

1. LA RED DE VÍAS CICLISTAS DE GIPUZKOA.

Desde que en el año 2002 se redactó el plan de Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa hasta la actualidad, la Diputación Foral de Gipuzkoa ha ido construyendo diversos tramos de los itinerarios propuestos, llegando a tener acondicionamientos actualmente 75km, aproximadamente el 22% de la red prevista. Pero ahora se están incluyendo nuevos tramos para que los tramos anteriores tengan conexión.

En la actualidad se encuentra en tramitación el Proyecto de Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa al objeto de regular los aspectos de la planificación, construcción y conservación de la Red de Vías Ciclistas de Gipuzkoa. Esta Norma dispone también de herramientas específicas para la potenciación del uso de la bicicleta como medio de transporte.

La planificación para la bicicleta en Gipuzkoa no es un ejercicio aislado de la administración foral, sino una iniciativa que se desarrolla necesariamente en coordinación con las que vienen realizando otras administraciones e instituciones en diferentes ámbitos y escalas, entre las que destacan las siguientes:

1.1. El proyecto EuroVelo una red de vías ciclistas para Europa:

La red EuroVelo, es un sistema integrado de vías ciclistas de carácter internacional, que se desarrolla en el espacio europeo. El objetivo de la red es fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte en recorridos urbanos e interurbanos.

La ilustración adjunta muestra el trazado de la red. Se trata de un sistema 63.500km que atraviesa el continente desde Cabo Norte hasta Tarifa y desde las costas occidentales de Irlanda hasta Moscú. Esta red básica está articulada, por el momento en 12 itinerarios, dos de los cuales recorren la Península Ibérica.

El proyecto responde a una idea de la European Cyclist Federation y ha recibido el apoyo de diferentes instituciones, entre las que cabría destacar la Comisión de las Comunidades Europeas. En el trazado español diferentes instituciones como la Junta de Andalucía, el Gobierno de Navarra, el Gobierno Vasco y la Junta de Castilla y León han financiado la redacción de estudios técnicos del trazado, muchos de ellos bajo la dirección de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Pese a que la red preliminar de EuroVelo no discurre más que marginalmente por Guipúzcoa, el desarrollo de las vías ciclistas del territorio histórico y la configuración de un posible trazado costero cantábrico pueden conducir a la inserción de alguno de los itinerarios de la red de Guipúzcoa en el esquema definitivo EuroVelo. Esto es lo que ocurre en otras iniciativas de ámbito regional que particularizan y

detallan tanto las determinaciones como los trazados preliminares de EuroVelo; así en España se pueden destacar el proyecto ReverMed, en el área mediterránea, o el proyecto NICE (Networks Integration for Cycling in Europe – Redes de Ciclismo Integradas en Europa), en los casos del Barcelonés y Garraf.. Las rutas inicialmente previstas son:



MAPA 1.

- 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 Dálmatia 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.

1.2. La red de vías ciclistas en el Estado Español:

En los últimos años están creciendo el interés y las iniciativas para configurar una red de vías ciclistas en España, capaz de articular las infraestructuras construidas o en proyecto de las distintas comunidades. En 2001 la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta, ConBici, que agrupa las organizaciones más activas en la promoción del uso cotidiano y recreativo de la bicicleta, elaboró un documento preliminar para la definición de una “Red Básica de Vías Ciclistas en España”. En dicho informe se esbozaron unas “líneas de deseo” de los itinerarios para bicicletas más capaces de engarzar las redes de ámbito autonómico y EuroVelo.

Siguiendo esa misma idea, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, elaborado recientemente por el Ministerio de Fomento, establece entre sus propuestas un “Plan de promoción de los modos no motorizados” que incluye la creación de una Red Básica de Vías Ciclistas cuya descripción es la siguiente: “En cooperación con las Comunidades Autónomas se establecerá una Red Básica de vías ciclistas, enlazando las rutas dispersas e inconexas que actualmente ya existen, y dando continuidad a las infraestructuras ciclistas, para que dejen de ser de uso y utilidad limitados y se conviertan en una verdadera infraestructura territorial”.

1.3. Planes y proyectos en los territorios limítrofes:

Destaca en primer lugar la Red Nacional de Itinerarios Ciclables de Francia, cuya financiación corresponderá tanto al Estado como a las administraciones regionales y locales. El instrumento que desarrolla el proyecto es el “Schéma Nacional de Véloroutes et Voies Vertes” cuyo objetivo es habilitar una red de entre 7000 y 9000 Km. de extensión.

En el territorio histórico de Bizkaia, la planificación de vías ciclistas se encuentra recogida en el Plan Territorial Sectorial de Carreteras, siendo el Plan Director Ciclable 2003-2016, elaborado por la Diputación Foral de Bizkaia, el documento base para el desarrollo de la futura red de vías ciclistas.

En Álava las principales actuaciones se han realizado en el ámbito urbano de Vitoria – Gasteiz. En febrero de 1982 el Ayuntamiento aprobó la propuesta de creación de una red básica de carriles para el uso de la bicicleta. Esta red, de carácter urbano y periurbano, continúa siendo desarrollada al tiempo que se han habilitado diferentes tipologías de aparcabicis y se ha establecido un exitoso servicio de préstamo de bicicletas.

En la escala interurbana, las principales realizaciones se han centrado en la recuperación como vías verdes de medio centenar de kilómetros del trazado del antiguo Ferrocarril Vasco Navarro. Además y apoyándose en la red viaria, el Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Álava ha diseñado un conjunto de rutas alternativas para ciclistas, con diferentes tipologías entre las que se incluyen los arceñes bici.

Está pendiente la elaboración de un Plan Director de Vías Ciclistas para la Comunidad Autónoma del País Vasco, según el compromiso establecido en la Estrategia de Desarrollo Sostenible Vasca y reafirmado en el Plan Director de Transporte Sostenible en Euskadi (2002-2012).

1.4. Las redes comarcales y municipales:

En los últimos años se han desarrollado un puñado de interesantes iniciativas comarcales municipales de promoción de la bicicleta en las se han incorporado la creación de redes de vías ciclistas. En la mayoría de los casos, las redes de ámbito comarcal o municipal engarzan o aprovechan los itinerarios de la red guipuzcoanas, complementándola y facilitando su acceso desde los núcleos urbanos o barrios.

A la pionera red de vías ciclistas de Donostia-San Sebastián se han sumado las correspondientes a municipios como Tolosa, Zarautz, Irún, Zumaia, Azkoitia, Errenteria y Oiartzun con diferente grado de realización. Así mismo, en comarcas como las de Oarsoaldea y Goierri, se ha iniciado el proceso de creación de redes de vías ciclistas.

De ese modo, se va a ir creando una red de infraestructuras adaptada a la circulación de las bicicletas en Gipuzkoa, coherente con la que se viene construyendo también poco a poco en los territorios limítrofes.

2. EL PLAN GIPUZKOANO

El Plan de la Red de Vías Ciclistas de Guipúzcoa se articula en torno a 6 itinerarios que alcanzan algo más de 300km y responden a los siguientes criterios:

El carácter interurbano.

La red es preferentemente interurbana, de conexiones intermunicipales. No obstante, el objetivo es reforzar el concepto de red y asegurar la conectividad de las distintas partes de la misma. Este planteamiento se realiza de un modo secundario a las determinaciones del planteamiento urbano correspondiente.

El alcance.

Se trata de una red básica, que define el primer nivel de conexión, comunicando las áreas más pobladas de Guipúzcoa y los itinerarios en los que se produce y prevé un mayor número de desplazamientos.

La utilidad para los distintos tipos de usuarios.

La red de vías ciclistas pretende dar respuesta a las demandas y necesidades de distintos tipos de usuarios de la bicicleta, en consonancia con los planteamientos metodológicos empleados entre otros proyectos europeos. Aunque busca en especial la mejora de las condiciones de los ciclistas cotidianos en los entornos de los núcleos urbanos y el acceso al medio natural.

La dinamización de las actuaciones municipales.

El objetivo de la red es integrar el uso de la bicicleta en el transporte cotidiano de carácter urbano e interurbano, reforzando y fortaleciendo de esta forma la movilidad no motorizada. Además se pretende favorecer el uso recreativo de la bicicleta, al tiempo que se ofrece una alternativa segura en áreas conflictivas para el uso deportivo de la bicicleta.

La adaptación del diseño.

Frente a propuestas centradas en exclusiva en vías de nueva construcción, segregadas siempre de cualquier otro tipo de tráfico, el plan de Red de Vías Ciclistas apuesta por aprovechar también las oportunidades de la integración de los ciclistas con otros usuarios, en determinadas condiciones de comodidad y seguridad para todos, especialmente para los usuarios más vulnerables.

La alianza con otros modos.

La creación de la red debe contribuir a implantar medidas que favorezcan a otros usuarios, fundamentalmente a los peatones, y otras funciones de las vías. Al respecto, muchas de las intervenciones propuestas se han realizado con tipologías de sección que favorecen también el uso peatonal. La intermodalidad con el transporte colectivo es también un criterio básico de trazado, pero es también un factor fundamental del éxito de algunos de los tramos incluidos en la red.

La contribución a la cohesión territorial.

La red pretende ensamblar las distintas piezas del territorio facilitando la aparición local de actividades complementarias de tipo turístico o recreativo. Como consecuencia de este modelo de red, las características técnicas de las vías ciclistas que forman la Red Básica de Vías Ciclistas de Guipúzcoa son las siguientes:

La red prevista supera los 300km de extensión y conecta entre sí los principales municipios del Territorio Histórico. La red discurre por todas las comarcas y enlaza con los territorios colindantes a través de los seis itinerarios básicos que se describen brevemente a continuación.

2.1. Itinerario 1. Donostia/San Sebastián – Frontera:

Este itinerario de 39km conecta la capital con Irún y frontera francesa. Constituye la conexión Oeste de la Red EuroVelo con la Península Ibérica. El itinerario incluye dos ramales; el primero de ellos conecta Irún con el límite de Navarra, mientras que el segundo parte desde Errenteria y alcanza Arditurri en el Parque Natural de Aiako

Harriak. En el futuro deberá considerarse además una conexión entre Irún y Hondarribia, apoyada en intervenciones de carácter local, comarcal y foral.

El espacio por el que discurre este itinerario se encuentra en gran parte urbanizado, con elevadas densidades de población y actividades económicas, especialmente en Donostialdea, la bahía de Pasaia y Oarsoaldea y el ámbito de Txingudi. Por ello la red resultante tendrá un elevado interés en términos de movilidad cotidiana. Además, el trazado propuesto ofrece conexiones de interés para el uso recreativo de la bicicleta al conectar las zonas más urbanizadas del área, con zonas de alto valor ambiental (Aiako Harriak y Txingudi).

Por último para los ciclistas deportivos, el trazado puede ofrecer una alternativa a la carretera, útil en aquellos trayectos especialmente inseguros y peligrosos.

2.2. Itinerario 2. Donostia/San Sebastián – Deba – Mutriku:

Supone la prolongación hacia el oeste de la red, desde la capital hasta el límite administrativo con Bizkaia en Mutriku. El recorrido planteado (59km), que además de los municipios costeros conecta también a Lasarte-Oria, tiene como un elemento fundamental de referencia la carretera N-634 hasta Deba. Presenta, asimismo, conexiones con el itinerario interior Donostia-Ordizia, el del Urola y el del Valle del Deba.

La inclusión de este itinerario en el Plan de Vías Ciclistas de Guipúzcoa, impulsa la extensión de las propuestas originarias de la red EuroVelo, en su recorrido por el País Vasco. La denominada “ruta atlántica” se prolongaría a través de este itinerario a lo largo de la Cornisa Cantábrica. El espacio que atraviesa en sus primeros kilómetros se caracteriza por una intensa urbanización, lo que facilitará la movilidad cotidiana en el sector Oeste del Área Funcional de Donostia-San Sebastián, con Lasarte-Oria y Usúrbil como núcleos principales.

El resto del territorio por el que discurre, presenta características propicias para lograr un uso cotidiano de la bicicleta en los núcleos urbanos, pero además es un espacio de gran atractivo par el uso recreativo (acceso a las playas), con oportunidades para combinación con el ferrocarril y con fuerte demanda deportiva (eje de N-634).

2.3. Itinerario 3. Donostia/San Sebastián – Ordizia, con ramales a Lasarte-Oria y Leitzaran.

Con una extensión de 71km, se apoya fundamentalmente en uno de los ejes de comunicación históricos de Guipúzcoa, sobre el se fueron superponiendo en el pasado

las infraestructuras de ferrocarriles y carreteras de conexión entre la meseta y Francia. Facilita la conexión ciclista de Donostia-San Sebastián con el interior de Guipúzcoa, especialmente con las áreas funcionales que, aprovechando el antiguo ferrocarril del Plazaola, conecta a través del valle del Leizaran, de un alto interés naturalístico y recreativo, con la Comunidad Foral de Navarra.

Los tramos entre Donostia-San Sebastián y Andoain y los que discurren por la comarca de Tolosaldea discurren por un territorio de alta densidad de la urbanización y la actividad económica, con numerosos polígonos industriales, lo que ofrece un potencial para la promoción del uso cotidiano de la bicicleta. El área es así mismo intensamente utilizada por los ciclistas deportivos, cuya actividad se verá favorecida en términos de seguridad en la medida en que la red represente una alternativa sólida al uso de la N-1.

2.4. Itinerario 4. Del Deba, con ramal a Oñati.

Sus 70 km. de longitud se desarrollan en el sector oeste del Territorio Histórico, conectando el itinerario costero con el límite administrativo con Álava, siguiendo en sentido ascendente el curso del río Deba. También facilita la conexión con Bizkaia en el municipio de Eibar. A través del ramal de Oñati se amplía su conectividad en área funcional de Arrasate- Mondragón.

El itinerario sigue el eje de la N-634 en el Bajo Deba y se apoya en las plataformas ferroviarias abandonadas en el tramo comprendido entre Soraluze. Placencia y Leintz Gatzaga. Las características del territorio que atraviesa permiten prever un importante uso para la movilidad ciclista cotidiana en los tramos Mendaro – Elgoibar – Eibar y Soraluze – Bergara – Oñate – Arrasate – Aretxabaleta – Eskoriatza. La potencialidad recreativa es muy elevada en sus dos extremo, en el acceso a la las playas y a los embalses del sistema del Zadorra y Urkulu.

Por otra parte, la N-634 y la Gi 627 son ejes intensamente utilizados por los ciclistas deportivos, que podrían ser atraídos a la red en este itinerario.

2.5. Itinerario 5. El Urola.

Desde Legazpi hasta el límite de Zestoa con Zumaia, este itinerario con una longitud de 38 km, recorre el curso del río Urola, facilitando la utilización de la bicicleta y la movilidad no motorizada en general en los municipios del costero en Arro (Zestoa) y, a través del itinerario Bergara-Ordizia con los itinerarios Interior del Deba.

El trazado planteado, se apoya en algunas iniciativas locales ya existentes y en términos generales en la reutilización de la antigua plataforma del ferrocarril del Urola

hasta Lasao (Azpeitia). Las conexiones entre Legazpi – Zumarraga – Urretxu por un lado y las de Azkoitia – Azpeitia – Zestoa, por otro, presentan características de interés para la utilización de la bicicleta como modo de transporte cotidiano. Con respecto al ciclismo deportivo, la propuesta puede suponer una alternativa al uso de la GI-631, una de las carreteras gipuzkoana con mayor accidentalidad ciclista.

El uso recreativo y las actividades turísticas vinculadas al mismo tiene un importante potencial en el área, habida cuenta de la existencia de importantes referentes culturales (cuevas de Ekain, balnearios de Zestoa, la ruta de los Santuarios, etc.).

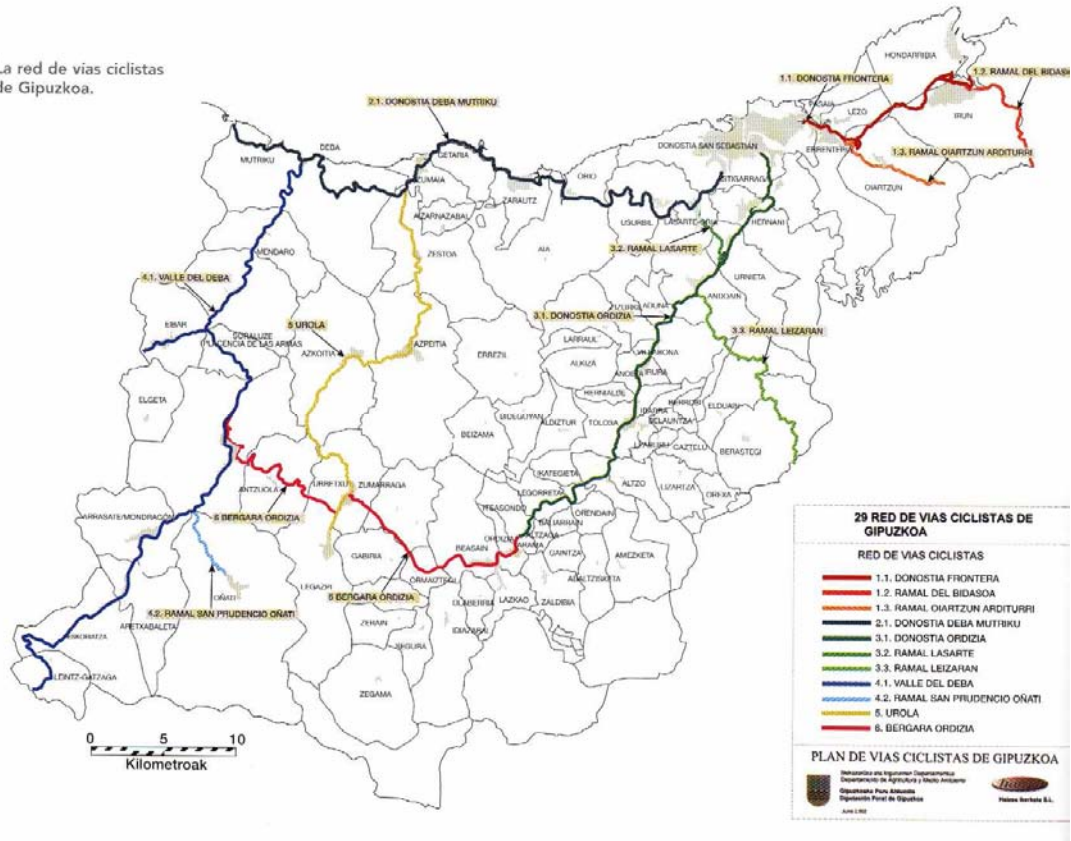
2.6. Itinerario 6. Bergara – Ordizia.

Con 32 km de longitud, este itinerario cierra la conexión entre el Deba y el interior. En una primera parte, desde Bergara hasta Urretxu y Zumarraga, la propuesta se apoya en antiguos trazados ferroviarios. En el tramo comprendido entre Zumarraga y Ordizia, son fundamentales las actuaciones sobre el eje de la Gi-632, así como otras derivadas de proyectos de urbanización o nuevos desarrollos urbanos previstos.

Los tramos de mayor potencialidad para la movilidad ciclista cotidiana son los comprendidos entre Urretxu y Ordizia, siendo de especial importancia los de Ormaiztegi–Beasain–Ordizia. Los usuarios deportivos y los recreativos encontrarán en este itinerario un enlace fundamental para sus rutas de media y larga distancia.

La propuesta del plan está siendo complementada y reforzada con redes comarcales como las del Goierri.

• La red de vias ciclistas de Gipuzkoa.



MAPA 2. Los 6 itinerarios ciclistas recogidos en el Plan Gipuzkoano.