



Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz

Una apuesta por la movilidad activa



Ayuntamiento
de Vitoria-Gasteiz
Vitoria-Gasteizko
Udala



Vitoria-Gasteiz, una ciudad cercana, una ciudad de tamaño medio

- 240.580 habitantes
- 276,81 km²
- 46 viviendas / ha
- 101.51 habitantes / ha (en áreas residenciales)
- 90% de población con servicios básicos a 300 m
- 46,12 m² de zona verde /hab
- Con distancias accesibles a pie o en bicicleta
- 33 km de sendas urbanas
- 118 km de vías ciclistas
- 80 km de sendas por el Anillo Verde

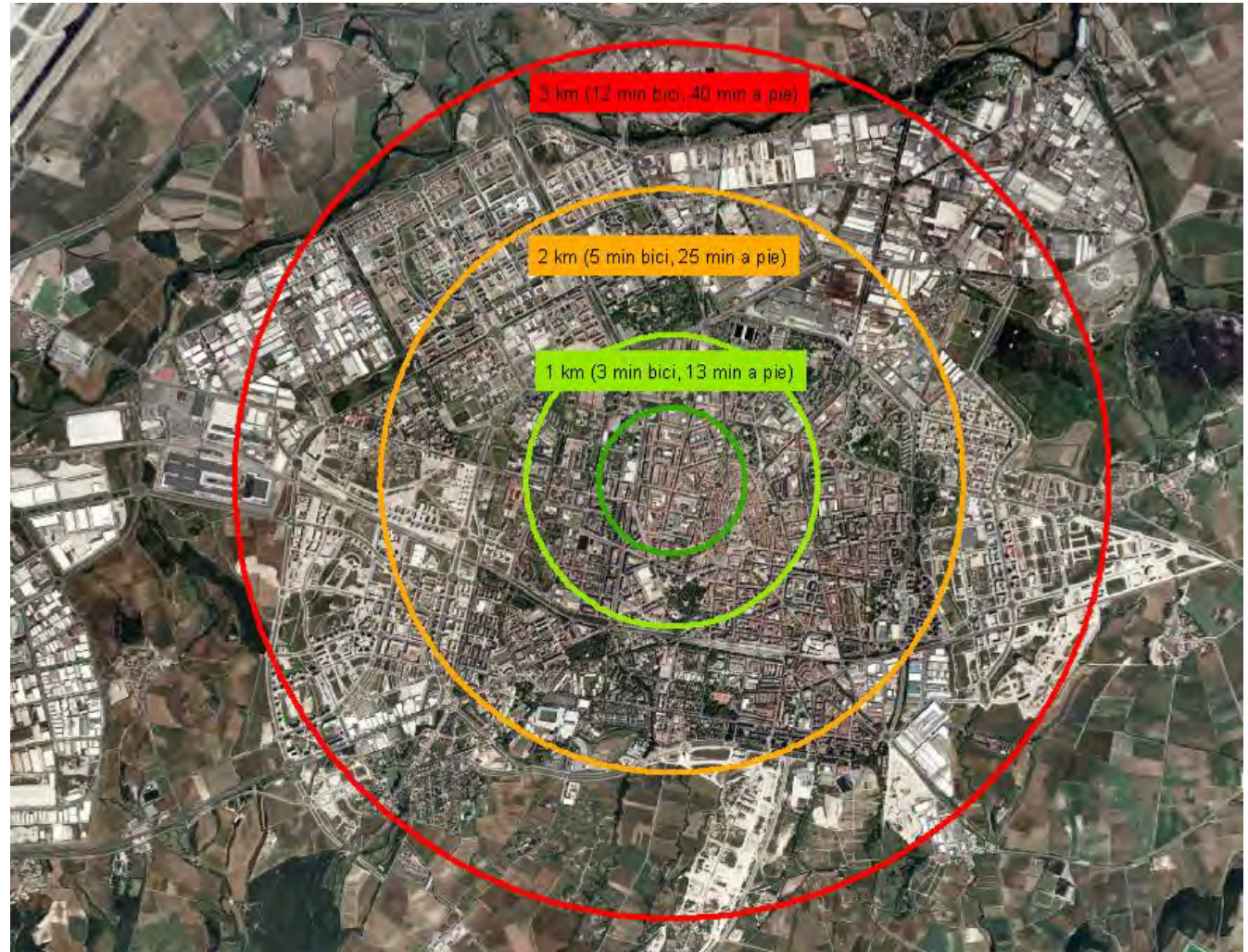


Vitoria-Gasteiz cuenta con un espacio publico favorecedor de la movilidad activa

- grandes ejes peatonales
- aceras anchas,
- rebajes de bordillos,
- elevada densidad de población,
- elevada diversidad de actividades en el tejido urbano
- 46,12 m2 de zona verde por habitante
- etc



Vitoria-Gasteiz es una ciudad compacta y de orografía llana a una escala accesible tanto para el peatón como para el ciclista



Vitoria-Gasteiz una ciudad con servicios básicos accesibles a pie



Fuente de datos: Sistema de Información Ambiental (SIAM) del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Varios departamentos municipales

Tendencia deseable: aumento

Periodicidad de cálculo: anual

	< 300 m				< 500 m			
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
Zonas públicas abiertas (%)	100	100	100	100	100	100	100	100
Servicios educativos (%)	84,21	83,75	84,46	83,32	96,84	95,85	95,11	94,47
Servicios deportivos (%)	77,15	80,42	82,95	82,75	88,68	88,93	92,29	94,25
Servicios sanitarios (%)	49,90	48,98	47,98	47,35	80,36	81,96	80,71	79,19
Comercios (%)	96,21	96,03	97,14	96,50	97,99	98,20	98,25	98,13
Servicios culturales (%)	71,78	72,23	71,11	69,31	87,78	87,60	88,57	85,98
Transporte colectivo (%)	95,72	97,21	97,05	96,62	98,14	98,25	98,63	98,63
Reciclaje ¹ (%)	96,50	98,45	98,37	97,80	97,95	97,78	98,58	98,43
Farmacias (%)	90,33	88,88	87,99	87,09	95,92	95,63	94,72	94,81
Entidades financieras (%)	90,34	88,80	87,68	86,85	96,20	95,15	94,06	93,64

Vitoria-Gasteiz es una ciudad con tradición peatonal



La peatonalización del eje central de la calle Dato se remonta a 1976.

in 1993 se habían peatonalizado 40.000 metros cuadrados y más de 20 calles.

En este período, el número de coches creció un 50%.

ORDENACION DE TRAFICO
Siervas de Jesus, Casas Reales,
Vizconde Galdeanos.
Calle de Ibañeta.

ORDENACION DE TRAFICO
Siervas de Jesus, Casas Reales,
Vizconde Galdeanos.
Nueva ordenación.

Calle de IBAÑETA y SANVICENTE

Siervas de Jesus Foto: RAZZ

Jesuseen Zerbitzarrien kalean eta Prohibitza plaza eremukoertzeko ibilbide bikoiztearekin, 40.000 metro karratuk gora-
koa izango da, Vitoria-Gasteizen, trafikarako ezteko esparrua. Beste aurrerapasa bat emango da herria 1980an
hasitako eragileraren. Baina inguru dia, izan ere, abagazteko, oinezkoek lokarrik ezabatueto kale eta plaza.
Jesuseen Zerbitzarrien kalean egongo den aldakuntza horrek trafikoa bezarretolaketan ekariko du. Herria, eta
naguerki, Bokoeto Hartzetiaik kaleko zirkulazioa normalteza bidatu egongo da.

EL REINO DEL PEATON

SE AMPLIA LA ZONA CERRADA AL TRAFICO HASTA 40.000 M² Y MAS DE 20 CALLES

La peatonalización de la calle Siervas de
Jesus y de la Plaza de la Provincia son el
último paso de un largo y complejo proceso

que ahora sufren los conductores en la parte tra-
sera del Palacio foral, donde confluyen la salida
de la Plaza de la Provincia y el tráfico que se

En alguna de las calles peatonalizadas circulaban hasta 25.400 vehículos al día



14 DE MARZO DE 1993

La peatonalización de Siervas provoca una nueva polémica en el Ayuntamiento

Rojo busca apoyos en la oposición para rechazar un proyecto que sólo respalda el PNV

1993KO MARTXOAREN 14A

Siervas oinezkoentzako bide bihurtzeak beste polemika bat piztu du Udalean

Rojo oposizioaren babes bila dabil EAjk soilik babesten duen proiektua atzera botatzeko



A shopping street in the heart of the medieval quarter.

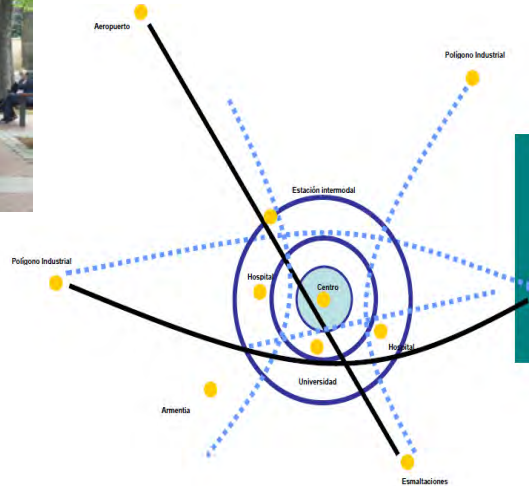
Renovation of the Plaza de la Virgen Blanca, the real heart of the city, has made it a paradise for pedestrians.



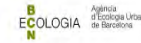
Actualmente se han peatonalizado más de 500.000 metros cuadrados

Vitoria-Gasteiz es una ciudad con gran tradición ciclista





Plan de Movilidad y Espacio Público en
Vitoria - Gasteiz
Octubre 2007

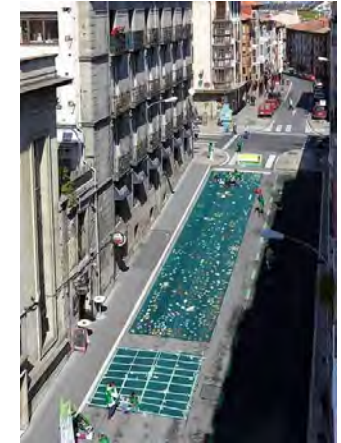


El Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público promueve la movilidad activa, trabajando sobre todos los aspectos de la movilidad y tratando de integrarse con la planificación urbana.

La implantación del Plan se ha apoyado en el consenso y en un ambicioso proceso participativo y de aprendizaje compartido con todos los agentes.



Firmantes del Pacto Ciudadano por la Movilidad. 2007



Actividad de calle para la recreación de una supermanzana

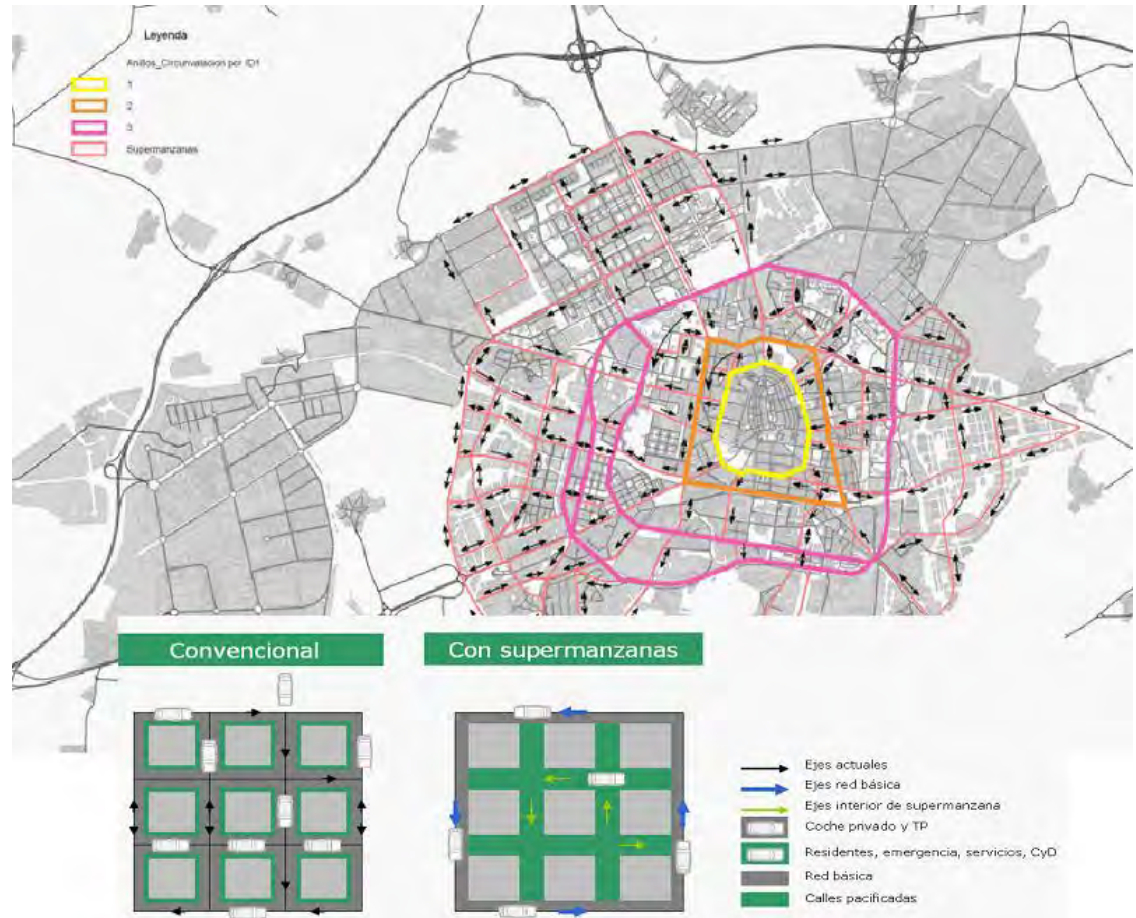


Semana Europea de la movilidad 2012



Taller participativo sobre movilidad y comercio con comerciantes locales

Reorganización del tejido urbano en supermanzanas



Creación de una red funcional de Transporte Público

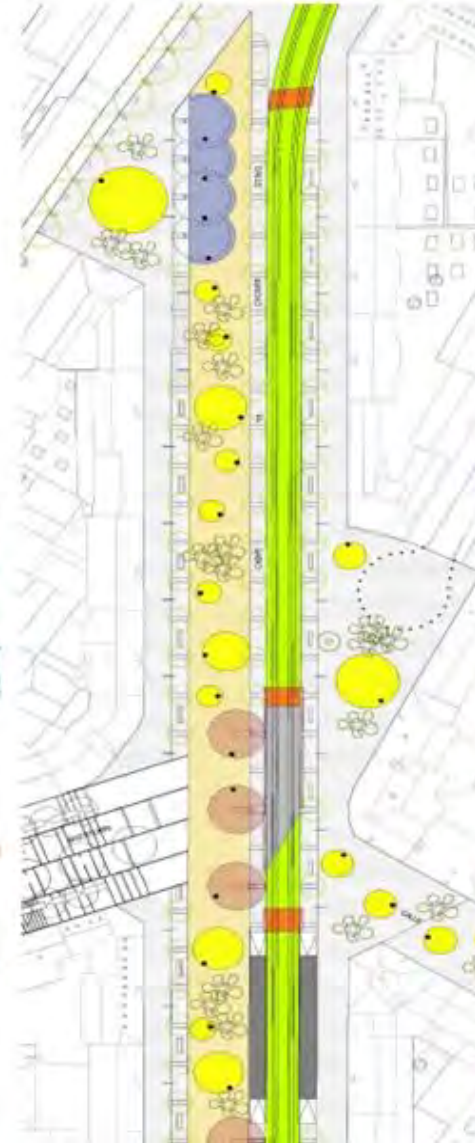


Recuperación del espacio público para las personas

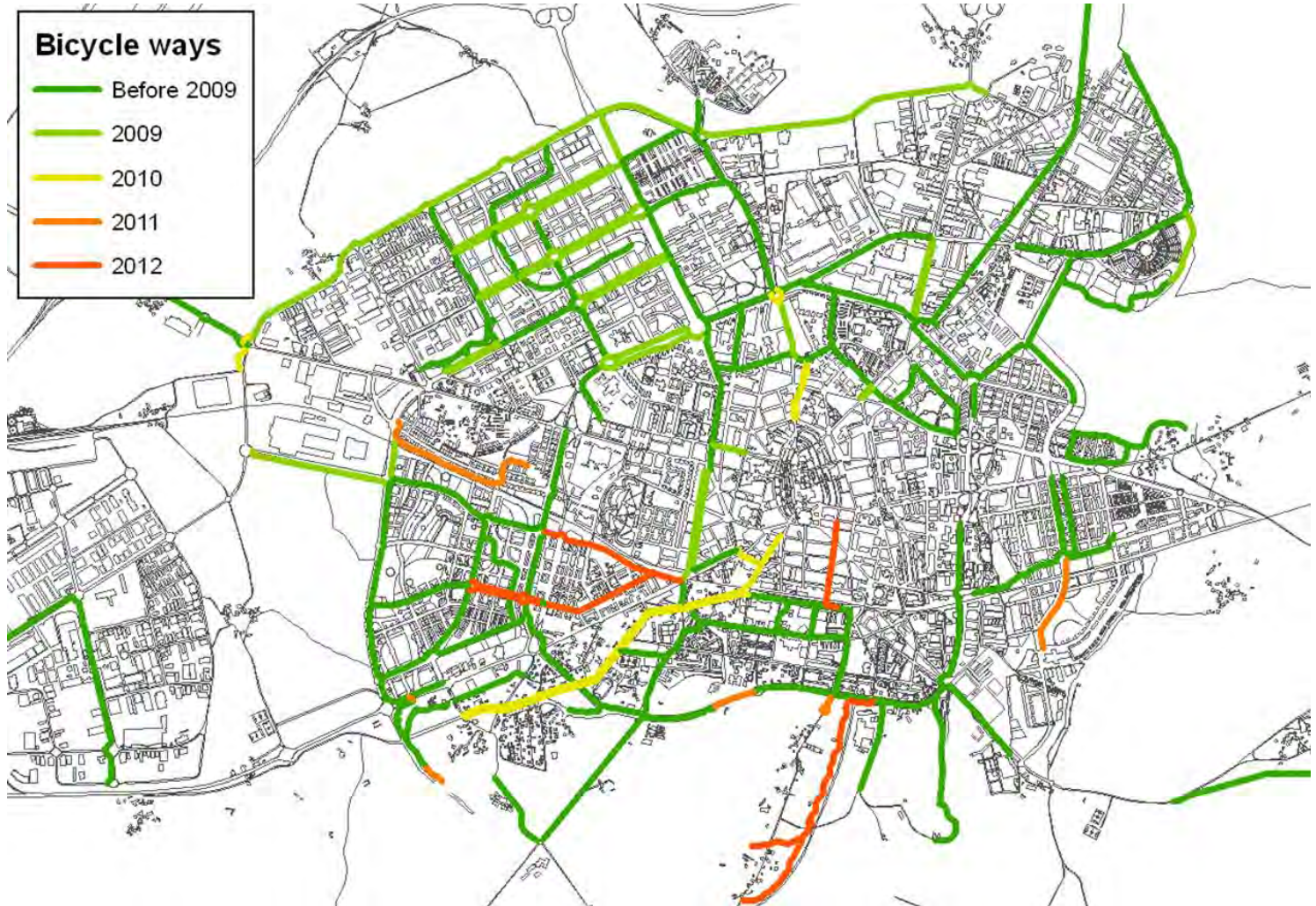


Rehabilitación de las sendas urbanas

A partir del Plan de Movilidad de Vitoria-Gasteiz se han comenzado las obras de rehabilitación tanto en sendas urbanas como en calles que en un futuro serán interiores de supermanzana. Las intervenciones incorporan la adaptación de las nuevas redes de transporte público y de bicicleta.



Creación de una red funcional de vías ciclistas





Walk21

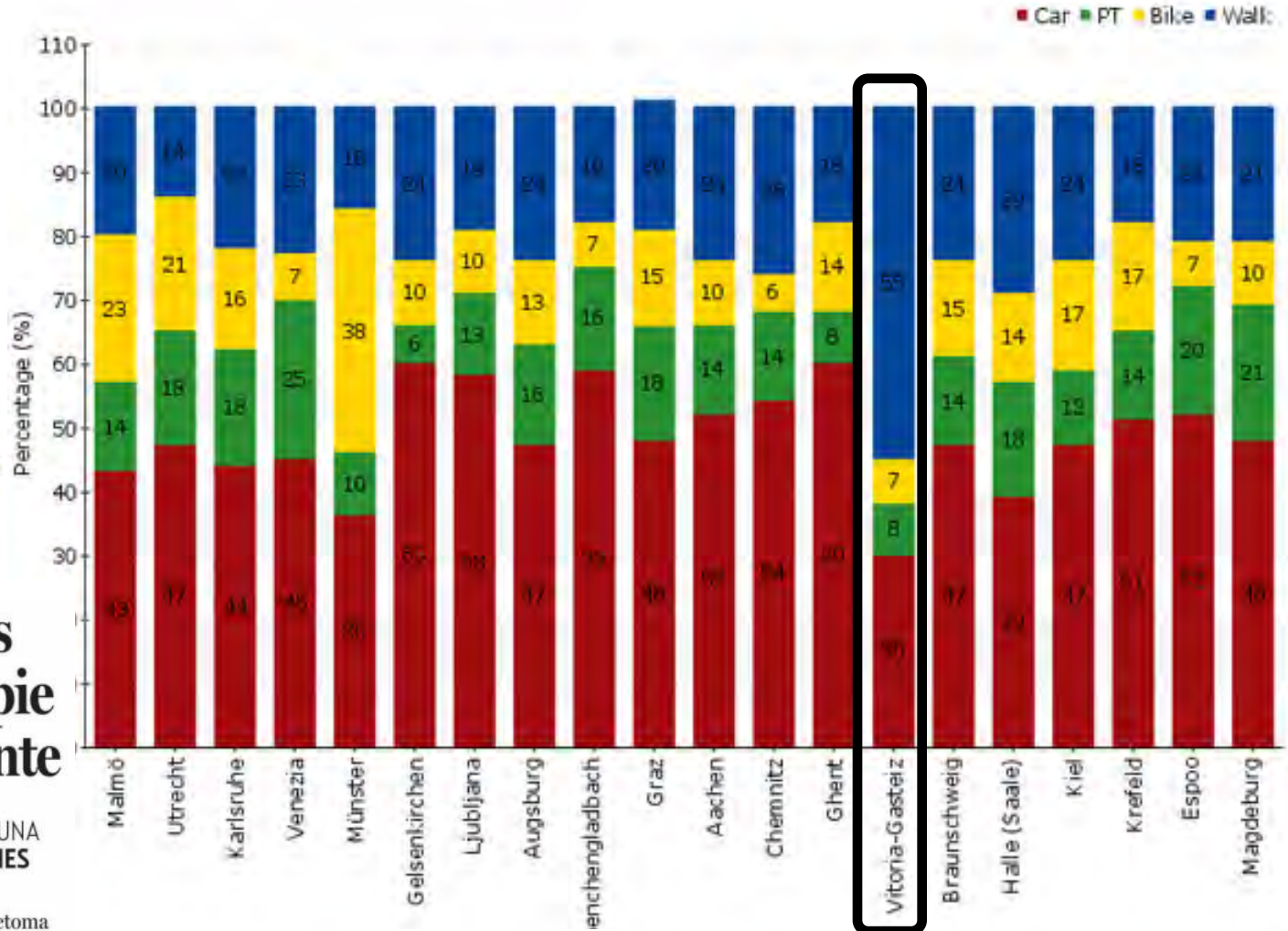


Red de Ciudades que Caminan

La apuesta por los desplazamientos a pie y en bici sigue adelante

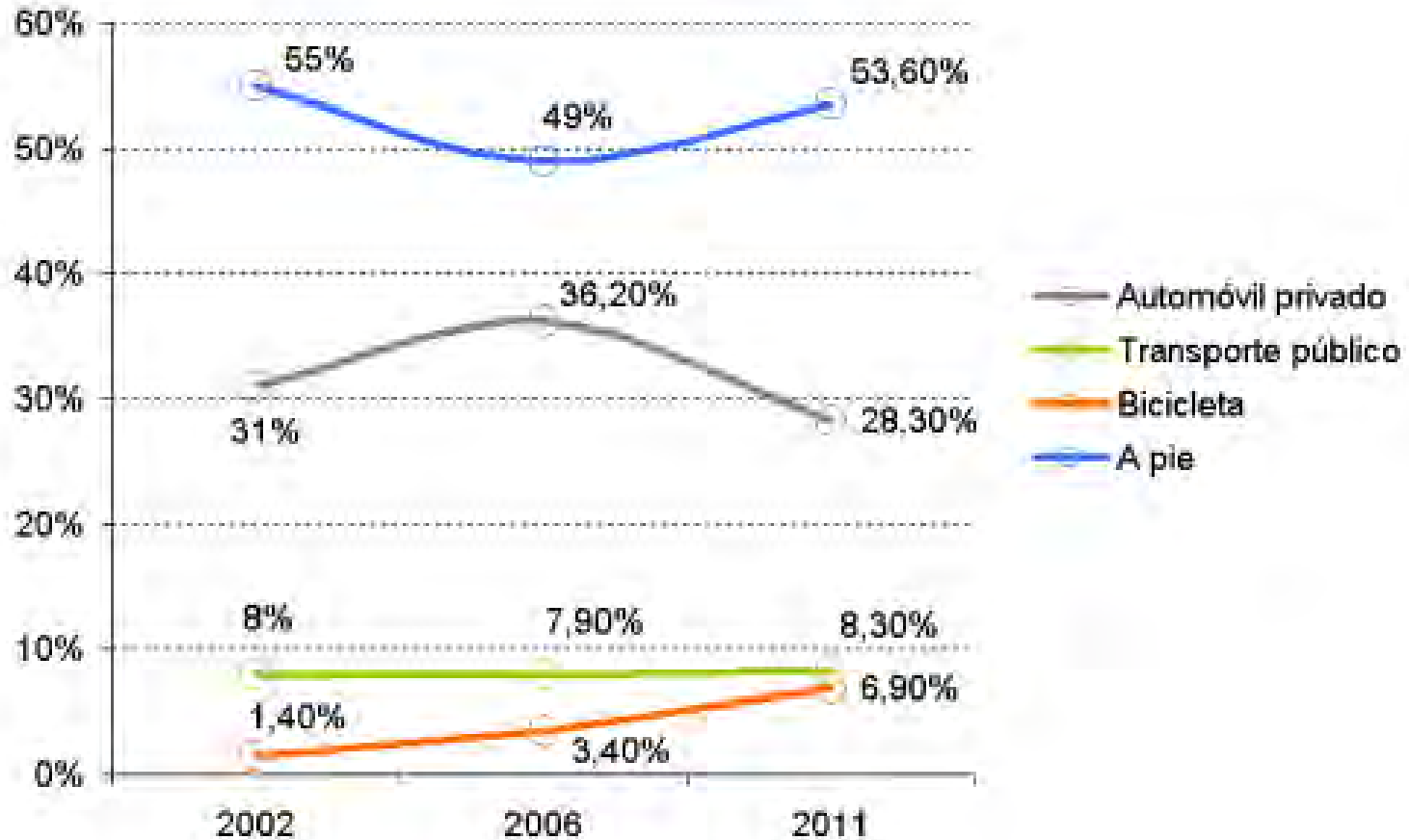
VITORIA TIENE, NO OBSTANTE, QUE DAR UNA MEJOR RESPUESTA AL TRÁFICO DE COCHES

El Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible retoma su trabajo cinco años después y se marca nuevos retos

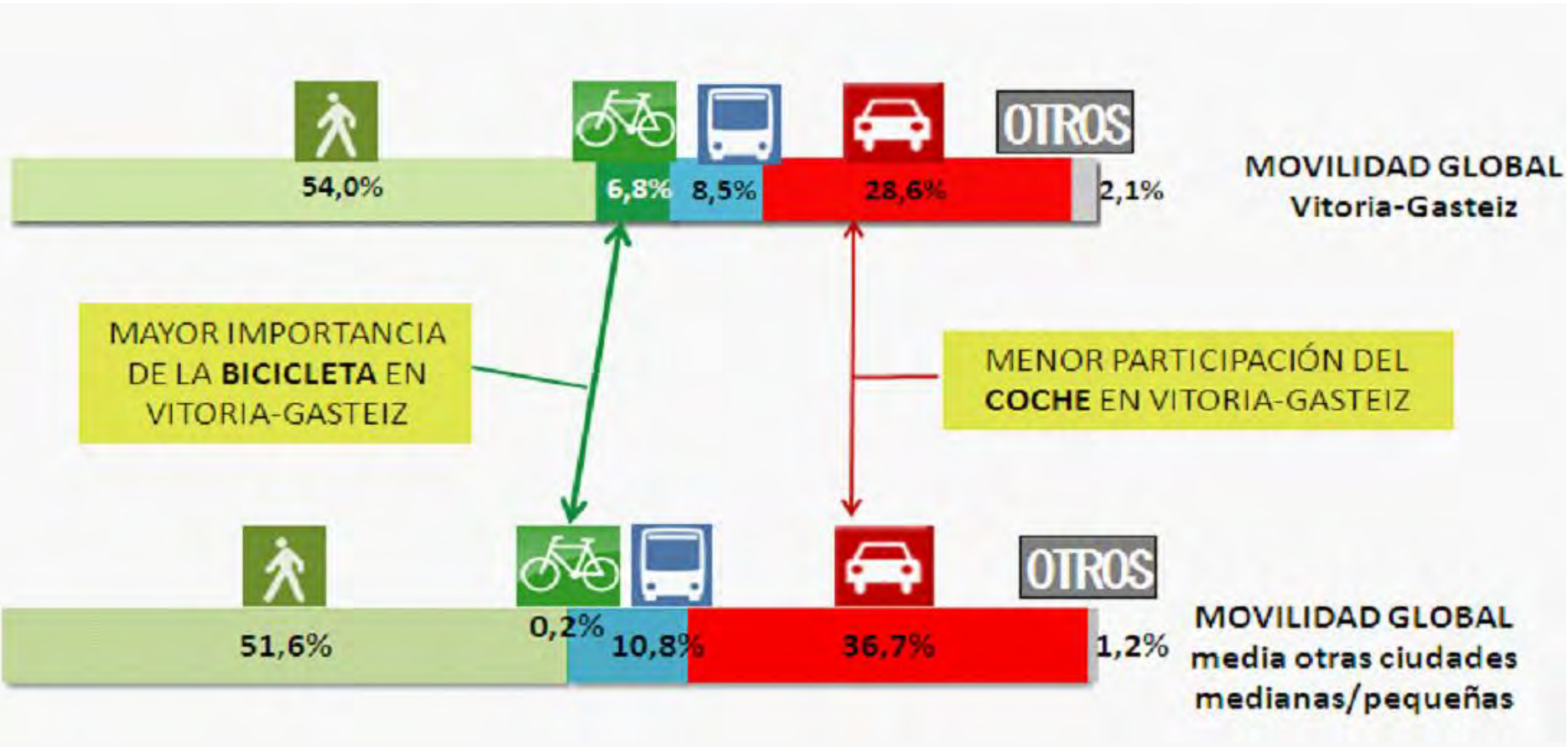


Comparativa del reparto modal en ciudades europeas de tamaño medio.

Las diversas actuaciones derivadas del PMSEP han conseguido revertir la tendencia al alza en el uso del vehículo privado, aumentando los modos activos (peatonal y ciclista).

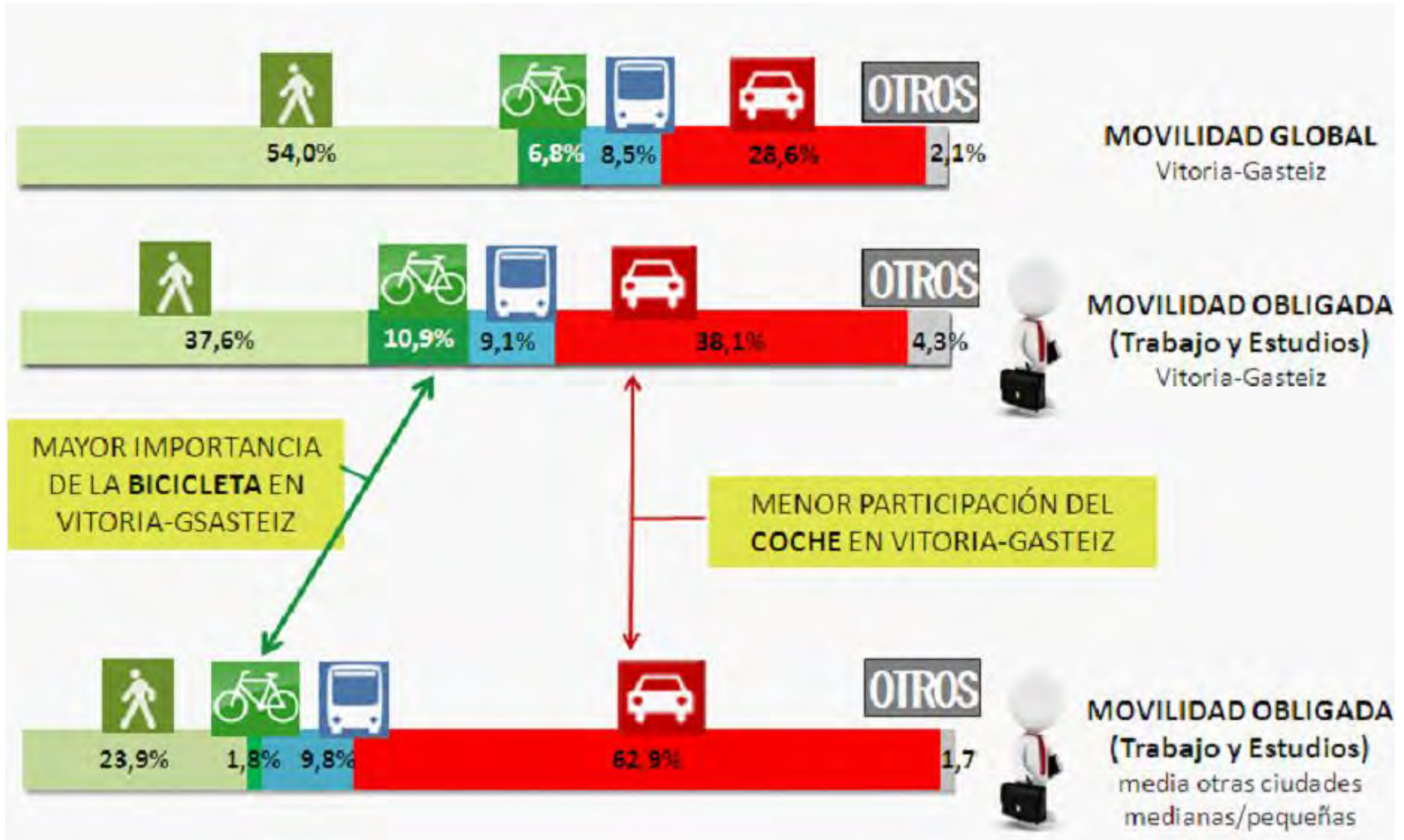


Comparando la distribución modal de Vitoria-Gasteiz con otras ciudades españolas medianas/pequeñas, destaca la menor participación del coche en la movilidad global y un mayor protagonismo peatonal y ciclista.



Fuente: Proyecto TRANSBICI y Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM)

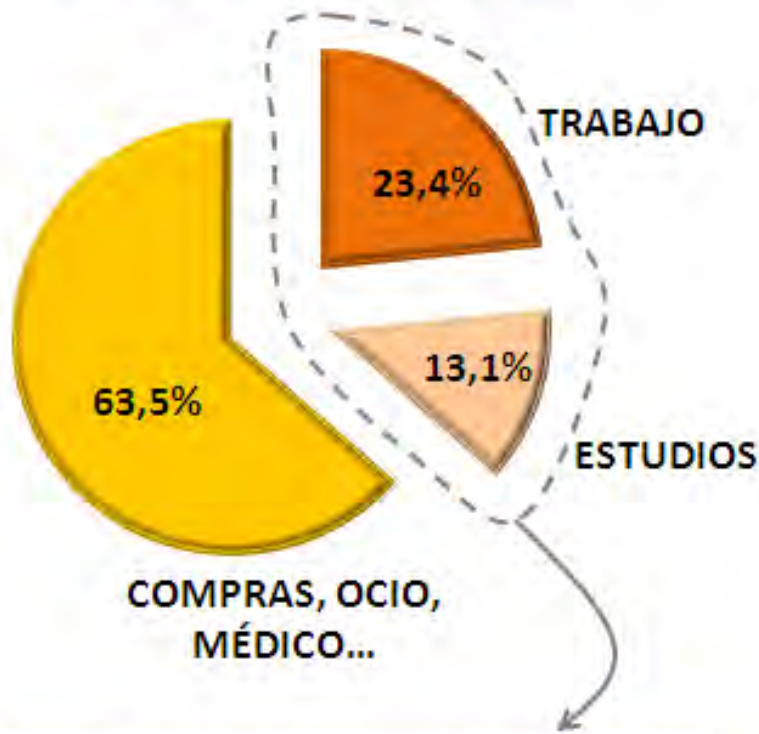
Comparando la distribución modal de Vitoria-Gasteiz con otras ciudades españolas medianas/pequeñas, destaca la menor participación del coche en la movilidad obligada, y un mayor protagonismo peatonal y ciclista.



Fuente: Proyecto TRANSBICI y Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM)

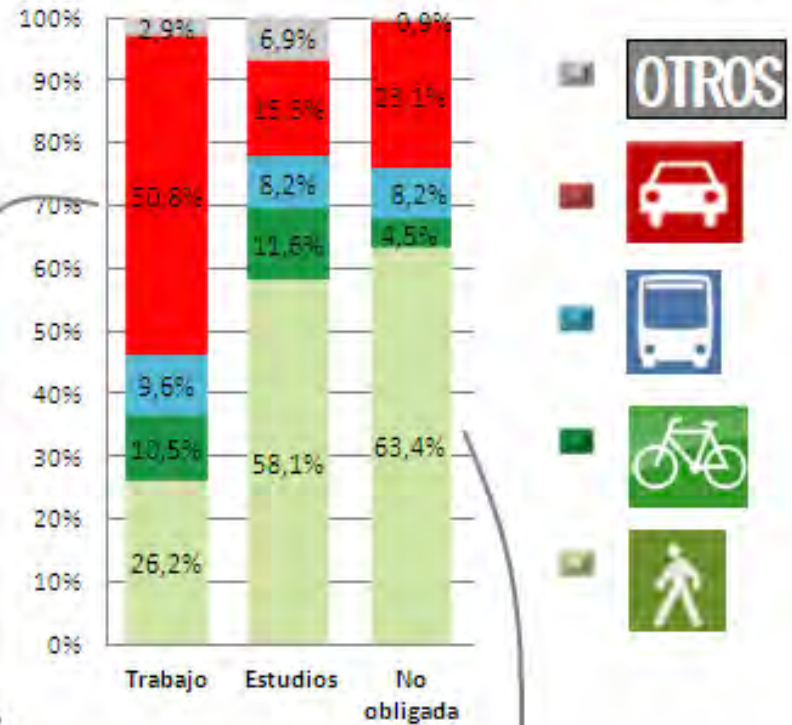


Reparto por motivos



EL 36% DE LOS VIAJES DIARIOS SE REALIZA POR MOTIVOS OBLIGADOS

Reparto de modos según motivo





EL **COCHE** ES EL MODO MÁS UTILIZADO POR MOTIVO TRABAJO

FUERTE IMPORTANCIA DE LA **MARCHA A PIE** EN EL RESTO DE MOTIVOS

Intención de utilizar la bicicleta como modo de transporte para desplazarse al trabajo

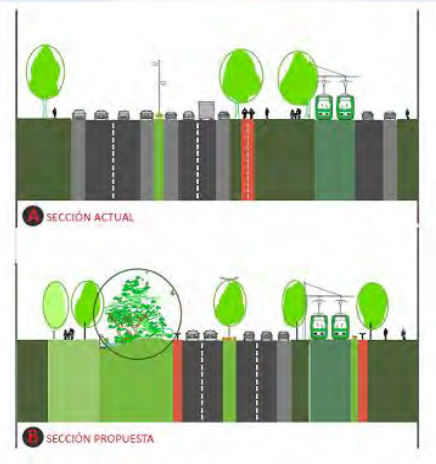
- 32%** Nunca se lo ha planteado
- 21%** Lo piensa de vez en cuando (pero no ha probado)
- 16%** Ha probado y tiene intención de cambiar
- 12%** La bici es su modo habitual
- 12%** Ha probado, pero no cambia
- 7%** Era mi modo habitual, hoy no

Intención de utilizar la bicicleta como modo de transporte para desplazarse al trabajo. Segmentación

	<i>Nunca</i>	<i>Lo piensa</i>	<i>Ha probado y tiene intención</i>
	34%	24%	18%
	31%	27%	25%
	43%	23%	12%

Fuente: Proyecto TRANSBICI

Avenida de Gasteiz. Situación original.

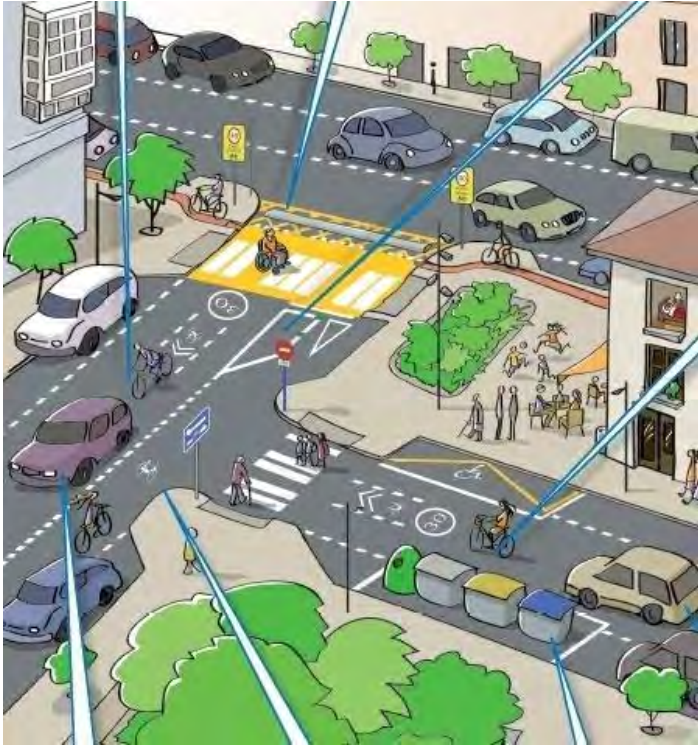


Avenida de Gasteiz. Representación de la actuación en ejecución.

La implantación del Plan contempla actuaciones tan ambiciosas como la recuperación para el ciudadano de parte del espacio público actualmente orientado al automóvil.

El incremento del número de ciclistas en aceras y áreas peatonales ha generado conflictos con los peatones lo que ha llevado a diseñar la campaña de calmado del tráfico en 47 calles del centro con tres objetivos:

- mejorar la seguridad de la calzada para que acoja a los ciclistas
- reducir las emisiones de contaminantes
- recuperar el espacio para los peatones



La medida no termina aquí sino que se extenderá al conjunto de la ciudad







'ZONAS 30', OTRA VUELTA DE TUERCA A LA MOVILIDAD

Calmar el tráfico en 47 calles es la última apuesta de Vitoria para que peatones, ciclistas y vehículos mejoren su convivencia



MARÍA REGO

En Twitter: @regomaria

El peatón vitoriano conquistó hace casi cuatro décadas un pequeño pedacito de la ciudad para su uso exclusivo. Ocurrió en

varias discusiones sobre la conveniencia de reservar el centro a quienes se mueven a pie o en bicicleta que salpicaron la década de los ochenta. Hoy, superado ese debate y otras revoluciones, como la llegada del tranvía, el cambio total de las líneas de Tuvusa o la extensión de la red ciclista, Vitoria se enfrenta a un nuevo reto en materia de movilidad: la ralentización del tráfico en 47 calles. Las polémicas 'areas 30' -el nombre se refiere a que los vehículos no pueden circular a más de 30 kilómetros por hora en estas vías- implican

Agencia de Ecología Urbana de Barcelona y 'padre' del sabido documento. Este modelo urbanístico diferencia entre la red básica -el contorno de la 'supermanzana'-, por donde pisarán vehículos y transporte público, y sus ejes interiores, compuestos por calles 'purificadas' para residentes, emergencias o servicios. «El coche que quiera ir de un punto a otro de la ciudad podrá hacerlo de la manera más rápida posible, pero no por esas zonas», especifica.

Cambio radical en Tuvusa
El 28% de los desplazamientos dentro del casco urbano se realizan hoy mediante este medio de transporte al que los expertos en sostenibilidad miran cada vez con mayor recelo. El porcentaje ha caído ocho puntos desde 2006, la misma cifra que han ganado



Las zonas 30 preparan la ciudad para bajar las bicicletas de las aceras

COMO VEHÍCULOS QUE SON, CIRCULARÁN POR LA CARRETERA

La futura ordenanza de la bici recogerá esta prohibición y regulará su uso en las zonas peatonales



Uno de los carriles-bici en sentido contrario a los coches, en la calle Bizenta Negro. Foto: ALBA SORREDA

R. RUIZ DE GAUNA
VITORIA. Desde diciembre, Vitoria está inmersa en un intenso proceso de cambios circulatorios. Las denominadas zonas 30 tienen por objeto mejorar la convivencia entre peatones, bicicletas y vehículos, y la seguridad de los ciclistas en ciudad, para lo que se prohíbe a los coches ir a más de 30 kilómetros por hora. Esta medida de calmado de tráfico prepara la ciudad para el futuro, cuando los bicis no puedan transitar por las aceras ya que, como vehículos que son, su tránsito en las aceras...

ZONAS DE TRÁFICO CALMADO

Las 'zonas 30' han eliminado doscientas plazas de aparcamiento

La calle San Antonio y su prolongación hacia el campus, Juan Ibañez de Santo Domingo, copan la mayoría de los espacios suprimidos

DAVID GONZÁLEZ
VITORIA. Las polémicas 'zonas 30',

los ciclistas usaron alguna de los carriles que van en sentido contrario a la circulación rodada. «Da mucho respeto. Mira cómo están algunos bolandos de los cruces. Se agacha que piensen en nosotros, pero creo que ni los coches ni los ciclistas estamos aún preparados para esta convivencia», razonaba Iker, un bicicloero sonriente a pie de acera.



Un cicloturista circula por el bicicarril de San

J. JOKIN ELIZARAN

VITORIA. No se puede decir, precisamente, que las 'zonas 30' se instalaran en Vitoria en un clima de calma total. Porque el grupo de 47 calles de la capital alavesa, convertidas desde hace un par de meses en vías 'amables' con el ciclista en las que no es posible circular a más de 30 kilómetros por hora, levanta una tormenta polvosa en la ciudad. De hecho, la mancha del Departamento de Espacio Público, dirigido por la concejala Leticia Comeros, fue recibida con la inicial desaprobación de los conductores, los peatones e incluso los amantes de las dos ruedas.

Sin embargo, EL CORREO ha podido comprobar a lo largo de varios recorridos en bicicleta realizados durante los últimos días que la tranquilidad se instaló, al menos poco a poco, por estas áreas de Vitoria. Pedales por ellas resulta una experiencia -casi siempre- realmente satisfactoria, y la mayoría de los obstáculos a los que el ciclista se enfrenta en sus trayectos son fruto de la mala educación de los conductores que no respetan la máxima velocidad permitida. Además, aunque todavía existen amantes de las dos ruedas que se resisten a lanzarse a la calle, cada vez son más los que optan por abandonar la acera.

«Lo ideal es ir por el bicicarril, que

La calma se acerca a las 'zonas 30'

Los ciclistas, cada vez más acostumbrados a la calzada, se muestran satisfechos con el nuevo mapa urbano que presenta Vitoria



Algunos conductores aparcan en doble fila. ALBA SORREDA



Área que va a trabajar en su BH cada mañana. Precisamente aquí arrancó

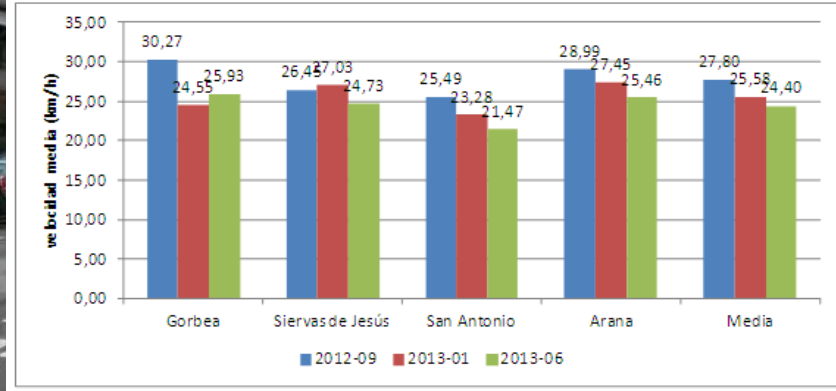
«a multar por esto...» a El Arribamara, en la calle Ca-

do y más rápido por aquí. Además, todo el barrio de Zabalgata también está magníficamente conectado, exponen Jorge y Ruth, dos vecinos de la calle Las Caladitas. En cambio, en la franja de infancia de Beato Tomás de Zamástarra, el ciclista no encuentra su habitat. 7 de cada 10 bicis van por la acera. Y los coches no respetan a los pedales. Son continuos los adelantamientos y los bocinazos. Frente al Euzkai, varios conductores en doble fila complican más el camino. «No tengo problemas para ir por la carretera, pero aquí me parece peligroso, se queda Iker, un residente que destaca la zona de la Universidad y la nueva calle San Antonio como sus 'pistas' de ciclismo preferidas. «Vitoria está haciendo un esfuerzo para aprender a circular por su





Calle	2012-09	2013-01	2013-06	Variación 2012-09 2013-01	Variación 2013-01 2013-06	Variación 2012-09 2013-06
Gorbea	30,27	24,55	25,93	-18,9%	5,6%	-14,4%
Siervas de Jesús	26,45	27,03	24,73	2,2%	-8,5%	-6,5%
San Antonio	25,49	23,28	21,47	-8,7%	-7,8%	-15,8%
Arana	28,99	27,45	25,46	-5,3%	-7,2%	-12,2%
Media	27,80	25,58	24,40	-8,0%	-4,6%	-12,2%

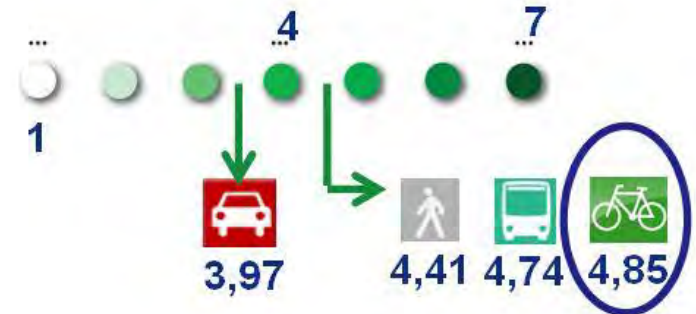


Percepción del calmado del tráfico

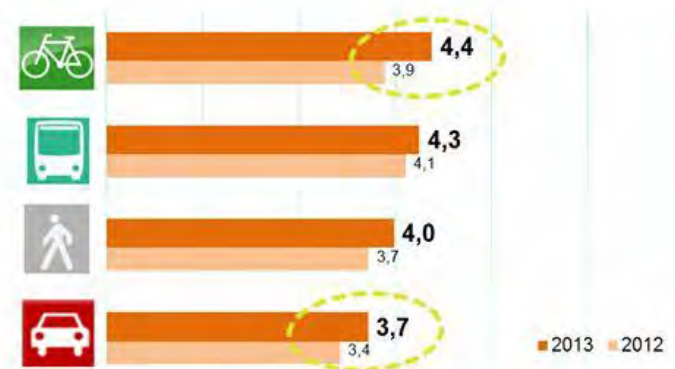
Have you noticed the traffic calming in 47 streets in the city center?



Utility of the measure ...



The traffic along my journey to the place of work/study allows me ride the bicycle on the road with cars



Al cole, a pie o en bicicleta

El Ayuntamiento quiere implantar una experiencia piloto para crear grupos en que unos monitores acompañen a los escolares en sus trayectos a clase

alertar al resto de los usuarios de la arteria de que un grupo de escolares la atraviesa.

Sin la capacitación necesaria
El precio máximo de este contrato será de 20.000 euros que irán con



El Ayuntamiento ofrece cursos de conducción segura en bici a escolares

A la calle con la lección aprendida

LOS CIUDADANOS CONOCEN, Y NO SIEMPRE COMPARTEN, LA NUEVA ORDENANZA QUE REGULA LA CIRCULACIÓN DE LAS BICIS

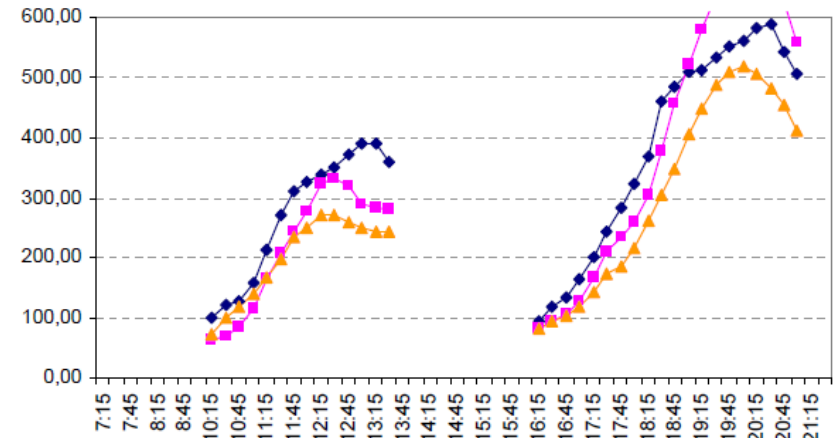
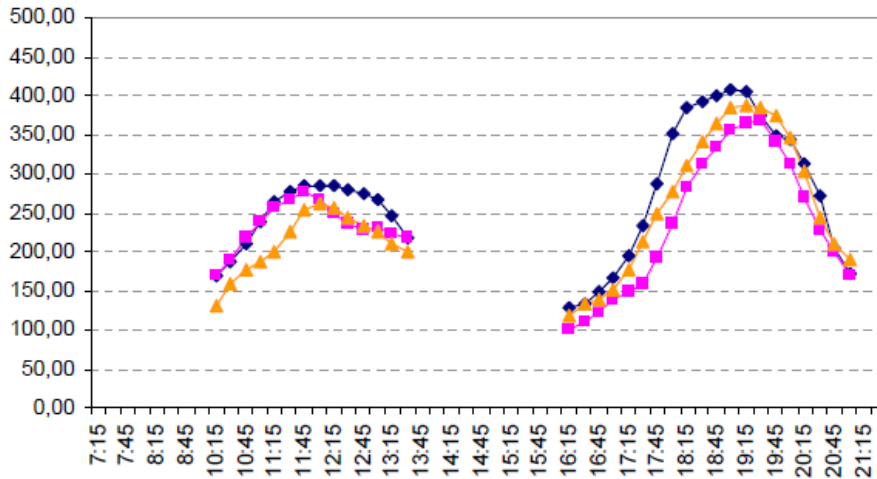
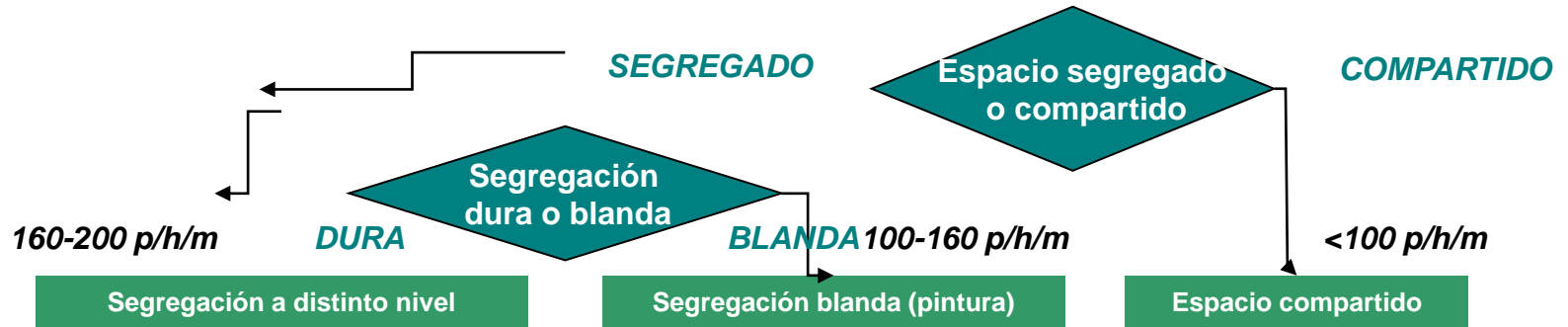
los escasos ciclistas a los que se dio el alto por vulnerar las nuevas normas acogieron con resignación, en general, el toque de atención pertinente. La prohibición de circular por las zonas peatonales, de las que muchos ciclistas son vecinos, es la medida que menos entienden los usuarios de estos vehículos, pero lo cierto es que ya se ha informado mucho y la mayoría ya sabe qué puede hacer y qué no. Otra cosa es que les guste.

Verónica Beriaín es guía turística

Fomento de los modos de movilidad activos, desincentivación de los desplazamientos en automóvil privado y protección de los espacios peatonales



El centro peatonal un eje de conexión ciclista



Fuente: *Cycling in pedestrian areas - facts and guidelines* (Godefrooij. 2010).



www.vitoria-gasteiz.org/movilidad

