



Red de Ciudades
que Caminan

**VITORIA
GASTEIZ**
green capital



Pertsonentzat espazio gehiago.

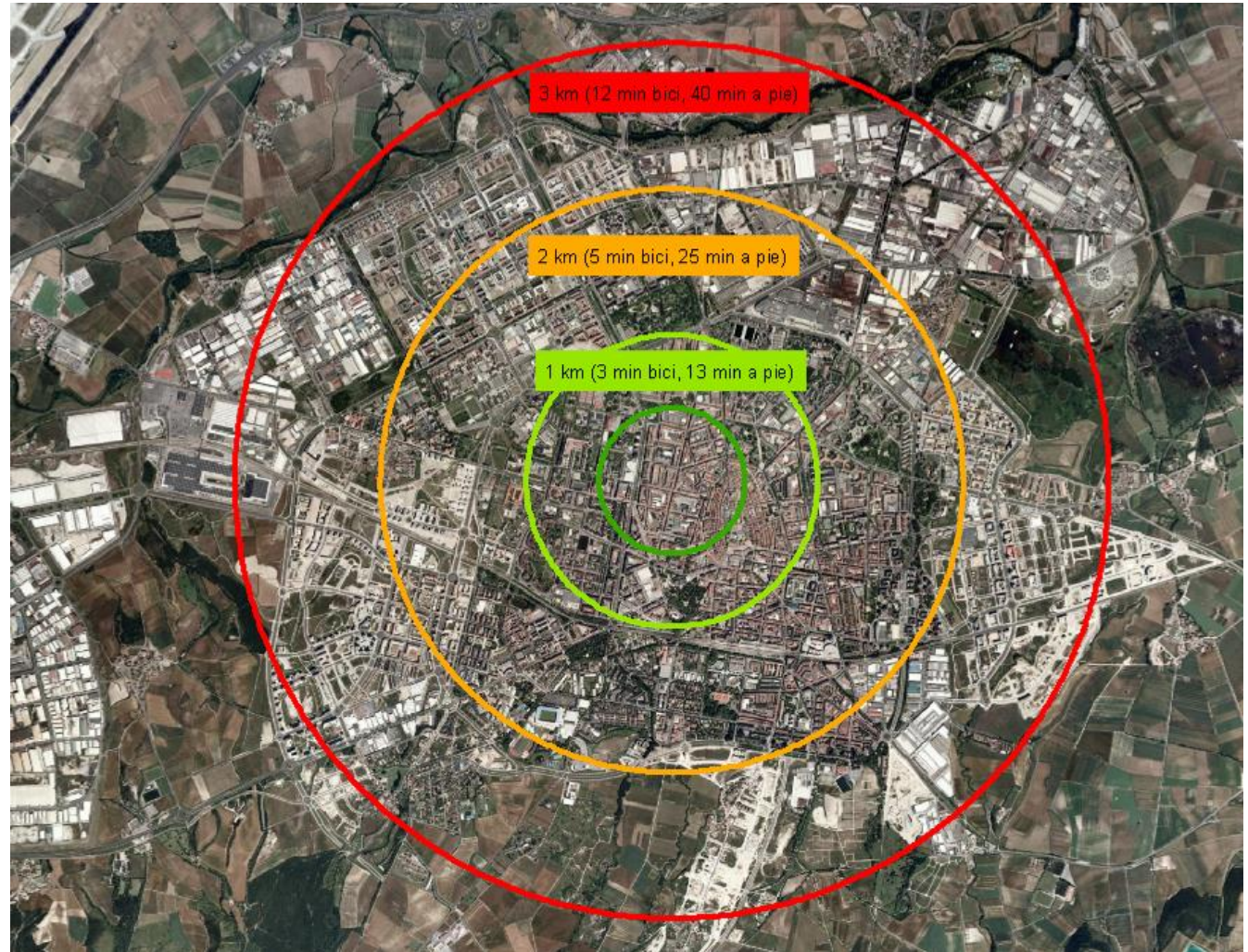
Mugikortasun aktiboaren aldeko apustua egin du Gasteizek.



Ayuntamiento
de Vitoria-Gasteiz
Vitoria-Gasteizko
Udala

Gasteiz hiri trinkoa da eta orografia laua du, maila irisgarrian oinezkoentzat nahiz txirrindularientzat

Azken 15 urteetan bikoiztu egin da azalera
Azken 5 urteetan 1/3 (Zabalgana eta Salburua)



Automobilaren erabileraren goranzko joera alderantzikatu
Espazio publikoa libratu → kalitatezko eta gozatzeko hiri ingurua berreskuratu



Dato kaleko erdiko ardatza 1976. urtean bihurtu zen oinezkoentzako.

1993an 40.000 m² eta 20 kale baino gehiago oinezkoentzako bihurtu ziren.

Denboraldi horretan % 50 gora egin zuen autoen kopuruak.



14 DE MARZO DE 1993

La peatonalización de Servas 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

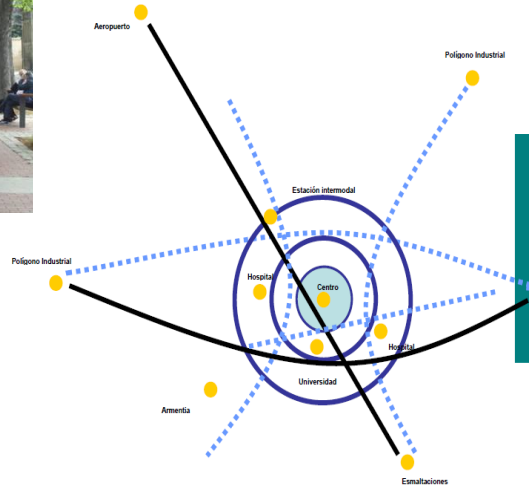


A shopping street in the heart of the medieval quarter.

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



Gaur egun oinezkoentzako bihurtu dira 500.000 metro karratutik gora



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

Mugikortasun Iraunkorraren eta Espazio Publikoaren Planak mugikortasun aktiboa bultzatzen du, mugikortasunaren alderdi guztiak landuz eta hiri plangintzan txertatzeko ahaleginak eginez.



Adostasunean eta parte hartze eta ikaste prozesu anbiziotsuan oinarritu da Planaren ezarpena, eragile guztiekin partekatua.



Mugikortasunaren aldeko Herritar Itunaren sinatzaileak. 2007



Etxadi handi bat irudikatzeko kaleko ekitaldia

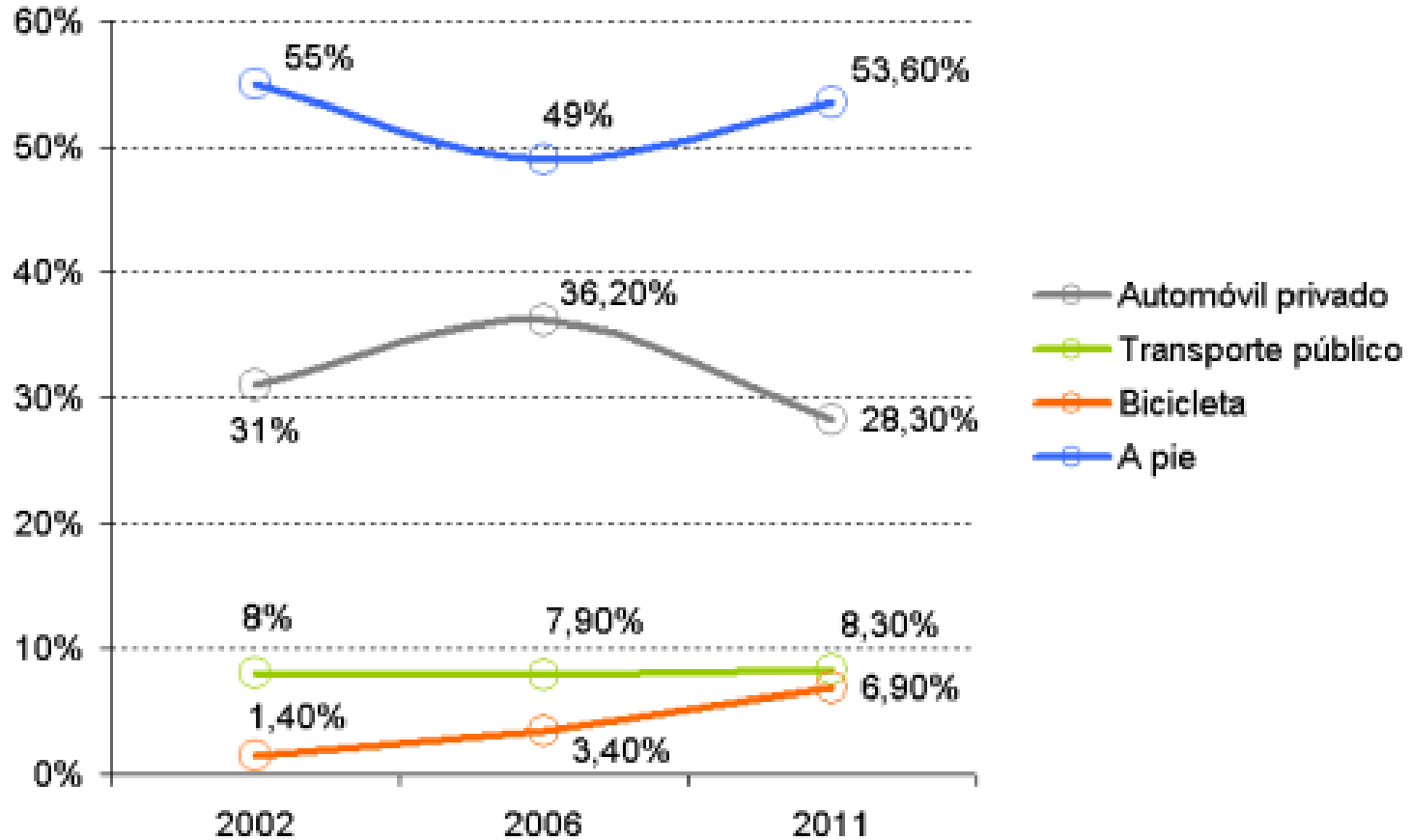


Mugikortasunaren aste europarra 2012

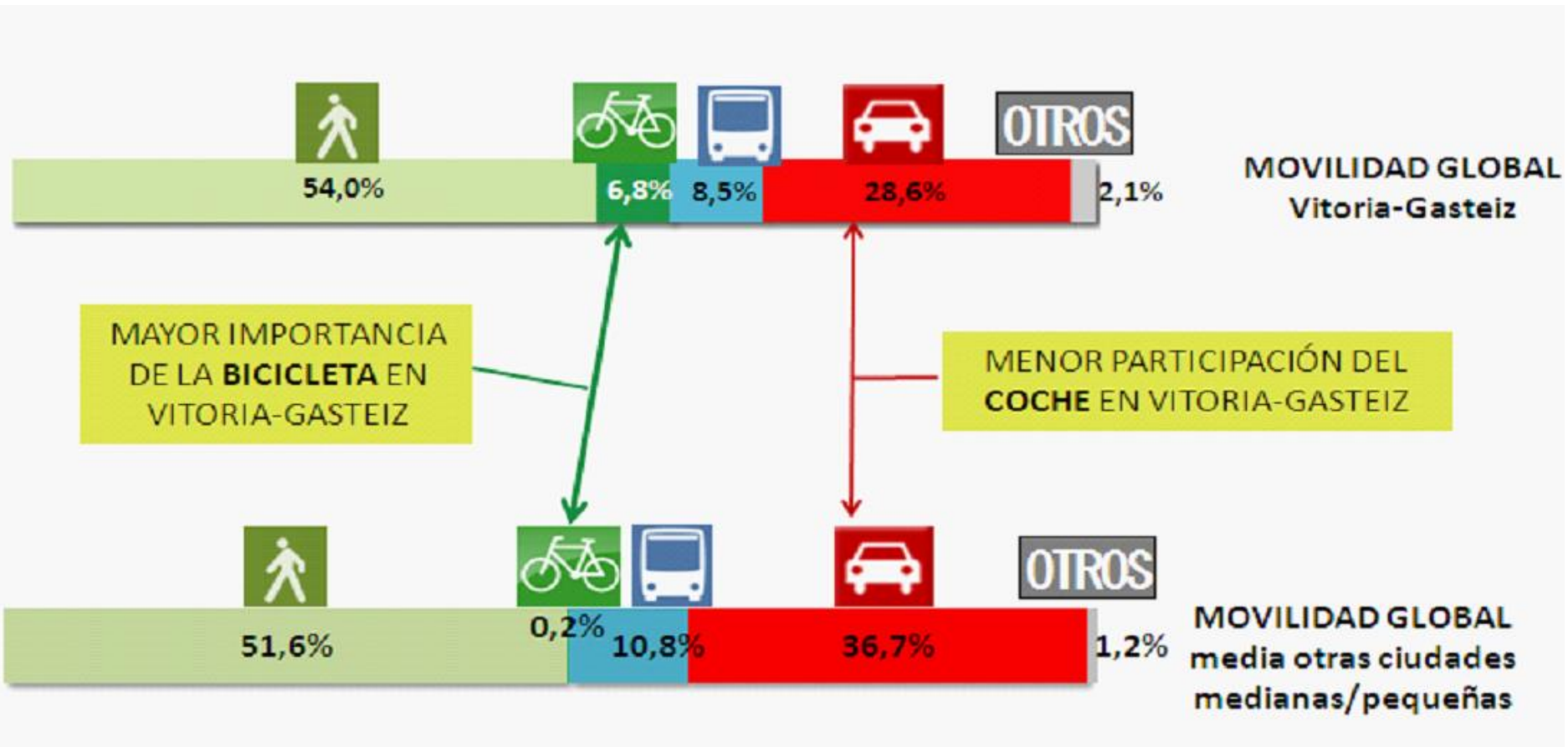


Mugikortasunari eta merkataritzari buruzko tailer parte hartzailea bertako merkatariekin

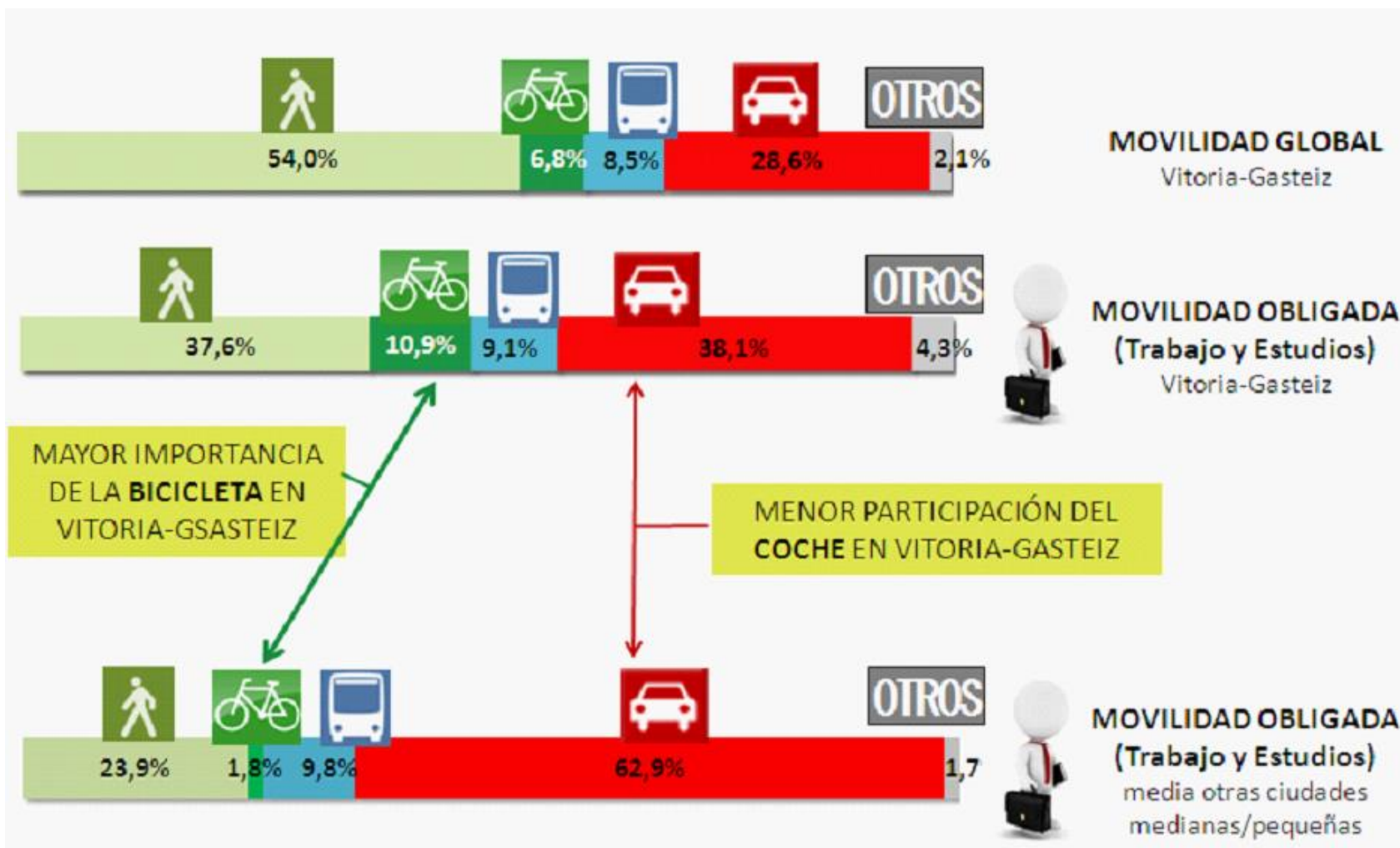
MIEPPtik etorritako ekintzek lortu dute ibilgailu pribatuaren goranzko erabilera alderantzikatea, modu aktiboak (oinetz eta bizikletaz) areagotuz



Gasteizko mugitzeko moduen banaketa Espainiako beste hiri ertain/txikiekin alderatzen badugu, ikusiko dugu autoak parte hartze txikiagoa duela mugikortasun globalean eta protagonismo handiagoa dutela oinezkoek eta txirrindulariek.

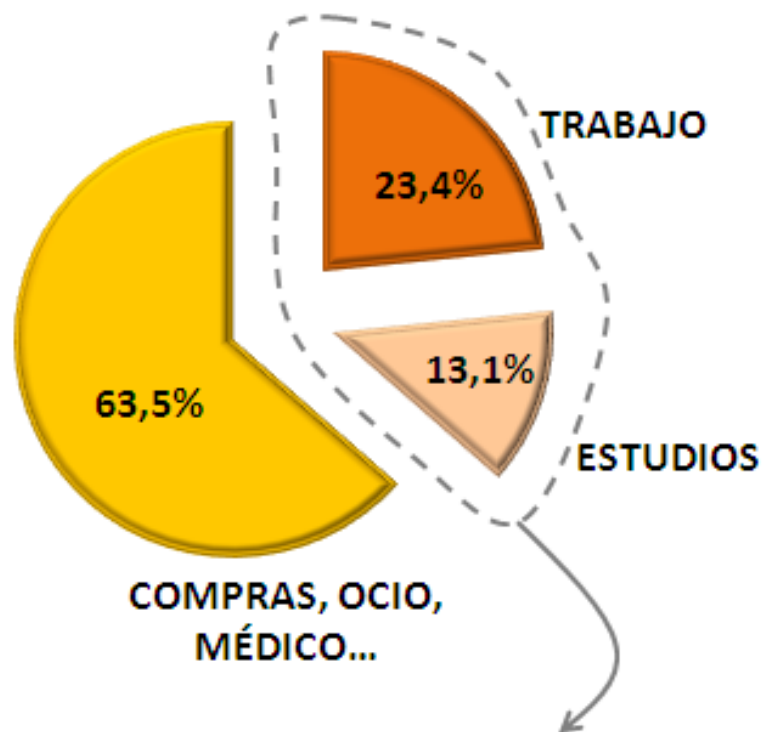


Gasteizko mugitzeko moduen banaketa Espainiako beste hiri ertain/txikiekin alderatzen badugu, ikusiko dugu autoak parte hartze txikiagoa duela mugikortasun behartuan eta protagonismo handiagoa dutela oinezkoek eta txirrindulariek.



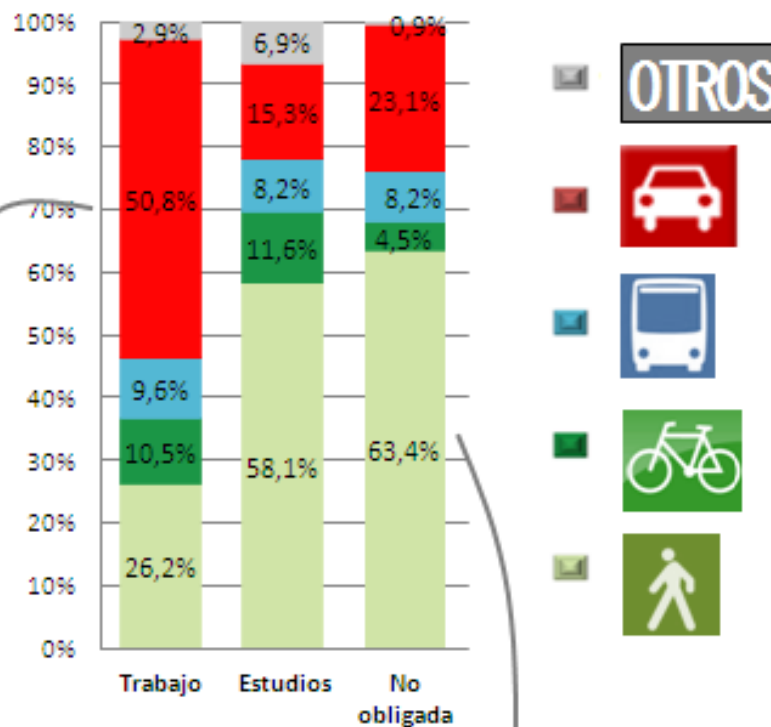
Iturria: TRANSBICI Proiektua eta Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM)

Reparto por motivos



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

Reparto de modos según motivo



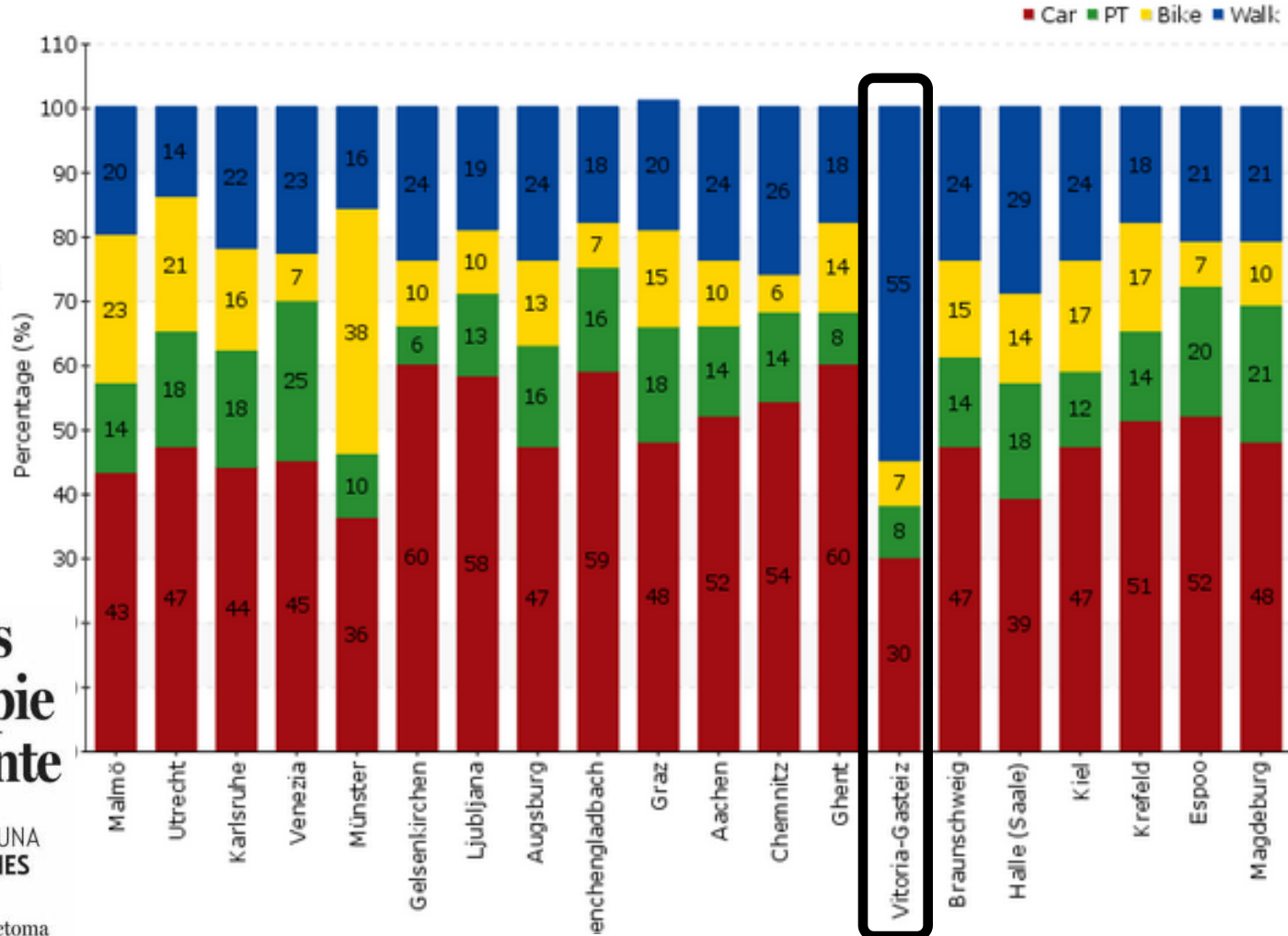
EL **COCHE** ES EL MODO MÁS UTILIZADO POR MOTIVO TRABAJO

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

Mugikortasun aktiboa helburu: begiratu beharreko aktiboa



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

Mugitzeko moduaren banaketaren alderaketa erdi tamainako hiri europarretan.



Etxadi handien eskemaren garapenean oinarritzen da MIEPP, hiri antolamendu berria osatuz. Hartan, hiri inguruko kaleetara eramaten da mugikortasun motorduna, eta horrenbestez, oso bide lasaiak dira barneko kaleak.



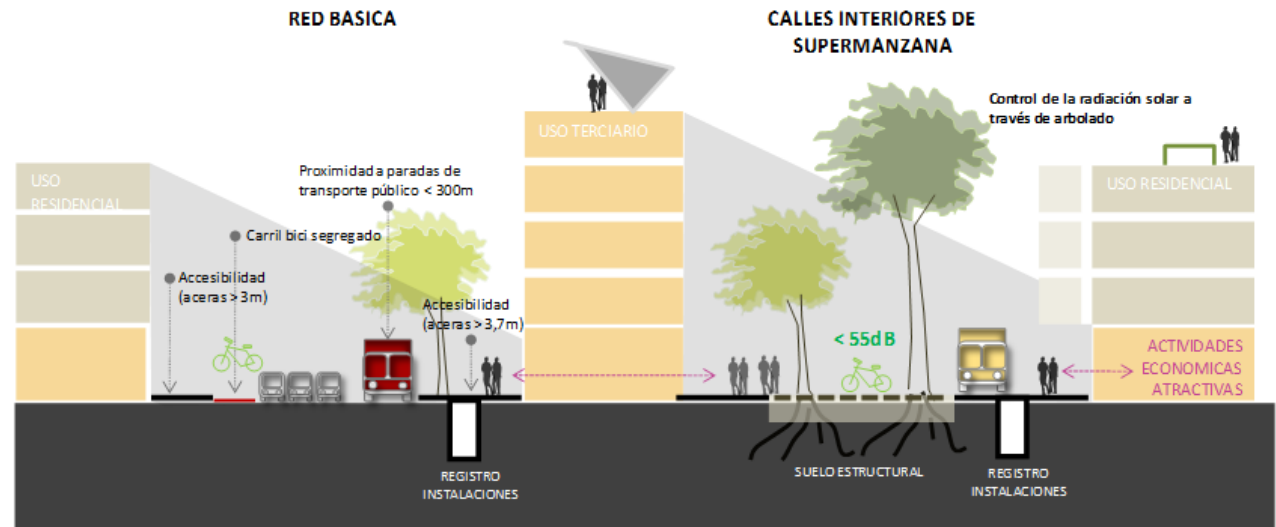
Iturria: Gasteizko Mugikortasun Iraunkorraren eta Espazio Publikoaren Plana.

Etxadi handien eskemaren ezaugarriak.

- Eremu lasai bilakatzen dira barneko kaleak (10-20-30 Km/or).
- Eremu horiek mailan sekzio bakarra hartzen dute pixkanaka-pixkanaka.
- Oinezkoek, txirrindulariek eta beste ibilgailu batzuek, herritarrek eta zerbitzuek partekatzen dute espazio publikoa.
- Pixkanaka-pixkanaka desagertzen ari dira galtzadako aparkalekuak.
- Beste araudi bat bete behar du merkantzien banaketak.

Etxadi handien eskemak aukera ematen du:

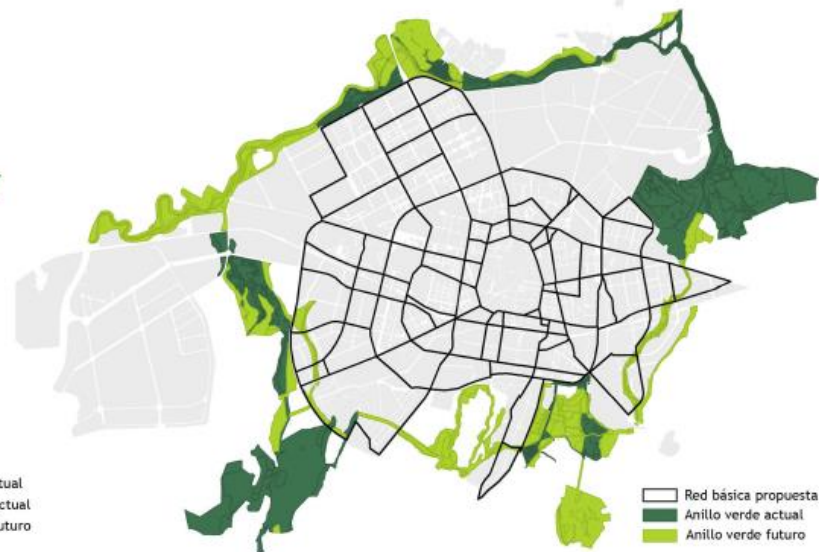
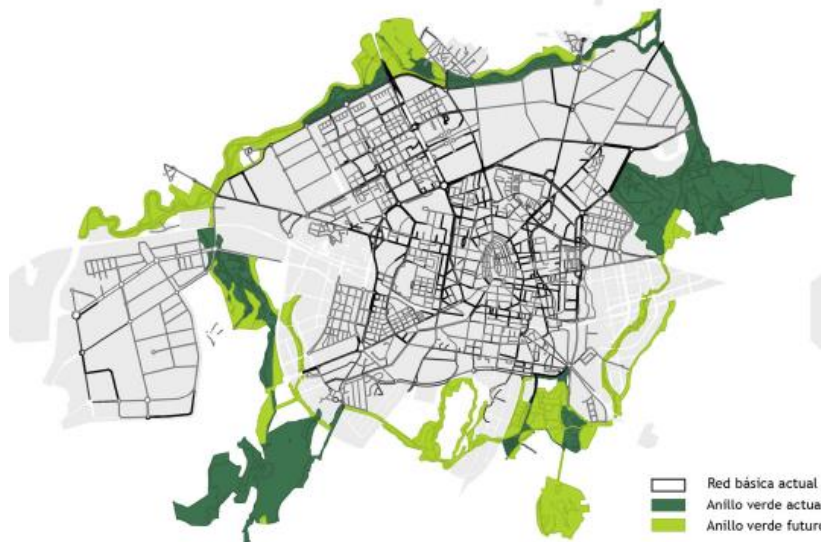
- Espazio publikoa libratzeko mugikortasun jardueren alde, jendea egoteko eta oinezkoek hartu-emanak izateko.
- Espazio publiko kualifikatu batean jardueren aniztasuna bermatzeko
- Irisgarritasuna hobetzeko



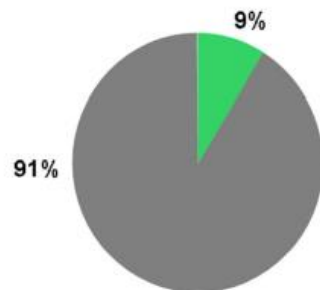
Iturria: BCN Ecología



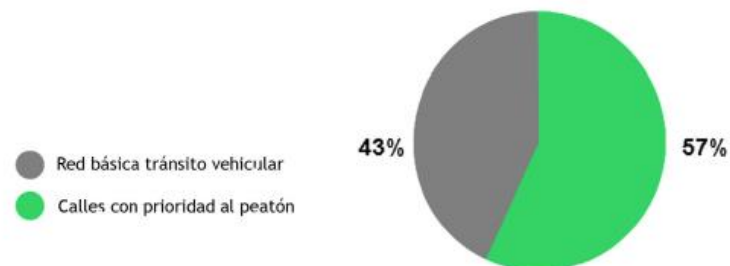
Red básica vehículo motorizado



Escenario 2006



Escenario futuro con supermanzanas

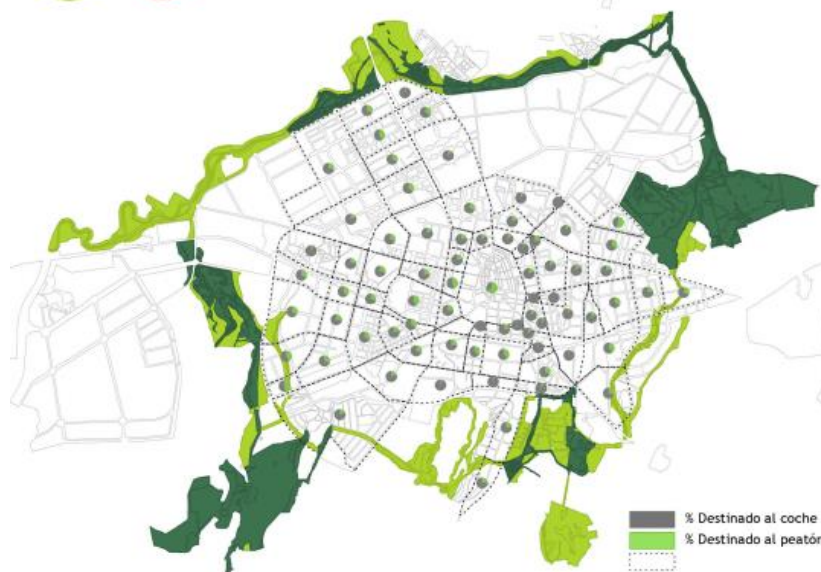


Hasierako egoera oinezkoek lehentasuna duten kale hornikuntzari dagokionean, eta Mugikortasun Iraunkorraren eta Espazio Publikoaren Planak lortu nahi duena.

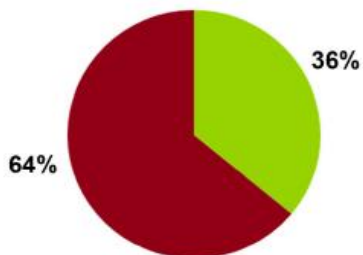
Iturria: Gasteizko Mugikortasun Iraunkorraren eta Espazio Publikoaren Plana.



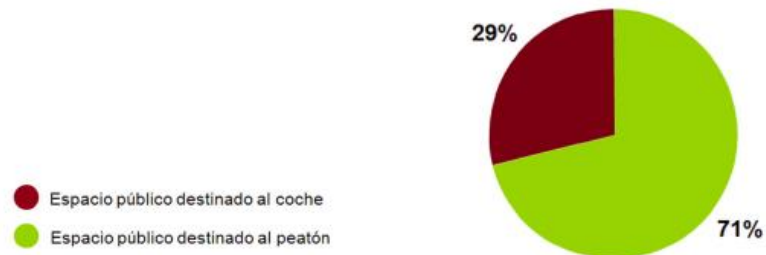
Reparto del espacio público



Escenario 2006



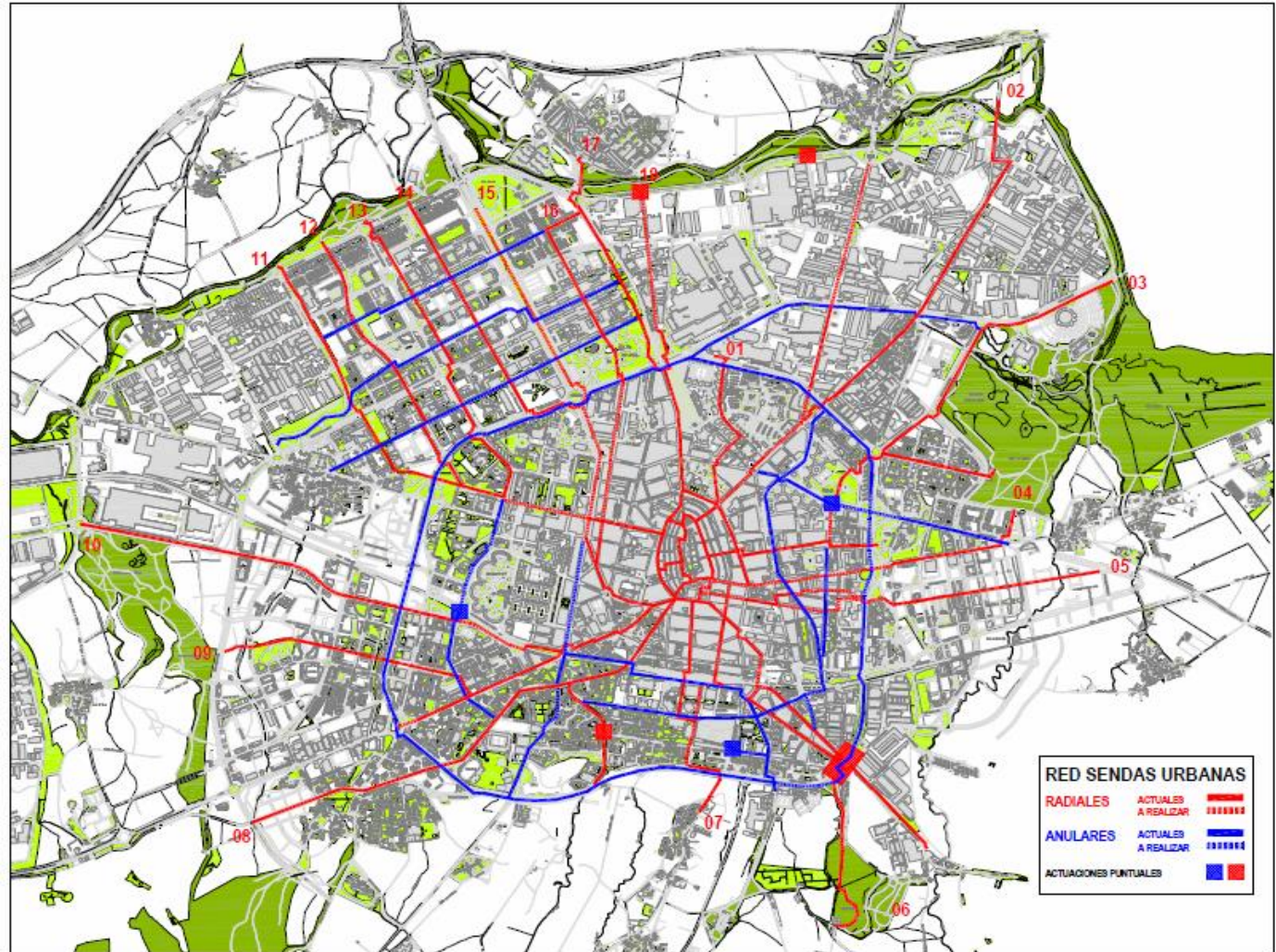
Escenario futuro con supermanzanas



Hasierako egoera espazio publikoaren banaketari dagokionean, eta Mugikortasun Iraunkorraren eta Espazio Publikoaren Planak lortu nahi duena.

Iturria: Gasteizko Mugikortasun Iraunkorraren eta Espazio Publikoaren Plana.

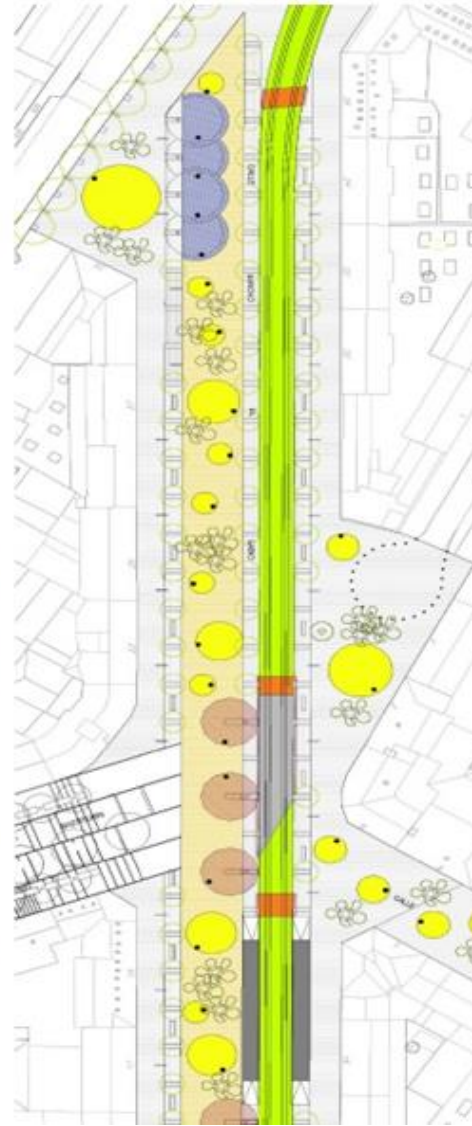
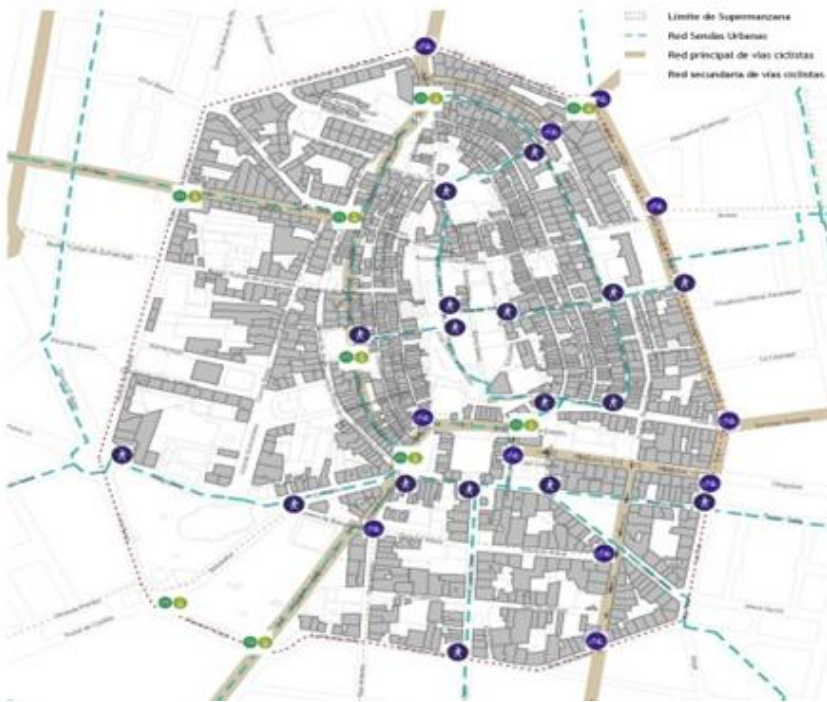
Oinezkoen sare funtzional eta erakargarri baten aldeko apustua egin du Gasteizek.



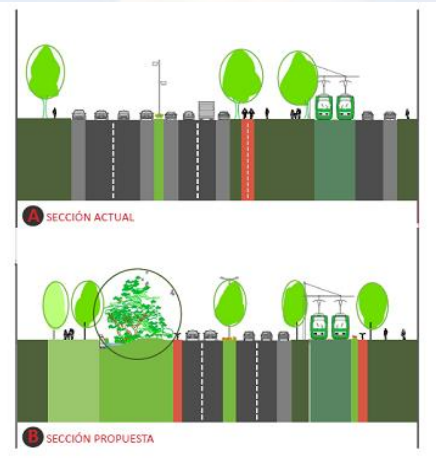


Rehabilitación de las sendas urbanas

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.



Gasteiz hiribidea. Jatorrizko egoera.



Gasteiz hiribidea. Gauzaten ari den esku hartzea.

Gaur egun automobilentzako den espazio publikoaren zati bat herritarrentzat berreskuratzea bezain esku hartze anbiziotsuak jaso ditu Planaren ezarpenak.

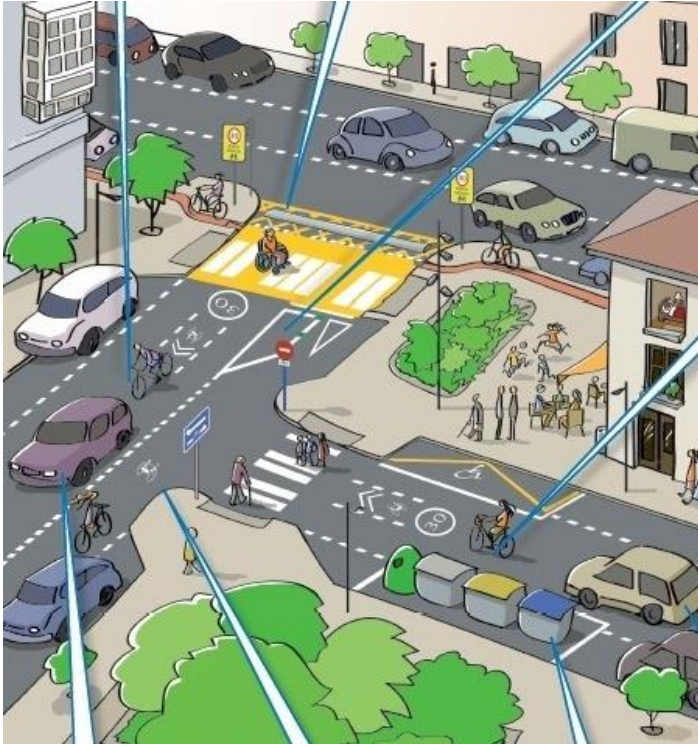


Espaloietan eta oinezkoentzako eremuetan txirrindularien kopurua areagotu denez, hainbat gatazka sortu dira oinezkoekin. Hori dela-eta, erdialdeko 47 kaletan trafikoa lasaitzeko kanpaina diseinatu behar izan da, honako hiru helburu hauekin:

- galtzadako segurtasuna hobetzea txirrindulariei harrera egiteko

- kutsatzaileen isurpenak murriztea

- oinezkoentzat espazioa berreskuratzea



Neurria ez da hemen bukatzen, baizik eta hiri osora zabalduko da

'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 pedazo de la ciudad para su uso exclusivo. Ocurrió en 1976 cuando se aprobó el tráfico de

las 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 transportes a pie

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 prohíbe 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. V. Ruiz de Gauna



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

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',

o ciclistas 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 sonriente a pie de acera.



Un cicloturista circula por el bicicarril de San Antonio.



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 instalasen en Vitoria en un clima de calma total. Aunque el pintado de 47 calles de la capital alavesa, convertidas desde hace un par de meses en vías 'sanabales' con el ciclista en las que no es posible circular a más de 30 kilómetros por hora, levantó una auténtica polvareda en la ciudad. De hecho, la manifiesta del Departamento de Espacio Público, dirigido por la concejala Leticia Comeros, fue recibida con la inicial desaprobación de los conductores, los peatonales 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. Pequeños detalles hacen sentir una experiencia -casi siempre- realmente satisfactoria, y la mayoría de los observadores a los que el ciclista se enfrenta en sus trayectos son fruto de la más educada de los conductores que no repiten 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 los que optan por abandonar la acera.

«Lo ideal es ir por el bidegorri, que



Para que va a trabajar en su BFI cada mañana. Precisamente aquí atranca el tráfico.

Algunos conductores aparecen en doble fila. FOTO: RAFA GUTIERREZ

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 Cálidas.

En cambio, en la jungla de asfalto de Beato Tomás de Zumarraga, el ciclista no encuentra su hábitat. 7 de cada 10 bicis van por la acera. Y los coches no respetan a los peatones. Son continuos los adelantamientos y los bocinazos. Frente al Boskoi, 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





Dos niños, ajenos a esta información, se desplazan en bicicleta. FOTO: JAVIER BARRIO/ATA

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



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



www.vitoria-gasteiz.org/movilidad

