

EUSKAL HIRIA 2008



Sesión 2: Territorio y Cambio Climático
24 noviembre 2008

EL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VIAS CICLISTAS DE GIPUZKOA

Beatriz Marticorena
JS Sostenibilidad y Vías Ciclistas
DFG

Iñaki Urrizalki
Equipo redactor PTS
EKOLUR – MIRUA 21



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE



MARCO CONCEPTUAL - ANTECEDENTES

- Retos de la Estrategia Europea de Desarrollo Sostenible:
Cambio climático/Energía Limpia + Transportes sostenibles + Bicicleta
- A instancias de:
Colectivos de la bicicleta urbana + ayuntamientos y entes comarcales + Juntas Generales de Gipuzkoa
- Distribución núcleos de población en rosario en fondos de valles y llanuras costeras con interdistancias adecuadas para la MNM:
nuestro “problema” se convierte en nuestra oportunidad
- Red básica de vías ciclistas-peatonales que articula la parte más poblada del territorio, urbana-interurbana, condiciones básicas de seguridad y comodidad, tramos de diferente carácter, para la MNM asociada al transporte cotidiano y al ocio-recreo



GIPUZKOA

zurekin, aurrera»

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE

INSTRUMENTOS PARA LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA EN GIPUZKOA





Gipuzkoako Bizikleta-bideen Arlokako Lurralde Plana

AURRERAPENA

Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa

AVANCE



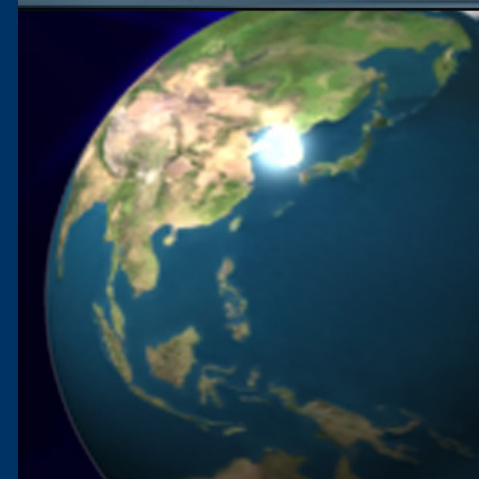
ABRIL DE 2007

2007KO APIRILA

Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa



Garapen Iraunkorrerako Departamentua
Departamento para el Desarrollo Sostenible



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE

MIRUA
21

 **EKOLUR**
ASESORIA AMBIENTAL

MARCO NORMATIVO Y ADMINISTRATIVO

- Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco
- Directrices de Ordenación Territorial (Decreto 281997), en revisión
- Planes Territoriales Parciales. 3 aprobados definitivamente
- Planes Territoriales Sectoriales, aprobados 6 + 3 carreteras
- No hay ningún instrumento específico de OT movilidad peatonal-ciclista



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE



TRATAMIENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA EN EL PLANEAMIENTO TERRITORIAL

- DOT: referencias
- PTP: tratamiento heterogéneo y no uniforme cuando existe
- PTS. En redacción el de la CAPV. No hay en otros Territorios Históricos. Plan Director de Bizkaia
- Planes de movilidad municipales y comarcales
- Planeamiento urbanístico municipal: variadas respuestas



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE



JUSTIFICACIÓN

- Necesidad de disponer de un instrumento de ordenación del territorio que marque criterios y planifique actuaciones
- Artículo 8 de las Normas de Aplicación de las DOT:
Cualquier institución competente en ámbitos sectoriales con incidencia en el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco, podrá redactar nuevos Planes Territoriales Sectoriales, además de los señalados específicamente en estas DOT, en el ámbito de su competencia y respetando las determinaciones y criterios de ordenación territorial de estas DOT.
- Actualización y adecuación definitiva, en términos de ordenación territorial, de propuesta realizada en el Plan de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (DFG, año 2002).
- Norma Foral 1/2007, de las Vías Ciclistas del T.H. de Gipuzkoa
- La bicicleta está considerada el medio de transporte más rápido puerta a puerta en distancias entre 3-5 km, en entornos urbanos-periurbanos.

CRITERIOS GENERALES PARA ELABORACIÓN DEL PTSVCG (I)



- Articulación territorial de Gipuzkoa mediante red de infraestructuras para desarrollo de la movilidad no motorizada interurbana.
- Trazado de red segura, cómoda y conectiva para potenciación de uso de bicicleta como medio de transporte.
- Definición de criterios para asegurar paso de la red por núcleos urbanos y su conexión con redes locales y comarcales, en coherencia y coordinación con planeamiento urbanístico municipal y relaciones con el exterior.



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE



CRITERIOS GENERALES PARA ELABORACIÓN DEL PTSVCG (II)



- Definición de criterios para deslinde de redes urbanas e interurbanas de cara a su futura ordenación en términos de titularidad y gestión.
- Diagnóstico de situación actual de la red, definición de actuaciones, priorización y programación, estimación económica.
- Determinación de su impacto ambiental y establecimiento de criterios para su adecuado encaje en términos medioambientales.
- Disposición de instrumentos de desarrollo del Plan.



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE



OBJETIVOS Y CRITERIOS AMBIENTALES



- Incidir sobre actual distribución de modos de transporte, favoreciendo el uso cotidiano de la bicicleta.
- Aumento de la seguridad de los usuarios de la bicicleta como medio de transporte.
- Creación de un red de vías ciclistas apoyada principalmente sobre infraestructuras existentes, con un bajo impacto sobre el medio ambiente e integrada en el paisaje.



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE



MARCO TERRITORIAL DE GIPUZKOA



- carácter fuertemente abrupto y montañoso
- disposición en valles paralelos
- 690.000 habitantes y una densidad media de 345 habitantes por kilómetro cuadrado.
- cerca del 60% de la población reside a una distancia inferior a 6 km de la línea de costa.
- el 85% de la población reside en los fondos de valle y desembocaduras cerca de la costa.



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE



LA MOVILIDAD EN GIPUZKOA (I)



Un día laborable medio las personas residentes en Gipuzkoa generan aproximadamente 2.000.000 de desplazamientos, con una media de 3.3 desplazamientos por persona. Se efectúan 14.100.000 km diarios, con una distancia media recorrida por persona y día (laborable) de cerca de 25 km.

- los desplazamientos intracomarcales suponen en torno al 90% de desplazamientos diarios.
- el 45% de los desplazamientos internos corresponden a movilidad peatonal, un 39% se moviliza en vehículos privados y un 10% en transporte público.



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE



LA MOVILIDAD EN GIPUZKOA (II)



- los desplazamientos más numerosos se realizan por motivos de trabajo y suponen algo más del 40% de los desplazamientos totales.
- el 68,3% de desplazamientos al trabajo se realiza en automóvil, con una tasa de ocupación media en torno a 1,2 personas, cubriendo la mayor parte de los viajes una distancia menor de 3 km.

En los últimos años se ha producido un importante incremento de la movilidad (10,6 % del número de desplazamientos entre 1998 y 2002) que ha sido absorbido en su totalidad por el vehículo motorizado particular.



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE



EL USO DE LA BICICLETA EN GIPUZKOA



Los datos existentes sobre el uso de la bicicleta en Gipuzkoa indican lo siguiente:

- aproximadamente un 10% de la población guipuzcoana utiliza semanalmente la bicicleta en días de labor, con una media de 4,8 veces por semana.
- se intuye la existencia de una demanda latente o inhibida, basada en el incremento de usuarios en aquellas áreas donde se han creado infraestructuras específicas.



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE



USO Y DEMANDA EN LA RED INTERURBANA EXISTENTE



El Dpto. de Desarrollo Sostenible, a través de su servicio de observatorio, realiza el conteo automático y evaluación periódica de los desplazamientos que se efectúan en la red foral de vías ciclistas (en la actualidad 10 tramos - 50 km). Las conclusiones de su análisis para la movilidad no motorizada interurbana en Gipuzkoa señalan lo siguiente:

- Gran aceptación general de este tipo de vías: nueva vía de comunicación + nuevo espacio social
- Elevado índice de utilización general
- Predominio del uso peatonal (incluyendo atletas y personas en sillas de ruedas).
- Los ciclistas -urbanos y deportivos— suponen entre un 8 % y un 35% de los usuarios. Porcentaje medio inicial mayor que el actual en otras redes europeas similares ampliamente desarrolladas.



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE



USO Y DEMANDA EN LA RED INTERURBANA EXISTENTE: algunas conclusiones

-Cada tramo tiene una vocación propia, una composición diferente de usuarios real y potencial. De su adecuada gestión -desde su diseño hasta su conservación y mejoras- cabe influir adecuadamente también en el uso sobre el mismo.

-Aspectos mejorables de cara a la buena coexistencia y potenciación de la bicicleta. Ha de incidirse en : aprendizaje de su uso (no son parques) + mejoras técnicas evolutivas de la infraestructura + mejora del nuevo código señalético + vigilancia y control.



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE



USO Y DEMANDA EN LA RED INTERURBANA EXISTENTE: algunas conclusiones



- Una red de vías ciclistas-peatonales no es un concepto único u homogéneo, es la integración de muchas realidades distintas, una infraestructura enormemente permeable a las realidades del territorio que atraviesa y muy sensible a la distribución y tamaño de las poblaciones, y hasta a su composición demográfica.
- Cada Territorio Histórico, cada comarca, cada entorno urbano, periurbano, rural y natural es distinto: Ser lo suficientemente flexibles y cautos en su planificación + Trabajar muy detalladamente a nivel proyecto de construcción.
- Teniendo como guía su objeto último, el desarrollo de una movilidad más sostenible, más humanizada, impulsando un medio de transporte con un potencial enorme, la bicicleta, pero sin olvidar dónde estamos y de qué partimos, hasta descubrir y desarrollar todo nuestro potencial para la movilidad no motorizada urbana e interurbana.



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE



CRITERIOS PARA EL DISEÑO DE UNA RED DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA



- Concepción como infraestructura de transporte
- Visión global. Integración tramos de titularidad foral y local.
- Utilidad: conectividad, multifuncionalidad, comodidad y seguridad
- Continuidad, direccionalidad y coherencia
- Red mixta (distintos tipos de vías), adaptadas al territorio
- Intermodalidad de la bicicleta: con el modo peatonal, con el transporte público (bus, tranvía, tren) y con el automóvil. Se irá desarrollando sólo a medida que las redes ciclistas urbanas-interurbanas sean una realidad
- Accesibilidad desde núcleos
- Distintas soluciones de coexistencia y/o segregación para dar servicio a los usuarios ciclistas y al tráfico peatonal preexistente o previsto



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE



PERFIL PRIORITARIO DE USUARIO DE LA RED DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA



Tras el diagnóstico realizado y dado que la creación de la Red de Vías Ciclistas pretende incidir en la actual distribución de los modos de transporte, la red propuesta *debe dar respuesta prioritaria en la mayoría de sus tramos a los usuarios ciclistas urbanos y periurbanos que utilizan la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos, y a los peatones, en distintas soluciones de coexistencia y segregación.*

Esto implica satisfacer los requerimientos de este grupo de usuarios preferentes a través de la selección para la red de un conjunto de criterios técnicos básicos -secciones tipo, pendientes máximas, tipo de firme, etc. (*Manual de recomendaciones de técnicas; Norma Foral 1/2007*)

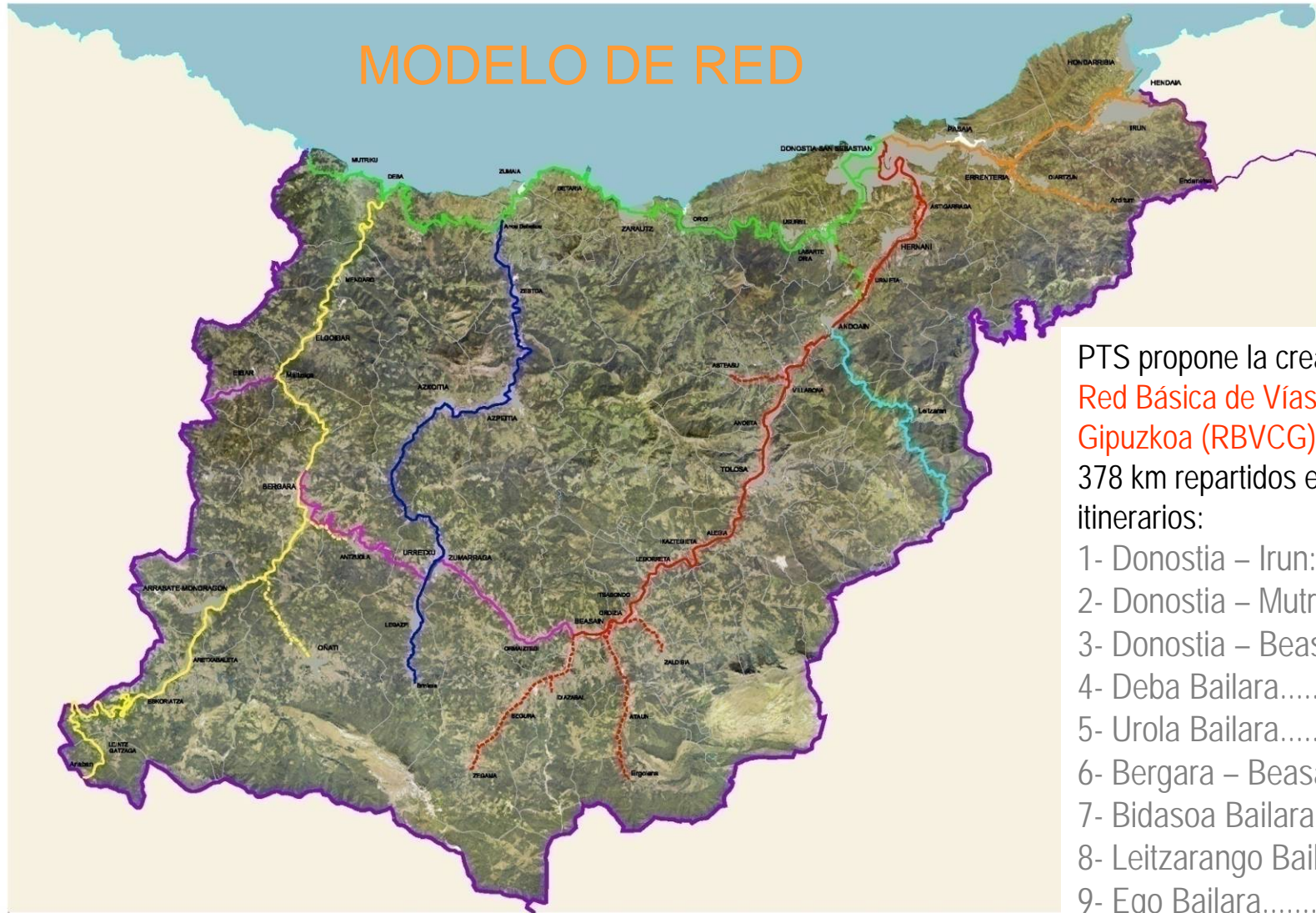


GIPUZKOA
zurekin, aurrera >

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE



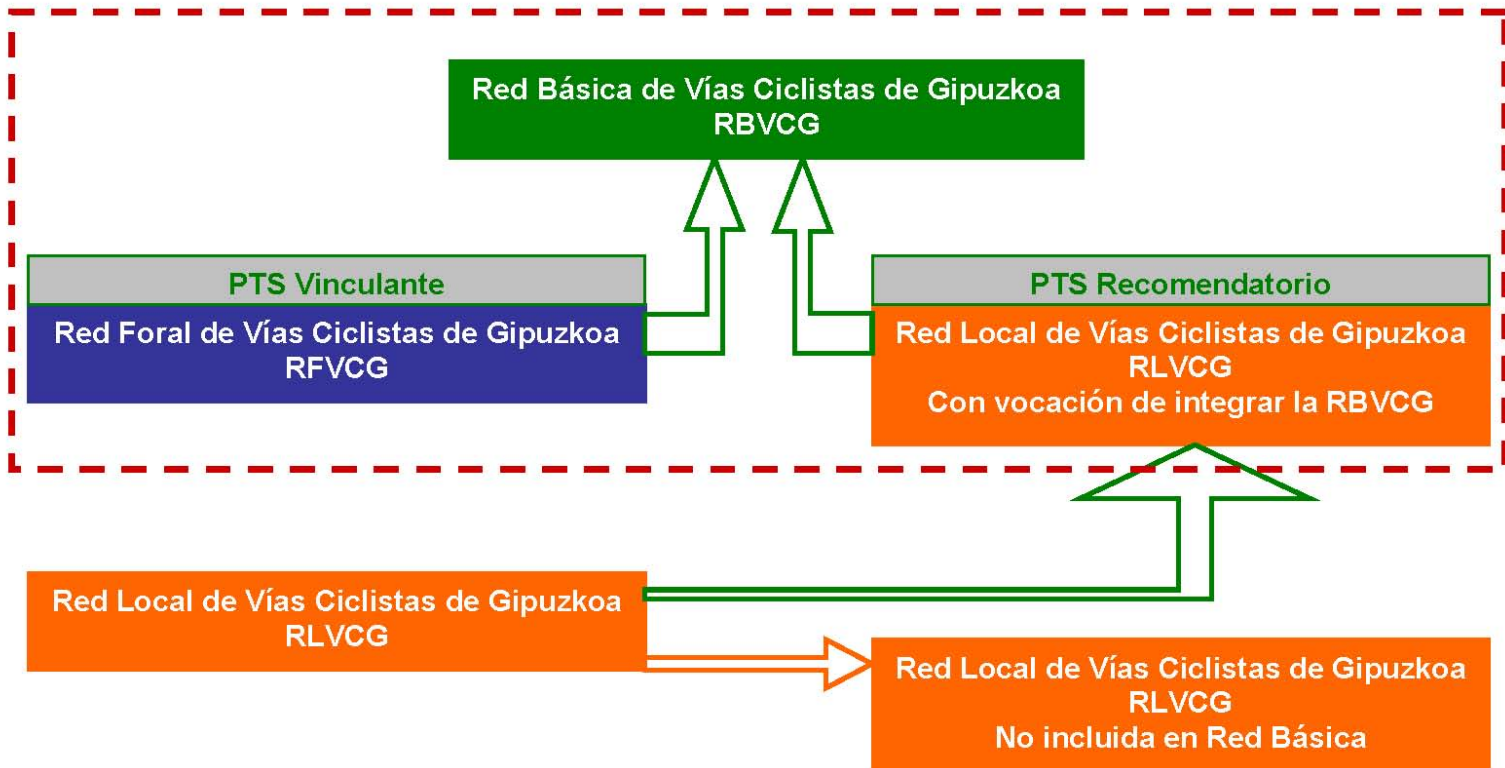
MODELO DE RED



PTS propone la creación de una **Red Básica de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (RBVCG)**, que cuenta con 378 km repartidos en nueve itinerarios:

- 1- Donostia – Irun:.....33,3 km
- 2- Donostia – Mutriku.....66,8 km
- 3- Donostia – Beasain....93,6 km
- 4- Deba Bailara.....75,1 km
- 5- Urola Bailara.....42,7 km
- 6- Bergara – Beasain.....30,8 km
- 7- Bidasoa Bailara.....10,0 km
- 8- Leizarango Bailara.....21,2 km
- 9- Ego Bailara.....5,2 km

ÁMBITO DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA



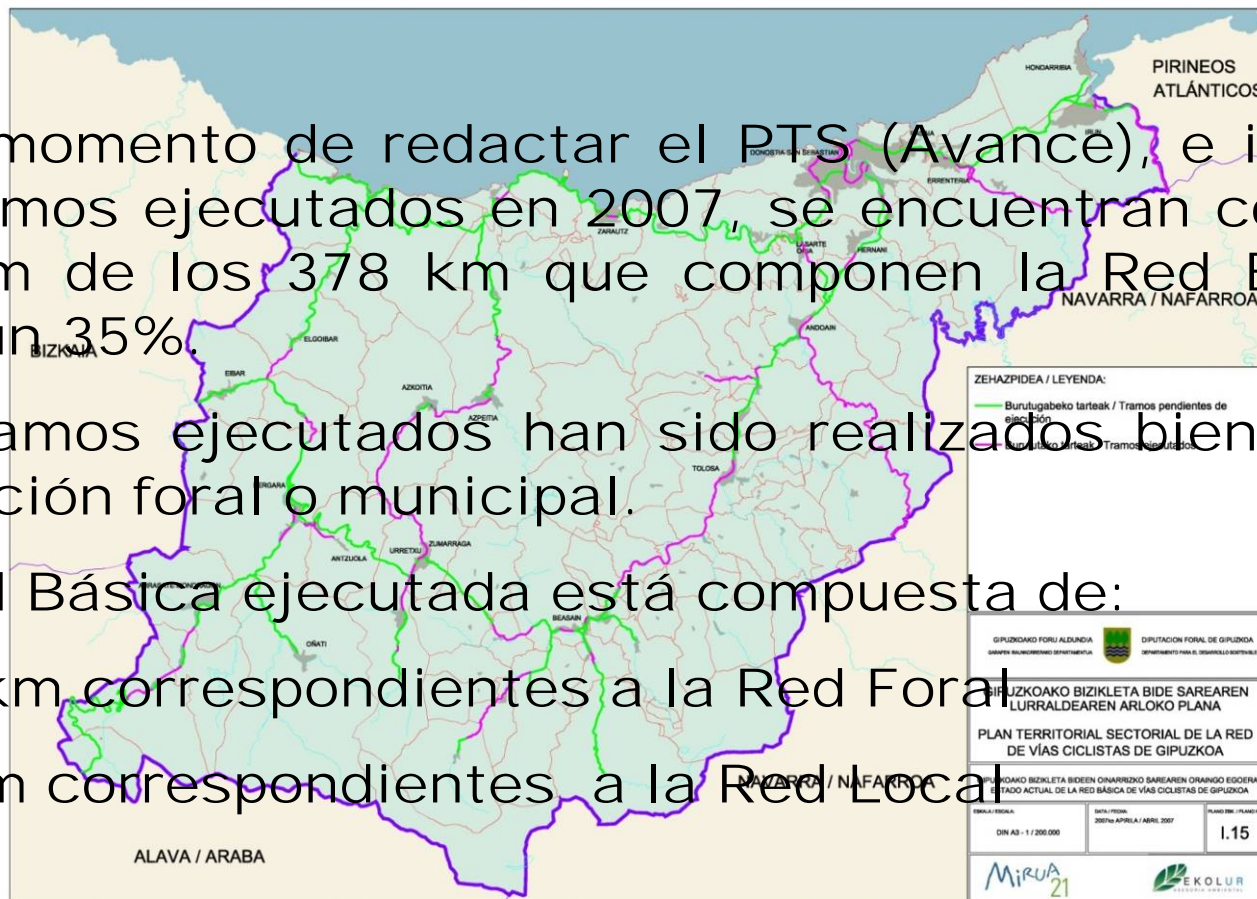
ESTADO ACTUAL DE LA RBVCG

En el momento de redactar el PTS (Avance), e incluyendo los tramos ejecutados en 2007, se encuentran construidos 133 km de los 378 km que componen la Red Básica, es decir un 35%.

Los tramos ejecutados han sido realizados bien mediante promoción foral o municipal.

La Red Básica ejecutada está compuesta de:

- 106 km correspondientes a la Red Foral
- 27 km correspondientes a la Red Local



PROPUESTAS DE ACTUACIÓN CRITERIOS PARA SU INTEGRACIÓN Y COORDINACIÓN



- Construcción
- Conservación
- Promoción
- Programación de las actuaciones: criterios de funcionalidad (densidad población, transporte) y oportunidad. Prioridad articulación de las áreas funcionales sobre uniones transterritoriales (excepciones: Eibar-Ermua, Irún-Hendaye, son redes locales) y sobre tramos puramente recreativos.
- Sugerencias y criterios para la integración/coordiinación en/con Planes Territoriales Parciales y planeamiento municipal y con el PTS de Vías Ciclables de Bizkaia y con el PTS de Vías Ciclistas CAPV
- Coordinación con el Esquema de CG64-Pirineos Atlánticos
- Coordinación con el Plan Director de la Bicicleta de Navarra



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE



ESTIMACIÓN ECONÓMICA

Estimación económica de ejecución y conservación de la Red Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa por cuatrienios

Itinerario	Primer cuatrienio			Segundo Cuatrienio			Sin programar
	Ejecución (€)	Conservac. (€)	Promoc. (€)	Ejecución (€)	Conservación (€)	Promoc. (€)	Ejecución (€)
1- Donostia-Irun	3.205.197	734.823	600.000	1.838.381	904.566	600.000	3.577.205
2- Donostia-Mutriku	5.108.576	599.167		11.775.763			
3- Donostia-Beasain	13.451.314	2.572.371		0			
4- Valle del Deba	8.662.514	1.890.356		1.353.508			
5- Valle del Urola	0	1.047.655		0			
6- Bergara-Beasain	5.651.159	850.433		0			
7- Valle del Bidasoa	0	262.976		0			
8- Valle del Leizaran	0	916.846		0			
9- Valle del Ego	0	0		0			
Balance total	36.078.759	8.874.625	600.000	31.911.183	11.885.910	600.000	16.706.476
	45.553.385			44.397.093			16.706.476

PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA



El procedimiento establecido en la legislación + acciones complementarias adaptadas a cada fase:

- AUDIENCIA ADMINISTRACIONES
- INFORMACIÓN PÚBLICA: OFICINAS Y MICROSIPIO WEB
- CONSULTAS DIRECTAS ADMINISTRACIONES Y COLECTIVOS
- SESIONES PARTICIPATIVAS COMARCALES
- JORNADA INFORMATIVA FINAL

Los resultados se integrarán de forma visible en el Documento PTS, desde el documento de Aprobación Inicial que se encuentra actualmente en elaboración



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE



MAS INFORMACIÓN

www.gipuzkoaingurumena.net

www.gipuzkoabizikletaz.net

bmarticoarena@gipuzkoa.net



GIPUZKOA
zurekin, aurrera >

GARAPEN IRAUNKORREKO
DEPARTAMENTUA
DEPARTAMENTO DE
DESARROLLO SOSTENIBLE

MIRUA
21

 **EKOLUR**
ASESORIA AMBIENTAL