

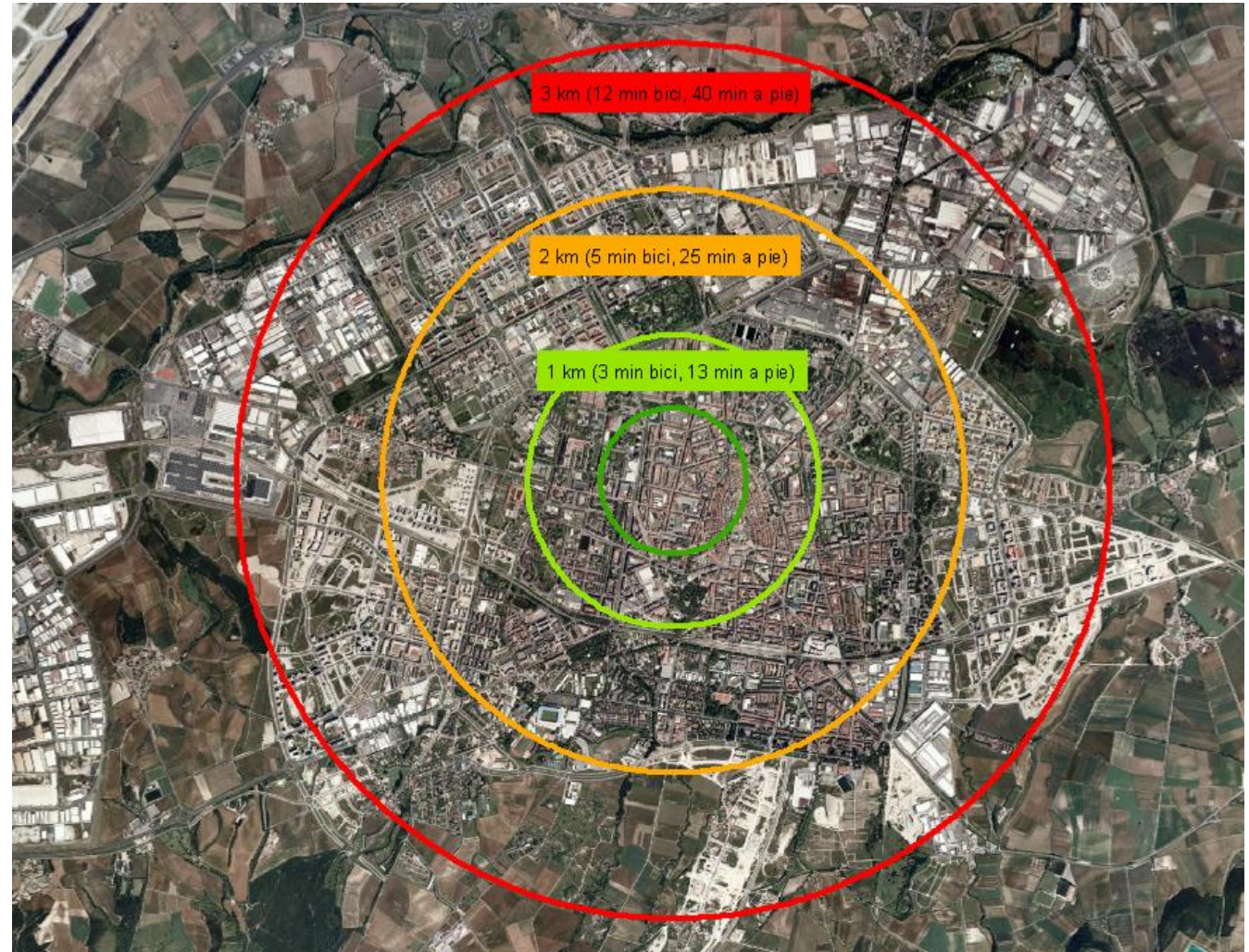


**Más espacio para las personas.**

***La apuesta de Vitoria-Gasteiz por la movilidad activa.***

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

Últimos 15 años la superficie se ha duplicado  
5 últimos años 1/3 (Zalabalgana y Salburua)



Invertir creciente tendencia del uso del automóvil

Liberar espacio público → recuperar entorno urbano de calidad y disfrute



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

En 1993 se habían peatonalizado 40.000 m<sup>2</sup> y más de 20 calles.

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

ORDENACION DE TRAFICO  
Siervas de Jesús, Casas Rejas,  
Vicente Galdeano.  
Situación actual.

Plano de conflicto

ORDENACION DE TRAFICO  
Siervas de Jesús, Casas Rejas,  
Vicente Galdeano.  
Próxima ordenación.

Siervas de Jesús    Aste PLAZA

Jesús en Zerbitzarren kalea eta Probintzia plaza eremuentzako lehoki biltzetaraino, 40.000 metro karratuak giro-  
leku irango da, Vitoria-Gasteizen, trafikarako izteko esparrua. Beste aurreproieko bat emango da herria 1980an  
hainak egotzenen Itzuri inguru alda, izan ere, daguzkako, orotarik lokarik ezalduko kale eta plaza.  
Jesús en Zerbitzarren kalean egongo den abiatuara horek trafikoa berrantolatuak ekarriko du. Herria, eta  
sagruki, Beteke Hazi: estak kaleko zirkulazioa orotarik aldatu egongo da.

## EL REINO DEL PEATON

SE AMPLIA LA ZONA CERRADA AL TRAFICO HASTA 40.000 M<sup>2</sup> Y MAS DE 20 CALLES

a peatonalización de la calle Siervas de Jesús y de la Plaza de la Provincia son el  
que ahora sufren los conductores en la parte trasera del Palacio toral; donde confluyen la salida de la Plaza de la Realidad y el tráfico que su

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

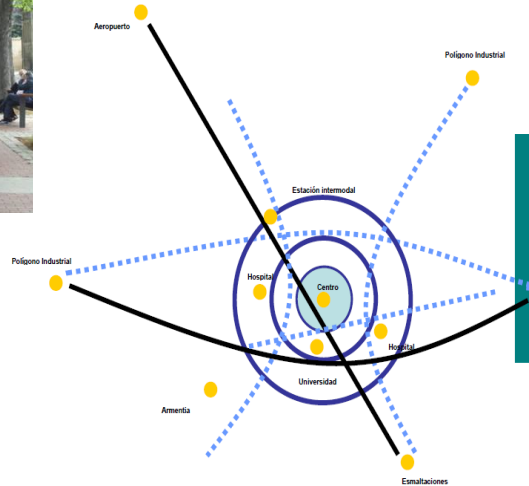


A shopping street in the heart of the medieval quarter.

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



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



**B  
E  
C  
O  
L  
O  
G  
I  
A**  
Agencia  
d'Ecologia Urbana  
de Barcelona

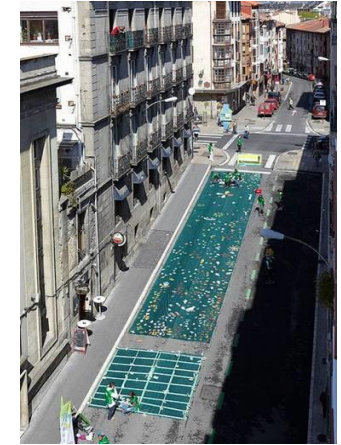
**El Plan de Movilidad Sostenible y  
Espacio Público promueve la movilidad  
activa, trabajando sobre todos los  
aspectos de la movilidad y tratando de  
integrarse con la planificación urbana.**



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*

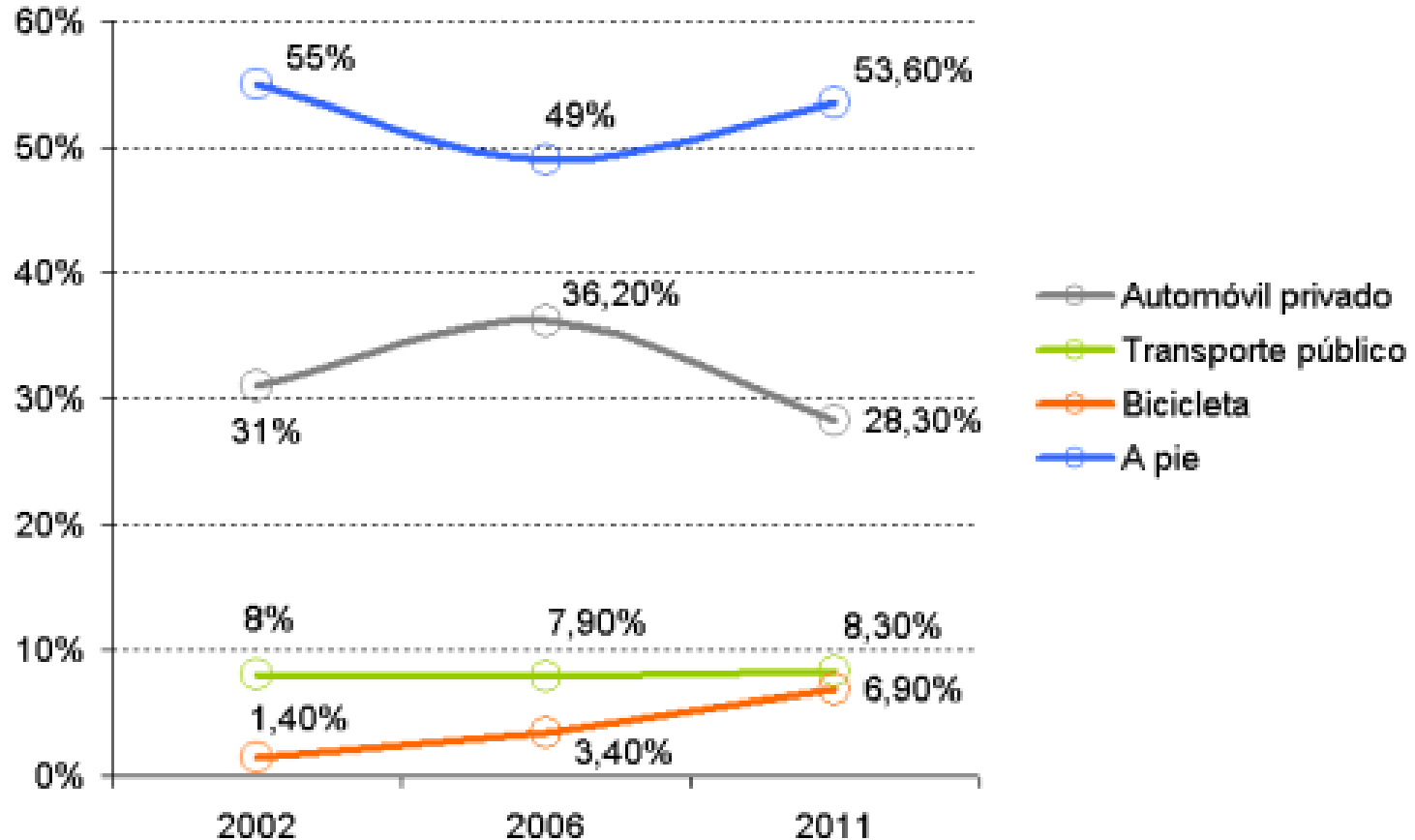


*Semana Europea de la movilidad 2012*

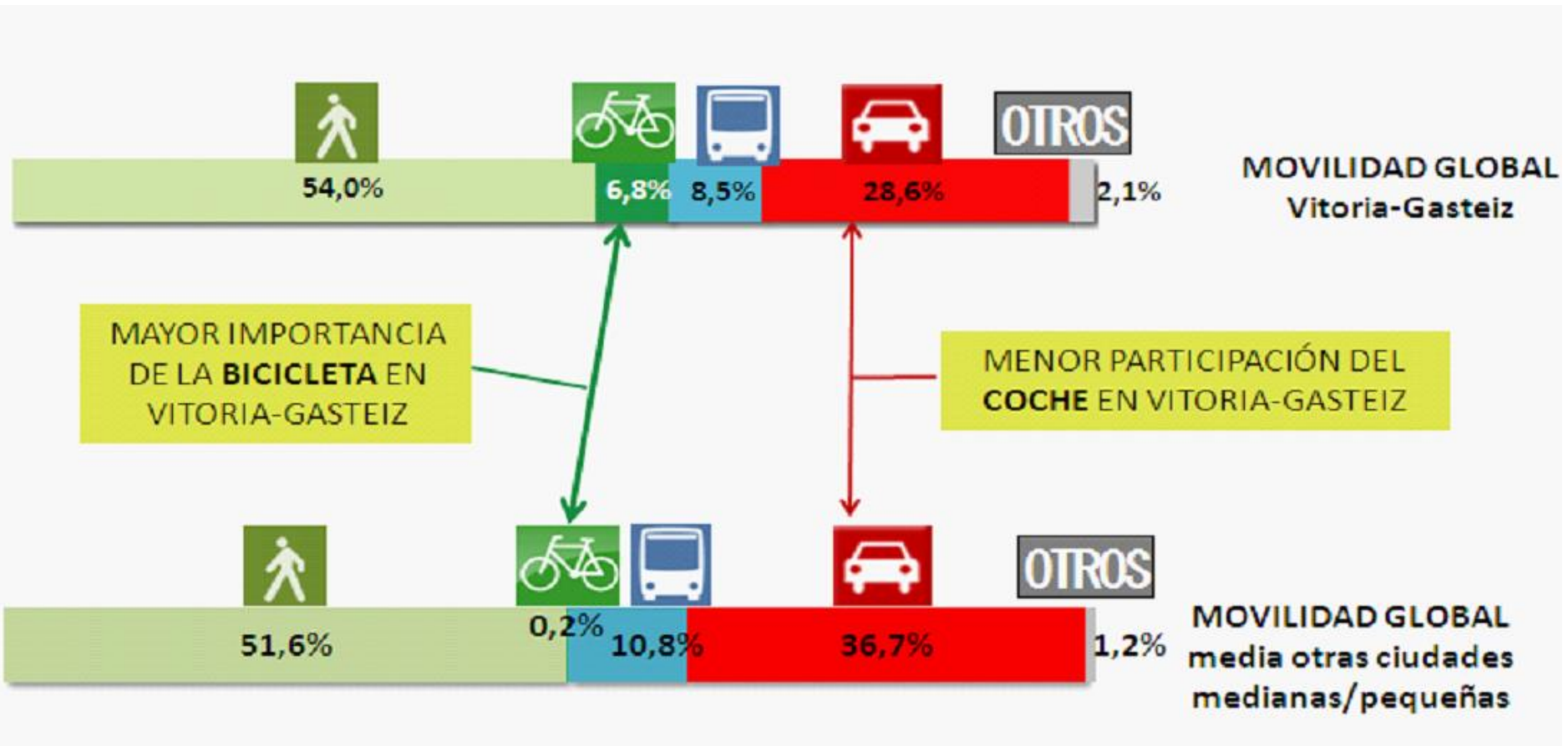


*Taller participativo sobre movilidad y comercio con comerciantes locales*

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).

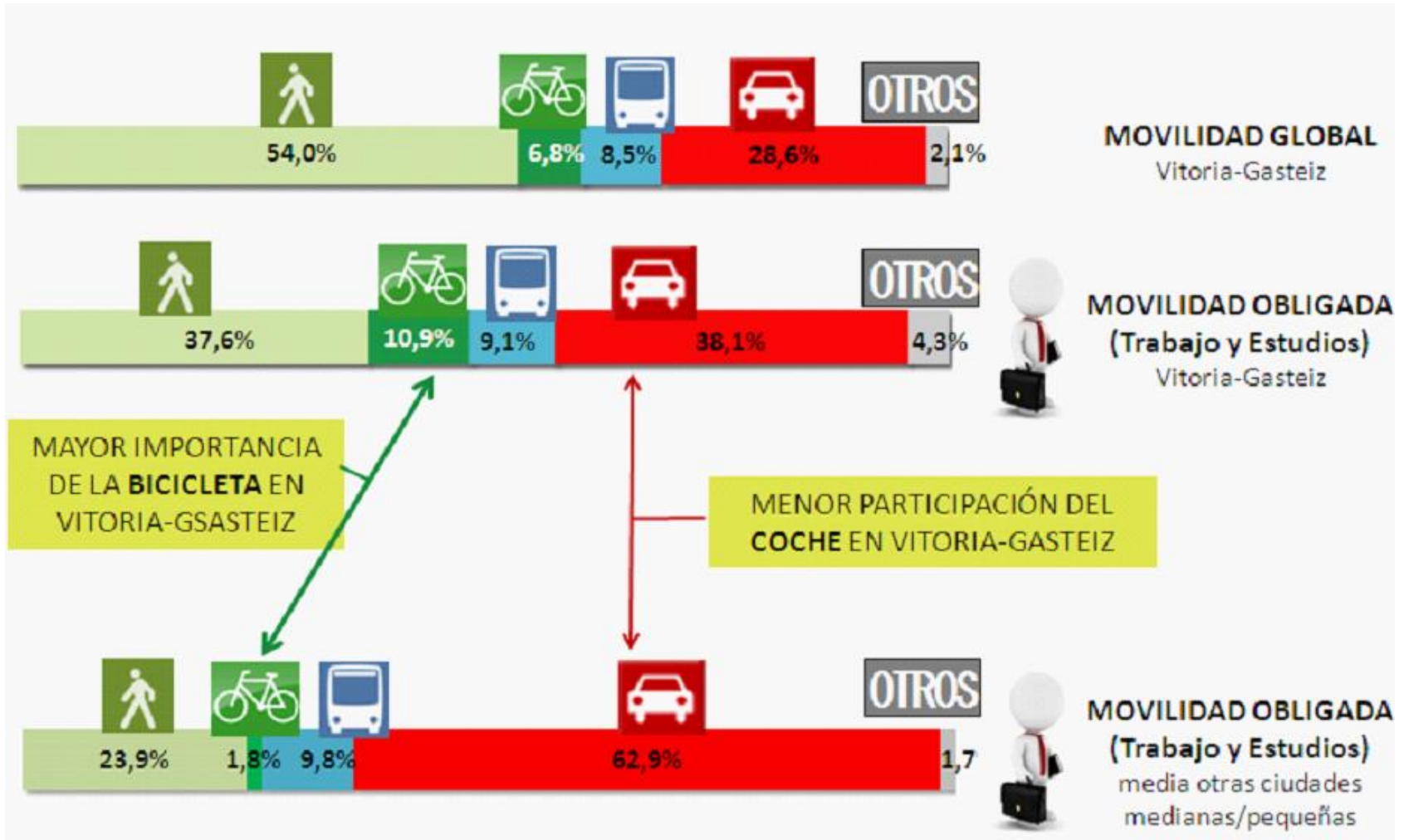


Comparando la distribución modal de Vitoria-Gasteiz con otras ciudades españolas medianas/pequeñas, destaca la menor participación del coche en la movilidad global y un mayor protagonismo peatonal y ciclista.



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

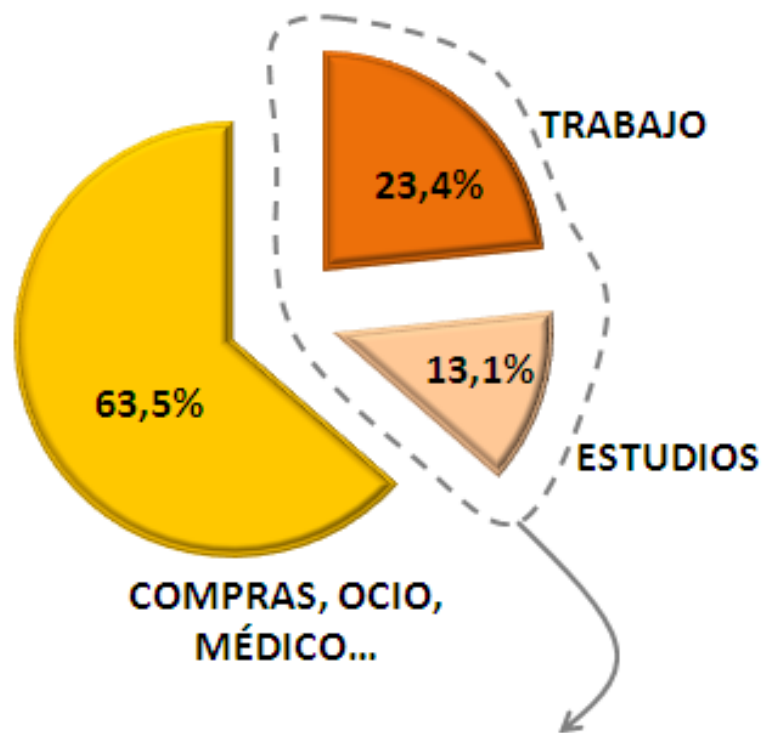
Comparando la distribución modal de Vitoria-Gasteiz con otras ciudades españolas medianas/pequeñas, destaca la menor participación del coche en la movilidad obligada, y un mayor protagonismo peatonal y ciclista.



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

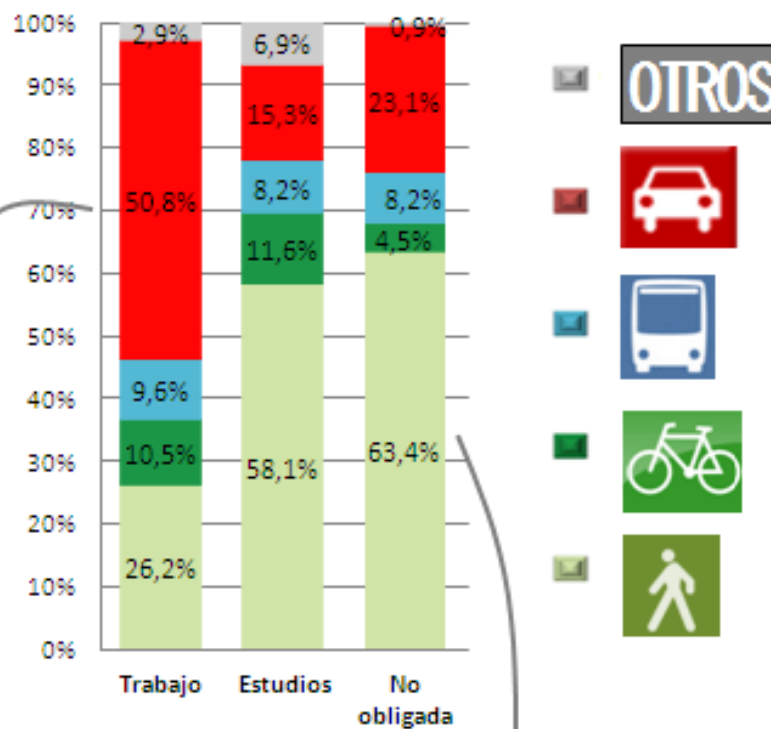


## Reparto por motivos



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

## Reparto de modos según motivo



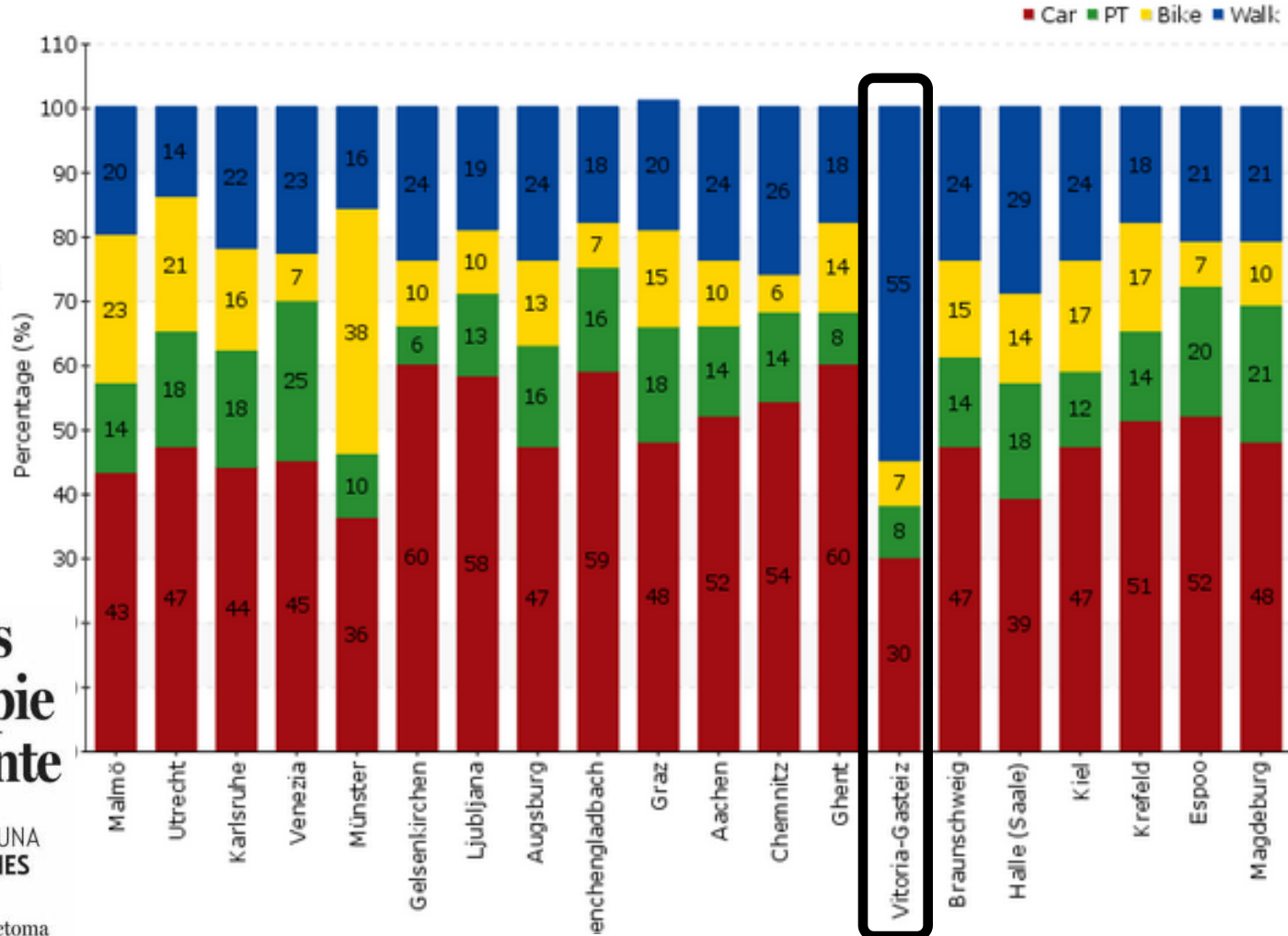
EL **COCHE** ES EL MODO MÁS UTILIZADO POR MOTIVO TRABAJO

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

## La movilidad activa como objetivo: un activo a preservar



Red de Ciudades que Caminan



Comparativa del reparto modal en ciudades europeas de tamaño medio.

## 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

El PMSEP se basa en el desarrollo del esquema de supermanzanas, conformando una nueva ordenación urbana en la que la movilidad motorizada se desplaza a las calles perimetrales, con lo que las calles interiores se transforman en vías calmadas.



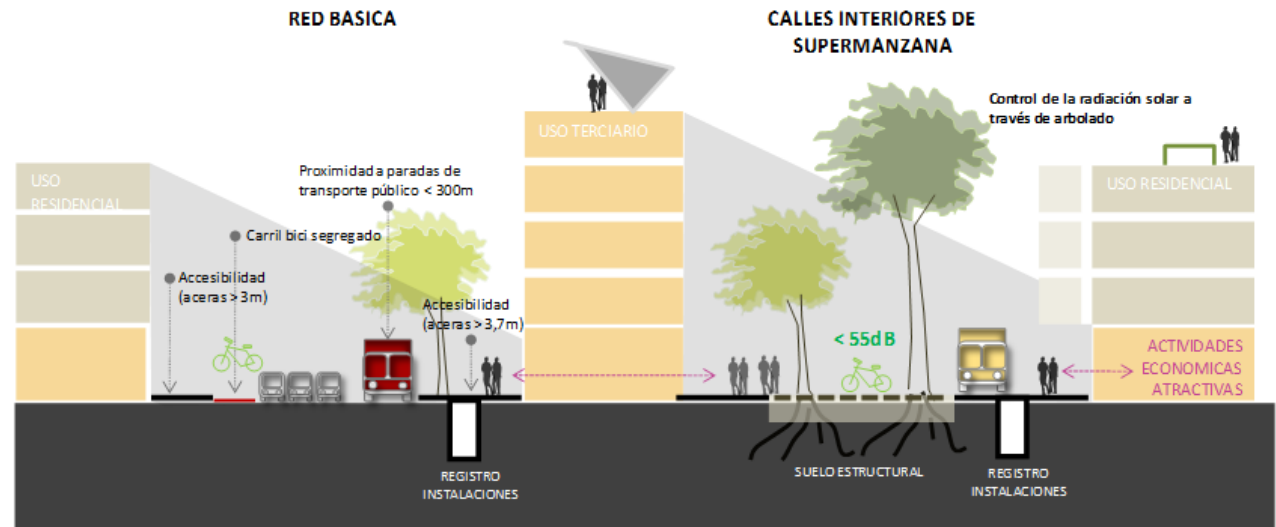
Fuente: Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz.

## Características del esquema de supermanzanas.

- Las calles interiores se transforman en áreas calmadas (10-20-30 Km/h).
- Estas zonas van adoptando progresivamente una sección única a nivel.
- Peatones, ciclistas y otros vehículos en circulación (vecinos y servicios) comparten el espacio público.
- El aparcamiento en calzada tiende a desaparecer progresivamente.
- La distribución de mercancías adopta una nueva regulación.

### El esquema de supermanzanas permite:

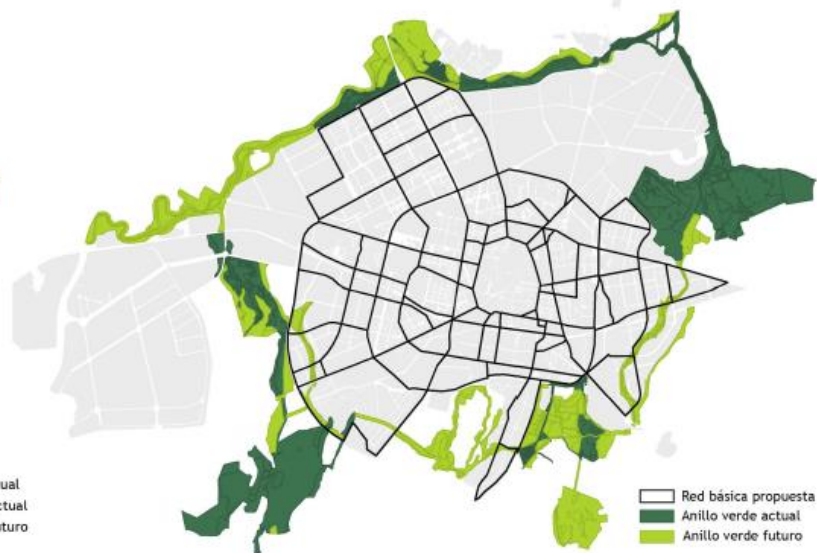
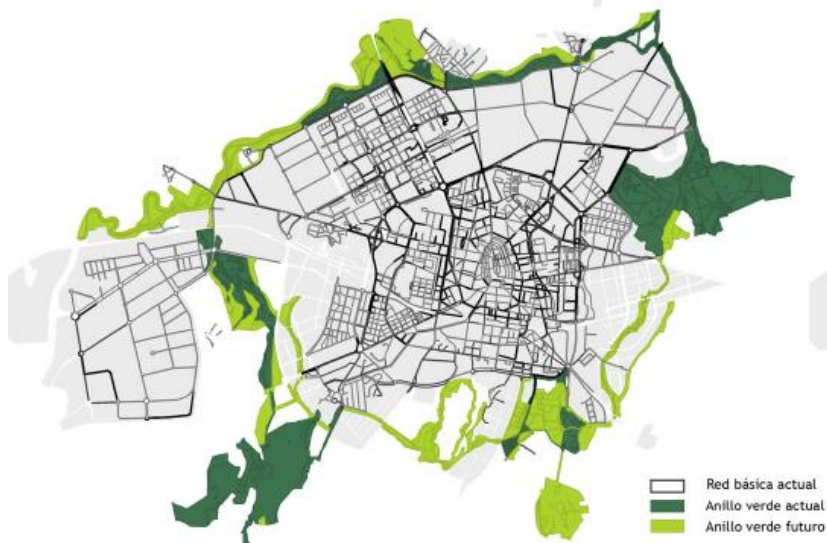
- Liberar espacio público en favor de las actividades de movilidad, estancia y de relación de los peatones.
- Garantizar la diversidad de actividades en un espacio público cualificado
- Mejorar la accesibilidad



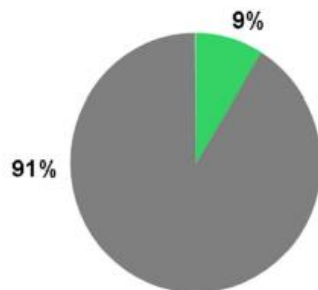
Fuente: BCN Ecologia



## Red básica vehículo motorizado

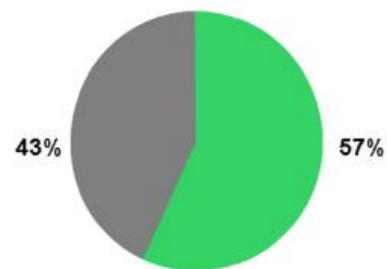


Escenario 2006



Escenario futuro con supermanzanas

Red básica tránsito vehicular  
 Calles con prioridad al peatón



*Escenario de partida en lo relativo a la dotación de calles de prioridad peatonal y escenario objetivo del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público.*

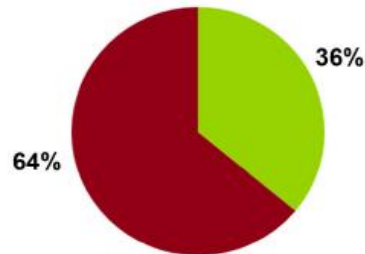
*Fuente: Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz.*



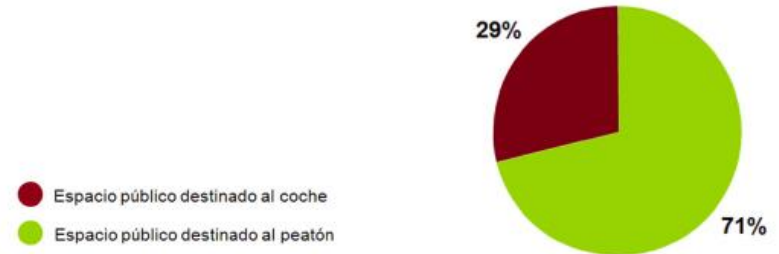
## Reparto del espacio público



Escenario 2006



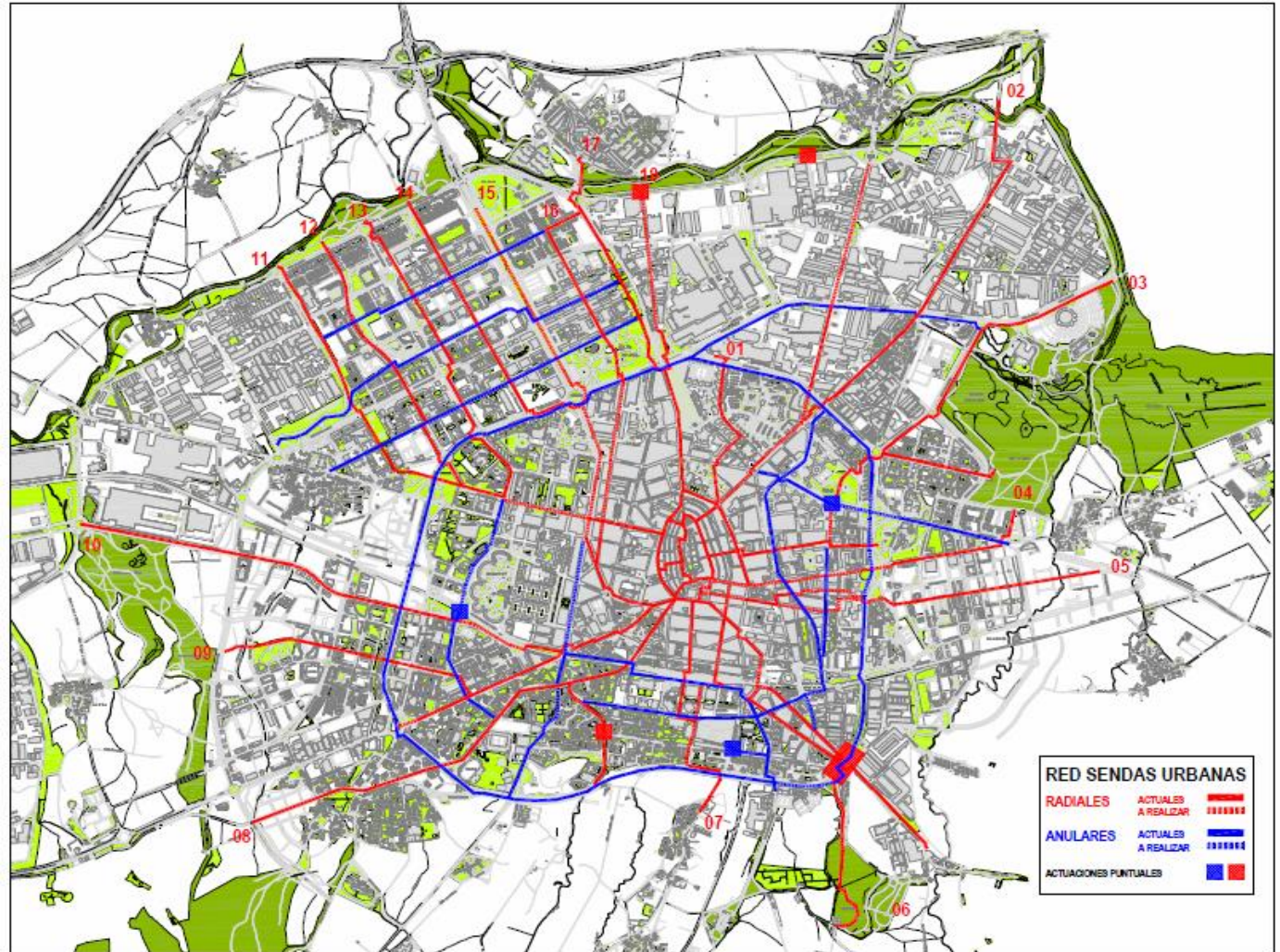
Escenario futuro con supermanzanas



*Escenario de partida en el reparto del espacio público y escenario objetivo del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público.*

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

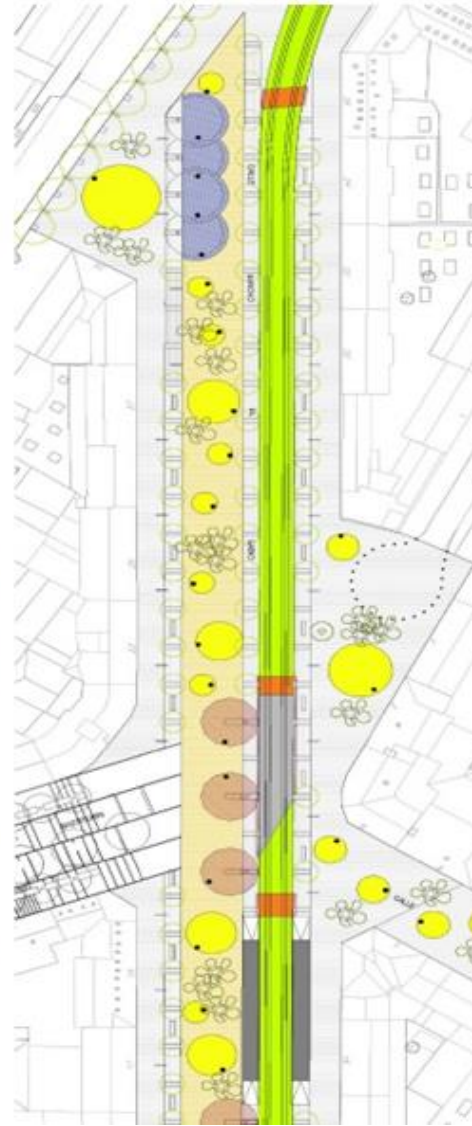
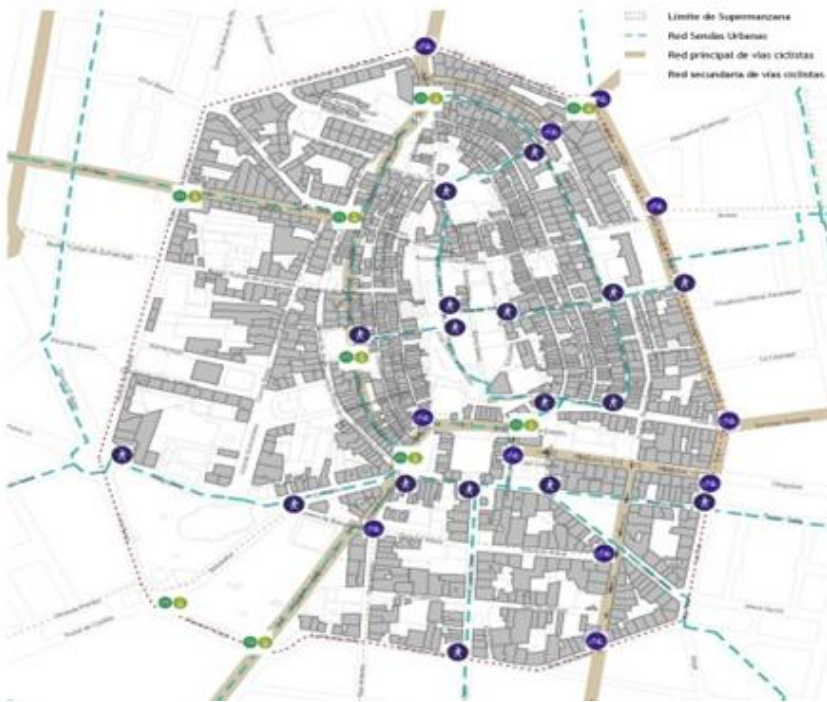
## La apuesta de Vitoria-Gasteiz por una red peatonal funcional y atractiva.



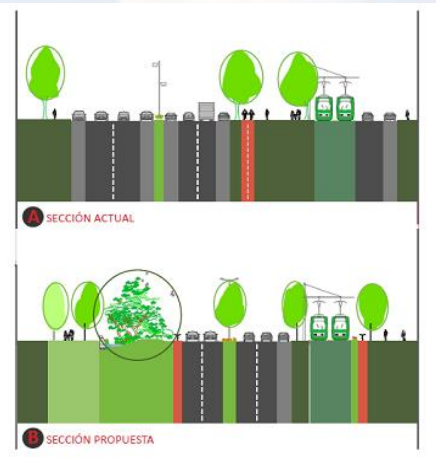


## Rehabilitación de las sendas urbanas

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.



**Avenida de Gasteiz. Situación original.**

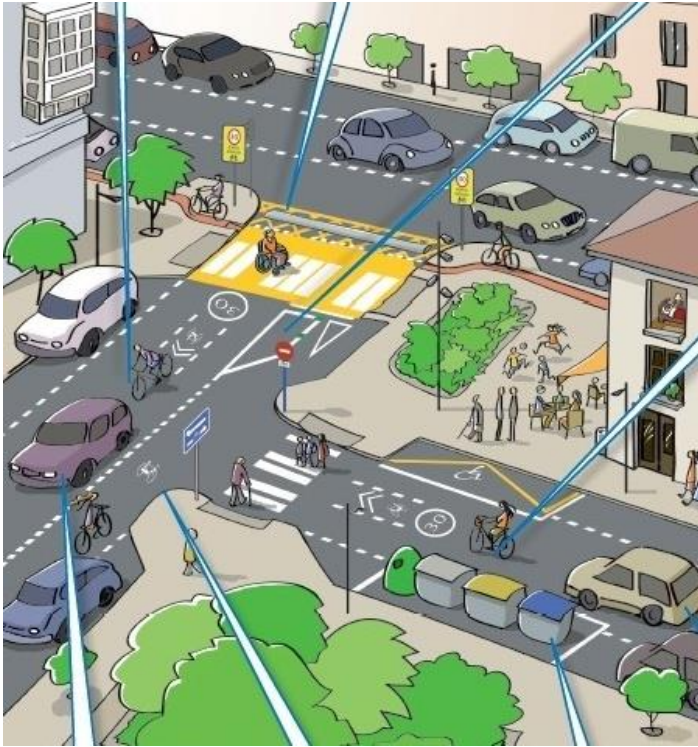


**Avenida de Gasteiz. Representación de la actuación en ejecución.**

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

**E**l peatón vitoriano conquistó hace casi cuatro décadas un pequeño pedazo de la ciudad para su uso exclusivo. Ocurrió en 1976 cuando se aprobó el tráfico de

cas 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 Tuvisva 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 'áreas 30' -el número se refiere a que los vehículos no pueden circular a más de 30 kilómetros por hora en estas vías- implican un cambio de mentalidad en la

Agencia de Ecología Urbana de Barcelona y 'padre' del alabado documento. Este modelo urbanístico diferencia entre la red básica -el contorno de la 'supermanzana'-, por donde pasarían vehículos y transporte público, y sus ejes interiores, compuestos por calles 'pacificadas' 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 Tuvisva

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, en total, los transeúntos a pie.



## 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

### JOKIN ELIZABARAN

VITORIA. No se puede decir, precisamente, que las 'zonas 30' se instalaban en Vitoria en un clima de calma total. Porque el listado 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, levantó una tormenta polvosa en la ciudad. De hecho, la mancha del Departamento de Espacios Públicos, dirigido por la concejala Leticia Comenro, 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 instala, 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 calzada, cada vez son más quienes optan por abandonar la acera.

«Lo ideal es ir por el bidogero, que



Algunos conductores aparcan en doble fila. © BARRA GURDÍEZ



fieta que va a trabajar en su RH cada mañana. Precisamente aquí arranca

que todavía voy en Arriaranbarra, en la calle Cas...

do y más rápido por aquí. Además, todo el barrio de Zabalgana también está magníficamente conectado», exponen Jorge y Ruth, dos vecinos de la calle Las Caladas. En cambio, en la franja de asfalto de Benito Tomás de Zamarraga, 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 Iroski, varios conductores en doble fila complican más si cabe las cosas. «No tengo problemas para ir por la carretera, pero aquí me parece peligroso», se queja Iker, un estudiante 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

## 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

### 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 prohibe a las coches ir a más de 30 kilómetros por hora. Esta medida de calmado de tráfico prepara la ciudad para el futuro, cuando las bicis no puedan transitar por las aceras ya que, como vehículos que son, su tránsito está en la carretera. Y está en la



Uno de los carriles-bici en sentido contrario a los coches, en la calle Bizenta Megel. FOTO ALEX LARRETE

ZONAS DE TRÁFICO CALMADO

## Las 'zonas 30' han eliminado doscientas plazas de aparcamiento

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

DAVID GONZÁLEZ VITORIA. Las polémicas 'zonas 30',

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



Un cicloturista circula por el bicicarril de San



# 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**



Des niños, ajenos a esta información, se desplazan en bicicleta. FOTO: JAVIER BARRAL

**Vitoria apuesta los desplazamientos de los alumnos a sus colegios a pie y en bicicleta**





[www.vitoria-gasteiz.org/movilidad](http://www.vitoria-gasteiz.org/movilidad)

