



CONAMA10
CONGRESO NACIONAL
DEL MEDIO AMBIENTE

COMUNICACIÓN TÉCNICA

Plan Director de Movilidad Ciclista de Vitoria-Gasteiz

Autor: Juan Carlos Escudero Achiaga

Institución: Ayuntamiento de Vitoria - Gasteiz

e-mail: avelasco@vitoria-gasteiz.org

Otros Autores: Eduardo Rojo (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz); Mónica Ibarondo (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz); Asier Sarasua (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz);

RESUMEN

Vitoria-Gasteiz cuenta con unas condiciones muy favorables para el uso de la bicicleta: una orografía con pocas pendientes, una red de vías ciclistas más desarrollada que en otras ciudades del entorno, una climatología más favorable que en ciudades del norte de Europa con muchos más días de lluvia y frío al año, etc. Sin embargo, a fecha de hoy la presencia de la bicicleta en el reparto modal es todavía escasa, representando únicamente apenas un 3% de los desplazamientos diarios. Las causas de su infrutilización apuntan a las propias deficiencias de la red ciclista actual, formada por tramos poco conectados entre ellos y sin una verdadera concepción de red, a la presencia de puntos conflictivos de alta vulnerabilidad para los usuarios de la bicicleta y a razones de tipo sociológico que conducen a que una gran parte de la ciudadanía siga considerando la bicicleta como un elemento de ocio y deporte y no como una verdadera alternativa de transporte para la movilidad diaria.

Plantear la bicicleta como recurso modal es una apuesta social que está siendo reclamada de manera creciente desde distintos ámbitos y que debe ir precedida de la aceptación política y social de una serie de elementos previos que algunas ciudades han empezado a poner en marcha durante los últimos años: la aceptación cultural de la bicicleta como medio de transporte urbano, su inclusión en los esquemas planificadores de la ciudad y de la movilidad urbana y la integración de la bicicleta en los nuevos proyectos urbanos.

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 junto a otro conjunto de medidas, la materialización de una nueva red de vías ciclistas a partir de la consolidación de los tramos existentes mediante su conexión y continuidad.

En cualquier caso, partiendo 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 elaborar 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 en automóvil hacia la bicicleta.

Palabras Clave: Movilidad sostenible, movilidad ciclista, espacio público, gestión de la movilidad.

Objetivos y principios inspiradores del Plan Director de Movilidad Ciclista

El Plan Director de Movilidad Ciclista de Vitoria-Gasteiz, que asume como principales principios inspiradores las metas del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, persigue impulsar el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual y la posible sustitución parcial del transporte en automóvil privado por la bicicleta. Para ello, será necesario no solamente promover medidas a favor de la bicicleta, sino también delimitar el uso del coche e integrar la movilidad ciclista con el transporte público.

En un contexto de impulso al transporte colectivo y a la movilidad no motorizada, la meta final de este Plan Director debe ser, en definitiva, que la bicicleta consiga un mayor peso en el reparto modal de los desplazamientos urbanos en Vitoria-Gasteiz, sentando las bases que permitan lograr que en 2020 la población realice un 15 % los desplazamientos en bicicleta. Ello 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.

En concreto, el Plan Director de Movilidad Ciclista persigue las siguientes metas:

Meta 1: Integrar la bicicleta como una opción segura, limpia y funcional en la movilidad urbana cotidiana de Vitoria-Gasteiz.

Meta 2: Incrementar la participación de los desplazamientos en bicicleta en el reparto modal.

A fin de avanzar hacia esas dos metas, y en línea con los objetivos y medidas que recoge el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible de Vitoria-Gasteiz¹, el Plan Director de Movilidad Ciclista identifica una serie de objetivos a satisfacer:

- Ampliar la extensión de la red ciclista actual, consolidando una red segura y funcional y priorizando la habilitación de aquellos ejes que conforman la red principal.
- Adecuar la oferta de aparcamientos de bicicletas en destino.
- Incorporar mecanismos activos orientados a limitar los robos de bicicletas en vía pública.
- Consolidar la bicicleta pública como una alternativa integrada dentro del sistema de transporte público de la ciudad.
- Adecuar la normativa local vigente de acuerdo con un escenario de impulso a la movilidad ciclista urbana.
- Incorporar la movilidad ciclista a nivel de todas las acciones de planificación, diseño y desarrollo urbano.
- Reducir la accidentalidad ciclista en Vitoria-Gasteiz.
- Impulsar la comunicación, educación y participación ciudadana en el desarrollo de la movilidad ciclista, y crear una cultura de la bicicleta.

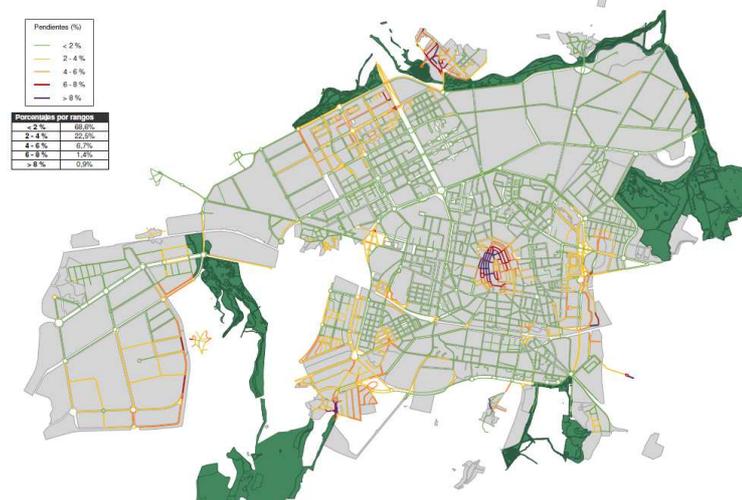
¹ Firmado en Vitoria-Gasteiz en Abril de 2007.

En un contexto de impulso al transporte colectivo y a la movilidad no motorizada, la meta final de este Plan Director debe ser, en definitiva, que la bicicleta consiga un mayor peso en el reparto modal de los desplazamientos urbanos en Vitoria-Gasteiz, sentando las bases que permitan lograr que en 2020 la población realice un 15 % los desplazamientos en bicicleta². Ello 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 Director de Movilidad Ciclista contempla asimismo un sistema de seguimiento de cara a poder evaluar periódicamente el grado de cumplimiento de las acciones y su ajuste a los objetivos establecidos, entendiendo que la evaluación de resultados será clave a la hora de poder velar por el avance y la mejora de la gestión y actuación municipal en materia de movilidad ciclista.

1 La movilidad ciclista en Vitoria-Gasteiz: diagnóstico de partida

Vitoria-Gasteiz presenta unas características morfológicas muy favorables al uso de la bicicleta, al tratarse de un tejido urbano compacto que no genera largos desplazamientos, con una orografía llana y pendientes muy localizadas en el casco medieval, fácilmente evitables gracias a la estructura concéntrica de esta zona de la ciudad. De hecho, Un elevado porcentaje de los desplazamientos que se realizan diariamente en la ciudad son inferiores a los 5 km. Este hecho constituye otro de los factores favorables al uso de la bicicleta como vehículo urbano, puesto que la bicicleta se demuestra el vehículo más rápido puerta a puerta para dichas distancias.



Mapa de pendientes por tramo

Fuente: Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz

² La Carta de Bruselas, suscrita por varias ciudades europeas, entre ellas Vitoria-Gasteiz, por la Comisión Europea y por el Comité Económico y Social Europeo, asume el compromiso de invertir en políticas a favor de la bicicleta, tanto en la planificación de infraestructuras como en la promoción de su uso, para alcanzar un objetivo del 15% de movilidad ciclista en el total del reparto modal en el año 2020.

El Estudio de Movilidad Cotidiana y Modos de Vida elaborado en el año 2006 por el Gabinete de Estudios y Estadísticas del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz recoge que un 53% de los hogares vitorianos dispone al menos de una bicicleta. Dado que un 29% de los hogares indica disponer dos o más ciclos, una primera estimación indica que el parque de bicicletas supera las 46.000 unidades.

Este estudio constituye además la última fuente fiable de información que permite detectar los desplazamientos efectuados en bicicleta por la ciudad. Según este trabajo, que toma como referencia datos de otoño de 2006, en Vitoria-Gasteiz se realizan un día normal poco más de 19.000 desplazamientos en bicicleta, lo que supone un 3,27% sobre el total de desplazamientos urbanos. Este dato se puede traducir en 0,082 viajes por persona y día, es decir, se produce un viaje en bicicleta por cada 11 viajes en coche o por cada 15,26 viajes a pie.

El usuario de la bicicleta realiza itinerarios de una media de 15,56 minutos de duración, siendo la mayor parte de los desplazamientos por motivos de trabajo o estudio.

Centrándonos en el análisis de los desplazamientos en bicicleta, y en función del motivo de viaje, las distancias medias recorridas por motivo de trabajo alcanzan los 3,5km, (lo que viene a equivaler a unos 15 minutos en bicicleta) y los 2,5km en los desplazamientos con motivo de estudio o compras (equivalentes a poco más de 10 minutos en bicicleta)³.

El modo más habitual de realizar los trayectos cotidianos es andando. El ir al trabajo rompe este estándar, siendo en este motivo el coche que de forma individual o compartida constituye el modo habitual en más del 50% de los casos. Los autobuses no llegan a 20% en ningún caso y la bici llega al 10% de los trayectos cuyo motivo es ir al lugar de estudio⁴.

La cobertura y accesibilidad de la red de bicicletas vienen a determinar la utilización que de la misma hace la población y su funcionalidad frente a otros modos de transporte. En este sentido, la red actual deja sin cobertura a gran parte de los barrios del centro de la ciudad, el casco histórico y el Ensanche, zonas de elevada concentración de servicios, equipamientos y donde reside una parte importante de la población de Vitoria-Gasteiz. Sin embargo, prácticamente la mitad de la población de Vitoria habita en zonas con un tiempo medio de acceso en bicicleta al resto de la ciudad inferior a los 10 minutos⁵ y la práctica totalidad por debajo de los 15 minutos.

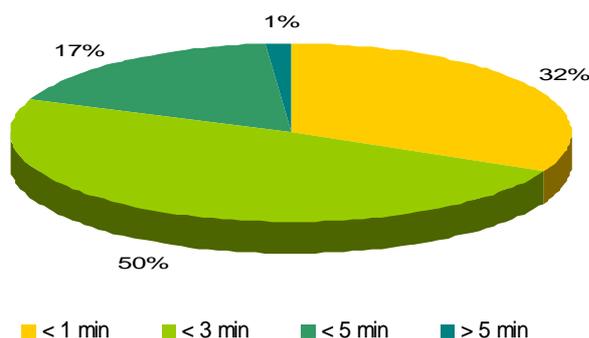
³ La bicicleta en la movilidad urbana de Vitoria-Gasteiz. Departamento de Geografía, Prehistoria y Arqueología - Universidad del País Vasco (UPV/EHU). Abril 2003.

⁴ Informe de Movilidad. Estudio de Modos de Vida (2006). Gabinete de Estudios y Estadísticas del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

⁵ La accesibilidad se evalúa en este caso mediante el cálculo del IAG (Índice de Accesibilidad Global). Este índice refleja el valor medio de los tiempos de acceso desde cada una de las zonas de transporte de Vitoria al resto, siendo por tanto inferior en las zonas mejor comunicadas de la ciudad y aumentando a medida que se incrementan los tiempos necesarios para acceder desde una zona al resto de la ciudad.

Al analizar la cobertura de la infraestructura ciclista actual, es conveniente analizar también la posición relativa de la red de bicicletas con respecto a los puntos generadores de actividad en la ciudad: equipamientos urbanos, servicios públicos, actividades comerciales y económicas, así como intercambiadores modales y puntos nodales clave para los desplazamientos en la ciudad.

En la red actual, una tercera parte de los equipamientos de la ciudad se sitúan a menos de un minuto en bicicleta desde la red⁶, el 50% entre 1 y 3 minutos y el 17% entre 3 y 5 minutos.



Accesibilidad a la red de vías ciclistas

Fuente: Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz

Sin embargo, a pesar de las condiciones aparentemente favorables de Vitoria para el uso de la bicicleta, del elevado porcentaje de los desplazamientos inferiores a los 5 km que se realizan diariamente en la ciudad (distancia hasta la que la bicicleta se manifiesta como el vehículo más rápido puerta a puerta) y de situarse actualmente entre las ciudades con mayor longitud de este tipo de infraestructura en España, la presencia de la bicicleta en el reparto modal es todavía escasa, representando únicamente alrededor de un 3% de los desplazamientos diarios⁷.

La climatología, con una relativa abundancia de días de lluvia y de inviernos fríos, es considerada por algunos un obstáculo para el uso de la bicicleta en la capital alavesa, si bien la realidad indica que este es un factor más bien subjetivo si tenemos en cuenta el elevado peso de la bicicleta en ciudades como Ámsterdam y Copenhague que presentan condiciones mucho más adversas.

Las causas de la infrautilización de la bicicleta en nuestra ciudad parecen más bien apuntar por lo tanto a las propias carencias de la infraestructura, formada por tramos poco conectados entre ellos y sin una verdadera concepción de red, a la presencia de puntos conflictivos de alta vulnerabilidad para los usuarios de la bicicleta y a razones de tipo sociológico, que conducen a que una gran parte de la ciudadanía siga considerando la bicicleta como elemento de ocio y deporte y no como una verdadera alternativa de

⁶ La accesibilidad a equipamientos desde la red de bicicletas se ha estimado 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.

⁷ Informe de Movilidad. Estudio de Modos de Vida (2006). Gabinete de Estudios y Estadísticas del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

transporte para la movilidad diaria. En este sentido, un estudio elaborado por Gizaker en 2001 apuntaba como principales inconvenientes por lo que respecta al uso de la bicicleta: el clima, las discontinuidades en la red y la falta de seguridad y comodidad en los tramos que la componen.

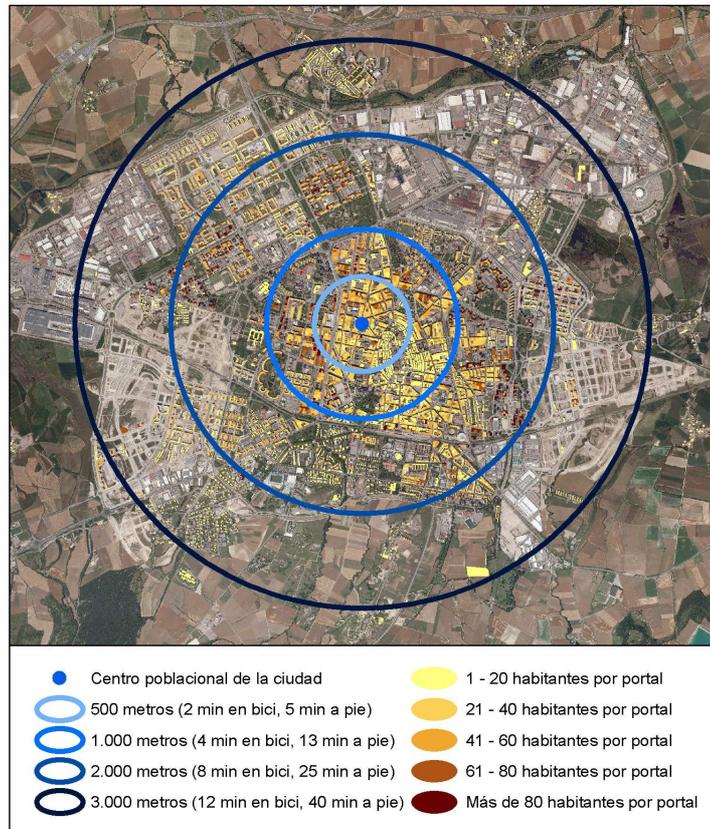
Un estudio reciente⁸ viene a confirmar en la misma línea que la cultura de la bicicleta, como alternativa de movilidad urbana, está poco desarrollada en Vitoria-Gasteiz, ofreciendo algunas pistas acerca de la necesidad de propiciar un marco cultural favorable a este modo de transporte, que acompañe a la creación de las infraestructuras necesarias para impulsar la bicicleta como alternativa de movilidad:

- El 60% de las personas encuestadas califica la convivencia con automovilistas y peatones de mala o muy mala.
- Algo más de un tercio reconoce usar las aceras en sus desplazamientos con la bicicleta.
- La mitad de las personas encuestadas afirma que evitaría sus desplazamientos en bicicleta si se llegase a prohibir la circulación de las bicicletas por las aceras.
- El 81,6% afirma que sólo usa la bicicleta con buen tiempo.

Afortunadamente, en los últimos años, la combinación de varios factores ha permitido romper los techos de utilización de la bicicleta en la ciudad y generar fuertes expectativas de que la bici pueda convertirse en un medio normalizado de desplazamiento urbano cotidiano, al igual que está ocurriendo en otras ciudades próximas (Sanz, 2006).

Entre dichos factores destaca el cambio de escala de la ciudad, que ha venido a desbordar el radio de acción del peatón 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; y la aparición de una “masa crítica” de usuarios, que tiene el efecto de evitar la sensación de aislamiento y singularidad previa (Sanz, 2006).

⁸ Estudio sobre el servicio de préstamo de bicicletas. Centro de Estudios Ambientales. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2009.



Distancias urbanas desde el centro de la ciudad

Fuente: Sistema de Información Ambiental de Vitoria-Gasteiz

Contar con más bicarriles y mejor conectados, la existencia de una situación de tráfico calmado o pacificado, o una mayor disponibilidad de lugares seguros en los que aparcar la bicicleta, influye de manera significativa en el uso de la bicicleta como modo de transporte habitual, elementos que deben servir para identificar propuestas de mejora en el marco de los objetivos fijados en el Plan Director de la Movilidad Ciclista.

2 La bicicleta en el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público

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 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 para satisfacer las necesidades básicas cotidianas.
- 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 Sostenible 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 Española de Sostenibilidad Urbana y Local (EESUL) y en 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.

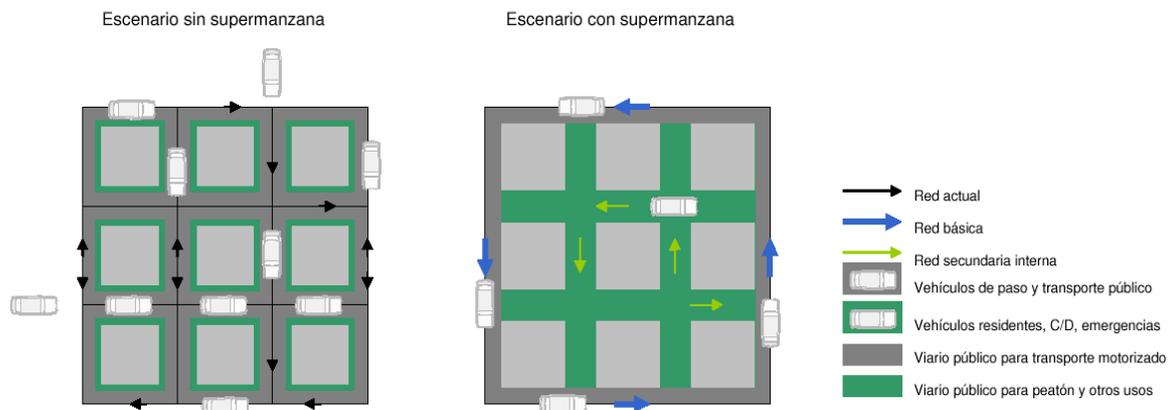
El enfoque para la realización de este Plan está siendo multidisciplinar y participativo y ha buscado la implicación y participación en el mismo de diversas instancias municipales y ciudadanas.

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 público 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 sostenible⁹.

⁹ Adoptando un esquema similar al planteado para los *woonerf* holandeses o los *home zones* británicos.



Esquema de supermanzana

Fuente: Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz

Una supermanzana 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, al tiempo que 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 modos, y de especial manera entre peatones y tráfico rodado, ya que cada modo puede desplazarse a la velocidad que le es propia.

Esto supone una nueva jerarquización de la red viaria a partir de una reorganización funcional de las calles en dos tipos de vías: básica e interior de supermanzana, las cuales funcionarán de manera homogénea para la mayoría de los modos de transporte.

La red básica (perimetral) será lo más ortogonal posible y soportará el tráfico motorizado y el transporte colectivo en superficie. En las vías internas se eliminará el tránsito de paso. Este espacio interior se transformará entonces 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 pasarán a tener una sección única y la velocidad de los vehículos se adaptará a la del peatón (Rueda, 2007). El esquema de supermanzanas posibilitará además la extensión de la red ciclable a una gran parte del territorio urbano, en una red mejor interconectada que ofrecerá a los usuarios una mayor seguridad en sus trayectos.

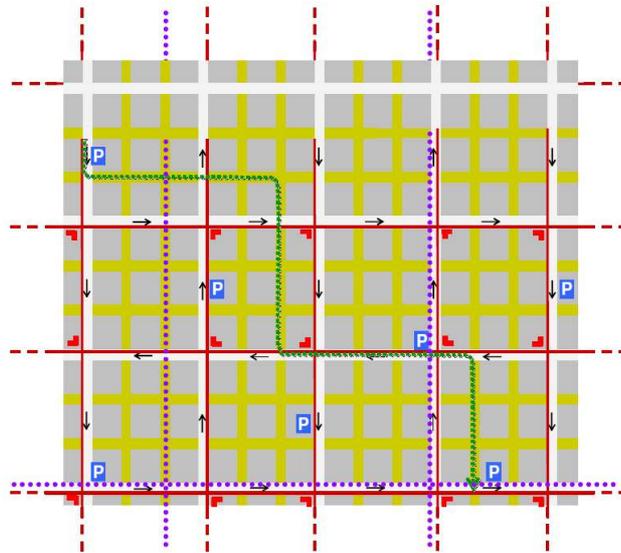


Propuesta de supermanzanas
Fuente: Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz

La bicicleta en el modelo de *supermanzanas*

En relación a la bicicleta el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público propone consolidar la actual red de vías ciclistas, incorporando las ampliaciones y mejoras necesarias sobre los tramos existentes a fin de garantizar 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 constituirán la red principal para bicicletas, que permitirá 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. Éstos transcurrirán esencialmente a través de las vías básicas, al tiempo que la pacificación perseguida en las calles interiores de supermanzana permitirá apostar por esquemas compartidos bici-peatón-vehículo privado en gran parte de los casos.



Esquema de la red de bicicletas según el modelo de supermanzanas. En rojo se simbolizan los ejes de la red principal, mientras que las líneas verde punteadas reflejan los itinerarios compartidos a través de las supermanzanas.

Fuente: Agencia de Ecología Urbana de Barcelona.

Partiendo de este modelo, la red de vías ciclistas se concibe como una red autónoma que se integra y se adapta al esquema de supermanzanas propuesto, estructurándose jerárquicamente en dos niveles:

- La red básica de vías ciclistas: Segregada en la medida de lo posible del viario básico que conforma los grandes ejes de conexión urbana y garantizando las conexiones de medio recorrido entre los diferentes barrios de la ciudad, el acceso a los intercambiadores modales, al sistema de equipamientos y a los principales nodos de atracción de los desplazamientos de la ciudad.
- La red de proximidad: Alimentadora de la red básica, se articula capilarmente a través de una serie de itinerarios que posibilitan el acceso a los equipamientos educativos, culturales y deportivos, a los centros de trabajo, a las calles comerciales, a los parques, zonas de recreo y demás áreas de estancia. Transcurre por el interior de los barrios en gran parte de los casos en coexistencia con el resto de los usos, a velocidades inferiores a la red básica, convirtiendo de ese modo además a la bicicleta en un importante instrumento de pacificación del tráfico.

El esquema de supermanzanas contribuye de esta manera a consolidar la bicicleta como un medio de desplazamiento eficaz y seguro, integrando decididamente a este modo en un esquema de movilidad y espacio público global.

En definitiva, este modelo, más allá de definir una nueva jerarquía para la infraestructura ciclista, concibe un esquema de movilidad que limita el espacio de circulación del

vehículo de paso, resultando en la materialización de un espacio público y un paisaje urbano de mayor calidad que convierte en más atractivos, cómodos y seguros los desplazamientos urbanos en bicicleta.

De la estrategia a la acción. El Plan Director de Movilidad Ciclista.

Aprobado en septiembre de 2010, el Plan Director, con un horizonte temporal que se extiende hasta el año 2015 y un presupuesto total de 20.596.816 €, se ha estructurado en varios programas operativos para abordar de forma específica cada uno de los aspectos de la movilidad ciclista de Vitoria-Gasteiz:

- Programa de normativa. Creación de normativa específica para regular la movilidad ciclista.
- Programa de infraestructuras ciclistas (I). Mejora de las vías ciclistas. Creación de una red a partir de la conexión de los tramos existentes y la construcción de nuevos tramos.
- Programa de infraestructuras ciclistas (II). Instalación de más aparcamientos de bicicletas para completar una malla de aparcabicis por toda la ciudad.
- Programa de bicicleta pública. Mejora del sistema actual o posible implantación de algún sistema alternativo al actual.
- Programa de registro voluntario de bicicletas. Creación de un registro público confidencial con los datos de la bicicleta y de su propietario.
- Programa de participación. Creación de una plataforma de participación ciudadana como órgano consultivo durante la implementación del Plan. Creación de un Observatorio de la Bicicleta para el seguimiento de la ejecución del Plan y de la evolución del uso de la bicicleta.
- Programa de comunicación. Acciones para orientar la demanda de movilidad hacia la bicicleta y para crear un entorno cultural y mediático favorable a la bicicleta.
- Programa de gestión. Creación de una Comisión de Coordinación municipal para la coordinación de proyectos, planes y programas de los distintos departamentos con incidencia en la movilidad ciclista. Creación de la Oficina de la Bicicleta como entidad municipal responsable de la ejecución de las acciones previstas en el Plan.
- Programa de control. Establecimiento de criterios e indicadores de evaluación para el seguimiento del grado de implantación del Plan y sistematización de la toma de datos sobre la evolución del uso de la bicicleta y análisis de resultados.

En paralelo a la redacción y tramitación del Plan Director, a lo largo de 2009 y 2010 se ha avanzado en la ejecución de varias de las acciones ya contempladas en los borradores previos del Plan. Los principales avances al respecto son la materialización de 21 kilómetros de nuevas vías ciclistas, hasta alcanzar los 95 km actuales. La instalación de 1.160 nuevos puntos de aparcamiento de bicicletas, hasta alcanzar los más de 5.074 actuales, la puesta en marcha del registro municipal de bicicletas o el desarrollo de diversas campañas para la comunicación y la promoción del uso de la bicicleta en invierno, en los desplazamientos al trabajo, al colegio y de compras .

Hacia una nueva red funcional para la movilidad ciclista

Conscientes de las carencias y debilidades identificadas el Programa de Infraestructuras, el más relevante a nivel inversor, define una serie de nuevos trazados, básicos para la consecución de los objetivos de funcionalidad y seguridad perseguidos.

Tales soluciones se han desarrollado por sucesivas aproximaciones, mediante el debate de distintas propuestas y alternativas, tomando como base de referencia las orientaciones que emanan del manual de referencia para el diseño de las vías ciclistas en la ciudad elaborado en las fases previas. Las líneas estratégicas de estos trabajos son el resultado de la participación de diversos departamentos municipales, a través de reuniones periódicas en las que se establecieron los criterios para el diseño de las vías ciclistas. En particular, Los servicios municipales de Vía pública y de Movilidad y Transporte, además del propio Observatorio de la Sostenibilidad (Centro de Estudios Ambientales), han realizado un seguimiento continuado de la metodología y de las propuestas concretas elaboradas por el equipo redactor.

La propuesta, se concreta en cerca de 60 kilómetros de nuevas vías ciclistas. El objetivo último ha sido el articular una verdadera red ciclista a partir de la consolidación de los tramos ya existentes mediante su conexión y continuidad, configurando un conjunto de ejes seguros y funcionales que permitan cruzar la ciudad en sentido norte-sur y este-oeste.

La red principal queda así configurada por una serie de ejes anulares, interconectados mediante una variada oferta de ejes radiales y tangenciales, sumando unos 105 kilómetros, de los cuales más de la mitad (el 60,2%) son vías ciclistas existentes o aptas para el uso ciclista (calles peatonales con poco tránsito peatonal). No obstante, muchas vías ciclistas existentes requieren una reforma, de modo que la propuesta abarca la totalidad de la red básica, incluyendo la infraestructura existente.

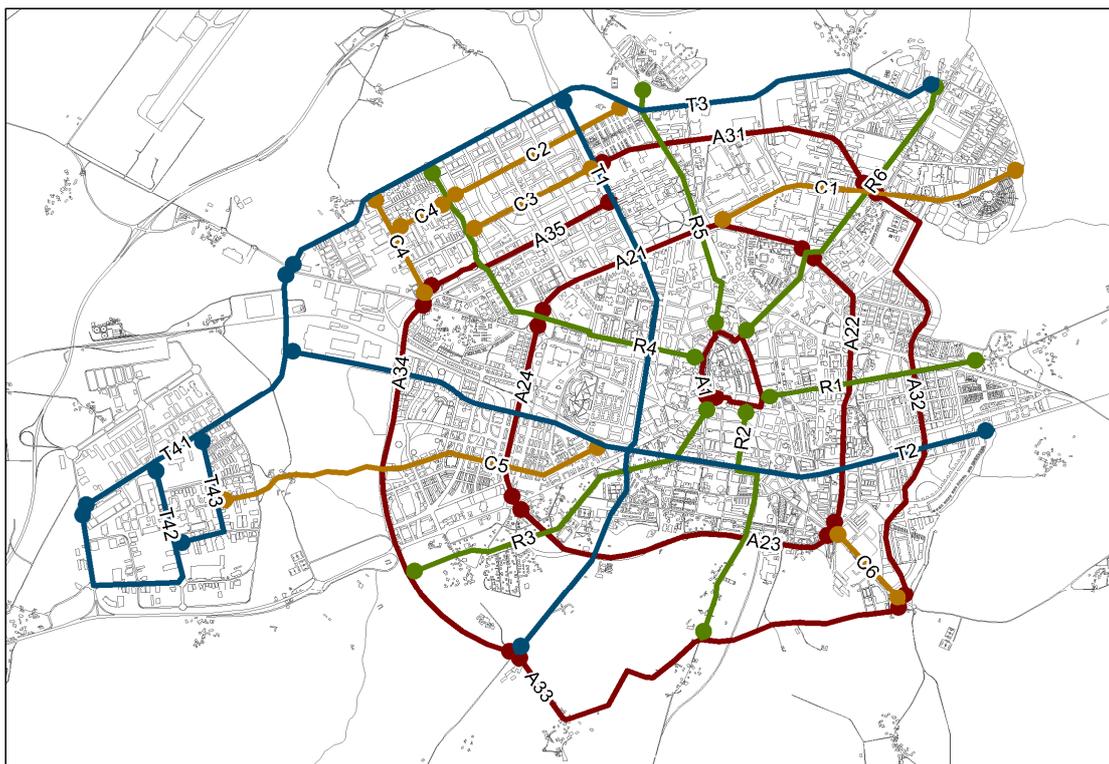
De los 3 itinerarios anulares propuestos, el primero suma unos 2,2 km y rodea el casco histórico de Vitoria. Las características del arco Este son muy diferentes al arco Oeste: mientras el trazado del arco Oeste es por calles locales con el tráfico motorizado restringido, el trazado Este, debido a las características topográficas de la zona, discurre por calles de una jerarquía mayor. El segundo anillo viene a englobar distintos bulevares de la ciudad, en los que ya existe una importante oferta de vías ciclistas, y suma unos 10 kilómetros. El tercer anillo configura una nueva circunvalación del centro urbano por las nuevas avenidas de los nuevos ensanches y suma unos 18 kilómetros.

Los itinerarios radiales conectan el centro urbano con las zonas periféricas de la ciudad y permiten el acceso a la zona rural del municipio. En total los ejes radiales suman unos 17,5 kilómetros.

Los ejes tangenciales vertebran los ensanches de la ciudad y suman unos 26,4 kilómetros.

Finalmente, las conexiones tienen la función de densificar la malla de la red básica, garantizando el acceso desde cualquier punto de la ciudad a la red básica en trayectos de menos de 500 metros. Las conexiones suman otros 12,8 kilómetros.

Así mismo, cabe citar el trazado de dos vías verdes en los extremos noreste y sur este de la ciudad cuya longitud asciende a casi 17 kilómetros, pero debido a la situación periférica no son elementos estructurantes de la red básica de vías ciclistas.



Tramos de la red ciclista principal
Fuente: Sistema de Información Ambiental de Vitoria-Gasteiz

Algunos de los ejes propuestos no han llegado finalmente a proyectarse en su integridad por depender de la definición urbanística de los ámbitos en los que se enmarcan. Es el caso del ejes T2-Ferrocarril.

No todas las vías ciclistas se ejecutarán al mismo tiempo. Se ha establecido una priorización en el desarrollo de la red, de tal manera que se vaya dando respuesta a las necesidades más acuciantes en un primer momento, y se dejen para ejecutar a más largo plazo los tramos menos conflictivos o que dependen de otros factores, como pueden ser las actuaciones urbanísticas previstas en determinadas zonas. Entre 2009 – 2011 se prevé la ejecución de unos 29 kilómetros de vías ciclistas y hasta 2015 otros 30,7 kilómetros. Las actuaciones de mejora y adecuación de la red ciclista existente, que sumarían unos 16,6 kilómetros, se prevé se desarrolle paralelamente a la materialización de estas dos fases. Finalmente la ejecución del ramal Este del itinerario T2, que suma unos 1,6 km está pendiente del soterramiento de las vías del tren.

A nivel infraestructural, el Plan Director propone la habilitación de 1.105 nuevos aparcabicis con una capacidad de albergar 8588 bicicletas. Sumando los aparcabicis existentes, la oferta total de la ciudad alcanzará los 1.562 aparcabicis, con una capacidad de 13.565 plazas. Es decir, se aumentará en un 142% la oferta actual de aparcabicis y en un 73% la oferta de plazas disponibles.

Es propósito igualmente del Plan Director de Movilidad Ciclista y de las instancias municipales encargadas de su desarrollo, trabajar en el impulso de iniciativas que mitiguen las carencias reconocidas en la guarda y custodia en origen y destino de la bicicleta, mediante la instalación de aparcabicis en los garajes o recintos y zonas comunes de los equipamientos de servicios de la ciudad, así como en las promociones públicas y privadas de vivienda, además de los necesarios, en general, en la vía pública.

Por consiguiente, es oportuno, y así se recoge en el Plan Director, establecer una normativa urbanística que regule y ordene la habilitación de estacionamientos para la guarda en destino segura de bicicletas, no sólo en edificios residenciales (ampliando las determinaciones de las actuales Ordenanzas) sino, igualmente, en edificaciones de uso público y privado.

Como conclusión, la implementación de los distintos programas y actuaciones contempladas en este Plan Director se vislumbra como un importante reto transversal, participado no sólo por un importante número de servicios y departamentos municipales, sino también en cierto modo por otras organizaciones y agentes externos. Y es que el éxito del Plan y de las políticas de impulso y consolidación de la movilidad ciclista en nuestra ciudad no dependerá únicamente de la existencia de vías ciclistas apropiadas para este modo de desplazamiento. Será necesario intervenir igualmente, como ya se apuntaba al principio, 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.

3 Bibliografía

- Sanz, Alfonso (2006). Movilidad y sostenibilidad en Vitoria-Gasteiz. Vitoria-Gasteiz.
- Rueda, S. et al (2007). Avance del Plan de Movilidad de Vitoria-Gasteiz. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.
- Gizaker (2001). Encuesta de movilidad y satisfacción ciudadana. Estudio para el Centro de Estudios Ambientales de Vitoria-Gasteiz.
- Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (2006). Informe de Movilidad. Estudio de Modos de Vida 2006. Gabinete de Estudios y Estadísticas.
- Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (2010). Plan Director de Movilidad Ciclista (2010-2015).