESECHADO</b>	
<b>FUENTE DE INFORMACIÓN</b>	
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	
<b>DIFICULTADES/FACILIDADES CÁLCULO</b>	<i>Después de la conversación mantenida con Josu Benaito, se determina que este Indicador no es factible de obtener. No hay datos, las encuestas del GV se efectúan cada cuatro años y su nivel de fiabilidad es bajo</i>
<b>RESPONSABLE</b>	
<b>IDONEIDAD</b>	<b>DESECHADO</b>

Se plantea la posibilidad de incorporar tres Indicadores que, de alguna manera, permitan visualizar la evolución del número de desplazamientos que diariamente se realizan en bicicleta en la ciudad con datos relacionados con otros modos de trasladarse por la ciudad. La formulación de los tres nuevos Indicadores es la siguiente: número de desplazamientos en bicicleta, número de viajeros que utilizan el transporte público y número de viajes en vehículo privado motorizado por la ciudad. De este modo se tendrían referencias respecto a la evolución de los desplazamientos en bicicleta, utilización del transporte público (en estos momentos con datos exclusivos de Donosti-Bus) y los movimientos realizados en vehículo motorizado

**INDICADOR 2 A.**  
**Número de desplazamientos en bicicleta**

<b>FUENTE DE INFORMACIÓN</b>	Dirección de Movilidad en base al estudio realizado por una empresa contratada
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	Metodología desarrollada por la empresa encargada Cuento manual de paso de ciclistas. Se dispone de aforos periódicos en varios puntos de la ciudad. Se hace una suma de los mismos
<b>DIFICULTADES/FACILIDADES CÁLCULO</b>	Fácil si se sigue asignando la suficiente dotación presupuestaria Contrato anual de 8.000 €
<b>RESPONSABLE</b>	Dirección de Movilidad María Azurmendi
<b>IDONEIDAD</b>	Tiene capacidad de reflejar con su tendencia la evolución de la movilidad ciclista Es sensible al cambio Posee capacidad de comprensión La fiabilidad de los datos empíricos es relativa, pero es válido para el estudio a lo largo de los años de la evolución del nº de ciclistas que se mueven en la ciudad. Tal vez podría replantearse la metodología y los medios empleados para el recuento.



<b>INDICADOR 2 B: Número de viajeros que utilizan transporte público (Donostia Bus)</b>	
<b>FUENTE DE INFORMACIÓN</b>	Los viajeros quedan registrados en las máquinas expendedoras y canceladoras de los autobuses. La información de estas máquinas se vuelca diariamente a un ordenador de la CTSS donde queda almacenada para la explotación de los datos.
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	Contador de viajeros que van accediendo al autobús
<b>DIFICULTADES/FACILIDADES CÁLCULO</b>	Sencillo
<b>RESPONSABLE</b>	Director (Gerardo Lertxundi) Responsable de Organización (Javier Vallejo)
<b>IDONEIDAD</b>	Sencillo, fácil de comprensión y obtención. Tiene capacidad de reflejar con su tendencia la evolución y sensibilidad a los cambios. Refleja básicamente la movilidad intramunicipal en transporte público. No refleja el uso global del transporte público en la ciudad al no contabilizarse otros medios y servicios de transporte público que dan servicio a la ciudad



<b>INDICADOR 2 C. Número de viajes en vehículo privado motorizado por la ciudad</b>	
<b>FUENTE DE INFORMACIÓN</b>	Red de aforos de tráfico motorizado del Ayuntamiento de Donostia
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	Un contador :Espiras de 2X2 que son detectores de inducción magnética. Cuenta IMD (Intensidades Medias Diarias) Cuenta IMDL (Laborables excepto Sábados, Domingos y Festivos)
<b>DIFICULTADES/FACILIDADES CÁLCULO</b>	Fácil. Está sistematizado en el trabajo y funciones del Área. Costo anual integrado en el Área de Movilidad En este momento hay algunos aforos que no funcionan. Se va a renovar el sistema Está ligado al funcionamiento de los semáforos.
<b>RESPONSABLE</b>	Dirección de Movilidad María Azurmendi
<b>IDONEIDAD</b>	Tiene capacidad de reflejar con su tendencia la evolución de la movilidad motorizada Es sensible al cambio Fácil de comprender Fiabilidad muy alta. Desde el año 2005 se ha perdido un punto de aforo. Se ha estimado la misma cantidad de vehículos por ese punto para obtener el sumando total



<b>INDICADOR 3. Índice de motorización por cada 1000 habitantes (Evolución)</b>	
<b>FUENTE DE INFORMACIÓN</b>	Área Financiera del Ayuntamiento Base Informática del Servicio de Gestión Tributaria y Multas. Se puede explotar la información obteniendo el nº de vehículos que están registrados en el impuesto de circulación.
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	Nº de vehículos registrados/ Censo municipal
<b>DIFICULTADES/FACILIDADES CÁLCULO</b>	Fácil
<b>RESPONSABLE</b>	Dirección de Movilidad María Azurmendi
<b>IDONEIDAD</b>	Capacidad de reflejar con su tendencia la evolución de la movilidad motorizada Es sensible al cambio Fácil de comprender Tiene una fiabilidad relativa por las dificultades de control de altas y bajas de los vehículos que circulan efectivamente.

<b>INDICADOR 4. Longitud del viario específico para desplazamientos ciclistas en función de la longitud de la red viaria urbana (Evolución)</b>	
<b>FUENTE DE INFORMACIÓN</b>	Servicio de Información Cartográfica Y Dirección de Movilidad
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA (SIG) El viario urbano se considera toda vía de tránsito motorizado del término municipal asfaltada; sean carreteras de titularidad de la DF o municipal (Autovías, red principal o secundaria) Se acota como viario específico para desplazamientos ciclistas la red ciclista que tiene inventariada el Servicio de Movilidad
<b>DIFICULTADES/FACILIDADES CÁLCULO</b>	Preparar el sistema y obtener la primera información va a costar trabajo. En enero de 2007 aún no han obtenido la primera información, pendiente de cerrar con Ibon Ramos la fecha de obtención del dato de la red viaria urbana. Necesidad de dedicar personal para su elaboración. Alimentar el sistema es más sencillo. Habrán de adecuarse los mecanismos y medios de alimentación regular según se realizan nuevas actuaciones.
<b>RESPONSABLE</b>	Dirección de Urbanismo. Servicio de Información Cartográfica. Ibon Ramos Dirección de Movilidad. María Azurmendi
<b>IDONEIDAD</b>	Fácil de comprender



<b>INDICADOR 5. Evolución del número de ciclistas víctimas de accidente</b>	
<b>FUENTE DE INFORMACIÓN</b>	Guardia Urbana.
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	Base de datos de accidentes de la Guardia Municipal. Plantilla para la extracción de datos de esa base: ANEXO 1
<b>DIFICULTADES/FACILIDADES CÁLCULO</b>	Fácil en la actualidad, al estar disponible un agente de la Guardia Municipal, para la realización de la extracción de datos.
<b>RESPONSABLE</b>	Guardia Municipal Angel Aranburu
<b>IDONEIDAD</b>	La estadística resultante contará con la limitación que pueda derivar del porcentaje de accidentes no registrados por agentes de la Guardia Municipal. Este porcentaje puede ser más considerable en el caso de heridos leves y, sobre todo, incidentes sin víctimas. Por tanto, será relativo el nº resultante de ciclistas implicados en accidentes; y el nº de heridos será más fiable cuanto más sea la gravedad.



## INDICADOR 6.

### Evolución del número de plazas de aparcamiento para bicicletas

<b>FUENTE DE INFORMACIÓN</b>	Dirección de Movilidad
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	Base de datos y comparación anual
<b>DIFICULTADES/FACILIDADES CÁLCULO</b>	Fácil
<b>RESPONSABLE</b>	Dirección de Movilidad: María Azurmendi
<b>IDONEIDAD</b>	Capacidad de reflejar con su tendencia la evolución del desarrollo de esta infraestructura ciclista Es sensible al cambio Fácil de comprender Tiene una fiabilidad alta



<b>INDICADOR 7. Evolución del número de denuncias de bicicletas robadas</b>	
<b>FUENTE DE INFORMACIÓN</b>	Guardia Urbana
<b>MÉTODO DE CÁLCULO</b>	Base de datos de denuncias de la Guardia Municipal. Extracción directa de datos de esa base.
<b>DIFICULTADES/FACILIDADES CÁLCULO</b>	Actualmente es difícil extraer más datos, aparte del nº de bicicletas robadas y recuperadas, por el gran número de hurtos. Habría que adaptar el programa de la base de datos de la Guardia Municipal para que contabilizara el nº de bicicletas registradas entre las denunciadas y las recuperadas. Se está en comunicación con el Centro Informático Municipal para ver esa posibilidad. Así mismo se ha puesto a disposición de la Guardia Municipal la base informática del registro de bicicletas, para poder verificar si las denunciadas están registradas.
<b>RESPONSABLE</b>	Guardia Municipal Gonzalo Valencia (suboficial U.A.)
<b>IDONEIDAD</b>	Aun en el caso de que se pusieran en marcha los mecanismos necesarios para estudiar la relación denuncias/registradas, esta estadística no se podrá poner en marcha hasta 2009.