



**“PREMIO A LAS BUENAS PRÁCTICAS POR EL CLIMA EN LA  
CATEGORÍA TRANSPORTE: “SENCAS URBANAS Y  
PRÉSTAMO DE BICICLETAS” ”**

**Mónica Ibarrondo**

Jefa de Formación y Divulgación del  
Centro de Estudios Ambientales  
Ayuntamiento de Vitoria -Gasteiz

**Resumen:**

*El compromiso de Vitoria-Gasteiz por la sostenibilidad supone un constante esfuerzo por hacer de esta ciudad una comunidad más limpia, más accesible, más ahoradora, más eficiente en el uso de los recursos y sensibilizada con los problemas ambientales y sociales, solidaria con otras culturas y realidades; en definitiva, una ciudad de calidad que además garantice la salvaguarda de los recursos de la Tierra.*

*Vitoria-Gasteiz además de haber impulsado acciones como la aprobación de su Agenda 21 y Plan de Acción Ambiental, posee una dilatada trayectoria en la definición y adopción de principios y criterios para construir una ciudad más sostenible, que se han ido materializando en diferentes proyectos o actuaciones de ciudad.*

*La red de carriles bici y zonas peatonales, la extensa trama verde urbana, la integración campo ciudad y la conservación de la biodiversidad, con la configuración de un Anillo Verde en torno a la ciudad, la red de Centros Cívicos como puntos de encuentro y actividad cultural y social de todos los ciudadanos y el impulso a la participación ciudadana mediante los Consejos participativos, son actuaciones que enmarcan y sientan las bases de este proyecto de ciudad que se presenta a continuación.*

*Un proyecto que demuestra que la paulatina inclusión de criterios de sostenibilidad en los diferentes ámbitos de actuación de la ciudad, finalmente pueden confluir de una manera natural atendiendo a múltiples objetivos para hacer una ciudad más saludable*

## Objetivos

El proyecto de Sendas Urbanas parte de una serie de objetivos básicos:

### 1. Mejorar la movilidad peatonal y ciclista

La red de sendas urbanas e itinerarios del Anillo Verde está ideada para dotar a la ciudad de unos canales de movilidad en los que peatones y ciclistas sean prioritarios, de tal forma que se dé respuesta a una demanda creciente de vías seguras y funcionales para este tipo de movilidad. Las sendas urbanas modifican algunos conceptos y elementos urbanísticos, creando una ciudad más pensada para las personas que se desplazan a pie o en bicicleta. La construcción de pasos de cebra elevados o bandas ciclables calma el tráfico rodado y hace que el peatón o ciclista deje de ser invisible para el conductor. De igual manera, la instalación de una señalética adaptada a las sendas facilita el uso de las mismas. Todo ello supone un primer paso para avanzar en la implantación de un modelo de urbanismo que sirva de base para una movilidad sostenible.

### 2. Aumentar la calidad del paisaje urbano y periurbano

Desde el punto de vista del paisaje urbano, el acondicionamiento de estas vías supone un notable incremento de la calidad urbanística, introduciendo elementos que ayudan a cohesionar el entramado de áreas peatonales y zonas verdes, de forma que éste acabe constituyendo un auténtico elemento estructurante de la ciudad.

En el ámbito periurbano, la apertura de nuevos paseos, supone el dar un paso más en la dignificación y puesta en valor de esta zona de la ciudad, poseedora de interesantes valores naturales y paisajísticos pero a menudo amenazada por los impactos que genera la ciudad.

### 3. mejorar la calidad ambiental

El efecto de esta red de itinerarios sobre la pacificación del tráfico constituye una mejora ambiental sustancial en aspectos como la reducción de la contaminación y de los niveles de ruido.

4. Procurar la conectividad entre la trama verde urbana, con el anillo verde y el espacio rural circundante.
5. Promocionar la utilización de la bicicleta en la ciudad mediante la puesta en marcha de un servicio de préstamo municipal

### **Sendas Urbanas:**

La configuración y acondicionamiento de las sendas urbanas constituye uno de los pilares básicos para la mejora del sistema general de movilidad peatonal y ciclista en el ámbito urbano.

Las sendas urbanas, son unos itinerarios o rutas preferenciales construidos mediante la combinación y unión de diferentes tipos de vías para peatones y bicicletas. Estas rutas están diseñadas para garantizar unas condiciones óptimas de seguridad vial, así como un entorno agradable en los desplazamientos a pie o en bicicleta.

Estos itinerarios urbanos radiales, que partiendo del centro de la ciudad acceden a todos los barrios, pasando por sus centros cívicos (puntos neurálgicos de la vida de barrio) son fácilmente reconocibles e identificables porque cuentan con una señalización específica.

El trazado de las sendas urbanas se ha definido intentando buscar dentro de la ciudad itinerarios que pudieran permitir al ciudadano realizar una serie de desplazamientos necesarios en su vida diaria en un entorno de calidad y en el que la movilidad a pie o en bicicleta pudiera realizarse de forma cómoda y segura.

Para conseguir este objetivo se han tomado como referencia las redes de carriles bici, las zonas peatonales y las zonas verdes; sin embargo estos elementos no constituyen por sí mismos una red suficiente para establecer el entramado de itinerarios deseados. Ha sido necesario por tanto, acometer determinadas actuaciones como la instalación de pasos de cebra resaltados, la construcción de tramos de unión de carriles bici o la señalización de bandas ciclables, para “coser” estas redes y darles la continuidad necesaria.

Así, las sendas urbanas están constituidas por tres tipologías de vía: la zona peatonal, en la que el caminante y el ciclista comparten un mismo espacio, el carril bici, exclusivo para las bicicletas y las bandas ciclables, espacio delimitado por señales pintadas sobre la calzada y compartido por los ciclistas y el tráfico de vehículos motorizados.

Las sendas se señalizan por medio de hitos, balizas y baldosas pintadas, ubicados en puntos clave de los recorridos (puntos de inicio, bifurcaciones, puntos de interés, etc.)

### **Paseos por el Anillo Verde**

La configuración espacial del Municipio de Vitoria-Gasteiz, favorece el establecimiento de un sistema de vías de acceso peatonal y ciclista que partiendo desde el núcleo urbano, se extiende en todas las direcciones facilitando la conexión e integración entre el ámbito urbano, el Anillo Verde y el entorno rural y natural.

El Anillo Verde de Vitoria-Gasteiz es el resultado de un ambicioso plan de restauración y recuperación ambiental de la periferia de la ciudad que persigue fundamentalmente recuperar el valor ecológico y social de este espacio, a través de la creación de un

continuo natural alrededor de la ciudad articulado por diversos enclaves de alto valor ecológico y paisajístico.

El acondicionamiento de los Paseos por el Anillo Verde, supone la adecuación de una de las primeras piezas de este sistema de acceso al medio natural en el término municipal. Estos itinerarios balizados, permiten disfrutar de los principales puntos de interés ecológico y paisajístico del Anillo Verde.

Estos paseos configuran el principal sistema de enlace peatonal y ciclista entre la ciudad y el campo en el municipio de Vitoria-Gasteiz, actuando asimismo como elemento de transición e integración entre estos ámbitos.

Se contemplan cinco tipos de vías: paseos exclusivos peatonales, carriles bici, paseos compartidos por ciclistas y peatones, caminos agrícolas y pequeñas carreteras locales. Están dotados de una identidad común, asociada a la imagen del Anillo Verde, basada en un sistema de señalización de tipo informativo e interpretativo compuesta por paneles, hitos de balizaje y señales de dirección.

### **Servicio de Préstamo de bicicletas**

El servicio se basa en un sistema de préstamo gratuito de bicicletas que se ofrece en diez puntos distribuidos por toda la ciudad de Vitoria-Gasteiz.

En cada uno de los puntos de situación diariamente 20 bicicletas que pueden ser utilizadas en el horario de funcionamiento del servicio, entre las 10:00 y las 21:00 horas. La bicicleta que se toma en préstamo puede ser devuelta dentro de este horario en cualquiera de los puntos establecidos al efecto.

El servicio puede ser utilizado por cualquier persona que quiera inscribirse en el mismo aportando sus datos personales y un documento oficial de identificación (D.N.I., pasaporte, etc.).

Un completo programa informático controla la situación de las bicicletas, la disponibilidad en cada punto de préstamo y las incidencias ocurridas a lo largo de cada día.

El usuario debe aceptar una normativa específica del servicio mediante la firma de un documento, adjunto a la ficha de inscripción. Alguna de estas normas son:

- El usuario del servicio de préstamo se identificará mediante el D.N.I., carné de conducir o pasaporte en vigor antes de proceder al préstamo de una bicicleta.
- Los usuarios menores de 18 años deberán ir acompañados de un tutor adulto que se hará responsable del uso de la bicicleta.
- El uso de la bicicleta se limitará al horario y espacios determinados en cada momento por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.
- En caso de que un retraso en la devolución de la bicicleta no pueda ser justificado, se procederá a sancionar al usuario con un mes de baja en el servicio.
- La bicicleta no podrá ser utilizada con fines de lucro, estando expresamente prohibido su alquiler y/o venta y su utilización para fines comerciales, de transporte de mercancías o cualquier otro uso profesional.
- El usuario se responsabilizará del buen uso de la bicicleta, haciendo buen uso de la misma y respetando las normas de tráfico establecidas para estos vehículos.
- Los daños producidos a la bicicleta por un uso incorrecto de la misma serán achacables al usuario del servicio, que según los casos podría perder el derecho a disfrutar del mismo, sin perjuicio de tener que asumir los gastos debidos a la reparación del vehículo.
- El usuario de la bicicleta está obligado a cuidar del vehículo prestado y protegerlo de cualquier daño, pérdida o sustracción hasta el momento de su devolución.
- El Ayuntamiento está eximido de los daños que el usuario pueda sufrir o producir mientras hace uso de la bicicleta y no se responsabilizará de los daños o perjuicios producidos por un mal uso de la misma, ni de los causados a terceros por el usuario de ésta.

### Datos del servicio de Préstamo

Los datos del servicio que se presentan a continuación revelan por un lado la creciente aceptación del sistema, como se comprueba en el aumento a lo largo de los tres años tanto del número de prestatarios, es decir de personas inscritas en el servicio, como de préstamos efectivos

<b>COMPARATIVA POR AÑOS</b>		
Nº de prestatarios y préstamos		
	Prestatarios	Préstamos
AÑO 2004	10.623	25.426
AÑO 2005	19.453	49.099
AÑO 2006	29.448	81.950

En cuanto al origen de los prestatarios, se observa que la mayor parte de ellos, hasta un 73% son residentes en Vitoria-Gasteiz, por tanto se trata de un servicio, que aunque abierto a los visitantes es utilizado en su mayor parte por los vitorianos

<b>Nº DE PRESTATARIOS POR ORIGEN</b>		
<b>Origen del prestatario</b>	<b>%</b>	<b>Prestatarios</b>
CAPV	7,27	2.141
España	11,01	3.241
Extranjero	8,66	2.549
Vitoria-Gasteiz	73,07	21.517
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>29.448</b>

En la siguiente tabla se presentan los datos organizados por punto de préstamo y día de la semana, los resultados revelan que las utilizaciones son bastante homogéneas en ambos campos. El análisis de estos datos, junto con otros que aporta el sistema informáticos relacionados con los itinerarios recorridos, nos hacen pensar que las bicicletas no se utilizan exclusivamente para el ocio, sino que constituyen para muchas personas un nuevo modo de transporte en sus desplazamientos cotidianos.

EVOLUCIÓN DEL Nº DE PRÉSTAMOS POR DÍA DE LA SEMANA Y LUGAR								
	Año 2006							
	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Totales
Aldabe	1.879	1.735	1.709	1.744	1.566	1.421	1.422	11.476
Arriaga	982	1.049	933	1.036	928	655	699	6.282
El Pilar	1.757	1.652	1.581	1.655	1.395	1.182	1.198	10.420
Hegoalde	1.299	1.186	1.245	1.179	1.010	928	1.062	7.909
Iparralde	1.415	1.314	1.324	1.295	1.186	861	1.130	8.525
Judimendi	1.443	1.438	1.413	1.421	1.289	1.044	1.238	9.286
Lakua	1.120	1.043	1.039	1.039	902	825	957	6.925
C.Comercial	1.076	963	981	953	991	865	0	5.829
Frontones	589	586	511	588	501	454	559	3.788
Turismo	1.829	1.808	1.756	1.849	1.785	1.387	1.096	11.510
Totales	13.389	12.774	12.492	12.759	11.553	9.622	9.361	81.950

### Materiales informativos

Con la puesta en marcha del servicio de préstamo se han editado una serie materiales informativos, para dar a conocer las posibilidades que encierra y que consisten en:

Un folleto desplegable que contiene

- El plano de sendas urbanas y paseos por el Anillo Verde
- Las características generales del servicio de préstamo de bicicletas
- La normativa del servicio de préstamo
- Algunos consejos para la utilización segura de la bicicleta

Una guía de paseos por el Anillo Verde de carácter informativo en la que se describe de forma detallada cada uno de los itinerarios que forman la red de paseos por el Anillo Verde

### Coordinación del proyecto

En la elaboración de la idea y en la puesta en marcha del proyecto, ha sido necesario coordinar una serie de agentes, tanto de la administración como de la empresa privada y de los colectivos ciudadanos. Cada uno de ellos ha contribuido en la forma que se relata a continuación a que este proyecto sea posible:

#### Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz:

Centro de Estudios Ambientales: impulsor y gestor del proyecto.

Servicio de movilidad y transporte: planificación y señalización de bandas ciclables

Servicio de vía pública: construcción de pasos de cebra resaltados y nuevos tramos de carriles bici.

Departamento de Medio Ambiente: señalización, balizamiento y aparcabicicletas.

Departamento de Presidencia: gestión del préstamo de bicicletas y Plan Kide.  
Servicio de Congresos y Turismo: gestión del préstamo y edición de folletos.  
Departamento de Nuevas Tecnologías: programa informático del servicio de préstamo de bicicletas.  
Departamento de Deporte: gestión del préstamo de bicicletas.  
Policía Local: policía en bicicleta, control del préstamo de bicicletas.  
Ensanche XXI: información y criterios de diseño de futuras sendas urbanas.

#### Gobierno Vasco

Udalsarea: cofinanciación del proyecto de señalización.

#### Empresas colaboradoras

Euskaltel: aportación de las bicicletas.  
Centro Comercial Boulevard: financiación del servicio de mantenimiento de bicicletas.

#### Universidad

Universidad del País Vasco: estudio sobre la bicicleta en la movilidad en Vitoria-Gasteiz  
Universidad de Navarra: estudio sobre el proyecto de sendas urbanas.

#### Colectivos ciudadanos

Asociación Gasteizko Bizikleteroak: propuestas y revisión del proyecto.  
Plan Kide. Dentro del apartado de la colaboración ciudadano, es preciso mencionar esta iniciativa, un programa de participación ciudadana dirigido a los sectores más jóvenes de la ciudadanía de Vitoria-Gasteiz.

Han participado en el programa 407 jóvenes de entre 12 y 17 años y el objeto de su trabajo ha sido el análisis durante cuatro meses del proyecto de sendas urbanas. Cada grupo ha analizado durante este periodo un tramo de senda urbana, en general el más cercano a su centro de referencia, desde diferentes perspectivas: peatones, ciclistas, colectivos de discapacitados, etc, obteniendo conclusiones y planteando propuestas de mejora.

Estas propuestas referentes a la necesidad de mejoras de accesibilidad, señalización, firmes y mobiliario urbano, se presentaron en un pleno extraordinario del Ayuntamiento.

#### **Próximas etapas de desarrollo**

El proyecto presentado tiene una extraordinaria oportunidad de desarrollo en el marco del Plan de Movilidad Sostenible que se está elaborando en Vitoria-Gasteiz. En este sentido, la planificación de nuevos itinerarios y las mejoras en los existentes van a cobrar un nuevo impulso, puesto que uno de los objetivos del Plan es precisamente cambiar los criterios de planificación, en el sentido de no asumir la prioridad absoluta de la circulación motorizada.

En un plazo más breve y en un aspecto más concreto, se va a iniciar la revisión de la señalética, evaluando los elementos que la componen desde diferentes puntos de vista, ubicación, resistencia de los materiales, comprensibilidad de los mensajes, etc.

En relación con el objetivo de conectividad ecológica y funcional de la trama verde urbana y el entorno periurbano y rural, la terminación del proyecto del Anillo Verde y el impulso al Plan de Vías Verdes municipales son los próximos retos.

En cuanto al servicio de préstamo, el objetivo para los próximos años es la optimización de diferentes aspectos como los puntos de préstamo, los horarios, el número de bicicletas o la financiación entre otros.