

1. LA BICICLETA Y SUS AVATARES.

La bicicleta no contamina, es silenciosa, ocupa poco espacio, da gran libertad de movimientos, y en pequeñas y medianas distancias (hasta 5-8km) en ámbitos urbanos es el vehículo más rápido.

Prácticamente cualquier persona y a cualquier edad puede utilizarla.

Apenas gasta energía, y con 1/4 parte de las calorías que consume el peatón alcanza una velocidad entre tres y cuatro veces mayor que la de éste.

Se puede adquirir por poco dinero, y su mantenimiento resulta sencillo y económico. Además permite el ejercicio físico simultáneo al desplazamiento, contribuyendo así a prevenir y paliar enfermedades cardiovasculares y otras.

Fomenta la sociabilidad de las personas al reducir el nivel de estrés y agresividad, y favorece el contacto con la naturaleza y el medio urbano.

1000 millones de personas optan por utilizar la bicicleta en sus desplazamientos cotidianos, siendo en consecuencia el vehículo más empleado por la Humanidad.

La práctica del ciclismo está, sin embargo, condicionada, en gran medida, por las condiciones de riesgo en las que se realiza. El riesgo que experimentan l@s ciclistas es fundamentalmente producto del hecho de tener que compartir vías en las que los vehículos motorizados alcanzan altas velocidades.

Esta situación tiene como consecuencia la elevada siniestralidad que de forma reiterada sufren l@s ciclistas.

Estas condiciones de la circulación ciclista suponen, además, un elemento disuasorio para una gran parte de la población actualmente no usuaria de la bicicleta.

En efecto, se estima que es realmente elevado el número de personas que podrían ser consideradas ciclistas potenciales y que serían favorables a la creación de infraestructuras seguras y cómodas para l@s ciclistas.

Existen algunos datos de nuestra provincia que reflejan lo anterior:

- a) El 52% de las familias guipuzcoanas cuenta con al menos 1 bicicleta.
- b) El 71% de la población donostiarra sabe andar en bicicleta.
- c) El 25% de la población no usuaria habitual de la bicicleta se muestra dispuesta a utilizar dicho vehículo siempre y cuando se incidiera en las condiciones de seguridad vial.
- d) La mayor parte de las distancias que realizan l@s guipuzcoan@s son de corta longitud. Y es precisamente en estas cortas distancias en las que la bicicleta

resulta ser el vehículo ideal. Así, son inferiores a 5 kms el 71% de los desplazamientos que realizan l@s estudiantes guipuzcoan@s mayores de 6 años desde su domicilio hasta su centro educativo, y el 63% de los que realiza la población ocupada hasta su lugar de trabajo.

- e) En la única ocasión en que se ha recabado la opinión de l@s ciudadan@s guipuzcoan@s sobre distintas alternativas de transporte, la propuesta que resultó elegida en primer lugar fue la presentada por el “Grupo a favor de las pistas peatonales y ciclistas”, la cual en el último de sus puntos solicitaba:

“Que a más largo plazo se construya una tupida red de vías peatonales-ciclables que discurran por el conjunto de la geografía de Euskadi, para posibilitar a sus habitantes y visitantes el acceso a pie o en bicicleta, sin riesgo de accidentes, de una localidad a otra y entre sus distintas comarcas.”

- f) Este último dato es ilustrativo de un fenómeno que, a menudo, acontece en las relaciones Sociedad-Administración. Este no es otro que la incorrecta percepción que l@s politic@s, en ocasiones, tienen sobre la opinión de l@s ciudadan@s ante ciertos temas, como es el apoyo a la adopción de medidas favorables al ciclismo.

- g) Por último, el 8 de mayo de 1998 el Pleno del Parlamento Vasco aprobaba por unanimidad una “Proposición no de ley referente a adaptación de las normas de circulación a la practica del ciclismo”, que en su punto número 4 dice textualmente:

“ El Parlamento Vasco insta al Gobierno Vasco a que, a través de los Departamentos correspondientes, así como a las Diputaciones Forales en sus respectivos Departamentos, tengan en cuenta, en la construcción y desarrollo de infraestructuras viarias de la CAV, espacios específicos para la circulación ciclista, destinando para ello fondos públicos.”

2. ANTECEDENTES DE REDES CICLISTAS NACIONALES.

2.1. Estados Unidos.

Las redes de vías ciclistas de escala supralocal surgieron a mediados de la década de los 60 en los Estados Unidos, a través de la reconversión de antiguos vías de

ferrocarril en vías no motorizadas (rail to trail). Estas vías están pensadas para conectar las distintas localidades por las que transcurren, y dar servicio a las personas que optan por la bicicleta.

En 1993 esta red viaria tenía una longitud total superior a los 10600 kms. Y se calcula que en dicho año, se realizaron un total de 76.000.000 desplazamientos en bicicleta.

Para el año 2000 se esperaba que existieran más de 16.000 kms. De vía recuperada para los desplazamientos no motorizados.

Los programas de “greenways” (vías verdes) y otras infraestructuras para peatones y ciclistas se financian en gran medida merced a una ley (Intermodal Surface Transportation Efficiency Act) aprobada en 1991 por el Congreso de los EE.UU., y que obliga a destinar, a dichos proyectos, un porcentaje del presupuesto dirigido a la construcción de autopistas. Los proyectos que se priorizan son aquellos que atiendan preferentemente a la promoción de la bicicleta como medio de transporte.

2.2 Canadá.

Québec (Canadá), año 1992, en el marco de “Plan del Québec ciclable y de los corredores verdes para el año 2000”, su gobierno aprobó la puesta en marcha de la iniciativa denominada “La Route verte” (La Ruta Verde).

Dicha ruta debe estar ultimada para el presente año, 2002, fecha en la contará con una red de 3400 kms. de vías ciclistas sin interrupción. Todo esto permitirá atravesar de Este a Oeste todo el Québec, quedando comunicados a través de la bicicleta más de 200 municipios de forma segura y conectándose, además, con otras redes de vías ciclistas existentes en los Estados Unidos.

Esta iniciativa cuenta con un presupuesto de 88,5 millones de dólares.

2.3. Reino Unido.

Otro país que apostó por disponer para el año 2000 una extensa red de vías ciclistas es el Reino Unido.

En dicha fecha la “National Cycle Network” (Red Nacional Ciclista) disponía de más de 6000 kms. de vías ciclistas que atravesaban todo el país de Norte a Sur sin ninguna interrupción.

Para el desarrollo de dicha red nacional la inversión total alcanza a los 183,5 millones de libras esterlinas.

2.4. Suiza.

En 1996 el gobierno suizo, en colaboración con grupos ciclistas y entidades y empresas del sector ciclista pusieron en marcha el proyecto “Veloland Schweiz”, que se propone la creación de 9 grandes rutas para ciclistas que a lo largo de 3200 kms. atraviesen todo el país. Los primeros 2500 kms. se inauguraron en junio de 1999, coincidiendo con la celebración del 150 aniversario de la Unión Federal Suiza.

2.5. Otros países.

Las redes viarias interurbanas para ciclistas, apoyadas o no en antiguas infraestructuras abandonadas, son ya una realidad en otros muchos países. Los ejemplos de Japón con un total de 25.000 kms. de vías para bicicletas, los 35.000 kms. de que dispone Alemania, los 18.000 kms. de Holanda, los 10.000 kms. de Finlandia, los 6.300 kms. de Suecia, o los 3500 de Dinamarca, dan cuenta de la importancia que se le concede a dichas infraestructuras para el fomento de los desplazamientos ciclistas.

3. ANTECEDENTES DE PROYECTOS DE REDES DE BIDEGORRI EN LA C.A.V.

El primer proyecto fue impulsado por el Departamento de Política Territorial y Transportes del Gobierno Vasco en 1983, para la creación en la Comunidad Autónoma del País Vasco de la “Red Bidegorris”.

La intención inicial era crear una red de bidegorris a lo largo de toda la C.A.V. Este proyecto planteaba previamente realizar 2 actuaciones piloto:

- a) En Bizkaia (Baracaldo-Playa de la Arena).
- b) En Guipúzcoa (Donostia-Hondarribia).

El objetivo prioritario era proporcionar una vía adecuada y segura para facilitar los desplazamientos cotidianos, recreativos y deportivos. El tramo piloto guipuzcoano tenía una longitud total de 24 kms. y constaba de 2 fases. La primera partía del barrio donostiarra Intxaurreondo hasta el barrio de Larzabal (Rentería), y la segunda partía desde dicho punto hasta el barrio de Amute (Hondarribia).

Dicho proyecto aun siendo aprobado por la Diputación Foral de Guipúzcoa y los Ayuntamientos de Donostia y Renteria, no llegó nunca a ejecutarse. Por el contrario el vizcaíno, al encontrarse en fase de construcción más avanzada, si se llegó a terminar.

Un segundo proyecto fue el que el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco encargó en 1998. Era la redacción del “Plan General de

Vías para bicicletas en la C.A.V.”. Dicho plan perseguía los mismos objetivos que el proyecto “Red Bidegorriak”.

Dicho Plan no llegaba a vertebrar una verdadera red, ni resultaba de gran interés para los desplazamientos ciclistas urbanos ni interurbanos cotidianos, ya que estaba fundamentalmente estructurado en la recuperación de plataformas de ferrocarril abandonadas.

Al igual que el anterior, este plan, por razones que públicamente se desconocen, nunca llegó a aprobar ni a ejecutar.

El tercer antecedente de proyecto de red ciclista malograda lo constituyó el denominado “Plan Director para la implantación de una red de pistas de bicicleta en Guipúzcoa”, impulsado por el Departamento de Agricultura y Medio Ambiente de la Diputación Foral de Guipúzcoa.

Dicho plan, presentado en diciembre de 1995, quería crear una red de pistas de bicicletas para potenciar la bicicleta como medio de transporte y de recreo.

Se basaba exclusivamente en la recuperación de antiguas plataformas de ferrocarril, sin llegar a ser en sentido estricto, una red viaria interconectada, ni comunicar los principales valles del territorio guipuzcoano.

Asimismo, hay que indicar que si bien los criterios de reacondicionamiento utilizados y las soluciones técnicas propuestas se traducían en un considerable coste económico.

En cualquier caso, esta iniciativa no llegó a aprobarse por la Diputación Foral de Guipúzcoa alejándose para ello razones de disponibilidad presupuestaria.

Otro proyecto de vías interurbanas ciclistas a una escala territorial menor que se ha planteado en Guipúzcoa es la actuación nº 10 del Programa Estratégico de Renovación Urbana de la Bahía de Pasaia, que se presentó a la Iniciativa Comunitaria “Urban 96-99”.

Esta actuación no llegó a culminarse y se volvió a añadir en la candidatura Urban 2000-2006.

Se trataría de una actuación que consistiría en prolongar el bidegorri existente en Oiartzun (Arditurri), conectando todos los municipios de la Bahía de Pasaia para permitir que la bicicleta constituya una auténtica alternativa de transporte y una “forma de vida”.

Junto al anterior proyecto cabe destacar que la sociedad comarcal Oarsoaldeha ha llevado a cabo: “Estudio de un carril comarcal para peatones y bicicletas”, fechado en

Marzo del 2000 y que trata de conectar Errenteria, Lezo, Oiartzun y Pasaia mediante carriles bicicleta y peatones.

El 6ª proyecto de carril bici paseo del paseo de la Concha. Este proyecto trata de conectar mediante un carril bici el centro con el campus universitario. Fue presentado en Enero de 1999 y tras debatirlo mucho finalmente fue aprobado.

El último proyecto elaborado es el realizado por Kalapie, la Asociación de ciclistas Urbanos Donostiarra se llama “Proyecto Lehendabizi, una red de bidegorris a través de Guipúzcoa” y fue presentada a la Diputación Foral de Guipúzcoa en mayo de 1998.

Este proyecto persigue que a medio plazo se garantice la existencia de una red que englobe a los municipios guipuzcoanos con mayor volumen de población.

En primer lugar, existiría un itinerario que comenzando desde el Cabo de Higuer recorrería toda la costa guipuzcoana hasta entrar en Bizkaia por Saturrarán.

De este trayecto litoral llegarían los tramos que discurrirían por los distintos valles de Oeste a Este, el primero sería el del Deba, después el de Urola, el del Oria, con una conexión por el Leizaran, y, por último, el del Bidasoa, que se prolongaría hacia Navarra.

4. UNA RED EUROPEA DE VÍAS CICLISTAS. EL PROYECTO EUROVELO.

El 20 de noviembre de 1997 la Federación de Ciclistas Europeos presentó en la ciudad riojana de Logroño un gran proyecto europeo: el proyecto EuroVelo. Su objetivo es crear, en un plazo de unos 15 años, una Red Europea de Rutas para Bicicletas.

EuroVelo cuenta con el apoyo de la Unión Europea y, en España, de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) y de los grupos miembros de ConBici (Coordinadora en Defensa de la Bicicleta).

4.1. ¿Qué es EuroVelo?.

EuroVelo es un viejo proyecto de la Federación de Ciclistas Europeos (ECF), entidad que agrupa a 52 asociaciones de toda Europa y representa a más de 400.000 ciclistas.

El equipo que desarrolla EuroVelo es tripartito: lo forman, además de la ECF, Sustrans (Reino Unido) y De Frie Fugle (Dinamarca), dos organizaciones especializadas en la promoción de las rutas ciclistas de largo recorrido.

EuroVelo tiene dos objetivos principales:

- a) Estimular el uso de la bicicleta como medio de transporte.
- b) Promover el turismo más sostenible y respetuoso con el medio ambiente: el turismo en bicicleta o cicloturismo.

Los viajes por motivos de ocio constituyen alrededor de un tercio de todos los kilómetros-coche-pasajero recorridos en Europa. Merece la pena, por lo tanto, promover no solamente el uso de la bicicleta en entornos urbanos, sino también el ciclismo de ocio. Una red ciclista de larga distancia promoverá un tipo de turismo menos perjudicial para el medio ambiente que el turismo predominante basado en el coche, que está causando tantos problemas en la Europa de hoy. Además, acostumbrarse a la bicicleta durante las vacaciones puede muy bien ser un primer paso para utilizarla más a menudo en los desplazamientos de cada día.

EuroVelo traerá consigo todas las ventajas que habitualmente conlleva promover el uso de la bicicleta: menos contaminación, menos congestión, gente más sana, etc. Pero además estimulará también el desarrollo económico local y regional y la creación de empleo, y ayudará a la cohesión social europea y al intercambio cultural. La ECF está convencida de que EuroVelo puede traer una amplia gama de beneficios al campo del turismo. Entre ellos que el turismo en bicicleta no destruye la belleza de paisajes y de aldeas, que es la razón de ser de aquél. Así EuroVelo puede contribuir a la preservación del medio ambiente, y al mismo tiempo mantener los asentamientos rurales.

La industria turística está descubriendo que, aunque viajando en bicicleta, los visitantes son tan independientes como los turistas motorizados, permanecen más tiempo en una misma área y llevan consigo menos equipaje, así que gastan a menudo más.

4.2. Las 12 rutas.

Han hecho falta dos años para desarrollar las propuestas de EuroVelo. Un grupo de trabajo compuesto por representantes de miembros de la ECF, trabajando con otras organizaciones de toda Europa, ha diseñado una red provisional de 12 rutas internacionales. La creación de la red no implicará, en general, mucha construcción de nueva infraestructura para bicicletas.

La red busca conectar, siempre que sea posible, redes estatales para bicicletas ya existentes, creando así un valor añadido a estas rutas. Por supuesto, serán necesarias inversiones específicas cuando dichas redes nacionales

no existan o sean incompletas.

Las rutas inicialmente previstas son (ver **MAPA 2**):

1. **La ruta de la Costa Atlántica:** del Cabo Norte (Noruega) a Sagres (Portugal), pasando por Bergen, Escocia, Irlanda, Gales, Inglaterra, Bretaña, Burdeos, País Vasco, Navarra, la Rioja, Castilla-León, Extremadura y Andalucía.
2. **La ruta Mediterránea:** de Cádiz (Andalucía) a Atenas (Grecia), pasando por Málaga, Murcia, Valencia, Barcelona, Marsella, Mónaco, Mantua, Venecia, Costa Dálmata y Albania.
3. **El Camino de Santiago:** de Trondheim (Noruega) a Santiago de Compostela (Galicia), pasando por Oslo, Viborg, Hamburgo, Aquisgrán, Namur, París, Tours, Burdeos, Puente la Reina y León.
4. **La ruta del Océano Atlántico al Mar Negro:** (Ruta del vino y la Gastronomía), de Nantes (Bretaña) a Constanta (Rumania), pasando por el Valle del Loira y el Valle del Danubio (Baviera, Viena, Bratislava, Budapest, Belgrado, Bucarest).
5. **La Vía Romea Francígena:** de Londres (Inglaterra) a Roma (Italia), pasando por Calais, Bruselas, Namur, Luxemburgo, Estrasburgo, Basilea, Lucerna, Piacenza, Parma y Siena.
6. **La ruta del Canal de la Mancha al Mar Negro:** de Roscoff (Bretaña) a Odessa (Ucrania), pasando por Le Havre, Brujas, Bonn, Frankfurt, Praga, Brno, Cracovia, Lvov y Chisinau.
7. **La ruta por la mitad de Europa:** del Cabo Norte (Noruega) a Malta, pasando por Suecia, Copenhague, Dresden, Praga, Salzburgo, Trento, Mantua, Florencia, Siena, Roma, Nápoles y Siracusa (Sicilia).
8. **La ruta de las capitales:** de Galway (Irlanda) a Moscú (Rusia), pasando por Dublín, Londres, La Haya, Berlín, Poznán, Varsovia y Kíev.
9. **La ruta del Mar Báltico al Mar Adriático:** (Ruta del Ámbar), de Gdansk (Polonia) a Pula (Croacia), pasando por Poznán, Brno, Viena, Maribor, Ljubljana y Trieste.
10. **El Circuito del Mar Báltico:** (Circuito Hanseático), de San Petersburgo a San Petersburgo (Rusia), pasando por Tallinn, Riga, Kaliningrad, Gdansk, Copenhague, Malmoe, Estocolmo, Haparanda, Oulu, Turku y Helsinki.
11. **La ruta de Europa del Este:** del Cabo Norte (Noruega) a Atenas (Grecia),

pasando por Helsinki, Tartu, Riga, Vilnius, Varsovia, Cracovia, Kosice, Belgrado, Skopje y Tesalónica.

12. **El Circuito del Mar del Norte:** de Bergen a Bergen (Noruega), pasando por Oslo, Goteborg, Frederikshavn, Bremen, Groningen, Amsterdam, Calais, Londres, Norwich, Newcastle, Edimburgo, Inverness, islas Horcadas y Shetland.etas.



MAPA 2. Mapa con las 12 rutas previstas del proyecto EuroVelo.

Puede decirse, en líneas generales, que las rutas pares se desarrollan en dirección Este-Oeste, y las impares en dirección Norte-Sur.

Para cada una de las rutas previstas el grupo de trabajo de EuroVelo ha encargado un informe de viabilidad a entidades o consultorías técnicas especializadas. Con ello se pretende identificar las posibilidades de trazado, identificar los problemas que se plantean y sus posibles soluciones, y trazar un calendario de apertura de las rutas.

4.3. EuroVelo en España.

Las rutas que discurren por territorio español son las tres primeras.

El tramo español de **la ruta Atlántica** ha sido estudiado con detalle por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Según la propuesta de la FFE, la ruta entraría

en el Estado por Irún, y, enlazando con el Camino de Santiago pasaría por Pamplona, Puente la Reina, Estella, Logroño, Burgos y Frómista. Dejaría aquí al Camino para seguir el Canal de Castilla hasta Medina de Rioseco. En Benavente alcanzaría la Vía de la Plata, con la que llegaría a Zamora, Salamanca, Hervás, Plasencia, Cáceres y Mérida. Luego vienen Zafra y, ya en Andalucía, Cala, Nerva, Río Tinto y Ayamonte, en la frontera con Portugal. El trazado propuesto intenta aprovechar al máximo antiguas líneas ferroviarias, vías pecuarias, canales e itinerarios culturales.

Han surgido ya alternativas a algún tramo del trazado, como la propuesta de Kalapie (Donostia) de variar el recorrido por el País Vasco y Navarra, la de La Coruña en Bici, de recorrer toda la costa cantábrica y atlántica hasta Sagres (Portugal), o la de la Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta, en el mismo sentido.

El recorrido español de **la ruta Mediterránea** ha sido estudiado en colaboración entre los grupos de ConBici, Amics de la Bici (Barcelona), Valencia en Bici y A Contramano (Sevilla), con Alfonso Sanz, de Gea21, la consultoría que redactó el informe de viabilidad de la ruta por España. Su trazado sería el siguiente: Entrando en el Estado por el puerto de Banyuls (357 m), atravesaría en Cataluña el Ampurdán y el Maresme, pasaría por Barcelona, Vilanova, Reus, Mora de Ebro y Tortosa, seguiría en el país valenciano la antigua Vía Augusta romana hasta Castellón, Sagunto, Valencia, Gandía. Aquí tomaría la Vía Verde del Serpis por Alcoi hasta Agost, y pasando por Elche se dirigiría a la costa murciana, donde recorrería vías de servicio de los canales de riego. El recorrido por Andalucía utilizaría carreteras con poco tráfico, y pasaría por el Cabo de Gata, Almería, Guadix, Granada, Alhama, Vélez, Málaga, Ronda, Gimena, Algeciras, Tarifa y Cádiz.

También aquí existen propuestas de cambios, como por ejemplo la de conectar con la ruta Atlántica en Sagres (Portugal), lo cual parece lógico.

La ruta de los Peregrinos ha sido estudiada por De Frie Fugle (Dinamarca). Su tramo español discurriría por el camino de Santiago histórico (Camino Francés: Puente la Reina, Logroño, León, Santiago) coincidiendo en parte de su trayecto con la ruta Atlántica.

El grupo Tronchacadenas (Gijón) propone como alternativa el Camino de los Sansalvadores, por la cornisa cantábrica, ya que así se recuperaría un trazado de gran belleza paisajística y alto interés turístico. La Coruña en Bici propone prolongar la ruta desde Santiago hasta el cabo Finisterre.

Desde la Comisión EuroVelo de ConBici se propone, además, una nueva ruta

EuroVelo. La ruta podría empezar en Calais (Francia, enlace con las rutas 5 y 6) y pasar por París, Macizo Central francés o valle del Ródano, entrar en España por el Valle de Arán, y seguir por Alhama de Aragón (Monasterio de Piedra), Medinaceli, Sigüenza, Jadraque, Alcalá de Henares, Madrid, Aranjuez, Lagunas de Ruidera, Granada. Esta ruta tiene, entre otras, la ventaja de incorporar tres nuevas Comunidades Autónomas al proyecto EuroVelo: Aragón, Castilla-La Mancha y Madrid.

4.4. Criterios de diseño para las rutas EuroVelo.

- a) Para que una ruta para ciclistas pueda ser incorporada a la red EuroVelo debe de tener una pendiente inferior al 6% (salvo tramos cortos).
- b) Anchura suficiente para dos ciclistas.
- c) Tráfico motorizado medio inferior a 1000 vehículos / día o inexistente.
- d) Pavimentación en un 80% de su recorrido.
- e) La ruta debe permanecer abierta todo el año, ofrecer avituallamiento cada 30 Km, alojamiento cada 50 Km y transporte público que acepte bicicletas cada 150 Km.
- f) Las grandes rutas EuroVelo conectarán ciudades de todos los países europeos y pasarán por sus centros urbanos.
- g) La señalización será común, aunque podrá coexistir con la existente en cada país.
- h) Existirán Guías de Ruta y mapas especiales, fiables y puestos al día.

4.5. ¿Cómo se organiza?.

EuroVelo se organiza a través de una Oficina Central, situada en Bruselas, que coordina el desarrollo de la red. Un Comité Director, formado por representantes de las instituciones y entidades europeas que participan en el proyecto, define las líneas maestras y supervisa el trabajo de la Oficina. Un grupo de apoyo técnico (el Grupo de Referencia) integrado por representantes de grupos ciclistas de la ECF, asesora a ambos y garantiza la implicación de los grupos en el proyecto.

Para cada ruta se creará un Consorcio de Ruta. Su estructura, composición y ámbito geográfico no están fijados, y se adaptarán a las necesidades de cada ruta. Integrarán a las administraciones locales, regionales y/o estatales implicadas en la puesta en marcha de la ruta, junto con los grupos ciclistas y las asociaciones, entidades y empresas interesadas en colaborar. Los Consorcios de Ruta serán los responsables de perfilar el trazado final, dirigir su proyecto y ejecución, y de editar y distribuir los mapas, guías e informaciones sobre la ruta.

La financiación de la fase preliminar ha sido aportada en un 50% por la Unión Europea, y el 50% restante por diversas administraciones y entidades de todo el continente, incluyendo a siete españolas.

4.6. EuroVelo en la actualidad.

Tras su lanzamiento oficial, el proyecto entró en la fase preliminar. Con el apoyo de la Comisión de las Comunidades Europeas (Direcciones Generales de Transportes (DGVIII), Cultura (DGX), Energía (DGXVII) Medio Ambiente (DGXVIII), y Turismo (DGXXIII)), la ECF emprendió un estudio de viabilidad, un estudio de mercado, y estableció una estructura organizativa para la puesta en práctica real de las rutas.

Esta etapa preliminar está terminada, y la primera ruta ciclista europea se abrió el año 2000. Del año 2001 en adelante EuroVelo planeó abrir una ruta nueva cada año hasta el 2011. Las rutas, una vez abiertas, continuarán siendo mejoradas, porque nada es demasiado bueno para los ciclistas europeos en el tercer milenio.

La fase actual puede definirse brevemente como "construir la participación". EuroVelo sólo podrá convertirse en el éxito que tanto l@s usuari@s como los organismos públicos deseamos que sea, si muchos socios están implicados en el proyecto. Ya ahora ha atraído un enorme interés de todos los sectores de la sociedad europea y, en menor grado todavía, de la española. Una de las grandezas del proyecto es que todos los sectores: usuari@s, polític@s, empresas operadoras del transporte público, profesionales y cualquier persona con un interés en transporte, turismo y medio ambiente pueden desempeñar un papel en él.

5. INICIATIVAS DE BIDEGORRIS EN ARABA, NAVARRA Y BIZKAIA

La Diputación Foral de Araba, a través de su Departamento de Urbanismo, Arquitectura y Medio Ambiente, ha puesto en marcha un plan para la recuperación de antiguas vías de ferrocarril y vías precarias, que pretende recuperar 300 kms. para su reconversión como vías ciclistas y peatonales.

Ya están ejecutados 50 kms. De dicho proyecto, parte de los cuáles coinciden con el trazado del antiguo ferrocarril Vasco-Navarro. De esta forma actualmente es posible desplazarse en bicicleta desde la localidad de Landa (lindante con el puerto de Arlaban) hasta Gasteiz.

Asimismo, está ya adjudicada la recuperación de otros 10 kms. correspondientes a esa misma línea en su tramo Gasteiz-Estibalitz (Andollu).

En Navarra varios municipios agrupados en torno al Consorcio Turístico de Bertiz ha acondicionado para uso ciclista y peatonal parte del trazado del antiguo ferrocarril del Bidasoa (conocido popularmente como “Tren txikito”) que comunicaba Irún con Elizondo.

El citado Consorcio tiene ya avanzados algunas de las labores técnicas para la recuperación total del trazado, como son la inventarización de los terrenos. Sin embargo, no se ha explicitado, hasta el momento ningún compromiso por parte de la Diputación Foral de Guipúzcoa de implicarse en este proyecto, en el tramo guipuzcoano.

Por otro parte, el Consorcio Turístico del Plazaola, formado también por distintos ayuntamientos navarros, con la ayuda del Gobierno de Navarra y el programa Futures del Ministerio de Medio Ambiente disponía de un proyecto para la recuperación del tramo navarro (56 kms.) correspondientes al ferrocarril de Plazaola, que comunicaba Lasarte-Oria con Iruñea.

En Abril de 1998 el Departamento de Obras Públicas de la Diputación Foral de Bizkaia anunciaba la construcción de una amplia red de 10 bidegorris que atravesarían todo el territorio bizkaino, en el marco del anteproyecto del Plan Territorial Sectorial de Carretera.

También en Septiembre del 2001 el Ayuntamiento de Bilbao anunció que en breve existiría 30 Km. de red de carriles para bicicletas, enlazando Deusto y Amézola.

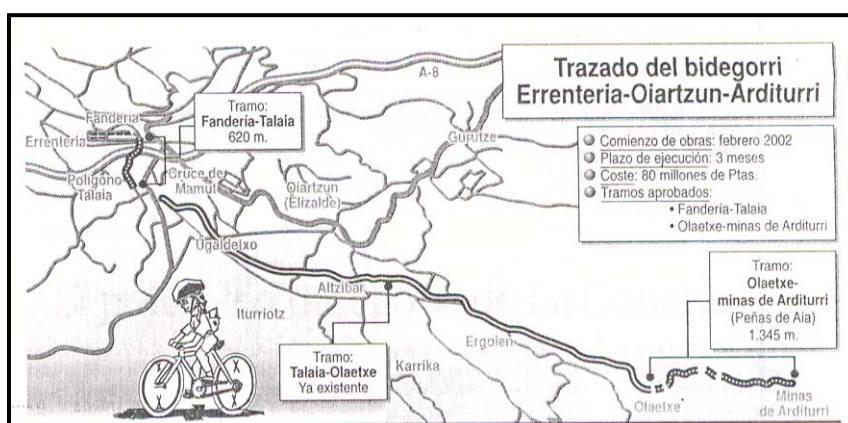
6. PLAN DE VÍAS CICLISTA, LOS BIDEGORRIS EN GUIPÚZCOA

La Diputación dispondrá a lo largo del 2002 el Plan de Vías Ciclistas de Guipúzcoa, documento que contempla la creación de una red de 255 kilómetros por esta provincia.

Como paso previo, parte del bidegorri que en el futuro enlazara Errenteria y Oiartzun con Peñas de Aia fue aprobado en noviembre del 2001 por el Consejo de Diputados. Las obras comenzaran en febrero y tendrán 3 meses de duración, con un coste de 80 millones.

Los tramos aprobados en noviembre corresponden al enlace de Fandería (Errenteria) con el polígono Talaia (Oiartzun) y, en el otro extremo Olaetxe (Oiartzun) con las minas de Arditurri (Peñas de Aia).

El proyecto Fanderia-Talaia no es de envergadura, ya que su longitud sólo alcanza los 620 metros. Por el contrario el tramo Olaetxe-minas de Arditurri tendrá 1135 metros y desembocará en la futura área de acogida del parque natural de Peñas de Aia. (Ver **MAPA 3**).



MAPA 3. Trazado del bidegorri Errenteria-Oiartzun-Arditurri.

La terminación para mayo de los tramos Fandería-Talaia y Olaetxe-minas de Arditurri supondrá por tanto la creación de un bidegorri continuo entre Renteria y las minas, salvo el cruce del Centro Comercial Mamut. En el futuro, este recorrido se podrá hacer desde Pasaia.

El segundo gran carril bici en el que se trabajará a lo largo del 2002 será el de Leizaran, que aprovecha la antigua vías de ferrocarril del Plazaola, en su recorrido entre Andoain y Lekunberri.

Por último mencionar que este Plan de Vías Ciclistas se inscriben dentro de los planes de “movilidad sostenible” que promueve la Unión Europea y además la Diputación Foral de Guipúzcoa, también pretende incluir Guipúzcoa dentro del proyecto EuroVelo. Las iniciativa, promovida por la Federación de Ciclistas Europeos, que quiere crear en quince años 12 grandes rutas que atravesarán el continente de un extremo a otro como ya se comenta anteriormente en esta investigación.

7. PLAN DE POTENCIACIÓN DE LA BICICLETA EN LA MOVILIDAD URBANA. RED DE BIDEGORRIS DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN.

7.1. Un plan necesario para una ciudad con potencialidad ciclista.

Donostia-San Sebastián, como otras ciudades intermedias integradas en aglomeraciones de rango regional, debe dar pasos adelante para conseguir una movilidad menos polarizada hacia el automóvil, lo que garantizaría mejores niveles de calidad ambiental.

El Plan General de Ordenación Urbana plantea una línea estratégica de desarrollo de itinerarios de prioridad peatonal y de bicicletas que sirvan a los destinos más atractivos y conectados con la red de parques y espacios libres de la ciudad. Como en otras ciudades, el planeamiento tiene claro al menos que la "movilidad a pie" es algo bueno para la ciudad y para sus ciudadanos. Dar pasos para conseguirlo sería el objetivo de un plan o programa de actuaciones que el Área de Movilidad y Vía Pública llevaría a cabo en los próximos años en el que la bicicleta como medio de transporte iría de la mano de las mejoras de las infraestructuras peatonales.

Hasta ahora casi una decena de ciudades a nivel estatal han desarrollado medidas infraestructurales para facilitar el uso de la bicicleta en los nuevos barrios en desarrollo, pero únicamente la presencia habitual de la bicicleta en la movilidad urbana en las áreas con mayor generación y atracción de viajes, en las ciudades medias y pequeñas en su centro urbano, daría "carta de naturaleza" al nuevo modo de transporte. La clave del éxito de la bicicleta urbana es conseguir una red extendida a toda la ciudad con buena conectividad con el centro, donde normalmente se concentran los mayores porcentajes de viajes. En consecuencia una parte de ellos podrían ser realizados en bicicleta si se dieran las condiciones adecuadas para su integración segura y continua en el tránsito urbano.

Diseñar una red para el ciclismo urbano es clave si se quiere ir aumentando la participación de este modo de transporte en la movilidad de la ciudad con las consiguientes mejoras ambientales por el menor uso de los medios motorizados, pero no es suficiente.

La concepción de la bicicleta como medio de transporte sano, económico, ecológico y rápido en las áreas congestionadas del centro urbano y adaptable al entramado urbano de San Sebastián-Donostia, nos permite establecer una serie de

medidas adaptables a las necesidades de la demanda, pero el éxito de un red de transporte novedosa se dará si las infraestructuras van acompañadas de medidas de promoción y conocimiento de la "nueva movilidad" por parte de la ciudadanía: jóvenes, niños, deportistas, trabajadores..., de actuaciones dirigidas a la población en general y campañas de promoción unidas a la implementación de los proyectos de infraestructura; y de medidas para facilitar la posesión de bicicleta en los diversos tipos de edificaciones y barrios así como el aparcamiento en destino.

7.2. La movilidad ciclista en Donostia-San Sebastián.

Donostia-San Sebastián junto con Vitoria-Gasteiz fue una de las primeras ciudades intermedias que desarrollaron hace más de una década las primeras infraestructuras para el uso urbano de la bicicleta. Estas primeras actuaciones aisladas, realizadas casi siempre en zonas de "fácil integración", en bulevares o espacios peatonales, no fueron seguidas por un impulso continuo que hiciera posible el "despegue" de la bicicleta como medio de transporte. Sin embargo, en esta última década algunos factores como el abaratamiento de la bicicleta con el fenómeno de la "mountainbike", los cambios culturales y los modos de vida "saludables", han ido favoreciendo la introducción paulatina, cada vez con más fuerza, de la bicicleta en el viario de la ciudad.

En la actualidad hay 14 kilómetros de carriles de bicicletas y tramos de coexistencia en ejes y espacios peatonales, que si los relacionamos con el número de habitantes y los comparamos con otras ciudades, probablemente San Sebastián sería junto a Córdoba y Valencia las ciudades con más infraestructura ciclista por habitante.

7.3. La infraestructura ciclista actual.

Las "facilidades" ciclistas actuales nos permiten la movilidad continua y segura en la mayor parte de las posibles relaciones entre barrios y de éstos con el centro de la ciudad y las principales áreas de atracción, equipamientos de nivel ciudad, zonas de ocio y otros enclaves urbanos.

En uno de los mapas del anexo 8 (Ver **ANEXO 8**) se refleja la situación al verano de 2000 y se incluye asimismo los tramos de próxima realización y aquellos sobre los que se ha tomado alguna decisión de planeamiento que vincula su realización a determinados tramos de futuras urbanizaciones, como las Riberas de Loiola. Con estos tramos de la red únicamente existen itinerarios locales que facilitan la movilidad ciclista en sectores determinados de la ciudad, como Antiguo-Ibaeta, Gros-Centro y Centro-Amara por el carril del río. El resto de los tramos únicamente están situados en viarios

locales, Miramón-Oriamendi y Otxoki -Garbera- Lauaizeta, y no tienen conexiones con sectores poblacionales próximos.

Los ciclistas actuales cuando se acaba el acondicionamiento utilizan el viario general en la calzada y a veces en la acera, en ambos casos se dan situaciones de conflictividad con el tráfico en circulación o con los peatones.

7.4. La integración de la bicicleta en la “Nueva Movilidad Urbana”.

Las condiciones urbanísticas, el modelo de movilidad y el actual uso de la bicicleta de San Sebastián sugieren la consideración más cuidadosa posible de los siguientes elementos: el tratamiento del espacio peatonal, la convergencia con el transporte colectivo, los parámetros geométricos, la legibilidad de los itinerarios, la sensación psicológica de seguridad, el arbolamiento de las calles, el carácter mono o bidireccional de las vías, su mayor o menor segregación respecto a los vehículos motorizados y mezcla con ciclomotores.

7.5. Propuestas previas y participación de los agentes sociales.

A la hora de valorar las distintas alternativas para resolver la conectividad ciclista entre distintos barrios y centros de atracción de la ciudad, se han estudiado las propuestas de colectivos "pro-bici", especialmente la Asociación de Ciclistas Urbanos KALAPIE, realizadas a lo largo de la última década dando respuesta a distintos procesos de planeamiento y de participación pública para distintos barrios consolidados y nuevos sectores urbanos.

Desde el año 1991, con el "Plan Vivir y Circular en Gros" donde la citada Asociación plantea una propuesta de carriles-bici integrada en las mejoras de la vialidad peatonal, hasta nuestros días, con su participación activa en el análisis del modelo de "red de bicicletas" y en la elección de alternativas en los distintos itinerarios, la participación de KALAPIE, con propuestas y sugerencias para la potenciación de los "modos verdes" ha sido importante. (Ver **ANEXO 8**).

Todas las propuestas se incluyen en el Plan de Bicicletas, aunque en conexión con el centro urbano se ha optado por San Marcial en lugar de Arrásate, dadas las dificultades de esta última calle para integrar la bicicleta sin eliminar un número importante de plazas de aparcamiento en viario. La creación del eje peatonal de San Marcial incluye las facilidades ciclistas para conectar el itinerario de la Concha con el Centro y con el "carril del Río Urumea".

7.6. Movilidad general de la ciudad.

Para analizar la movilidad dentro de la ciudad se ha utilizado el "Estudio de Movilidad en Guipúzcoa" -Informe sobre San Sebastián. En este estudio, el municipio de San Sebastián se ha desagregado en 12 zonas de transporte, que son las mismas que se utilizarán para analizar las posibilidades de captación de viajes en bicicleta entre dichas zonas, dato clave a la hora de diseñar una red de itinerarios para la ciudad. Se han considerado además 4 zonas de municipios próximos de los que podrían captarse futuros "viajes en bicicleta" a algunas zonas de San Sebastián situadas en el ámbito favorable a la bicicleta, menor a los 6 km. de recorrido.

Uno de los objetivos de un Plan para potenciar la "movilidad sostenible" deberá ser la disminución de uso de los medios motorizados, en especial el automóvil privado, en los viajes habituales que se producen de forma recurrente en "periodos punta". Estos viajes se realizan en muchos casos en condiciones de congestión, con grandes consumos de energía y mayores niveles de contaminación.

Con los datos de movilidad, una primera conclusión que podemos sacar como "primer acercamiento" a la temática del ciclismo urbano, sería que una buena oferta de red ciclista urbana acabaría restando viajes a todos los modos de transporte hoy utilizados incluido el viaje a pie.

A partir de los datos de la Matriz de Desplazamientos (Ver **ANEXO 8**), se ha elaborado el siguiente cuadro (Ver **TABLA 15**) en el cual se observa los principales viajes entre zonas:

Parte vieja-Centro	4.676
Centro-Amara Nuevo	4.251
Centro-Gros	6.480
Centro-Altza	5.748
Amara Nuevo-Ibaeta	4.099
Amara Nuevo-Gros	4.298
Gros-Egia	4.463
Gros-Intxaurreondo	4.014
Gros-Altza	6.141
Pasaia-Altza	5.130

TABLA 15. Viajes entre zonas.

Otros datos importantes a tener en cuenta para el diseño de la red es la población de cada zona de transporte y en especial, la distribución de la población por grupos de edad, dado que la bicicleta es un medio más propicio a la utilización para los sectores jóvenes de la población (Ver **ANEXO 8**). Esto no quiere decir que se desprecie las

posibilidades de utilización de la bicicleta por los grupos de mayor edad, dado que la experiencia demuestra que en ciudades del Norte y Centro de Europa las "amas de casa" y las personas de la tercera edad son usuarios habituales de la bicicleta en porcentajes importantes.

A partir de los datos elaborados respecto a la población de los diversos barrios y sectores urbanos y de los análisis de movilidad anteriores, vamos a "encajar" una primera red de itinerarios de bicicletas que nos sirva para evaluar las mayores y menores posibilidades de las distintas relaciones entre barrios y con el centro urbano a la hora de captar viajes urbanos para la bicicleta como modo de transporte. En su diseño se ha tenido en cuenta la valoración sobre la "viabilidad ciclista" y sobre las condiciones físicas y funcionales del viario analizado en el trabajo de campo.

7.7. Criterios para el diseño de la red.

La red de itinerarios para bicicletas se ha diseñado de acuerdo con criterios generales utilizados en estudios de planificación de redes similares a las de San Sebastián, entre los que destacamos una serie de ellos:

- a) Es clave dar continuidad a los tramos existentes de carril-bici para que dejen de ser actuaciones aisladas que solo sirvan al uso ciclista de barrio. Su falta de conectividad en algunos tramos del viario principal de unión entre los barrios y el centro urbano, no facilita su uso y podrían deteriorarse en su utilización por invasión de otros modos de transporte.
- b) La prioridad sobre un itinerario concreto debe venir a partir de que esa relación sea importante a nivel general en todos los modos de transporte, de forma que cuando exista una infraestructura para los ciclistas se consiga un cierto trasvase de viajes -aunque sea pequeño a corto plazo -, de los modos motorizados a la bicicleta.
- c) La red de bicicletas debe ser un esquema global de ciudad que facilita los tránsitos mayoritarios al centro urbano pero también debe servir a equipamientos educativos, deportivos y para el acceso a otros servicios de nivel ciudad. En la actualidad algunos de estos enclaves ya reciben viajes en bicicleta que podrían aumentar en el futuro si disponen de facilidades para el ciclista.
- d) Las condiciones físicas y funcionales de cada tramo de la red son determinantes para la inclusión en la misma con un tipo de tratamiento, segregado o en coexistencia con otros modos de transporte, o para no

incluirla en aquellos casos que su implantación dependería de un actuación radical en la ordenación viaria de la calle, la cual no podría asumirse sin crear déficit de aparcamiento en el barrio.

- e) Se han incluido algunas calles o tramos que con el actual funcionamiento del tráfico no sería posible la integración del ciclista. Tanto por estos casos concretos como por la propia viabilidad de la red como una infraestructura que debe ser utilizada de forma constante colaborando a la mejora ambiental y de accesibilidad, sería necesario la reordenación viaria de esas calles para asegurar la coexistencia segura de diferentes tránsitos incluido el ciclista.
- f) En el proceso de elección del itinerario se han tenido en cuenta asimismo una serie de criterios generales que, en conjunto, constituyen las condiciones ideales para la circulación de bicicletas.

También se ha tenido en cuenta unas consideraciones específicas relacionadas con las condiciones físicas y funcionales de la ciudad.

La red propuesta en este primer “encaje” se decide en una serie de itinerarios con el fin de poder estimular la posible utilización de viajes en bicicleta en cada uno de ellos y así poder definir su viabilidad y la prioridad en el desarrollo del Plan.

7.8. Asignación de viajes en bicicleta.

La red principal de bicicletas se ha dividido en ocho itinerarios (Ver **ANEXO 8**), a efectos de poder asignar los posibles flujos de bicicletas:

1. **Anoeta- Paseo Nuevo:** Basado en el actual carril-bici del río Urumea con la necesaria prolongación a Fueros-República Argentina y Paseo de Salamanca. Es la "espina dorsal" de la red ciclista al permitir múltiples conexiones con los "4 puentes" entre las áreas más atractoras de viajes de la ciudad.
2. **Intxaurreondo–Centro:** Formado a partir de la conexión actual Parte Vieja-Gros de la Avenida Zurriola y su prolongación por Avenida Navarra-Calzada Vieja de Ategorrieta y el viario principal de Intxaurreondo Mons-Zarategi. Garantiza una conectividad del sector. Este de la ciudad con los "barrios centrales".
3. **Universidad–Gros:** Principal conexión del área de Ibaeta con el centro urbano, a partir de los tramos actuales de Avenida Tolosa-Infanta Cristina-Satrústegui, y su continuidad por Miraconcha-Zubieta-San Marcial-Santa Catalina-Colón para conectar con la Zurriola. Esta es una de las relaciones más demandadas por los colectivos y usuarios ciclistas de la ciudad.

4. **Plaza Euskadi–Loyola:** El otro itinerario del río Urumea que recoge las conexiones de los barrios de Gros-Egia y Loiola. A los actuales tramos del Paseo Federico García Lorca y Puente de Mundaiz se añaden la conexión con Gros por el Paseo de Francia y el tramo de Loiola que conecta con la ribera del río mediante un ascensor-elevador de peatones y ciclistas.
5. **Altza–Concha:** Itinerario Este-Oeste que aseguraría la continuidad de diversos tramos hoy en funcionamiento (Reina Cristina-Valentín Diana), Otxoki-Garbera-Lauaizeta, o de próxima construcción como Gabriel Aresti, para las conexiones entre los barrios del Este de la ciudad con el centro urbano.
6. **Larratxo-Ategorrieta:** Itinerario del Este de la ciudad que conectaría Larratxo con Intxaurren Norte dando continuidad a los actuales tramos del Paseo Txaparrene. Funcionaría como un "tramos colector" del Itinerario 2 para el acceso al centro.
7. **Illumbe–Aiete:** Itinerario de los barrios al Sur Miramón-Bera Bera-Aiete, formado por un tramo urbano construido en parte en el Paseo Oriamendi y uno casi de "naturaleza" en el Paseo de Miramón. Las conexiones con la red se dan mediante sendos ascensores en Illumbe y Aiete.
8. **Errotaburu–Amara:** Itinerario de conexión directa entre Ibaeta y Amara a través de la Avenida Zarauz, el túnel del "topo" habilitado para el paso de peatones y ciclistas, y el ascensor de Aiete que daría una salida a las zonas "altas" de este sector de la ciudad. Funcionaría como colector de ciclistas a los Itinerarios 1 y 3 para su acceso al centro.

Los niveles actuales de utilización de la bicicleta en San Sebastián se sitúan en general como en las ciudades más ciclistas de nuestro entorno, Valencia, Córdoba, Sabadell y Barcelona, en torno a 1,5-2% del total de viajes. Probablemente por los datos recogidos en algunos recorridos, Paseo de la Concha, Árbol de Guernica, Zurriola y Santa Catalina, es posible que se supere ya en la actualidad el porcentaje de 12% en algunas relaciones entre barrios de la ciudad, sobre todo las que tienen destino en la Universidad o sus dos extremos en los sectores "llanos" del centro urbano. En este sentido el objetivo elegido es mayor en las relaciones de algunos barrios con Ibaeta (8%) y en los viajes que se producen entre los barrios de la parte llana de la ciudad (7%).

Se ha calculado un índice que permite valorar la mayor o menor utilización de cada itinerario teniendo en cuenta su longitud, el total de Bicis / Km, y así poder establecer las prioridades de los diversos tramos de la Red a lo largo del tiempo de desarrollo del Plan. En el cuadro (Ver **TABLA 16**), aparece además del total de kilómetros recorridos en bicicleta al día en cada uno de los itinerarios, otro índice que da "idea" de la rentabilidad de cada Km. de itinerario a la hora de captar bicicletas. El índice denominado Bicicletas x Km-Día / Km. de Itinerario, da las mayores utilidades por Km en los itinerarios siguientes:

3. Universidad-Gros con 2.370 bicicletas,
1. Anoeta-Paseo Nuevo con 1.977 bicicletas,
2. Intxaurreondo-Gros con 1.558 bicicletas,
5. Altza-Concha con 1.389 bicicletas y
8. Errotaburu-Amara con 1.298 bicicletas.

Hay que considerar además que estos flujos podrían aumentar en algunos casos por el "factor local", es decir, la utilización de la bicicleta en viajes interiores de cada barrio que utilizarían también los carriles principales de la ciudad, aunque en su mayor parte esta posible movilidad interior en bicicleta sería la que discurriría básicamente por la red de barrio.

ITINERARIO	LONGITUD Km	BICIS x Km / Día TOTAL	ÍNDICE DE UTILIZACIÓN Bicicletas x km /Día de Itinerario
1. Anoeta- Paseo Nuevo:	3.694	7.302	1.977
2. Intxaurreondo-Centro:	4.678	7.288	1.588
3. Universidad-Gros:	5.335	12.646	2.370
4. Plaza Euskadi-Loyola:	2.561	3.011	1.176
5. Altza-Concha:	5.879	8.166	1.389
6. Larratxo-Ategorrieta:	2.268	2.198	969
7. Illumbe-Aiete:	5.985	4.094	684
8. Errotaburu-Amara:	3,073	3.990	1.298

TABLA 16. Utilización de los distintos itinerarios.