

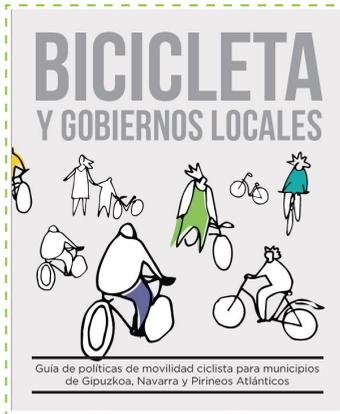


Bizikletaz

Nº MONOGRÁFICO
SOBRE EL PROYECTO
EDERBIDEA
Enero de 2018
Publicación gratuita



Gipuzkoa, ejemplo del
desarrollo en movilidad
sostenible en la I
Jornada Transfronteriza
de Ederbidea



La Diputación
Foral de Gipuzkoa
edita una guía
transfronteriza de
movilidad ciclista
para municipios



Gipuzkoako
Foru Aldundia
Departamento de Movilidad
y Ordenación del Territorio



ORAIN
GIPUZKOA



Gipuzkoa, ejemplo del desarrollo en movilidad sostenible en la I Jornada Transfronteriza de Ederbidea

Ederbidea es un proyecto cuatrienal que arrancó en abril de 2016 cofinanciado al 65% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del programa POCTEFA, y cuyo objetivo es avanzar conjuntamente en una política que potencie el uso de la bicicleta en Gipuzkoa, Navarra y el departamento francés de Pirineos Atlánticos. El programa se desarrolla en cuatro ejes: elaborar un plan ciclista transfronterizo; avanzar en la vertebración de 240 kilómetros de itinerario ciclista que una Pamplona, San Sebastián y Bayona; impulsar el uso de la bicicleta y desarrollar un transporte intermodal que integre la bici como alternativa real de movilidad.

Para favorecer el desarrollo del programa, Ederbidea prevé tres jornadas transfronterizas de trabajo, la primera de las cuales tuvo lugar en San Sebastián el pasado 30 de noviembre. Son encuentros abiertos, aunque fundamentalmente dirigidos a responsables políticos y técnicos, así como a expertos en movilidad sostenible, en los que el objetivo es informar de la marcha del programa, trabajar en reducir la movilidad motorizada individual en el plano local (para lo que la bicicleta es un elemento fundamental), y dar a conocer buenas prácticas y futuras iniciativas en cuanto a itinerarios y servicios.

En esta primera cita, organizada por la Diputación Foral

de Gipuzkoa, se explicaron las actuaciones que se han ido desarrollando en el territorio, entendidas como experiencias que pueden servir al resto de miembros de Ederbidea. Participaron como ponentes reconocidos profesionales del sector, como el geógrafo Alfonso Sanz (autor de varios libros sobre movilidad alternativa y consultor urbanista en más de 30 municipios), Esther Anaya (coautora de una de las primeras guías para la implantación de la bicicleta pública y consultora especializada a escala municipal, regional, nacional e internacional), y Nicolas Mercat (experto francés en movilidad, que ha participado en varias revoluciones urbanas, como la del área metropolitana de Lyon).

Durante la jornada se reunió también el Comité de Pilotaje del proyecto para hacer balance de lo realizado en su primer año. Marisol Garmendia, diputada foral de Movilidad; Nicole Darrasse, responsable de Movilidad Sostenible del Consejo Departamental de Pirineos-Atlánticos, y Maiteña Ezkutari, directora general de Turismo del Gobierno de Navarra participaron junto al resto de los nueve socios del proyecto.

La próxima cita, en 2018, la organizará el Departamento de Pirineos Atlánticos, focalizándola en la necesidad de un cambio de mentalidad, mientras que la de 2019, a cargo del Gobierno de Navarra, abordará la vertiente turística del ciclismo.

“Vamos en los plazos previstos y en 2018 comenzará el grueso de las obras de Ederbidea”

Sabine Etcheverry-Deirolles, como responsable de la coordinación de Ederbidea, es la encargada de que “el calendario del proyecto se cumpla”, dice sonriente. Coordinar un proyecto de 12 socios repartidos en tres territorios de dos países no es tarea fácil. “Lo más complicado es que todos tengan confianza en el jefe de filas, en este caso, nosotros. Creo que mi gran reto es entender las limitaciones que encuentra cada socio. Eso requiere mucho diálogo”.

De ahí la importancia de las Jornadas Transfronterizas, como la que San Sebastián acogió el pasado 30 de noviembre. “Fue un éxito”, afirma Etcheverry con rotundidad. “Se dio a conocer la situación de cada socio y para los técnicos fue una excelente ocasión para relacionarse. Por ejemplo, los del Ayuntamiento de Bayona pudieron hablar con los del Ayuntamiento de San Sebastián y compartir conocimiento sobre acciones que ha desarrollado cada uno, sobre las infraestructuras... Fue una oportunidad para que se comunicaran personas que no lo suelen hacer aunque están geográficamente muy próximas”.

La jornada sirvió también para hacer balance de la marcha de Ederbidea. “Vamos muy bien. 2017 era el año para hacer estudios y redactar proyectos y eso estaba cargado de problemas administrativos. Ya lo hemos dejado atrás y en 2018 veremos cómo empieza la mayor parte de las obras y, en algunos casos, cómo acaban”, adelanta la coordinadora del programa. “Hablando entre los socios nos hemos dado cuenta de que las realidades a ambos lados de la muga no son muy distintas. Sí es cierto, por ejemplo, que en Gipuzkoa hay más infraestructuras construidas que en Pirineos Atlánticos, pero en general tenemos las mismas ideas en cuanto a las acciones que queremos desarrollar y el tipo de obras que consideramos importantes. También comparti-



Sabine Etcheverry-Deirolles. Técnica de Movilidad Ciclista del Consejo Departamental de Pirineos Atlánticos, y coordinadora de Ederbidea

mos problemas similares, como los prejuicios de la población que no anda en bici y se excusa en la lluvia, las pendientes...” Le ilusiona el proyecto que Ederbidea ejecutará para progresar en la unión, a través de un itinerario ciclista seguro, entre Bayona, San Sebastián y Pamplona. Es un proyecto que ha llamado la atención y que “toca a dos tipos de público, a los habitantes y a los visitantes. Así, a su paso por Hendaya, servirá para que los turistas vayan en bicicleta a la playa, pero como llega también a la zona de actividad económica, se podrá usar para ir a trabajar. Aunque tenga una intención de atracción turística, los primeros beneficiados son los residentes, tanto para el día a día como para su ocio. Además”, concluye Etcheverry, “va a ser un itinerario estructurado al que los ayuntamientos conectarán sus redes de vías ciclistas. Algunos ya trabajan en eso”.

La Diputación Foral de Gipuzkoa edita una guía transfronteriza de movilidad ciclista para municipios

La necesidad de reducir los movimientos que se realizan mediante modos motorizados individuales está cada vez más extendida entre las administraciones locales. Avanzar en ese camino pasa, necesariamente, por una apuesta a favor del impulso de la movilidad peatonal y ciclista. Partiendo de esa premisa, la Diputación Foral de Gipuzkoa, en colaboración con sus socios en el programa Ederbidea, ha editado una guía de políticas de movilidad ciclista para municipios de Gipuzkoa, Navarra y Pirineos Atlánticos. Se trata de una publicación trilingüe (euskera, castellano y francés) dirigida, fundamentalmente, a responsables políticos y técnicos del ámbito de la movilidad en las administraciones locales, además de a profesionales del sector y al público general interesado en la materia.

La 'Bicicleta y gobiernos locales. Guía de políticas de movilidad ciclista para municipios de Gipuzkoa, Navarra y Pirineos Atlánticos' la ha redactado la consultora Gea21 con un equipo de especialistas dirigido por el geógrafo, urbanista y experto en movilidad sostenible, Alfonso Sanz. El objetivo del documento es mejorar la capacitación técnica del personal municipal encargado de los modos de transporte activos, aportando las bases teóricas de la movilidad ciclista y sostenible, y dando cuenta de los ejes que deben estructurar la acción pública en esta área. El manual reserva un capítulo íntegro a las infraestructuras ciclistas (modalidades de vías ciclistas, aparcamientos, relación peatón-ciclista, etc.) y otro a los servicios asociados, como la intermodalidad (entendida como la combinación entre bicicleta y transporte colectivo), los sistemas de bicicletas públicas o las actuaciones contra el robo, entre otras. En otro de sus epígrafes, la guía repasa una larga serie de experiencias desarrolladas en distintos municipios de los territorios participantes

en Ederbidea para el impulso de la movilidad ciclista y que tienen que ver con los desplazamientos laborales, el ocio y el turismo, el desarrollo de nuevas actividades económicas y un largo etcétera. Son ejemplos en positivo del cambio de actitud que requiere avanzar hacia una forma más sostenible y saludable de moverse por pueblos y ciudades.

La guía al completo puede descargarse gratuitamente desde la web [www.gipuzkoa.net](#), en la sección 'Nuestras publicaciones' del menú 'Recursos'.



Un triángulo ciclista para unir San Sebastián, Bayona y Pamplona

Uno de los cuatro ejes de acción de Ederbidea, quizá el más llamativo para los usuarios de la bicicleta, supone avanzar en la consolidación de un itinerario ciclista seguro entre Bayona, San Sebastián y Pamplona: 240 kilómetros de los que 173 serán pistas ciclistas o vías verdes y 47, carreteras con tráfico de baja intensidad que las bicis compartirán con otros vehículos.

El objetivo de Ederbidea es construir o acondicionar los tramos que aún no garantizan un tránsito seguro para los ciclistas, unos 90 kilómetros, que a lo largo de los dos próximos dos años se transformarán para que el triángulo entre las tres ciudades se convierta en una segura y atractiva oportunidad para la práctica del ciclismo.

El trazado dibuja una línea paralela a la costa desde Bayona hasta San Sebastián, con un ramal que se desengancha en Irun para recorrer la comarca navarra de Bortziriak hasta Doneztebe. Se prevé que esta ruta y la vía verde de Plazaola, que desde Donostia viaja hacia al sur por el valle de Leitzarain, se reúnan en Imotz, unos kilómetros al norte de Irurtzun, de forma que, reunificado, el trazado llegue a Pamplona.

En Hondarribia, la Diputación Foral de Gipuzkoa ha licitado un primer tramo de 1,4 kilómetros hacia Errenteria y, en paralelo, el Ayuntamiento de Irun está ya cerca de acabar la obra de un nuevo bidegorri hasta Behobia que conecta allí con la vía verde que



actualmente ya llega hasta Bertiz.

En Navarra, las actuaciones que prevé Ederbidea afectan a dos tramos: la conexión entre las vías verdes del Bidasoa y de Plazaola (42 km.) y el trayecto desde ese punto de reunión hasta la capital (25 km.). Por último, en Pirineos Atlánticos, los trabajos afectarán a 14 kilómetros de la ruta de la costa atlántica en los municipios de Biarritz, Bidart, San Juan de Luz y Hendaya.

Al finalizar las actuaciones previstas en Ederbidea aún quedarán 18 kilómetros de toda esta red que transcurrirán por carreteras de gran intensidad y que, a tenor de la dificultad técnica de su solución, no se habrán podido acondicionar en el marco de este programa transfronterizo dados los recursos financieros disponibles y el calendario de actuación previsto.

Ederbidea

El proyecto Ederbidea, promovido por los gobiernos de Gipuzkoa, Nafarroa y los Pirineos Atlánticos y que tiene por objetivo avanzar conjuntamente en una política para potenciar el uso de la bicicleta, acaba de publicar su 1º boletín electrónico que se puede descargar en www.ederbidea.eu



El reto de un Plan Ciclista Transfronterizo

El Plan Ciclista Transfronterizo arrancó en la primavera de este año con el objetivo de elaborar estrategias y líneas de acción sobre la movilidad en bicicleta que fueran comunes para los tres territorios agrupados en Ederbidea. En otras palabras, quiere satisfacer la necesidad de conocer las infraestructuras y proyectos de cada administración para que se pueda completar una oferta conjunta e integral para los usuarios.

El primer reto para elaborar el plan pasa por diagnosticar los desplazamientos ciclistas de cada territorio (viario ciclista existente y planificado; servicios; acciones de promoción y sensibilización) para elaborar un proyecto de itinerarios transfronterizos en bicicleta sobre las infraestructuras actuales y futuras. Se elaborará también una base de datos que recoja las redes viarias existentes y clasifique sus tramos atendiendo a su potencialidad y adecuación al uso ciclista desde unos criterios comunes para los tres territorios.

Toda la información generada se utilizará para añadir un módulo de desplazamientos ciclistas en el calculador de itinerarios de la plataforma Transfermuga de la Euroregión Nueva Aquitania-Euskadi-Navarra, que actualmente calcula rutas de desplazamiento mediante diversos modos de transporte alternativos al coche.

La recogida de datos acaba de comenzar y se espera poner los primeros resultados a disposición de los usuarios a partir del verano próximo.

La pionera red ciclista de Alsacia

La I. Jornada Transfronteriza sobre Movilidad Sostenible sirvió para conocer el caso de los departamentos franceses del Alto y el Bajo Rin, en Alsacia, un ejemplo de los beneficios, respaldados con cifras, de una apuesta real por la movilidad ciclista sostenida en el tiempo. Hace 25 años que entró en servicio una red de itinerarios para bicis de 2.500 kilómetros (vías segregadas, carriles bici y carreteras de poco tráfico) al que se ha destinado una inversión de 94 millones de euros.

Hoy, por esta región, en el corazón de potentes mercados cicloturistas como Bélgica, Holanda, Alemania y Suiza, transcurren tres rutas ciclistas de la red EuroVelo (Londres-Roma-Brindisi; Andermatt-Rotterdam; Nantes-Budapest-Costanza) y sus itinerarios registran 19,4 millones de desplazamientos anuales.

La mayoría son turistas extranjeros (75%) de los países mencionados; un perfil de visitante que gasta 105 euros diarios. Se estima que en Alsacia el turismo ciclista genera actualmente unos beneficios económicos de 10,7 millones de euros y unos 37.000 empleos directos. Esas mismas vías las usan también los residentes en sus desplazamientos cotidianos.

