

EUSKADIKO BIDE BERDEEN III. JARDUNALDIA

DONOSTIA/SAN SEBASTIÁN, 2023ko OTSAILAREN 8AN

III JORNADA VÍAS VERDES DE EUSKADI

08 DE FEBRERO, 2023. DONOSTIA/SAN SEBASTIÁN



PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE VÍAS CICLISTAS DE BIZKAIA



MIGUEL ANGEL CASTILLA

Jefe de Sección de Gestión de la Demanda
Dpto. Infraestructuras y Desarrollo Territorial
DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA

ANTECEDENTES



Una breve mirada retrospectiva

1993

Primera Vía Ciclista: BIDEGORRI DE LA ARENA (12 km)

2003

ALUMBRAMIENTO DEL "PLAN DIRECTOR CICLABLE-PDC" (instrumento coordinador de las iniciativas públicas para promover la habilitación de vías para la circulación en bicicleta en nuestros municipios y en el TH de Bizkaia)

Manual-Guía práctica sobre el diseño de rutas ciclables (DFB) . Directrices para la implantación de la bicicleta como medio de transporte a través de la habilitación de vías ciclistas

2014

Norma Foral 10/2014, de 27 de junio, de Vías Ciclistas Forales del Territorio Histórico de Bizkaia → donde se articula el PTSVCB, actualmente en elaboración, como el instrumento de planificación sectorial de las vías ciclistas de Bizkaia .

2018
actualidad

INICIO DE LA ELABORACIÓN DEL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL VÍAS CICLISTAS DE BIZKAIA-PTSVCB: maduración conceptual y necesidad de articular una RED ESTRUCTURANTE DE CAMINOS PARA LA BICICLETA, y hacerla posible" (tras alcanzar 347 km de vías ciclistas habilitadas en Bizkaia sobre un planeamiento total de 898 km)



Su elaboración

en el marco de la LOT y la Norma Foral 10/2014, de vías ciclistas forales de Bizkaia

Junio 2018 - Marzo 2023

BIZKAIA TXIRRINDULARI
BATEN ALDE LANEAN



CREACIÓN DEL INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN



Instrumento de ordenación sectorial que guarda su prevalencia sobre las determinaciones del planeamiento urbanístico

La documentación técnica del PTSVCB resultante ha concitado la **adhesión y visto bueno final de TODOS los organismos sustantivos competentes (autonómicos y estatales)**

A DEBATE EN LAS JUNTAS GENERALES

En diciembre de 2022, el **Proyecto de Norma Foral** de aprobación definitiva del PTSVC de la DFB se trasladó al parlamento de Bizkaia.

Este mes de Febrero concluyen las labores de la Comisión de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de las JJGG, tras cumplimentar el proceso de participación y enmiendas este pasado enero, y alumbrarán su DICTAMEN, que será debatido posteriormente en Pleno, donde **se resolverá la Norma Foral que aprueba el instrumento de ordenación definitivamente** (dentro de la presente legislatura).

Un largo proceso que dio inicio en 2018

Junio 2018 – Agosto 2019: Documento Inicial Estratégico + Consultas Previas y **Documento de Alcance** ambiental

Sept. 2019 – Abril 2021: Documento de Avance + EsAE + Consultas y Audiencias + Informes Preceptivos + COPTV + **Aprobación Inicial** del PTSVCB

Junio 2021 – Nov. 2021: **Información Pública** y Audiencia + **Aprobación Provisional** del PTSVCB

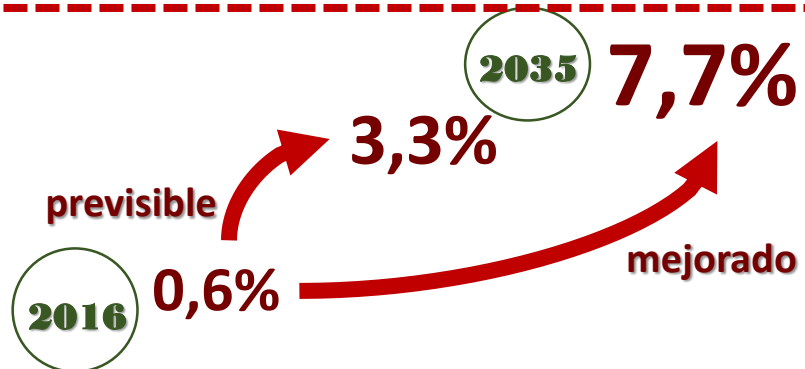
Dic. 2021 – Julio 2022: DAE + Informes Preceptivos + COTPV + **Aprobación definitiva** del Documento Técnico del PTSVCB

Julio 2022 – Nov. 2022: Elaboración del **Proyecto de Norma Foral** e Informes preceptivos + **Aprobación del Consejo de Gobierno Foral** del 22.11.2022

ESCENARIO OBJETIVO



ROP + promoción de la movilidad ciclista (Estrategia de la Bicicleta) y de la movilidad responsable (Planes de Movilidad Sostenible): concienciación pro-Bici y desincentivación del uso del vehículo privado y fomento de la **INTERMODALIDAD BICI-TRANSPORTE PÚBLICO**



Objeto

- ❑ **Definición y reconocimiento del concepto de vía ciclista** como un nuevo tipo de infraestructura viaria básica específica para el desarrollo de la movilidad no motorizada, **integrada en un sistema global del transporte**.
- ❑ **Establecimiento de la Red Básica Funcional de Vías Ciclistas de Bizkaia** (Red Objeto del Plan-ROP), que responda a unos objetivos de **movilidad cotidiana** en bicicleta, por un lado, y de **acercamiento al medio natural y de ocio**, por otro. Su planificación, trazado y caracterización, así como su programa de actuación.
- ❑ **Servir de instrumento incentivador de esos otros nuevos desarrollos ciclistas locales y/o comarcales** que, además de complementar la ROP, la dotan de **capilaridad y accesibilidad ciclista de la población**.

Objetivo

- ❖ **Mayor presencia de la bicicleta en el reparto modal (7,7% en 2035)**, en colaboración con los medios de transporte públicos y con el reto de trasvasar 157.130 viajes diarios del coche al modo ciclista.

Red Objeto del Plan

ROOP

Capítulo
02

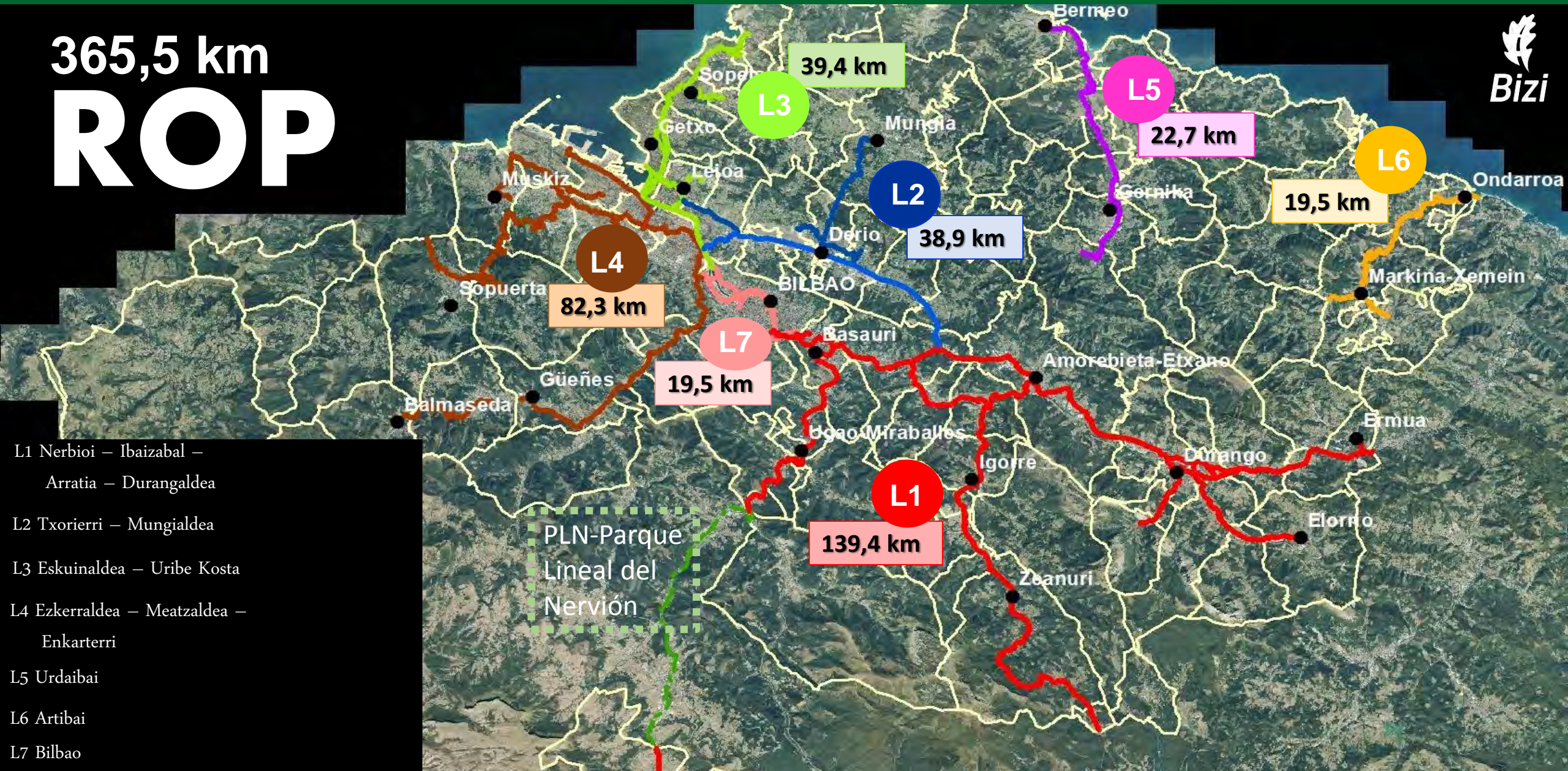
**BIZKAIA TXIRRINDULARI
BATEN ALDE LANEAN**



Bizkaia
foru aldundia
diputación foral


Bizi

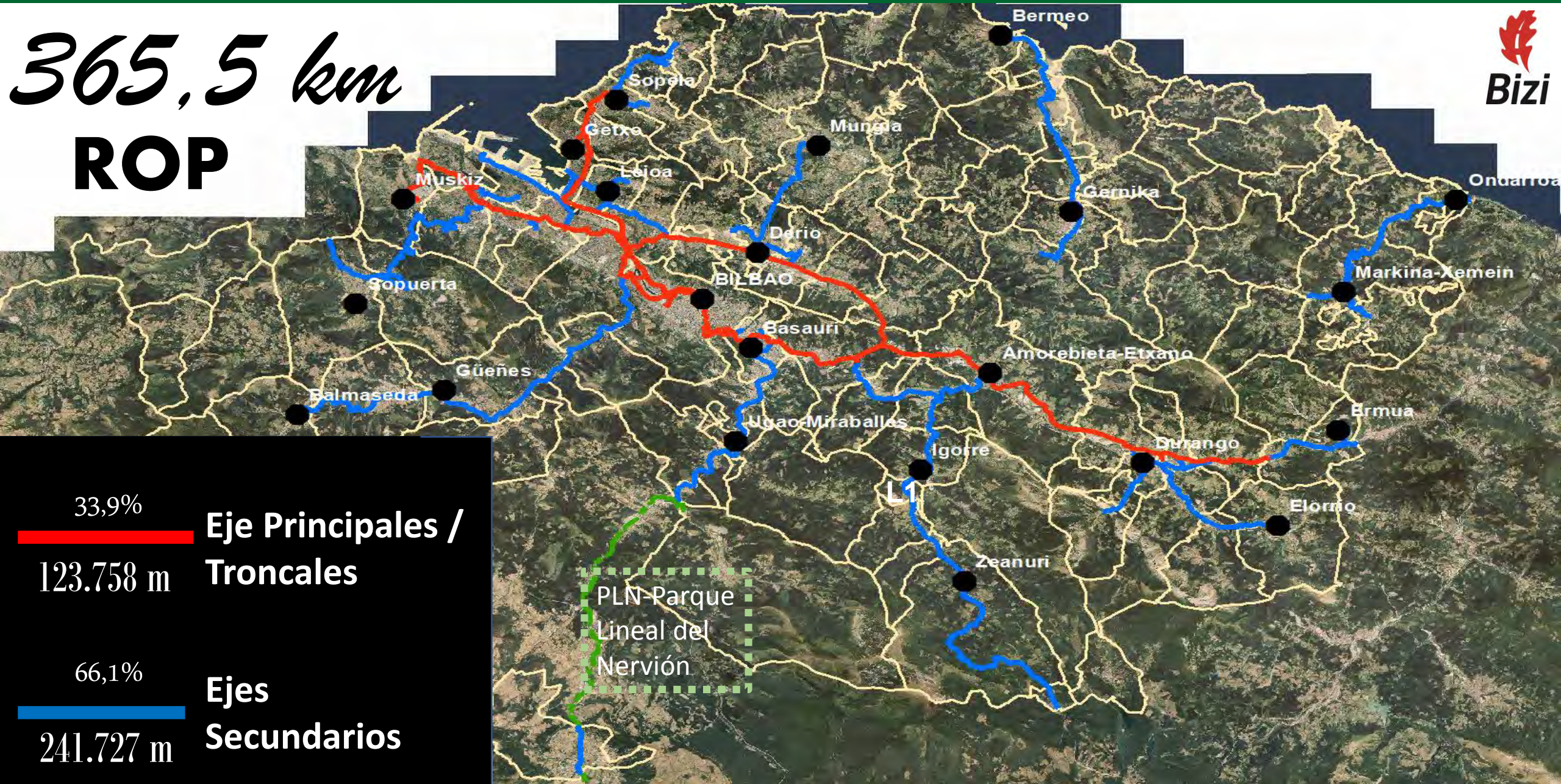
365,5 km
ROP



- L1 Nerbioi – Ibaizabal – Arratia – Durangaldea
- L2 Txorierri – Mungialdea
- L3 Eskuinaldea – Uribe Kosta
- L4 Ezkerraldea – Meatzaldea – Enkarterri
- L5 Urdaibai
- L6 Artibai
- L7 Bilbao

PLN-Parque
Lineal del
Nervión

365,5 km
ROP





162,2 km

44,4%



- █ Ejecutado
- █ Planificado red troncal
- █ Planificado red secundaria

PLN-Parque Lineal del Nervión

Nueva afección directa al medio:
26,2 km (12,9% de la red pendiente de ejecutar y el 7,2% de la ROP)

De los 203,3 km pendientes (55,6% de la ROP) **los tramos que requieren una nueva explanación** para su materialización, esto es, los que no discurren por plataformas preexistentes (con independencia de la calidad y situación del suelo por el que se plantea su desarrollo) **alcanzan los 75,8 km.** De ellos **15,3 km** discurren por suelos urbanos consolidados y/o urbanizables.



INVERSIÓN
estimada para
completar la ROP
203,3 km pendientes
198,2 millones

INVERSIÓN Y TITULARIDADES EN LA ROP

La ROP avanza en paralelo a la aprobación del PTSVCB

- ❖ **21 km** de la ROP **han sido habilitados** en los 4 años del proceso de aprobación del PTSVCB (con una inversión foral de **22,1 millones de euros**)
- ❖ **38,3 km** de la ROP **tienen iniciado el procedimiento para su materialización** (con una inversión comprometida de **76,1 millones de euros**): Boulevard de la Ría y Pasarela ciclopeatonal entre Barakaldo y Erandio; la Bicipista Amorebieta – Erletxes – Larrabetzu; Bilbao – Bolueta por la vía verde del antiguo tranvía de Arratia; el tramo Markina – Etxebarria y el que discurre entre Murueta y San Cristóbal/Busturia.

Gestión compartida de la ROP

A la conclusión de la ROP, el **63,8%** de la misma será gestionada por los **Ayuntamientos** y el restante **36,2%** por la **Diputación Foral**

(A modo de referencia, destacar que de los 439 km de vías ciclistas en total con las que cuenta Bizkaia a diciembre de 2022, el 11,5% son de gestión foral, mientras que el 88,5% restante son municipales).

125,4

millones
1.

Sexenio

72,8

millones
2.

Sexenio

158,8

inversión
foral

Itinerarios verdes

Capítulo

03

**BIZKAIA TXIRRINDULARI
BATEN ALDE LANEAN**



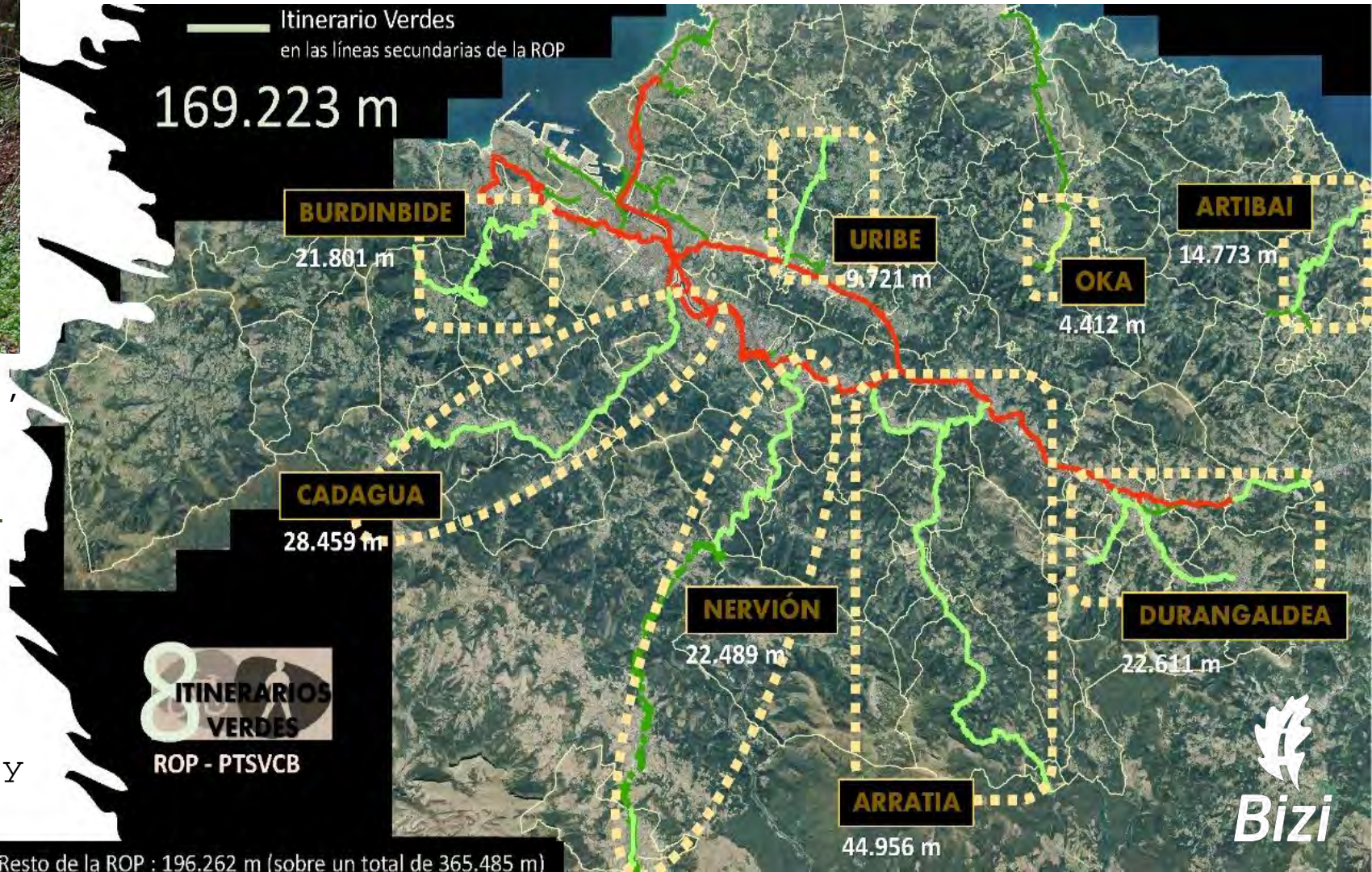
ITINERARIOS VERDES EN LA ROP



Vías de comunicación destinadas, preminentemente, a **conectar a las personas entre sí y con su patrimonio natural, su historia y cultura**, a través de medios ligeros de carácter, preferentemente, no motorizado (si no exclusivos).

En ocasiones están ligadas a cursos o corredores naturales (y rurales) en los que lo que se conecta es la propia naturaleza.

Tramos funcionalmente / itinerarios Verdes



Bizi



Bizi

GESTIÓN FORAL EN LOS ITINERARIOS VERDES



ROP-PTSVCB

TRAMOS DE GESTIÓN FORAL
en los Itinerarios Verdes de la ROP
(en líneas secundarias del PTSVCB)

49.864 m
(29,5%)

Resto Itinerarios Verdes de Gestión Municipal: 119.359 m (70,5%)



Claves para la Acción

Líneas estratégicas principales
planteadas desde el PTSVCB

Capítulo

04

BIZKAIA TXIRRINDULARI

BATEN ALDE LANEAN



CREAR SOLUCIONES INTEGRADAS DE INFRAESTRUCTURAS VIALES CICLABLES TERRITORIALES



Desde su utilidad para la movilidad obligada responsable

- Funcionalmente capaces de asegurar una **velocidad comercial** (20 km/h)
- Que **conecten con la red ciclable municipal**
- Trazados con **referencia a los nodos intermodales** (que faculten el fomento de la intermodalidad)
- Que permitan acceder a **centros tractores de movilidad** (Actividad económica / Estudio y Centros administrativos)



Integradas y con el menor impacto ambiental posible

- ❖ Concebida como parte de la **oferta integral de la movilidad** como servicio (en intermodalidad y configurada como una red ciclista madura)
- ❖ Que sustancien su **carácter estructurante**
- ❖ Que actúen **preferentemente sobre suelos afectados** por otras infraestructuras y/o actuaciones



Útiles para la práctica del ocio saludable y cultural

- Con trazados que nos acerquen a **entornos naturales** y permitan estructurar áreas geográficas en **entornos rurales** donde se tendrán en cuenta, igualmente, su **conectividad con la red ferroviaria**

FOMENTAR LA CICLABILIDAD - INTERMODALIDAD

Aplicando medidas con incidencia en el parque móvil

- Favoreciendo el uso seguro de la bicicleta propia
- Posibilitando el acceso a la bicicleta compartida (sistemas públicos –como BizkaiBizi, por ejemplo- y/o privados regulados)
 - Calidad y suficiencia en la oferta
 - Modelos asistidos (e-bikes) y mantenidos
 - Adaptadas a las distintas condiciones meteorológicas



Implementando sistemas de custodia, transporte y mantenimiento

- ❖ Aparcamientos de bicis seguros e inteligentes junto a los nodos intermodales (en combinación con soluciones para su traslado limitado a bordo): sistemas «Smart biking»
- ❖ Equipamientos compartidos para la realización de tareas básicas de mantenimiento y reparación («BiziTalleres»)
- ❖ Puntos de custodia en destino (centros de trabajo/estudio/ocio-deportivos...) para la acogida de los vehículos ciclo y para la correcta incorporación e integración en la actividad cotidiana a desempeñar (taquillas, vestuarios...)

EUSKADIKO BIDE BERDEEN III. JARDUNALDIA

DONOSTIA/SAN SEBASTIÁN, 2023ko OTSAILAREN 8AN



III JORNADA VÍAS VERDES DE EUSKADI

08 DE FEBRERO, 2023. DONOSTIA/SAN SEBASTIÁN

ESKERRIK ASKO

MUCHAS GRACIAS



EUSKADI
BASQUE COUNTRY

