A. PRESENTACIÓN

1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

El Ayuntamiento de Errenteria, coordinado por su Departamento de Medio Ambiente y Montes y en acción conjunta con los Departamentos de Tráfico y de Urbanismo, ha elaborado este Plan de Movilidad Peatonal y Ciclista (en adelante PMPC) para potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte en su área urbana, y también para hacer más cómodos y atractivos los desplazamientos peatonales, dando así nuevos pasos en el desarrollo de la Agenda Local 21. Desde una perspectiva ambiental y de sostenibilidad, la movilidad debe contribuir a la mejora de la calidad de vida de Errenteria, lo que supone conseguir una reducción del consumo energético y de las emisiones contaminantes, y en especial de los gases de efecto invernadero responsables del cambio climático.

El uso excesivo del coche y los problemas asociados

Según la encuesta sobre movilidad realizada en el municipio en 2014, cerca de un 10% de los errenteriarras usa el coche como medio de transporte principal para desplazarse dentro del pueblo de manera cotidiana. Dicho porcentaje se traduce en miles de desplazamientos diarios internos en coche, de forma que afectan al funcionamiento del transporte público, a la ocupación de espacio, a la falta de seguridad y de comodidad y a la salud de otras personas usuarias de la vía pública, como es el caso de peatones y ciclistas. A esta problemática se le suma la pérdida de atractivos comerciales o de habitabilidad de muchas calles. La ciudadanía debe plantearse por tanto cómo quiere que sea el tráfico urbano y qué tipo de movilidad desea.

La importancia de los desplazamientos peatonales

El ir a pie además del modo de desplazamiento de menor impacto ambiental y de mayor beneficio social, es el modo de desplazamiento mayoritario entre los errenteriarras (según el estudio citado más de un 80% de los desplazamientos internos se realizan a pie). En el Plan se busca una nueva consideración del peatón en el sistema de transporte urbano, destacando conceptos como seguridad, comodidad, rapidez y atractivo de la marcha a pie.

La bicicleta como medio de transporte cotidiano en Errenteria, un reto pendiente

Por otra parte, la bicicleta en Errenteria a nivel interno y también en su ámbito comarcal se configura como una alternativa en distancias que puedan resultar excesivas para realizarlas a pie. Además de los múltiples beneficios ambientales, sociales y económicos que su uso ofrece a nivel colectivo (reducción de la congestión,





PLAN DE MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA DE ERRENTERIA

mejora de la salud pública, ahorro de espacio, disminución de ruido y contaminación) destacan sus ventajas a nivel individual, ya que es barata, rápida y saludable.

De hecho existe ya una importante demanda social para potenciar el uso de la bici en Errenteria (ver capítulo 4.1. Encuesta pública sobre movilidad: un deseo de cambio). Su uso como medio de transporte cotidiano ha crecido en los últimos años hasta alcanzar el 1% del total de desplazamientos internos (tanto para acudir al trabajo, a los estudios o a hacer compras y gestiones). Sin embargo queda bastante camino por recorrer, ya que un 5% de errenteriarras desea que la bicicleta sea su principal medio de transporte dentro de Errenteria. Pero quizá el dato más significativo sea que un 76% de los habitantes del municipio se muestra muy de acuerdo o bastante de acuerdo con el planteamiento de que el Ayuntamiento debería fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Errenteria cuenta actualmente por una parte con una red peatonal amplia, relativamente interconectada pero también mejorable. Por la otra, cuenta con 11 km de bidegorris que principalmente se reparten entre zonas de paseo y tramos en nuevas urbanizaciones a falta de conectar entre sí, tramos que muchas veces se duplican en una misma área, de forma que la mayor parte del núcleo urbano queda sin infraestructura dedicada o adecuada para la bicicleta. Por tanto, el Plan propone la adecuación de una red peatonal prioritaria segura, cómoda y atractiva; y sumar una red de vías ciclistas de otros 9 km que conecte barrios y equipamientos de forma igualmente práctica. Esta red ciclista serviría a las personas que quieran utilizar la bicicleta tanto para acudir a sus quehaceres diarios como para aquellas que quieran utilizarla como forma de ocio y paseo. Además en el Plan se propone una serie de medidas de promoción del uso de la bicicleta.

Antecedentes en la planificación de la movilidad no motorizada

En lo referente a la planificación de la movilidad no motorizada actualmente existe en Errenteria un documento de Avance de Análisis de la Movilidad Peatonal, realizado en 2007, que hace un diagnóstico sobre las dificultades para desplazarse a pie y propone una serie de itinerarios peatonales.

Por otra parte existe un Plan Director de la Bicicleta redactado en 2008, que propone una estrategia de promoción de la bicicleta y una red ciclista urbana que ha sido revisada mediante el presente documento, bajo criterios de seguridad combinada con coste de implantación mínimo. El Plan de Accesibilidad, en lo referido al viario público, propone medidas dirigidas a la supresión de barreras arquitectónicas y al cumplimiento de los estándares estipulados por la Ley de Accesibilidad vigente. En cuanto a actuaciones relacionadas con el transporte público vertical, durante los





PLAN DE MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA DE ERRENTERIA

últimos años se han ido implantando una serie de ascensores públicos para salvar pendientes entre diferentes zonas. La red de transporte público vertical ejecutada y planificada por el Ayuntamiento juega un papel determinante en las propuestas contenidas en este Plan.

Con este PMPC se ha profundizado en el nivel de las propuestas de mejoras peatonales y ciclistas, proponiendo medidas adecuadas a la demanda existente. Esto quiere decir que una premisa fundamental del Plan ha sido que ambos modos sostenibles se apoyen entre sí, es decir, cualquier mejora de las condiciones ciclistas a plantear debe suponer al mismo tiempo una mejora peatonal, y viceversa, generando una alianza entre ambos.

Un hecho paralelo que constituye una oportunidad por las sinergias que pueden generarse con este Plan, es la redacción de la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa, un documento con horizonte temporal de 8 años (2014-2022) dirigido a potenciar de forma integral el uso de la bicicleta en el Territorio Histórico.

En lo referido a la salud cabe mencionar que el PMPC coincide con los objetivos relativos a la salud especificados en la Guía de Udalsarea 21 "Salud y Desarrollo Urbano Sostenible", entre cuyas estrategias de movilidad para potenciar los beneficios en la salud se cita el "fomento de las distintas formas de movilidad activa (transporte a pie y en bicicleta)". La utilización paralela del método propuesto en esta guía puede ser interesante para el análisis del efecto en salud de medidas concretas del PMPC.

Por otra parte el Ayuntamiento de Errenteria se halla en una fase clave de redacción y aprobación de su planificación estratégica en cinco materias básicas de Sostenibilidad y Medio Ambiente: Agenda Local 21, biodiversidad, energía, residuos y movilidad sostenible, además del Plan Estratégico Errenteria 2025. El PMPC se dirige a complementar dicha planificación.

2. RETOS AMBIENTALES Y OBJETIVOS DEL PLAN

Desde una perspectiva de sostenibilidad, la movilidad debe contribuir a la mejora de la calidad de vida. Esto supone conseguir una reducción sustancial del consumo energético y de las emisiones contaminantes, y en especial de los gases de efecto invernadero. En este sentido, el desarrollo del Plan estará en sintonía con la Estrategia de Desarrollo Sostenible de Euskadi EcoEuskadi 2020 y en concreto con el Plan Director de Movilidad Sostenible de Euskadi 2020. Estará alineado a su vez con la Estrategia de la Unión Europea para reducir en un 20% las emisiones de CO2 para el 2020. Estas disminuciones comportan ineludiblemente una disminución de la movilidad en vehículo privado, al tiempo que potenciar el uso de sus modos alternativos (andar, pedalear, transporte público).





PLAN DE MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA DE ERRENTERIA

Desde la perspectiva de la competitividad se buscará la mejora de la funcionalidad de la movilidad de Errenteria, que apoye su desarrollo socioeconómico. La promoción de los modos no motorizados, junto con el mejor funcionamiento del transporte público, contribuye a disminuir la congestión, favoreciendo la disminución de los tiempos de trayecto y el consumo energético, lo que permite minimizar los costes del desplazamiento.

La seguridad es otro requisito indispensable para lograr una movilidad sostenible. No basta con reducir la accidentalidad, sino que además se deberá reducir la percepción del riesgo en el espacio público por parte de la ciudadanía. Todo ello sin olvidar otro de los grandes retos que debe afrontarse: ser capaz de orientar la movilidad hacia la sostenibilidad en un contexto de crisis económica, que obliga a modificar o aplazar las previsiones de inversiones en grandes infraestructuras viarias y de transporte colectivo.

Estas consideraciones se traducen en los siguientes retos:

- Mejorar el atractivo de la marcha a pie mediante un tratamiento adecuado del viario que prime la comodidad y la seguridad de los desplazamientos peatonales.
- Potenciar y consolidar a la bicicleta como medio de transporte habitual, considerando que se trata de un municipio adecuado en términos de distancias.
- Adecuar el espacio público existente desde la óptica no sólo de la circulación peatonal, sino también de la estancia y la comunicación social.

Los objetivos generales se sintetizan de la siguiente manera:

- Identificar las necesidades peatonales y ciclistas
- Generar una alianza entre estos dos modos de transporte
- Ofrecer seguridad y calidad en los desplazamientos peatonales
- Garantizar una red ciclista segura, eficaz y atractiva de coste mínimo
- Lograr un objetivo de captación de un 5 % de los viajes en bicicleta, sin perder la cuota de los desplazamientos peatonales o en transporte público.
- Mejorar el espacio público, el medio ambiente y la calidad de vida
- Aumentar el grado de sensibilización y participación en la gestión de la movilidad





Vigencia del Plan

Se considera que, a priori, el Plan debe tener una vigencia de 10 años, por lo que debería ser revisado en 2025; año que coincide con el horizonte temporal marcado en el Plan Estratégico Errenteria 2025, cuya filosofía y directrices generales en materia de movilidad coinciden con las contenidas en este Plan. La fecha de revisión establecida no es óbice para que el Plan sea evaluado periódicamente, considerándose adecuada una evaluación bianual.

La importancia de situar el plan dentro de un PMUS

Es importante diferenciar éste PMPC de lo que sería un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), un plan global de movilidad pendiente de elaborar en Errenteria. Un PMUS, más allá de los modos peatonal y ciclista, aborda de forma integral otras movilidades y aspectos que integran el sistema de movilidad y transporte: el transporte público, la movilidad en coche o vehículo motorizado privado, el aparcamiento y la ordenación viaria, entre otros. Es por tanto fundamental desarrollar este tipo de estrategia global, de forma que las políticas respecto a cada uno de los aspectos citados sean coherentes con el resto.



