



Congreso Nacional del Medio Ambiente
Cumbre del Desarrollo Sostenible

COMUNICACIÓN TÉCNICA

Plan director de movilidad ciclista de Vitoria-Gasteiz

Autor: Juan Carlos Escudero Achiaga

Institución: Observatorio de Sostenibilidad. Centro de Estudios Ambientales.
Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.
E-mail: jcescudero@vitoria-gasteiz.org

Otros autores: Mónica Ibarrodo Portilla, Jesús Mesanza Olave, Asier Sarasua Garmendia, Roberto González Argote.



RESUMEN:

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz está trabajando en el desarrollo de un Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público que integre y aborde de forma global los diferentes aspectos (urbanísticos, de planificación y gestión del tráfico, etc.) que condicionan la elección del medio de transporte que hacen los ciudadanos para solucionar sus necesidades de movilidad. En una ciudad en la que la mayoría de los desplazamientos no peatonales se hacen en coche, y en la que el espacio público es limitado, el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz pretende hacer frente a distintos retos, como el de invertir la tendencia al incremento en el uso del automóvil, el de lograr trasvasar automovilistas a los medios de transporte públicos y a la bicicleta, o el de crear redes funcionales para los modos peatonal y ciclista. En estos términos, el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público hace un análisis del estado de las infraestructuras ciclistas y del potencial de la bicicleta en Vitoria-Gasteiz para, a continuación, proponer una nueva red de vías ciclistas a partir de la consolidación de los tramos existentes mediante su conexión y continuidad. A partir de la red de vías ciclistas propuesta, la reintroducción de la bicicleta como alternativa de movilidad en Vitoria-Gasteiz se entiende que debe realizarse de modo planificado. Para ello se ha considerado necesario implementar un Plan Director de Movilidad Ciclista, que tenga en cuenta las diferentes dimensiones que condicionan la elección del modo de desplazamiento por parte de los ciudadanos, con el objetivo de orientar la movilidad urbana no peatonal hacia la bicicleta. En el contexto de un impulso al transporte colectivo y a la movilidad no motorizada, el objetivo final de este Plan Director debe ser que la bicicleta consiga un mayor peso en el reparto modal de los desplazamientos urbanos en Vitoria-Gasteiz, lo cual no dependerá únicamente de la existencia de vías ciclistas apropiadas para este modo de desplazamiento. Será necesario intervenir igualmente en el resto de las dimensiones tanto infraestructurales como, organizativas, de normativa y culturales que determinan la elección del modo de transporte por parte del ciudadano.



EL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO.

La movilidad urbana es una de las variables fundamentales a tener en cuenta a la hora de plantearse objetivos de desarrollo sostenible en una ciudad. Así lo entendió Vitoria-Gasteiz en su compromiso hacia la sostenibilidad materializado en la Agenda Local 21 y su herramienta de desarrollo, el Plan de Acción Ambiental.

El Municipio de Vitoria-Gasteiz está trabajando en el desarrollo de un Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público que integre y aborde de forma global los diferentes aspectos (urbanísticos, de planificación y gestión del tráfico, etc.) que condicionan la elección del medio de transporte que hacen los ciudadanos para solucionar sus necesidades de movilidad.

En una ciudad en la que la mayoría de los desplazamientos no peatonales se hacen en coche, y en la que el espacio público es limitado, el Plan de Movilidad Sostenible de Vitoria-Gasteiz pretende hacer frente a los siguientes retos:

- Invertir la tendencia al incremento en el uso del automóvil
- Trasvasar automovilistas a los medios de transporte públicos y a la bicicleta
- Reducir la necesidad de desplazarse
- Crear redes funcionales para los modos peatonal y ciclista
- Liberar el espacio público del tráfico para recuperar un entorno ciudadano de calidad

En el contexto de las principales líneas estratégicas ambientales de la ciudad, el Plan de Movilidad y Espacio Público se suma a un amplio conjunto de iniciativas, planes y documentos orientados a la búsqueda de una solución más racional a la movilidad urbana. Este Plan responde a los objetivos y directrices que se incluyen en la Estrategia de Medio Ambiente Urbano y el Libro Verde del Medio Ambiente Urbano (Rueda, 2007), aprobados por la Red de redes para el medio ambiente urbano y el Ministerio de Medio Ambiente.

El enfoque para la realización de este Plan está siendo multidisciplinar y participativo y ha buscado la implicación y participación en el mismo de diversas instancias municipales y ciudadanas.

En definitiva, el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria Gasteiz:

- Hace un diagnóstico de la situación actual de la movilidad y la habitabilidad en el espacio público de Vitoria-Gasteiz.
- Analiza diferentes escenarios teniendo en cuenta la proyección de futuro de la ciudad.
- Establece un modelo de movilidad urbana más sostenible y un espacio más habitable para Vitoria-Gasteiz. Este modelo incluye aspectos ligados a la reorganización de las redes de movilidad y el impacto sobre la atmósfera y el desplazamiento de las personas, la ocupación del espacio público, las actividades y el grado de confort.
- Define una nueva configuración de las redes de movilidad que suponga un menor consumo de recursos y energía.

- Ofrece a los gestores los indicadores necesarios para tomar decisiones que permitan incrementar la calidad del espacio público de la ciudad.

El Plan propone la estructuración de la ciudad en supermanzanas (Rueda, 2007) con el objetivo de resolver la mayor parte de las disfunciones urbanas ligadas a la movilidad y al uso del espacio público. La ordenación del espacio público a través de la supermanzana posibilita la integración de distintas actuaciones para una ciudad más sostenible.

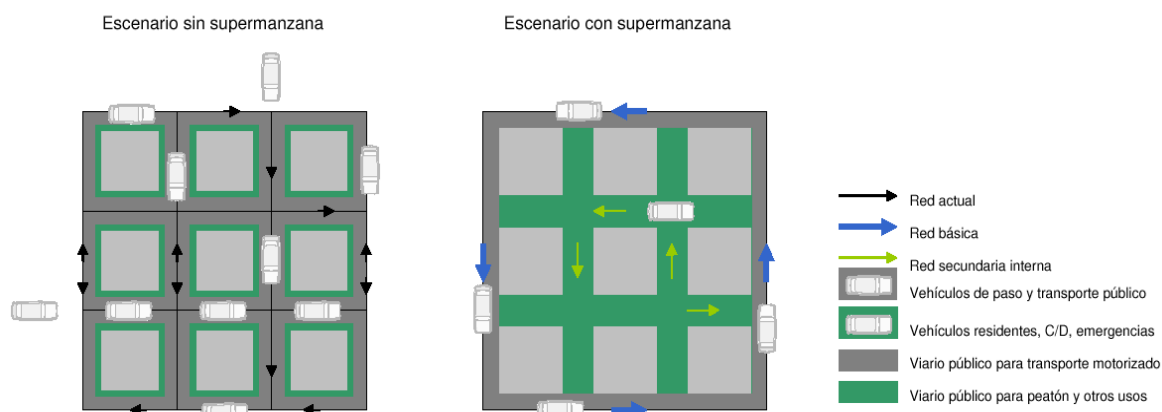


Fig. 1. Esquema de supermanzana (Fuente: Rueda, S. et al, 2007)

Una supermanzana (Fig. 1) viene delimitada por vías básicas que configuran un área cuyo interior incluye un conjunto de manzanas. El tráfico de paso tiene el acceso restringido al interior de la supermanzana. Este ámbito se convierte en un lugar preferente para el peatón, compartido con ciclistas, vehículos de servicio, de emergencias, de residentes, etc. Dentro de la supermanzana las calles pasan a ser de plataforma única y la velocidad máxima se establece en 10 Km./h. El aparcamiento de vehículos en superficie tiende a reducirse paulatinamente, de la misma manera, la distribución urbana de mercaderías se ve sujeta a una nueva regulación.

El cambio fundamental que introduce este esquema consiste en reestructurar la movilidad estableciendo una red diferenciada para cada modo de transporte. Con ello disminuyen los conflictos entre peatones y tráfico rodado ya que cada modo puede desplazarse a la velocidad que le es propia. En cuanto a los ejes para ciclistas, las supermanzanas posibilitan su extensión a una gran parte del territorio urbano en una red mejor interconectada que ofrece a los usuarios mayor seguridad en sus trayectos.

Esto supone la jerarquización de la red viaria haciendo una reorganización funcional de las calles en dos tipos de vías: básica e interior de supermanzana, las cuales funcionan de manera homogénea para la mayoría de los modos de transporte. La red básica (perimetral) es lo más ortogonal posible y soporta el tráfico motorizado y el transporte colectivo en superficie. En las vías internas se elimina el tránsito de paso. Este espacio interior se transforma en un espacio de preferencia para el peatón, coexistiendo con vehículos de residentes y de servicio, emergencias e incluso en algunos casos con carriles bici segregados. Dentro de la supermanzana las calles pasan a tener una sección única y la velocidad de los vehículos se adapta a la del peatón (Rueda, 2007).

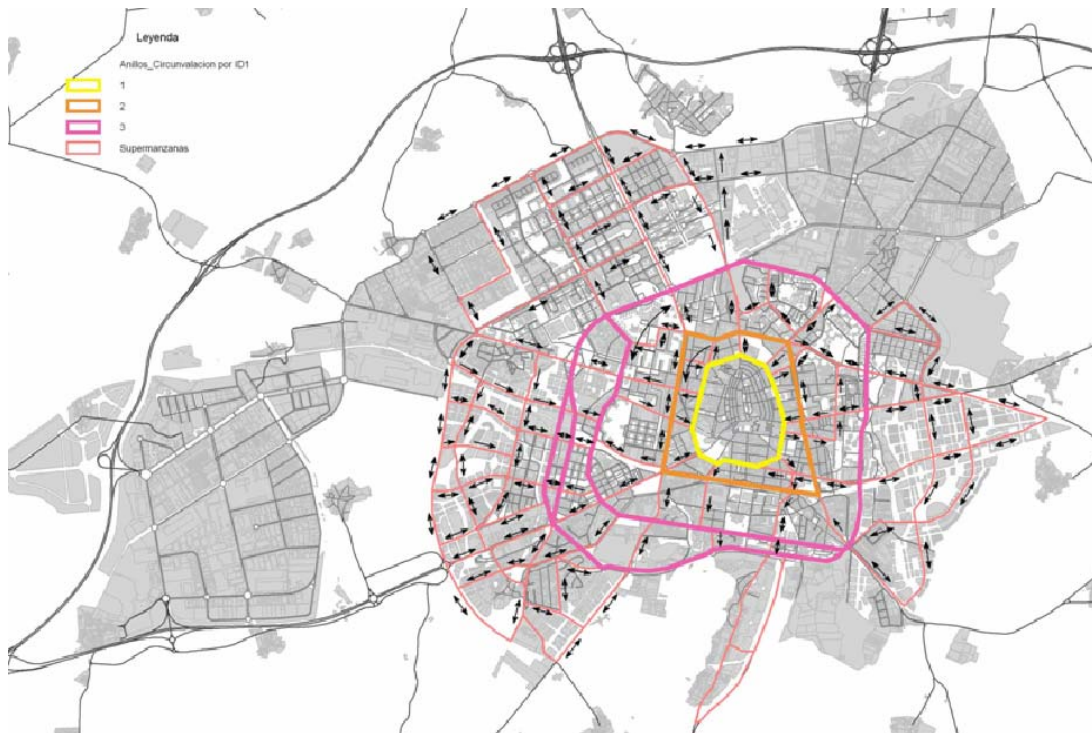


Fig. 2. Propuesta de supermanzanas (Fuente: Rueda, S. et al, 2007)

LA MOVILIDAD CICLISTA EN EL NUEVO MARCO.

Vitoria-Gasteiz puede considerarse una de las ciudades pioneras del Estado en diseñar y construir infraestructuras específicas segregadas del tráfico motorizado y peatonal para la circulación de bicicletas. Ya en 1982, el “Estudio Previo sobre la implantación de una red de carriles bici en Vitoria-Gasteiz” proyectaba en este sentido la construcción paulatina de una trama de itinerarios continuados e intercomunicados que pretendía alcanzar una red de unos 80 Km. de longitud (Torres, 2003).

Aprobadas en 1985 las directrices básicas del plan de construcción de la red de carriles, durante los siguientes años se desarrolló el periodo de mayor expansión de carriles bici, construyéndose diversos tramos en su mayoría vinculados a las zonas verdes de la ciudad o a zonas aún no urbanizadas y, por ello, más propicios como uso recreativo y deportivo, que como una alternativa funcional de transporte urbano. Ya con posterioridad se comenzaron a construir carriles en zonas urbanas ya consolidadas, fundamentalmente en calles de “fácil integración” (Sanz, 2006). Posteriormente la creación de vías ciclistas ha tenido altibajos, alcanzando la red del municipio en la actualidad unos 40 Km. de vías ciclistas exclusivas (Fig. 3).

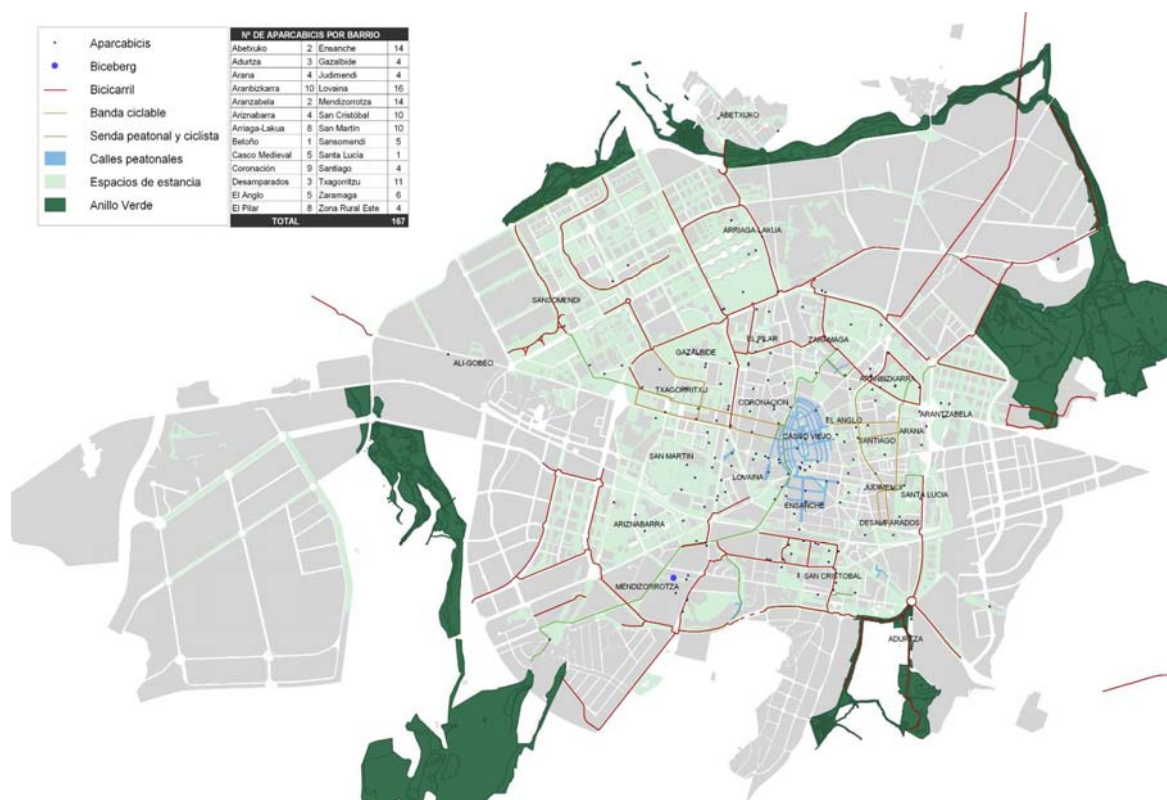


Fig. 3. Red actual de movilidad ciclista (Fuente: Avance del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz)

Trascurridos ya más de dos décadas desde los primeros esbozos de esta red, se constatan a día de hoy importantes carencias en materia de infraestructuras ciclistas (Sanz, 2006):

- Falta de continuidad de la red.
- Falta de atención en el diseño de los enlaces e intersecciones.
- Exceso en el empleo de tipologías bidireccionales.
- Errores de localización de la vía ciclista en la sección.
- Problemas de señalización (no reglamentaria o confusa en ciertos casos).

Constatadas estas carencias, las cuales podrían explicar en parte la tardanza con la que se está produciendo la extensión de este medio de transporte en la ciudad, se está evidenciando no obstante en los últimos años un notable aumento de este modo de desplazamiento en nuestra ciudad.

Serían varios los factores que estarían contribuyendo a que la bicicleta esté ganando protagonismo. Entre dichos factores cabría destacar el cambio de escala de la ciudad, que empezaría a desbordar el radio de acción del peatón (Fig. 4) pero permanece en el de la bicicleta; el incremento de las infraestructuras ciclistas (vías, sendas urbanas, aparcamientos); el incipiente cambio cultural favorable a esta modalidad de desplazamiento; la consolidación del servicio de préstamo de bicicletas; y la aparición de

una “masa crítica” de usuarios, que tiene el efecto de evitar la sensación de aislamiento y singularidad previa (Sanz, 2006).

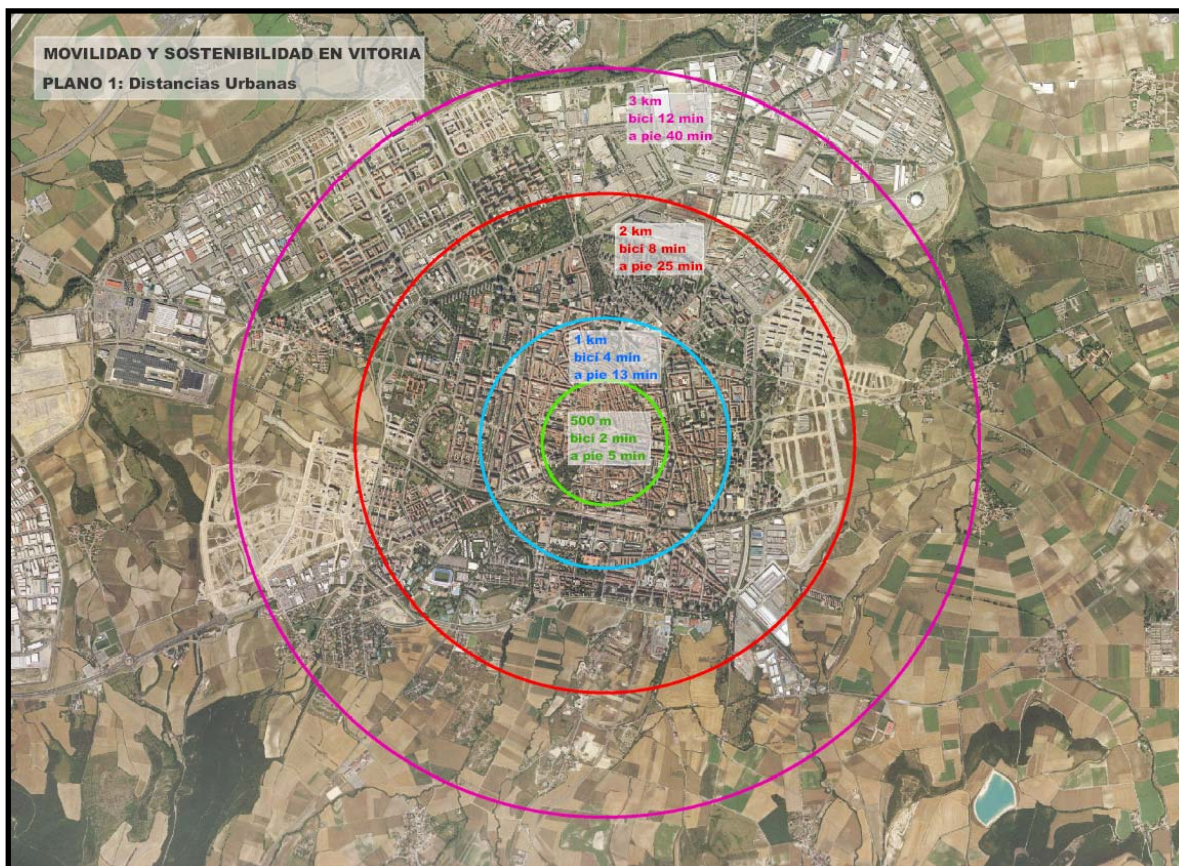


Fig. 4. Distancias urbanas desde el centro de la ciudad (Fuente: Sanz Aludan A. et al, 2006)

Surge el reto por tanto de acompañar e impulsar decididamente esta tendencia que permita lograr que la bicicleta se asuma con pleno derecho como un modo más, y además muy deseable, en el esquema de la movilidad urbana de Vitoria-Gasteiz. En ese sentido el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público propone una red de vías ciclistas, con una gran cobertura y accesibilidad a los equipamientos (Fig. 5), que por un lado daría servicio a toda la ciudad y que por otro lado aseguraría que en los trazados propuestos las secciones de las calles tengan anchura suficiente para albergar las infraestructuras viales propuestas (carril-bus, tranvía, carril-bici, carril para automóviles).

El objetivo sería conformar una verdadera red ciclista a partir de la consolidación de los tramos existentes mediante su conexión y continuidad, configurando un conjunto de ejes seguros y segregados del tráfico motorizado que permitan cruzar la ciudad en sentido norte-sur y este-oeste, complementándose por dos circuitos circulares que sirvan de conexión entre dichos ejes.

Los ejes principales y los circuitos circulares constituirían la red principal para bicicletas, que permitiría la conexión en bicicleta entre los barrios de la ciudad y de éstos con el centro, con los polígonos industriales, con los nuevos desarrollos urbanos, el Anillo Verde y los itinerarios hacia los municipios colindantes.

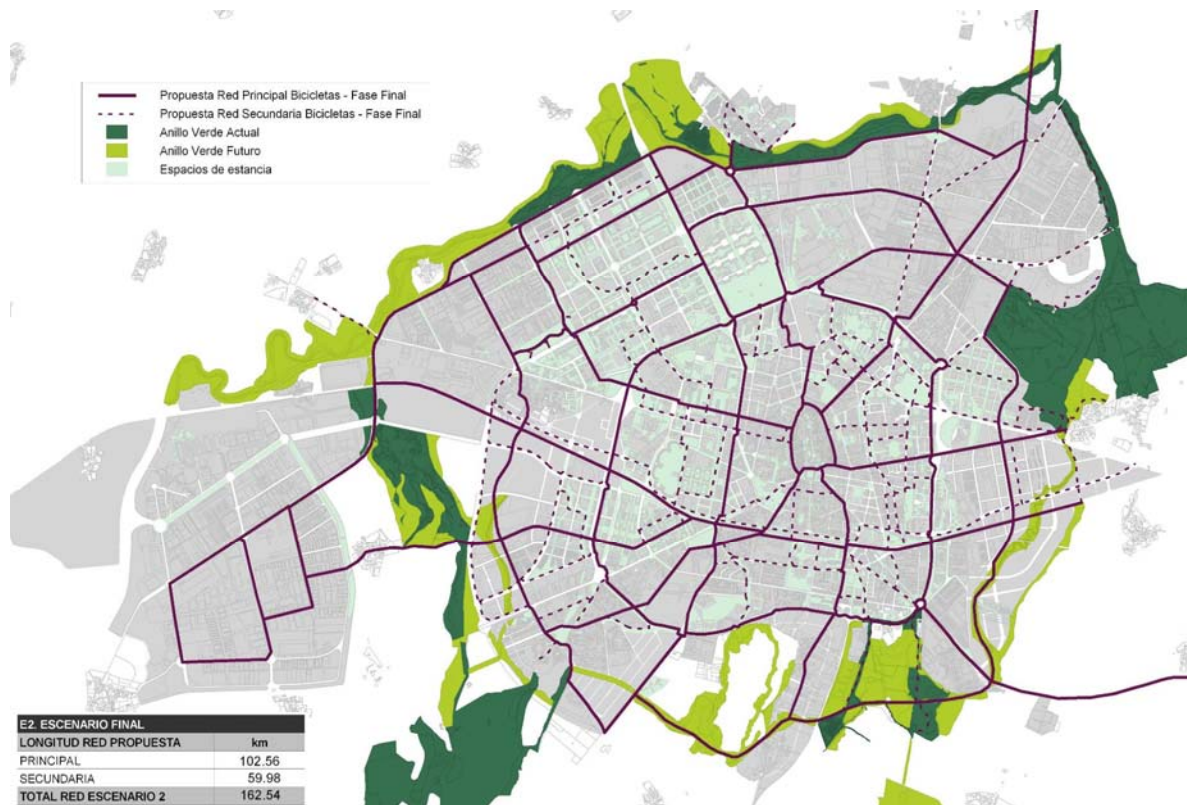


Fig. 5. Red propuesta de movilidad ciclista (Fuente: Avance del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz)

En paralelo se propone la consolidación de la red secundaria, formada por los tramos ya existentes no pertenecientes a los ejes principales, además de otros tramos de conexión interna que facilitarían la conexión en bicicleta entre los ejes de la red primaria, así como los desplazamientos por el interior de los barrios de la ciudad y el acceso desde la red primaria a los puntos de origen y destino del desplazamiento y viceversa.

La cobertura de la red de bicicletas propuesta (% de población a menos de 250 m de la red de bicicletas) sería del 83.8% en el caso de la red principal y del 85.7% en el caso de la red secundaria.

En cuanto al grado de accesibilidad desde esta red a los equipamientos, a partir de los radios de influencia de ésta y de los tiempos de acceso que representan los desplazamientos desde la red de bicicletas hasta cada uno de los equipamientos de destino, el 67.1% de estos destinos estaría a menos de 1 minuto de la red, el 98% a menos de 3 minutos y el 98.8% a menos de 5 minutos (Rueda, 2007).

EL PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA



A día de hoy, la mayoría de los desplazamientos no peatonales que se realizan en Vitoria-Gasteiz se realizan en coche. Bajo esta premisa, y considerando que el espacio público es limitado, el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz pretende hacer frente a distintos retos, como el de invertir la tendencia al incremento en el uso del automóvil, el de lograr trasvasar a los medios de transporte públicos y a la bicicleta, o el de crear redes funcionales para los modos peatonal y ciclista.

En estos términos, el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público aborda un primer análisis del estado de las infraestructuras ciclistas y del potencial de la bicicleta en Vitoria-Gasteiz para, a continuación, proponer una nueva red de vías ciclistas a partir de la consolidación de los tramos existentes mediante su conexión y continuidad.

A partir de la red de vías ciclistas propuesta, la reintroducción de la bicicleta como alternativa de movilidad en Vitoria-Gasteiz se entiende que debe realizarse de modo planificado. Para ello se ha considerado necesario implementar un Plan Director de Movilidad Ciclista, que tenga en cuenta las diferentes dimensiones que condicionan la elección del modo de desplazamiento por parte de los ciudadanos, con el objetivo de orientar la movilidad urbana no peatonal hacia la bicicleta.

Este Plan Director pretende impulsar por tanto el empleo de la bicicleta como medio de transporte urbano y de esta manera ayudar a reducir el uso del automóvil privado para los desplazamientos en la ciudad. A tal fin los objetivos básicos serían los siguientes:

- Integración de la movilidad ciclista con el resto de modos de transporte de la ciudad.
- Desarrollo de infraestructuras ciclistas adecuadas.
- Fomento de la bicicleta como modo de transporte habitual entre la ciudadanía.
- Propuesta de medidas para evitar y resolver conflictos entre la bicicleta y otros medios de transporte.
- Impulso de la participación ciudadana en el desarrollo de la movilidad ciclista.

En un contexto de impulso al transporte colectivo y a la movilidad no motorizada, el objetivo final de este Plan Director debe ser que la bicicleta consiga un mayor peso en el reparto modal de los desplazamientos urbanos en Vitoria-Gasteiz, lo cual no dependerá únicamente de la existencia de vías ciclistas apropiadas para este modo de desplazamiento. Será necesario intervenir igualmente en el resto de las dimensiones tanto infraestructurales como, organizativas, de normativa y culturales que determinan la elección del modo de transporte por parte del ciudadano. Debe asegurarse por tanto la disponibilidad de aparcamiento seguro durante la noche para aquellos ciudadanos que no pueden guardar la bicicleta en su domicilio; es importante adaptar las normativas municipales a la presencia en las calles de un número cada vez mayor de bicicletas urbanas, es fundamental favorecer un cambio cultural que ayude al cambio de percepción de la bicicleta por parte de los ciudadanos como un elemento recreativo o deportivo, etc.

A tal fin, el Plan Director de Movilidad Ciclista, actualmente en redacción, se estructuraría en varios programas operativos (normativa, infraestructuras, comunicación, gestión, participación,...) de cara a abordar de forma específica cada uno de los aspectos de la movilidad ciclista de Vitoria-Gasteiz.



PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURAS CICLISTAS:

Uno de los programas operativos a partir de los cuales se prevé materializar el Plan Director de Movilidad Ciclista, y quizá el más evidente, se centra en las infraestructuras ciclistas y, a su vez, contendría dos subprogramas: uno relativo al desarrollo de la red de vías ciclistas y a su integración con el resto de redes de movilidad y otro a la materialización de una solución a la problemática asociada al aparcamiento de bicicletas tanto en destino (rotación) como origen (residentes).

En lo relativo al primero de los aspectos, se trabaja actualmente en la redacción de un proyecto básico en el que quedarían definidas las obras necesarias para la habilitación de la red ciclista planteada en el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público. Se persigue en este punto, crear una red ciclista plenamente funcional a partir de la consolidación de los tramos existentes mediante su conexión y continuidad. La prioridad en una primera fase sería la de completar la red principal de vías ciclistas que propone el Plan de Movilidad, para lo cual se está abordando un análisis detallado de todo el trazado, analizando los condicionantes y posibles soluciones que presentarían cada tramo.

Los criterios generales considerados para la propuesta de extensión de la red de bicicletas de Vitoria han sido los siguientes:

- **Cobertura de la red:** La red debe ser accesible desde todos los puntos de la ciudad a una distancia no superior a los 250m desde cualquier punto, distancia equivalente a un minuto en bicicleta.
- **Continuidad y conexión entre los tramos:** Los tramos que forman la red deben estar bien conectados entre sí y señalizados adecuadamente, con especial atención en las intersecciones.
- **Conexión con redes supramunicipales:** La red debe garantizar la conexión y continuidad con otras redes de movilidad ciclista, tales como los paseos del Anillo Verde y las vías verdes del entorno próximo a la ciudad.
- **Acceso a los equipamientos urbanos y a los puntos de generación de actividad:** La red debe permitir el acceso en bicicleta a los equipamientos educativos, culturales, deportivos, sanitarios y sociales de la ciudad, así como al resto de puntos de generación de actividad y servicios como mercados, parques, zonas verdes, polígonos industriales y centros de ocio.
- **Conexión con los intercambiadores modales:** Con el objetivo de favorecer la combinación de la bicicleta con otros modos de transporte, la red ha de garantizar el acceso en bicicleta a los intercambiadores modales, tales como estaciones de tren, autobús o tranvía.
- **Integración con otras redes de movilidad:** La red para bicicletas debe integrarse con el resto de modos de transporte existentes, tanto a nivel de trazado como de sección, mediante diferentes grados de segregación y/o coexistencia en función de las características morfológicas de cada vía, del tipo de uso y del tráfico que circula.

Esta propuesta de red se ha contrastado con la asociación de ciclistas urbanos Gasteizko Bizikleteroak y se han introducido algunas de sus sugerencias.



Los 59 kilómetros de vías ciclistas existentes en la actualidad se convertirían en una red de 145 kilómetros, de los cuales 85 Km. corresponderían a la red principal y 60 Km. a la red secundaria.

Al margen de la mejora de la red ciclista actual a partir de la conexión de los tramos ya existentes y de la creación de otros nuevos, este subprograma persigue resolver la integración de la red ciclista con el resto de redes de movilidad de la manera más funcional, garantizando una mejora en la accesibilidad en bicicleta a los servicios básicos urbanos. Sería igualmente objeto del mismo el definir un programa de desarrollo de la red, el establecimiento de prioridades y del cronograma de actuaciones, así como la cuantificación de los costes de ejecución y conservación.

Otro de los objetos de este subprograma sería la de elaborar un manual de referencia para el trazado y diseño de vías ciclistas, documento que definiría los estándares técnicos de diseño de las vías ciclistas en función de su jerarquía y de los diferentes elementos que componen las infraestructuras ciclables, recogiendo los distintos criterios a observar de cara al diseño futuro de las nuevas vías ciclistas que contemplen los nuevos desarrollos de ciudad:

- Definición de viarios susceptibles de acoger una vía ciclista
- Dimensiones básicas del ciclista y de sus resguardos
- Tipología de vías ciclistas
- Secciones tipo de cada modalidad de vías ciclistas
- Elección de la tipología de vía ciclista en función del contexto viario
- Criterios para la obtención de espacio para la bicicleta
- Criterios para el tratamiento de intersecciones
- Tratamiento de las aproximaciones
- Señalización
- Semaforización
- Tipología de intersecciones: en "T", cruces convencionales, glorietas, intersecciones a distinto nivel, intersecciones de sendas-bici con la red viaria, etc.
- Criterios para la señalización de las vías ciclistas (vertical y horizontal)

El segundo de los subprogramas pretende analizar el estado, localización y tipo de aparcamientos para bicicletas actualmente disponibles en la ciudad, detectar las deficiencias y necesidades de aparcamiento y proponer soluciones para dotar a la ciudad de una malla de puntos de aparcamiento adecuada y adaptada a la nueva red ciclista que se pretende crear.

PROGRAMA DE NORMATIVA:

La convivencia peatón-ciclista es un aspecto que parece despertar cierta preocupación en un momento en el que la bicicleta empieza a hacerse más evidente en la movilidad urbana de nuestra ciudad. En este sentido, el segundo de los programas operativos trataría de recopilar y analizar las vigentes normas ciclistas locales, regionales y estatales, de revisar aquellas normativas que afecten a la movilidad ciclista a nivel local (ordenanzas locales, PGOU) y, a partir de lo anterior, realizar una propuesta de actualización de las normativas



urbanísticas locales (instrucciones para el diseño de las vías ciclistas, reserva de espacio para aparcamientos en edificios residenciales, no residenciales y en aparcamientos para vehículos a motor, etc.) y de las ordenanzas de movilidad (prioridad peatonal y su compatibilidad con otros usos, circulación en bicicleta, aparcamiento, ...) a fin de adaptarlas a las condiciones de la circulación ciclista en las vías urbanas.

PROGRAMA DE BICICLETA PÚBLICA:

El impulso a la bicicleta pública es otro de los ejes de actuación que contempla el Plan Director con la voluntad de promocionar la utilización de la bicicleta en la ciudad y que se apoya en el éxito del actual servicio municipal de préstamo de bicicletas.

El servicio actual de bicicleta pública de Vitoria-Gasteiz surge en el año 2004 con la intención de acercar este vehículo a la ciudadanía, poniéndolo a pie de calle y haciéndolo muy visible. Se ha pretendido contrarrestar así la imagen de la bicicleta como una alternativa de transporte marginal, interesante sólo para los muy jóvenes, los que poseen una muy buena forma física o los muy comprometidos medioambientalmente.

En esta etapa, no se trataba de que el servicio satisficiera todas las necesidades de desplazamiento en bicicleta de los ciudadanos, sino de que tuviese un papel demostrativo de la utilidad de este vehículo en la ciudad, de su comodidad y de la mejora en la calidad de vida que supone su utilización regular. Bajo esta premisa, la experiencia puede considerarse del todo exitosa tal y como revelan los más de 45.000 usuarios actualmente registrados y los más de 74.000 préstamos realizados en lo que llevamos de ejercicio.

Los 13 puntos de préstamo actuales y las cerca de 500 bicicletas disponibles habrán contribuido en parte al incremento que la bicicleta ha experimentado en el reparto modal, el cual pasó, de acuerdo con las últimas encuestas de movilidad, del apenas 1,37% en 2001 al 3,27% en 2006.

Conscientes de las enormes posibilidades de este servicio, el programa operativo que el Plan Director dedica a la bicicleta pública persigue recoger propuestas de mejora o nuevas soluciones para el desarrollo del servicio de bicicletas públicas (densificando la red de puntos de préstamo, ampliando el horario del servicio, analizando las oportunidad de sistemas "high tec" o "low tec",...) que deberá ser entendido como una nueva formula de transporte público individual.

Programa de registro voluntario de bicicletas

El robo de bicicletas constituye un importante inconveniente para el colectivo de personas que se ha animado a utilizar la bicicleta como medio de transporte urbano. Es por ello por lo que se entiende que la creación de un registro voluntario de bicicletas, que actúe como medida disuasoria frente a los robos y que en caso de hurto facilite la identificación y recuperación del vehículo sustraído, podría ser una medida que favoreciese la utilización de la bicicleta en los desplazamientos urbanos.

En este sentido, el Plan Director contempla un programa específicamente orientado a la habilitación de un registro municipal de bicicletas que posibilite lograr un efecto disuasorio frente al robo y, en caso de que finalmente se produzca el hurto, poner en marcha los mecanismos de detección, identificación y devolución de las bicicletas robadas.



Este programa desarrollaría los procedimientos necesarios para garantizar una adecuada identificación y registro de bicicletas en base a la inclusión de los datos de la bicicleta y del usuario en un archivo informático, confidencial y en manos del Ayuntamiento y a la entrega al propietario de un documento (Tarjeta Identificativa de Registro) que acreditaría la propiedad del vehículo y en la que constarían los datos de identificación de la bicicleta y los datos personales de su propietario.

PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN Y COMUNICACIÓN

La reintroducción de la bicicleta como alternativa de movilidad en un escenario urbano diseñado para resolver la mayoría de los desplazamientos en automóvil puede generar fricciones con automovilistas y peatones. Con el objetivo de recoger las perspectivas y puntos de vista de todos los agentes sociales, una de las posibles actuaciones que contempla el Plan Director sería la de constituir una plataforma de participación ciudadana que pudiera actuar como un órgano consultivo del Ayuntamiento durante las distintas fases de implementación del Plan.

La creación de una comisión de la bicicleta, la habilitación de un foro web y el desarrollo de procesos participativos específicamente volcados en la problemática de la movilidad ciclista serían algunas de las medidas a partir de las cuales se trataría de dar continuidad al trabajo emprendido en el marco del Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible de Vitoria-Gasteiz.

No menos importante sería la articulación dentro del Plan Director de un programa específico de comunicación orientado a la promoción de la bicicleta en los desplazamientos urbanos. El programa de comunicación tendría los siguientes objetivos principales:

- Dar a conocer las mejoras infraestructurales desarrolladas en el Plan Director.
- Crear un marco cultural y mediático favorable que contribuya a la reorientación de la movilidad urbana hacia la bicicleta.
- Estimular el uso de la bicicleta entre los diferentes grupos sociales estableciendo criterios de prioridad y adaptando los mensajes en función del destinatario.
- Visualizar públicamente el compromiso de la administración municipal con la movilidad ciclista.
- Comunicar la normativa que regula el uso de la bicicleta en la ciudad

Serían varias las líneas de trabajo a desarrollar de cara al cumplimiento de los anteriores objetivos:

- Planificación de una campaña de comunicación de las nuevas infraestructuras ciclistas.
- Planificación de programas de comunicación, educación y concienciación pública dirigidos al público en general.
- Planificación de campañas de sensibilización que inviten a la realización de desplazamientos cotidianos en bicicleta.



- Planificación de la campaña de comunicación del nuevo marco normativo desarrollado en el Plan Director.
- Desarrollo de un programa de educación y formación vial pro bicicleta.
- Propuesta de convenios con agentes interesados.
- Propuesta de plataformas para la creación de espacios de reflexión, discusión y foros de debate.
- Creación de un portal Web

PROGRAMA DE GESTIÓN Y CONTROL

Dada la dimensión social de este Plan Director, su carácter transversal, la demanda ciudadana de que el proceso de implementación de la bici en la ciudad sea participado y la voluntad de que exista una labor de evaluación, control y seguimiento del mismo, este programa operativo pretende definir y concretar las funciones de las unidades que se consideran necesarias para la implementación y gestión del Plan.

Para la implementación y gestión del Plan Director, en los términos que se plantean en los distintos Programas Operativos que lo desarrollan, se considera oportuna la habilitación de una Comisión de Coordinación Interdepartamental, de una Oficina de la Bicicleta y de un Observatorio de la Bicicleta.

Asumiendo el marcado carácter transversal del Plan Director, que afecta a conceptos como movilidad, urbanismo, salud, medio ambiente, seguridad vial, educación, deporte, turismo, etc. se considera necesario que el Plan contase con una Comisión Técnica de Coordinación con presencia de los departamentos municipales competentes en este tema. Las funciones de esta comisión serían las de coordinación de los proyectos, planes y programas de los distintos departamentos que pudieran tener incidencia en el uso de la bicicleta y que, en consecuencia, debieran ser objeto de una “auditoria ciclista” o análisis de las oportunidades que generan con relación a la bicicleta. Además, esta comisión velaría por el adecuado desarrollo del Plan Director en el contexto del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz.

La Oficina de la Bicicleta sería, por su parte, la unidad responsable del desarrollo y de la ejecución de la mayor parte de las acciones previstas en el Plan Director. Contaría para ello con un equipo técnico dedicado a tiempo completo a estas funciones. La existencia de esta oficina supondría un importante impulso cualitativo y cuantitativo a la apuesta de la ciudad por integrar a la bicicleta en el modelo de movilidad urbana de Vitoria-Gasteiz. Esta oficina trabajaría en estrecha colaboración con los distintos servicios técnicos implicados en la planificación, asesoramiento, seguimiento y evaluación de las distintas actuaciones recogidas en el propio Plan Director, estableciendo para ello una serie de criterios e indicadores de evaluación que permitan hacer un correcto seguimiento del grado de implantación del Plan Director.

Por último, el Observatorio de la bicicleta constituiría un instrumento esencial para facilitar y mejorar las condiciones del uso de la bicicleta en la ciudad. Con la voluntad de que el Plan Director sea participativo y pueda ser auditado de forma independiente, se está planteando apoyarse quizá en algún agente externo que gestionaría y canalizaría las demandas, quejas y sugerencias de los ciclistas urbanos, colaboraría con la Oficina de la Bicicleta en



la realización del seguimiento de la movilidad ciclista urbana en Vitoria-Gasteiz, velaría por el cumplimiento del Plan Director , sugeriría nuevas medidas para impulsar este medio de transporte y colaboraría con la Oficina de la Bicicleta en todas actuaciones de promoción de este vehículo.

El Observatorio de la Bicicleta debería servir de nexo entre la Administración y los ciudadanos, en particular de los usuarios de la bicicleta, pasando a ser un instrumento de apoyo para la gestión y el impulso de la movilidad ciclista.

REFERENCIAS

Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (2002). *Plan de Acción Ambiental de la AGENDA 21 (2002-2007)*. Área de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Vitoria-Gasteiz. Disponible en Web:

< <http://www.vitoria-gasteiz.org/cea/documentos/1070es.pdf> >

Rueda, S. et al. (2007). *Libro Verde de medio ambiente urbano*. Ministerio de Medio Ambiente. Madrid. Disponible en Web:

< <http://www.bcnecologia.net/decourban/libroverde.pdf> >

Rueda, S. et al. (2007) Avance del Plan de Movilidad de Vitoria-Gasteiz. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Vitoria-Gasteiz. Disponible en Web:

< <http://www.vitoria-gasteiz.org/movilidad> >

Sanz, A. (2006) *Movilidad y sostenibilidad en Vitoria-Gasteiz*. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Vitoria-Gasteiz. Disponible en Web:

< <http://www.vitoria-gasteiz.org/wb002/docs/movilidad/diagmovsost06.pdf>>

Torres, R. et al. (2003) *La bicicleta en la movilidad urbana de Vitoria-Gasteiz*. Centro de Estudios Ambientales. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Vitoria-Gasteiz. Disponible en Web:

< <http://www.vitoria-gasteiz.org/w24/docs/ceac/siam/estudios/00-04/movbici03/movbici03c.html>>