

*Hacia una Vitoria-Gasteiz más habitable  
y resiliente. Repensando la ciudad en  
clave de movilidad sostenible.*

*Juan Carlos Escudero*

*CEA - Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz*

# VITORIA GASTEIZ



donde **el verde** es capital  
bertan **berdea** nagusi  
where **the green** is capital



- Ciudad rodeada por una extensa zona rural natural
- 240.580 habitantes y 276,81 km
- Acusada macrocefalia de la ciudad
- 63 concejos (5.135 habitantes)

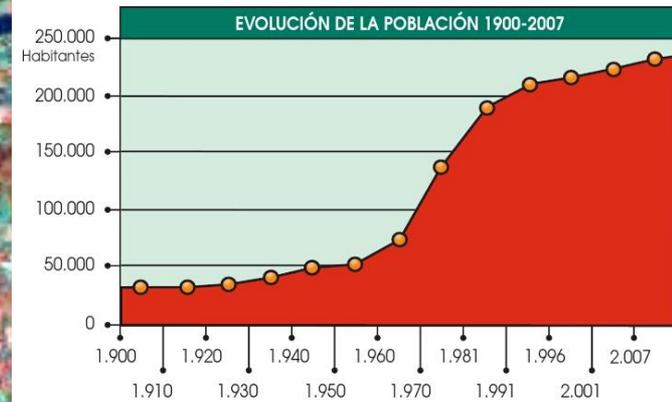
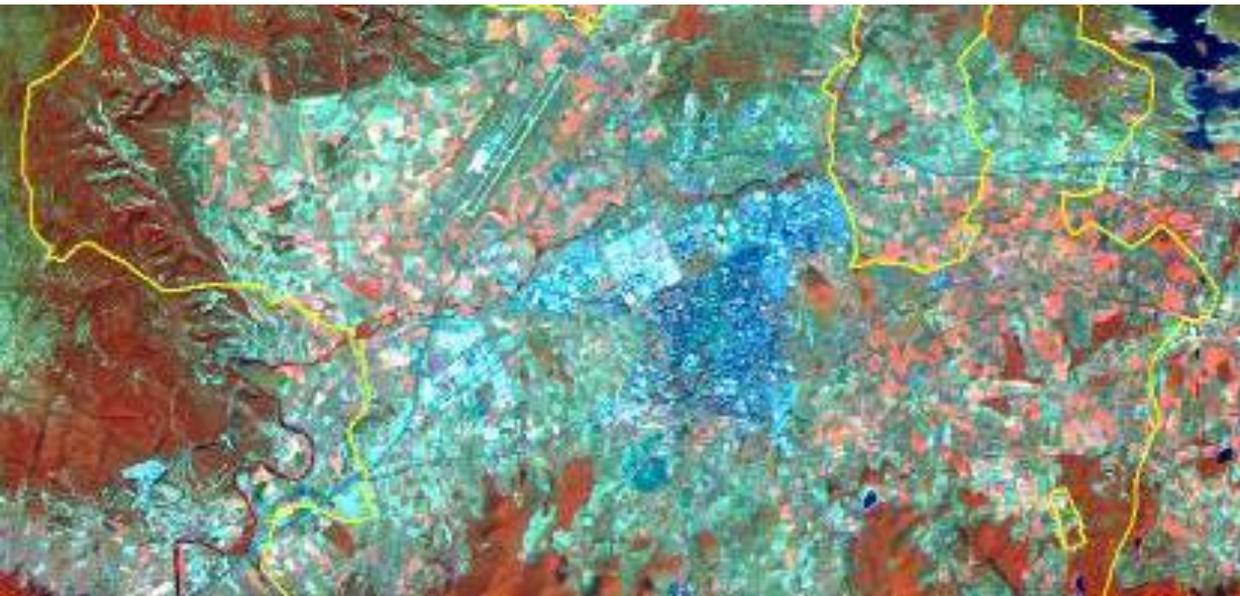


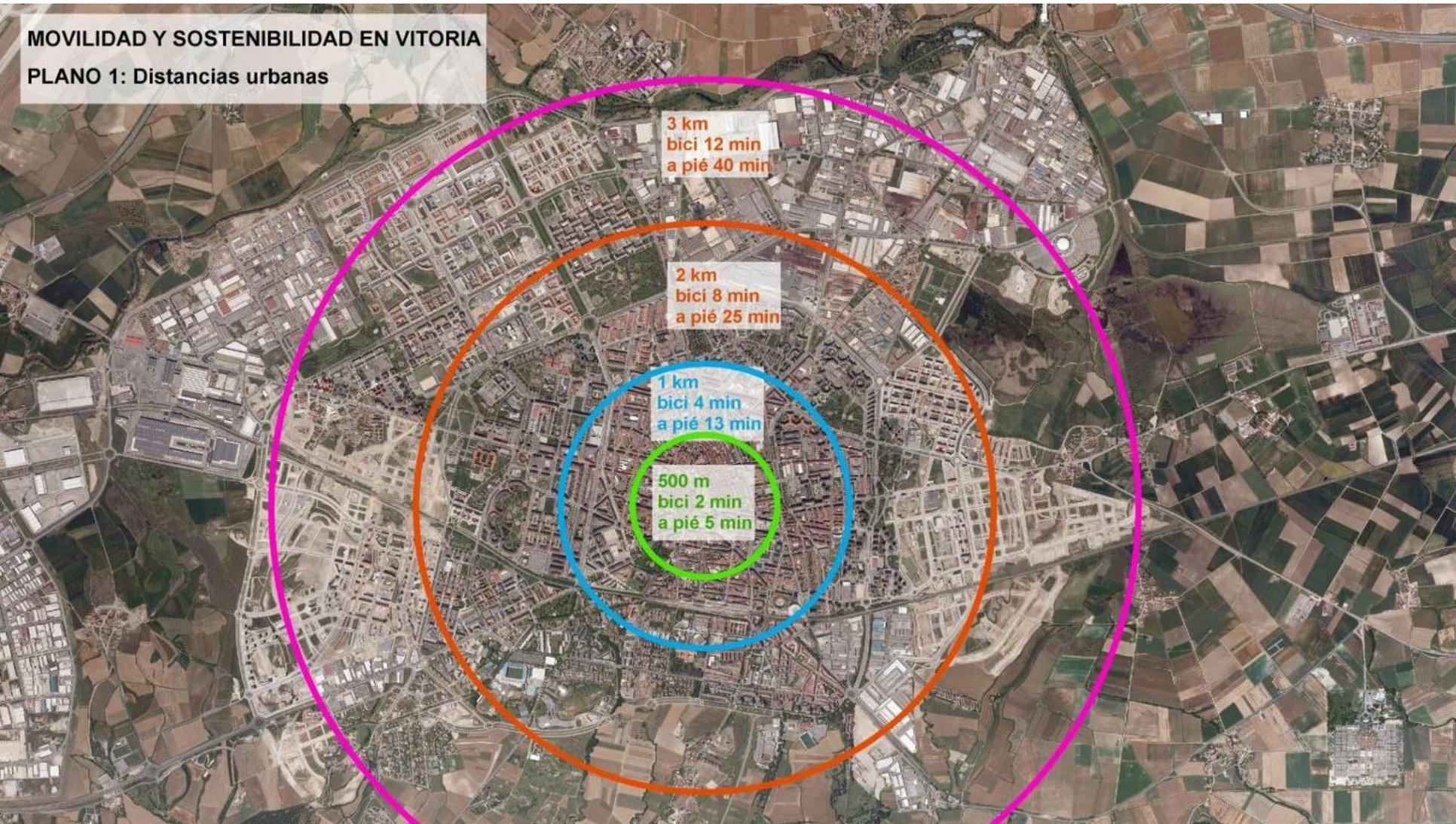
Gráfico 1. Evolución de la población 1900-2007.

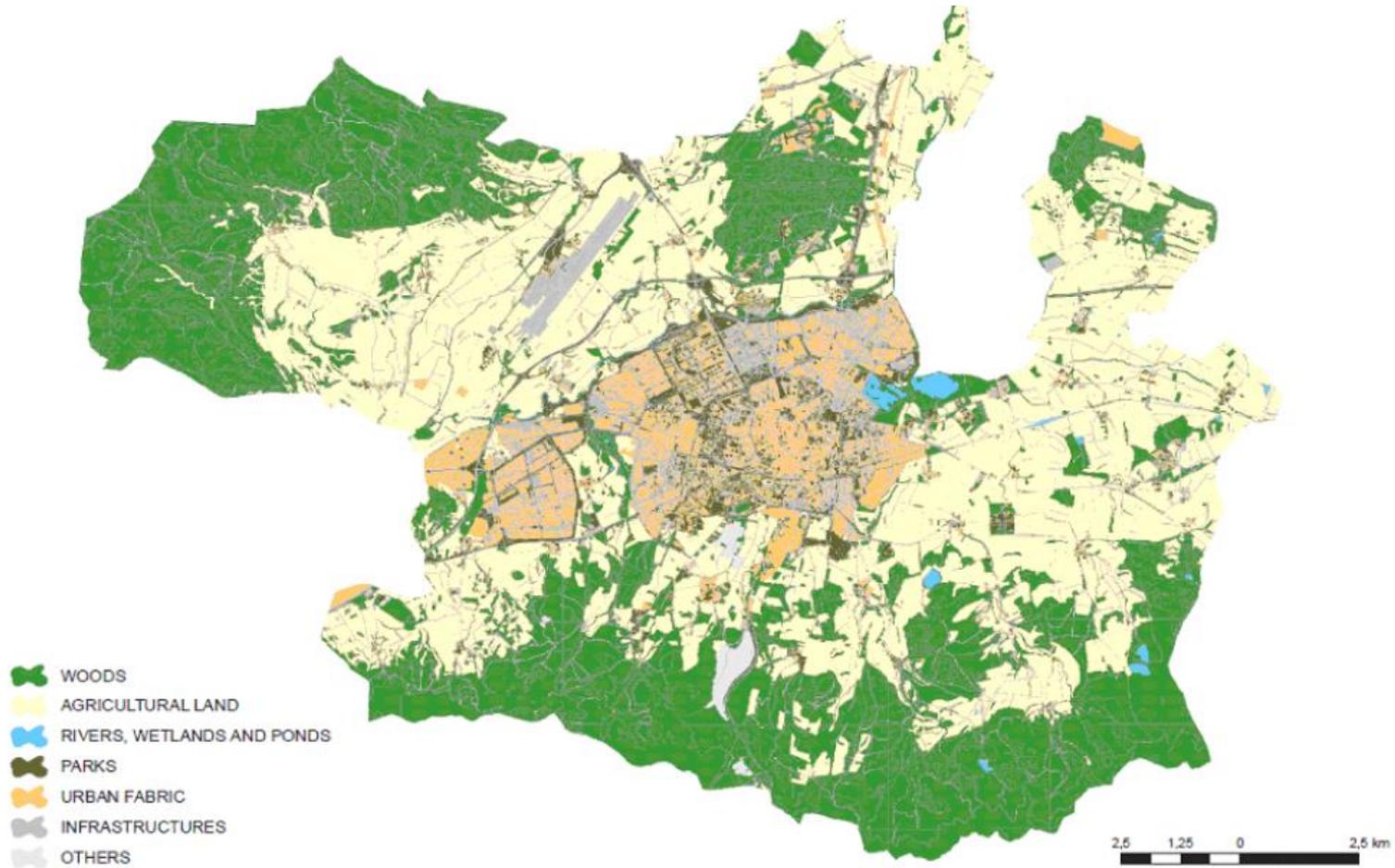
## Una ciudad compacta y diversa

- 46 viviendas/ha.
- 101,51 habitantes/ha (Áreas residenciales)
- Una ciudad donde todo está a mano, accesible a pie o en bicicleta.

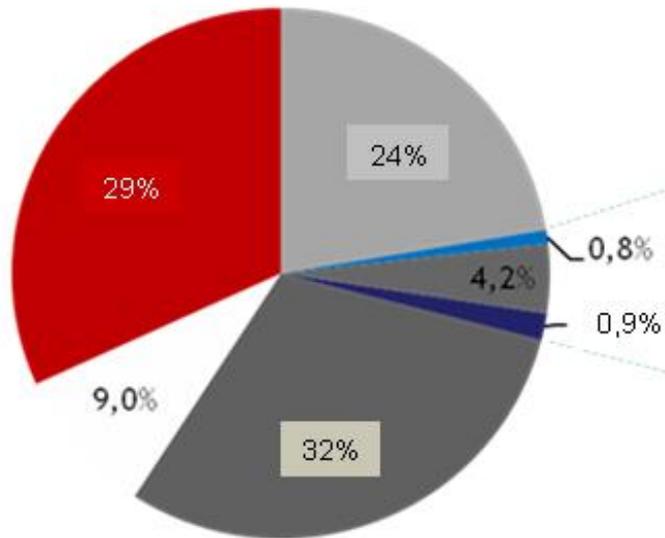


MOVILIDAD Y SOSTENIBILIDAD EN VITORIA  
PLANO 1: Distancias urbanas



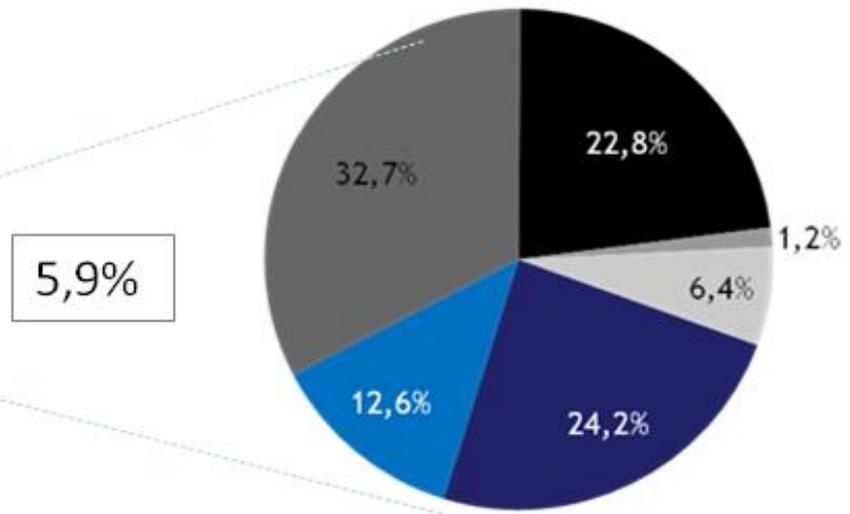


**Municipio ( 841.710 t CO<sub>2</sub> )**



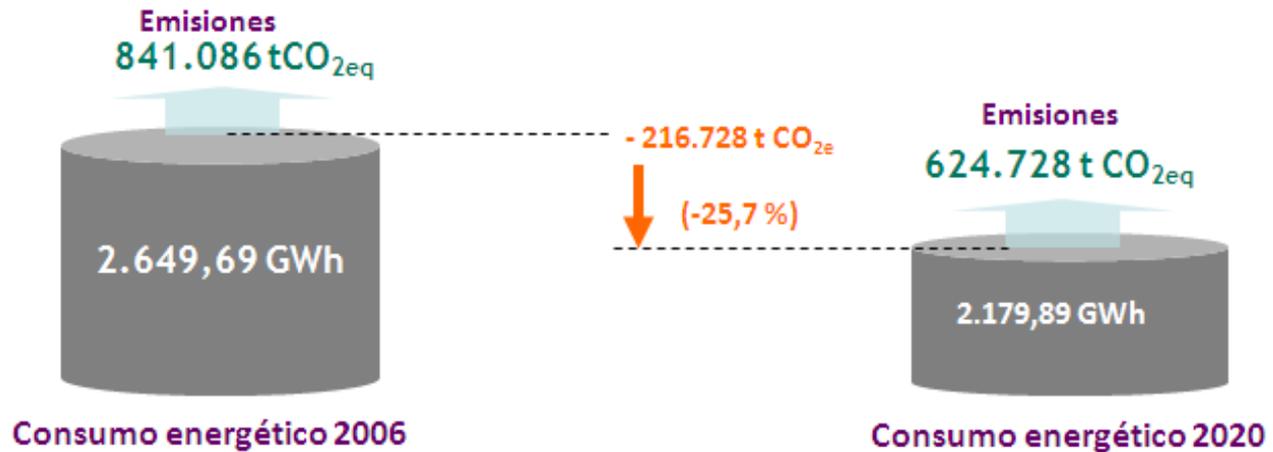
- Comercial
- Ciclo hidrológico
- Equipamientos y servicios municipales
- Gestión de residuos y limpieza urbana
- Residencial
- Sector primario
- Movilidad

**Ayuntamiento ( 49.278 t CO<sub>2</sub> )**

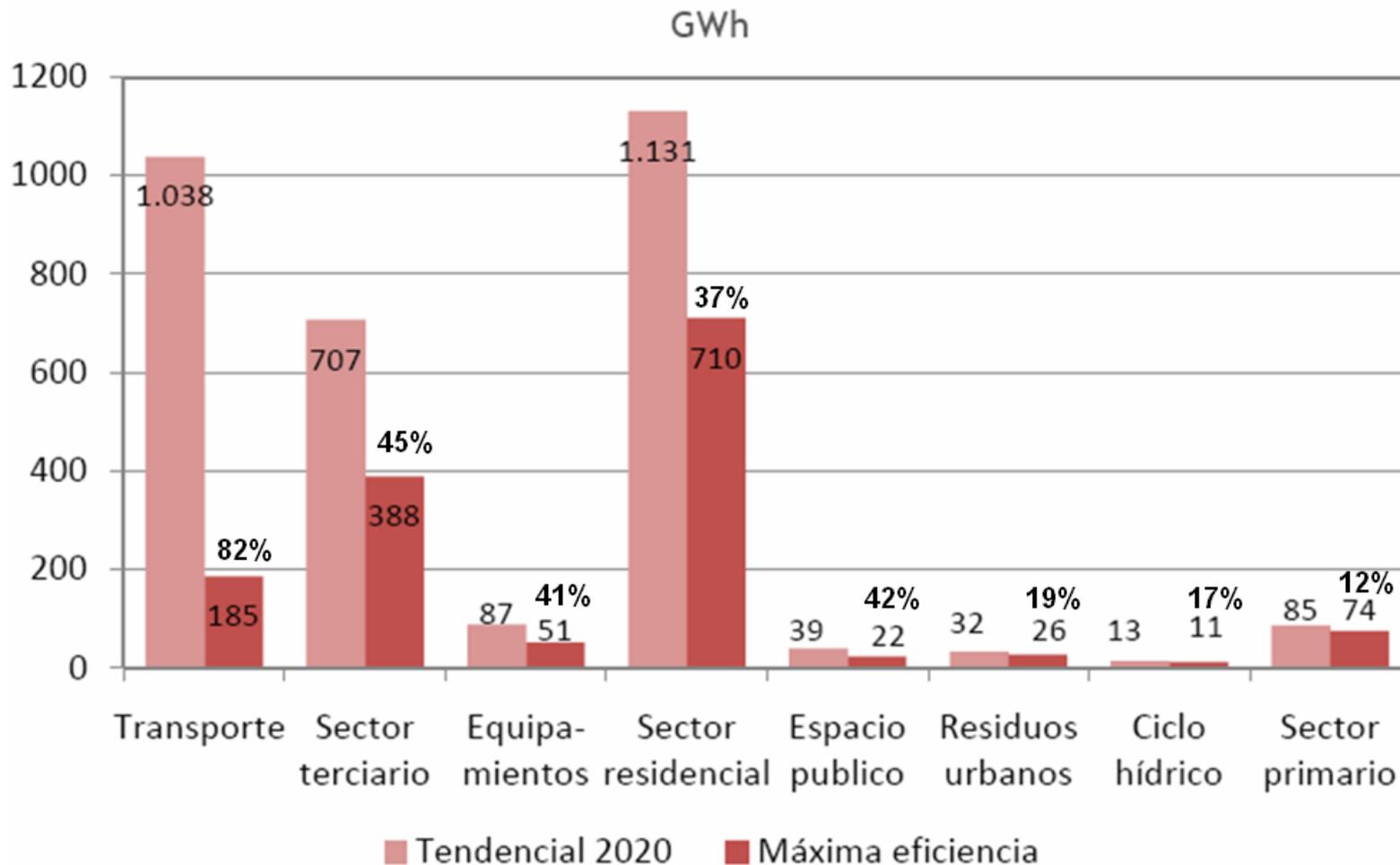


- Gestión de residuos
- Ciclo hidrológico
- Equipamientos
- Espacio público
- Flota municipal
- Transporte público

Sector	t CO <sub>2eq</sub> 2006	t CO <sub>2eq</sub> 2020	t CO <sub>2eq</sub> reducidas	% Reducción
<b>Total Municipio</b>	<b>841.068</b>	<b>624.728</b>	<b>216.340</b>	<b>25,7</b>
Sector Residencial	269.927	241.354	28.573	10,6
Sector Servicios	202.227	146.124	56.103	27,7
Movilidad	243.971	161.044	82.927	34,0
Sector Primario	79.421	62.076	17.345	21,8
Ciclo Hidrológico	5.939	4.901	1.038	17,5
Equipamientos y servicios municipales	37.507	20.883	16.624	44,3
Gestión de residuos y limpieza urbana	5.832	-4.136	9.968	170,9



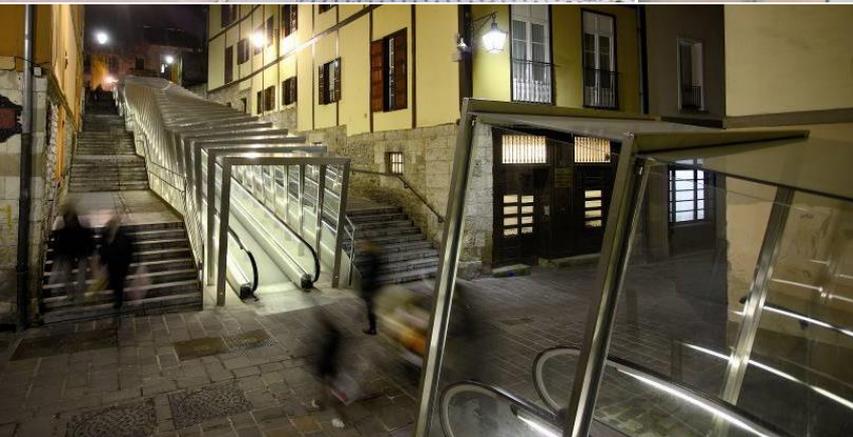
**Reducción de emisiones PLCCC**

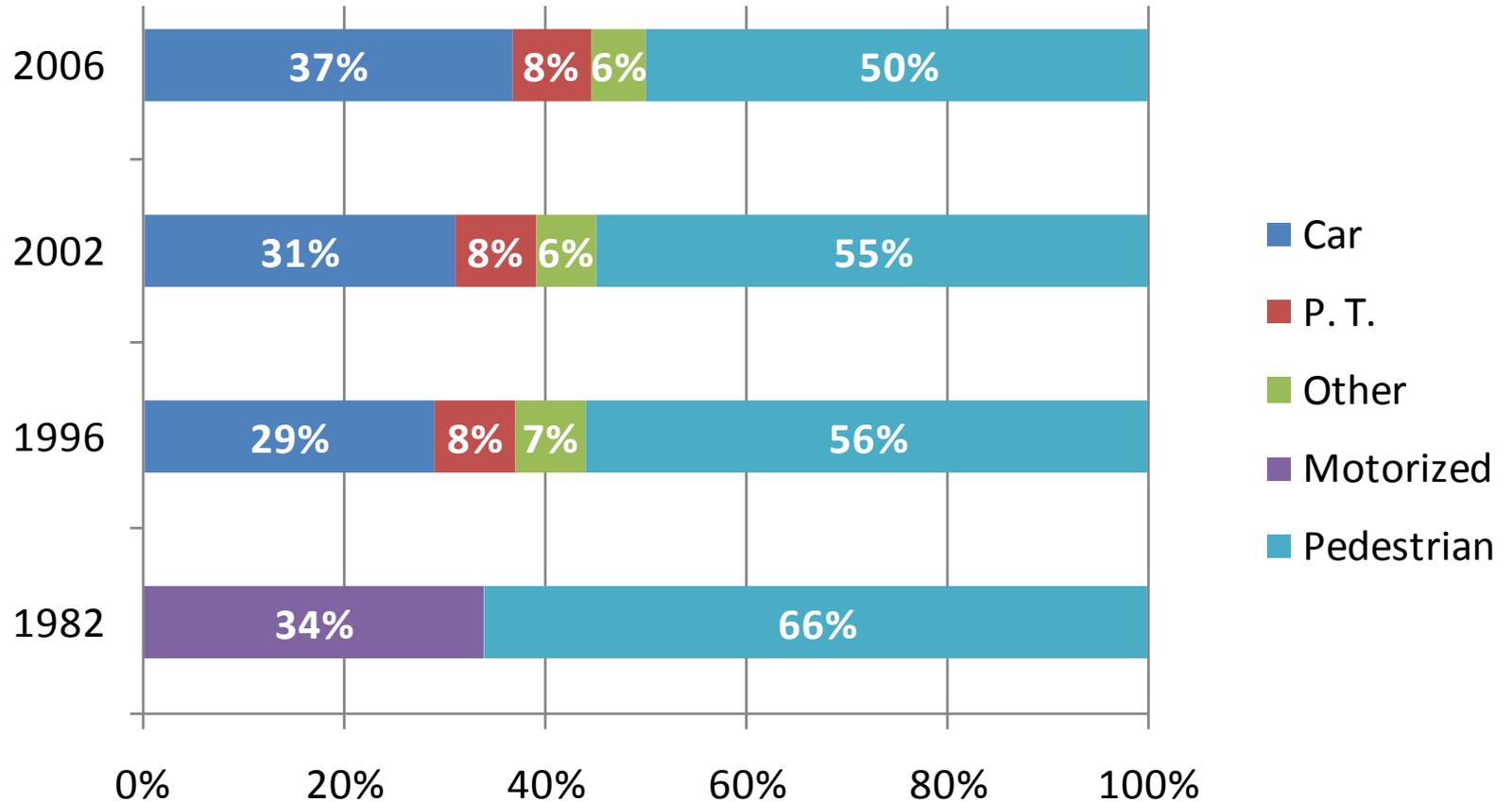


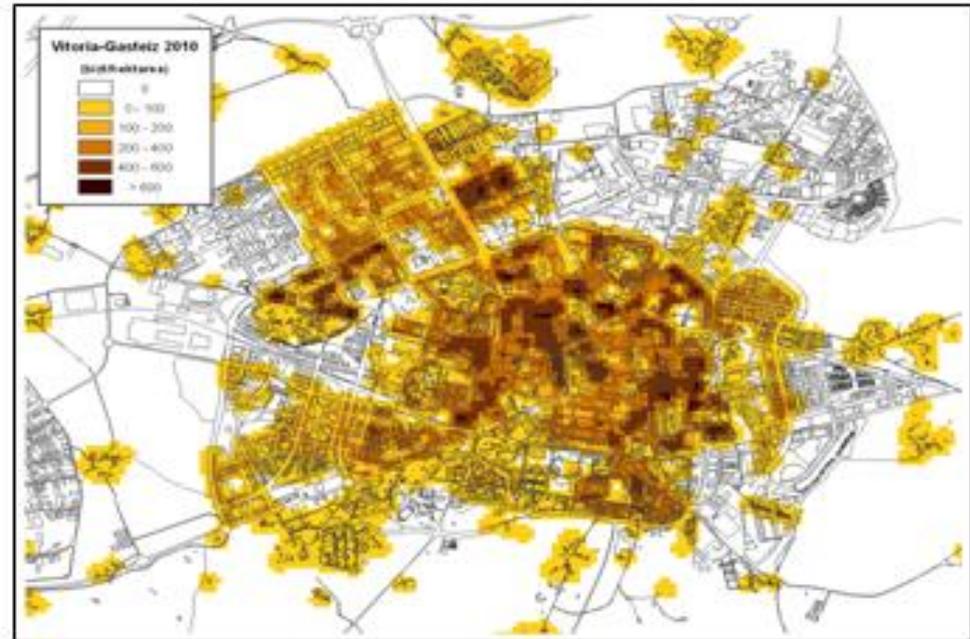
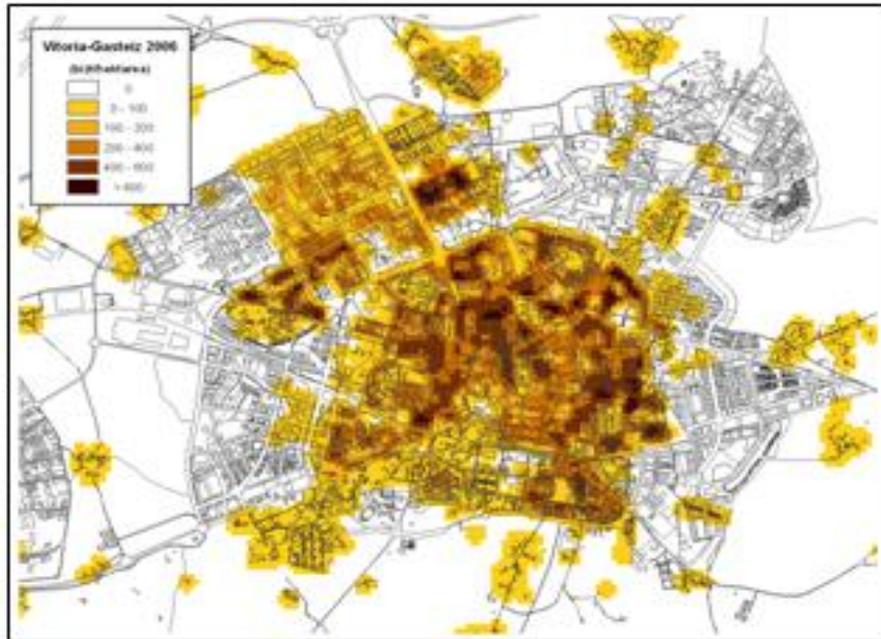
*Consumo energético tendencial 2020 y de máxima eficiencia por sectores*



- Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público
- Vehículos híbridos y eléctricos
- Car-sharing
- Electrolíneas y puntos de recarga







La última expansión urbano-industrial aprobada en el PGOU (Plan General de Ordenación Urbana) del año 2003 ha conducido a un importante crecimiento de la ciudad en suelo urbanizado (9 millones de m<sup>2</sup>) y en número de viviendas (15 922 construidas en los seis últimos años).

## Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz.

### Objetivos:

- Invertir la tendencia al incremento en el uso del coche
- Potenciar las formas de movilidad sostenible: transporte público, bicicleta y peatonal
- Crear redes funcionales para peatones y ciclistas
- Liberar espacio público del tráfico para recuperar un entorno urbano de calidad

### Fase de Planificación (octubre 2006-julio 2008)

- Foro ciudadano por la movilidad sostenible (Oct 2006)
- Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible (Abr. 2007)
  - Firmado por 54 representantes de asociaciones, instituciones, empresas y otras entidades.
  - Refrendado por el Pleno del Ayuntamiento (Sep 2007) y el Consejo Social.



- Acuerdo de la Junta de Portavoces

## Algunas de las propuestas más relevantes del Pacto.

- Avanzar hacia un nuevo modelo de ciudad en el que la movilidad no sea una amenaza para la calidad de vida, la salud de su población, su medio ambiente ni para la economía local.
- Impulsar los modos no motorizados y la reducción del peso del vehículo privado.
- Dotarse de un sistema de transporte público colectivo renovado y eficaz.
- Calmar el tráfico.
- Explorar alternativas al actual modelo de aparcamiento.
- Analizar posibles alternativas al actual modelo de DUM.

### Fase de implantación (septiembre 2008-actualidad)

- Grupo de trabajo político técnico
- Consejos Sectoriales
- Consejos Territoriales y Asociaciones Vecinales
- Campaña de acompañamiento con personas voluntarias



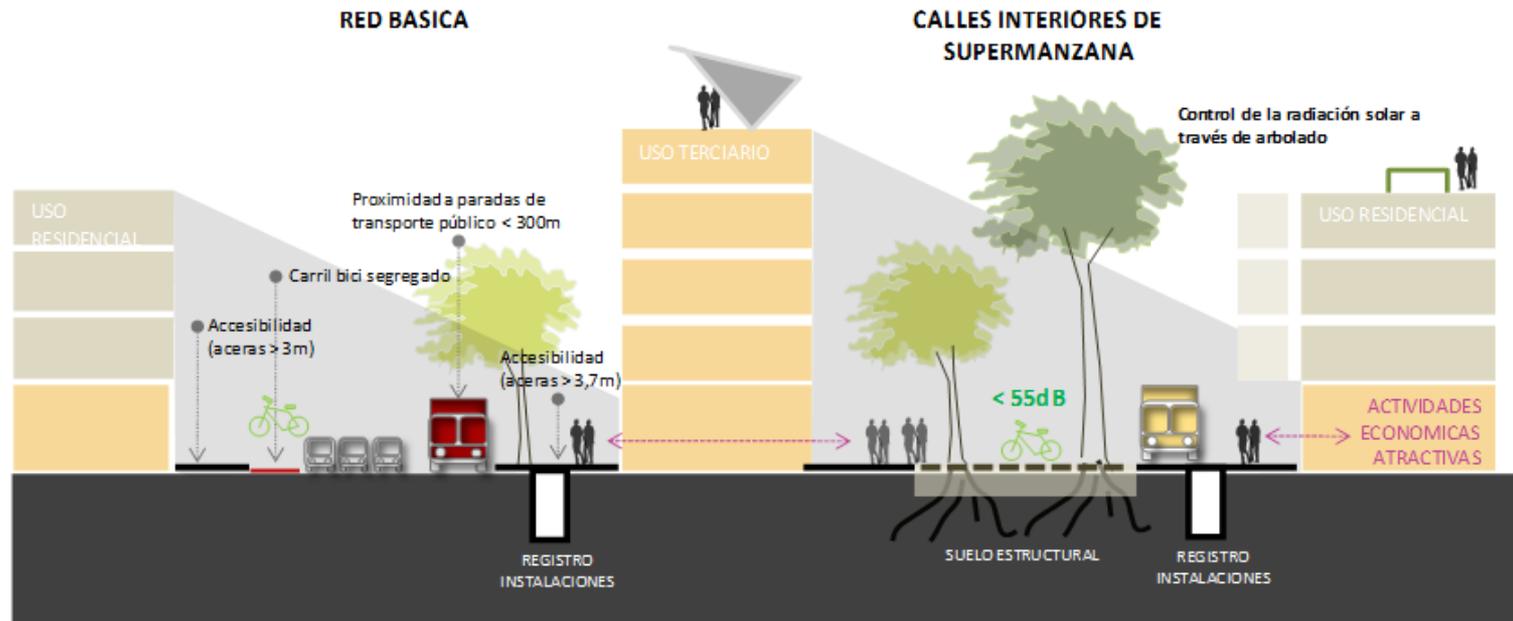
- + 30 reuniones con asociaciones.
- + 50 reuniones político-técnicas.

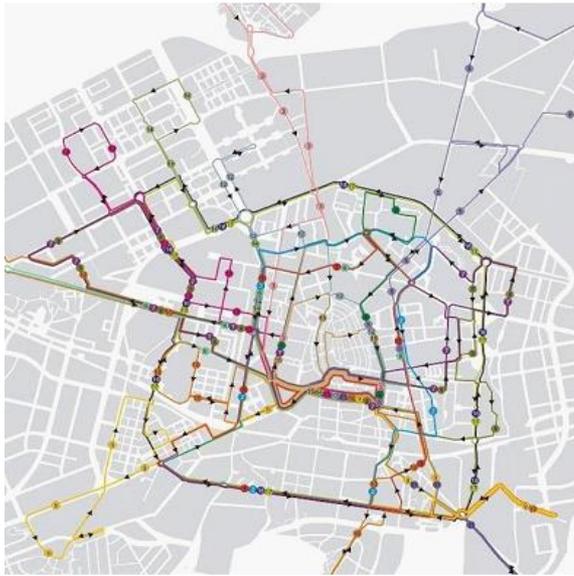
# Redes de Movilidad: Vías Básicas

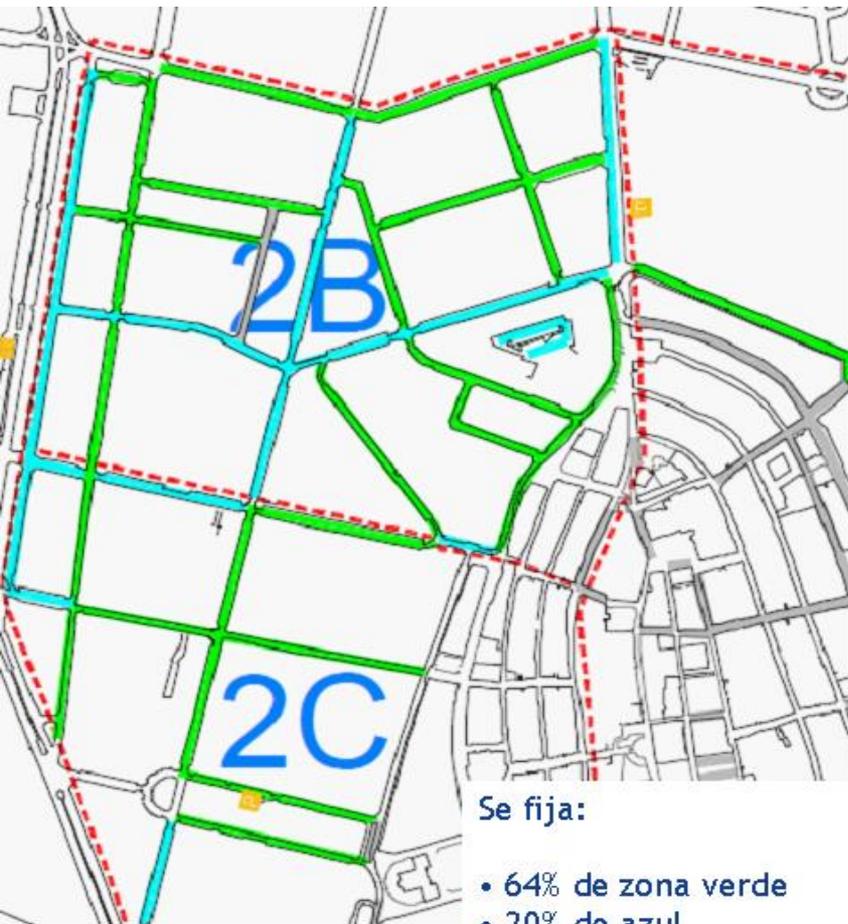


## Características del esquema de supermanzanas.

- 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 calzadas tiende a desaparecer progresivamente.
- La distribución de mercancías adopta una nueva regulación.

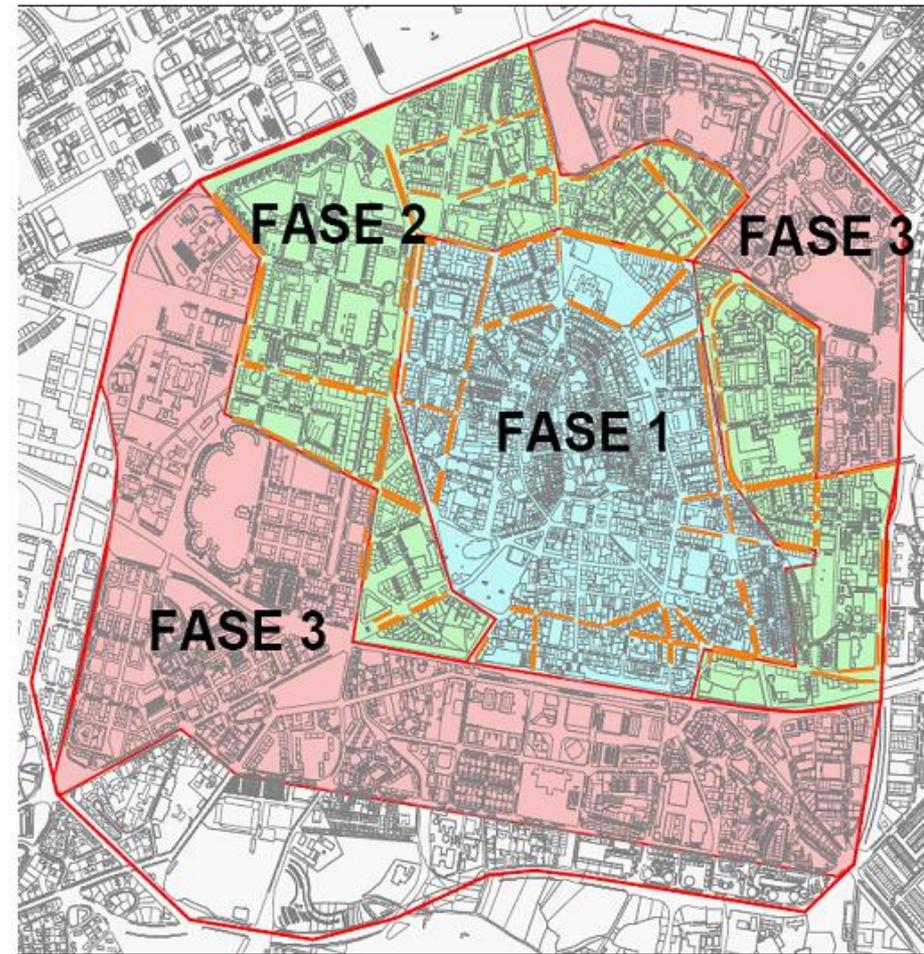






Se fija:

- 64% de zona verde
- 20% de azul
  
- 16% de uso exclusivo para los vecinos



# VITORIA GASTEIZ

## PLAN DE MOVILIDAD

### La Fava crítica que se margine al coche

La Federación de Asociaciones de Vecinos de Álava (Fava) valoró ayer «con preocupación» que el Plan de Movilidad Sostenible de Vitoria quiera «demonstrar al automóvil con grandes restricciones circulatorias». El colectivo también reclamó al Ayuntamiento «que aplique la racionalidad a la hora de ampliar la OTA».

## Ciudadanos



### Los urbanos, como un reloj

El COBEM analiza la problemática de circulación en la ciudad y concluye que la mejora media en la parada es de 9 minutos, un retraso de lo previsto.

## 33 asociaciones rechazan ampliar la OTA y piden más parkings y urbanos

Los colectivos vecinales firman un acuerdo para exigir a Lizaso que amplíe los «valles» del Plan de Movilidad



## QUEDAMOS EN DIEZ MIT

Las ideas políticas viven en una burbuja, transparente desde los que ve la realidad. En contras en contras con ella para, sin embargo, insensibilizar, de acuerdo con el poder que lo otorgan al candidato vencedor de las elecciones. En una de las perlas de un mundo más o menos profesional que debe reconstruir, desarrolla un currículum para agasajar y responder a las demandas de quienes, algunos de ellas injustas. Ser político obliga a mucho, a bastante más de cuanto se cree, algunas que encarnan la política, pero llevar esa distinción a causas no debería convertir al objeto

- Asociación de Vecinos de Barrio de San Sebastián
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Juan
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Pedro
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Mateo
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Andrés
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Nicolás
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Esteban
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Agustín
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Jerónimo
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Lorenzo
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Sebastián
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Juan
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Pedro
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Mateo
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Andrés
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Nicolás
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Esteban
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Agustín
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Jerónimo
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Lorenzo
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Sebastián
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Juan
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Pedro
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Mateo
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Andrés
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Nicolás
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Esteban
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Agustín
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Jerónimo
- Asociación de Vecinos de Barrio de San Lorenzo

## Vecinos de Zaramaga critican los efectos del Plan de Movilidad en la plaza Carlos I

Los problemas surgidos por el estrechamiento de la calzada para dar paso al autobús centran las quejas. Los vecinos de Zaramaga critican los efectos del Plan de Movilidad en la plaza Carlos I, también conocida por ser la plaza en la que está ubicado en el centro civil de Irujo. Pese a ello, es un ejemplo de cómo «la teoría del plan choca con la realidad». Al parecer, las obras realizadas en la vía para priorizar la circulación del transporte público por la zona han dado como resultado que la calzada haya sufrido un considerable estrechamiento. Como consecuencia, se ha dificultado «gobernando» la circulación del resto de vehículos. «Entendemos que dar prioridad al transporte público es un buen proyecto, pero no debería llevar consigo la creación de nuevas dificultades que



del transporte urbano. / I. CHANDEA

## 4.000 pasajeros más al día con las nuevas líneas

Casi 215.000 personas utilizan el transporte público a la semana, 26.000 más que con los viejos trazados

Los datos son muy reveladores. Tras la entrada en vigor de las nuevas líneas, los urbanos transportan por la ciudad a 4.000 pasajeros más que con los antiguos li-



Usuarios en un autobús.

**LOS DATOS**  
**Transporte urbano**  
 ▶ Usuarios: Tras la puesta en marcha de las nuevas líneas (en total, 9), cada semana utilizan los urbanos 214.297 personas, es decir, 30.613 al día, 4.000 más que con los antiguos trazados.  
 ▶ Por día: el de mayor afluencia es el jueves, con 37.446 pasajeros, seguido de cerca por el martes -37.180- y el miércoles -36.803-. El día de menor utilización de los autobuses es el domingo, con 10.475 viajeros. El sábado, por contra, son usados por 21.132 personas.  
 ▶ Porcentaje: tras la entrada en vigor de las nuevas líneas, el número de pasajeros ha aumentado un 14,51%.



DESIGNER DE VEHÍCULOS. Ésto es la imagen que ofrece la zona cuando se avanza por la calle desde el punto de partida de la línea de transporte urbano. / I. CHANDEA

## La nueva OTA aleja a los coches

EL CORREO circula por las calles con estacionamiento regulado y encuentra 339 plazas de aparcamiento libres en apenas una hora



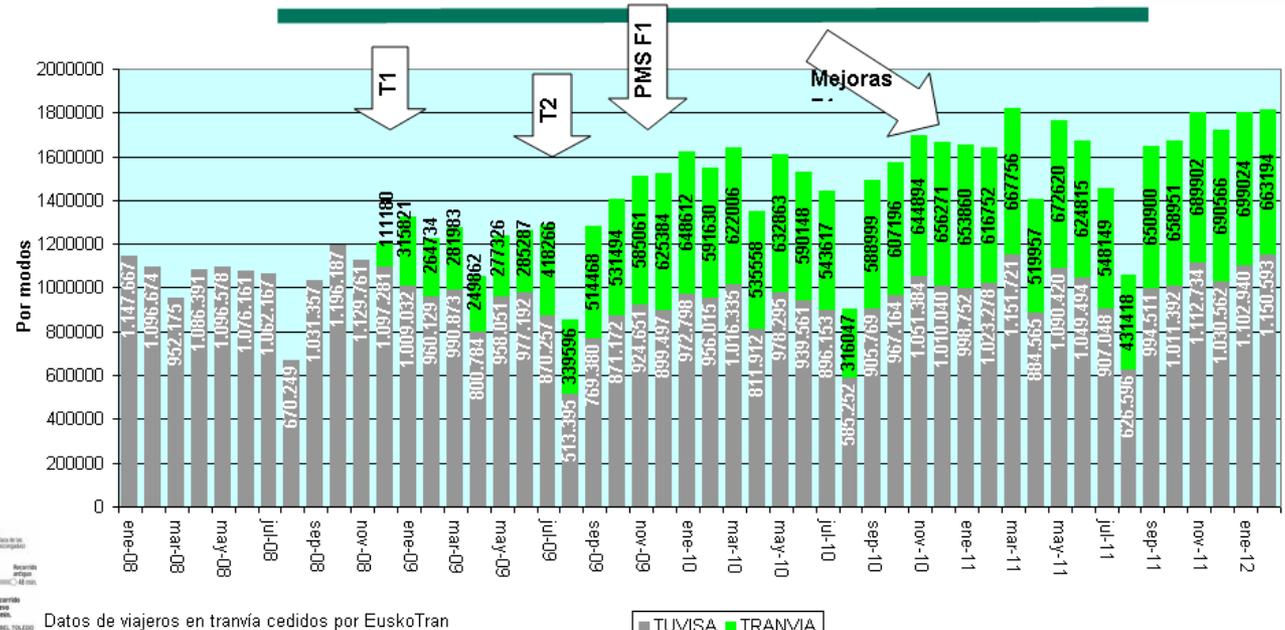
Una de las calles más estrechas de la ciudad, donde se encuentra el estacionamiento regulado de la línea de transporte urbano. / I. CHANDEA



## Evolución del uso del Transporte Público



### Viajeros Transporte Público



Datos de viajeros en tranvía cedidos por EuskoTran

■ TUVISA ■ TRANVIA

- 80% incremento en el número de viajeros/mes.
- 14.5% de aumento en la velocidad comercial.
- 6% de reducción en el consumo de combustible.
- La accesibilidad(\*) se mantiene en torno al 96%

(\*) Población residente a < 300m de una parada).

#### CUATRO TRAYECTOS DEL URBANO: ANTES Y DESPUÉS

Origen	Destino	Salida	Recorrido	Origen	Destino	Salida	Recorrido
30 OCT Línea 101							

«¿Ha merecido la pena?», se preguntaban ayer cientos de viajeros de Tranvía. Hoy, después de el anuncio de la mejora de los servicios, la respuesta es un rotundo sí. El cambio de los recorridos de Tranvía en Vitoria-Gasteiz es un hecho que los usuarios agradecerán antes o después. El CORREO es el que quiere comprobar el objetivo que se marcó el Consistorio de la ciudad: que el servicio sea más cómodo y más rápido para viajar a los ciudadanos. La mejora del servicio se ha hecho con el apoyo de los usuarios, quienes se comprometieron a probar los nuevos recorridos y a dar su opinión. El resultado es un servicio más cómodo y más rápido para viajar a los ciudadanos. La mejora del servicio se ha hecho con el apoyo de los usuarios, quienes se comprometieron a probar los nuevos recorridos y a dar su opinión. El resultado es un servicio más cómodo y más rápido para viajar a los ciudadanos.

El CORREO se sube al autobús para comprobar el antes y el después del cambio. Tres de los cuatro recorridos elegidos son ahora más cortos. Hasta 10 minutos más rápido.



SANSOMENDI. Una prueba en Paula Montal. / r. gómez

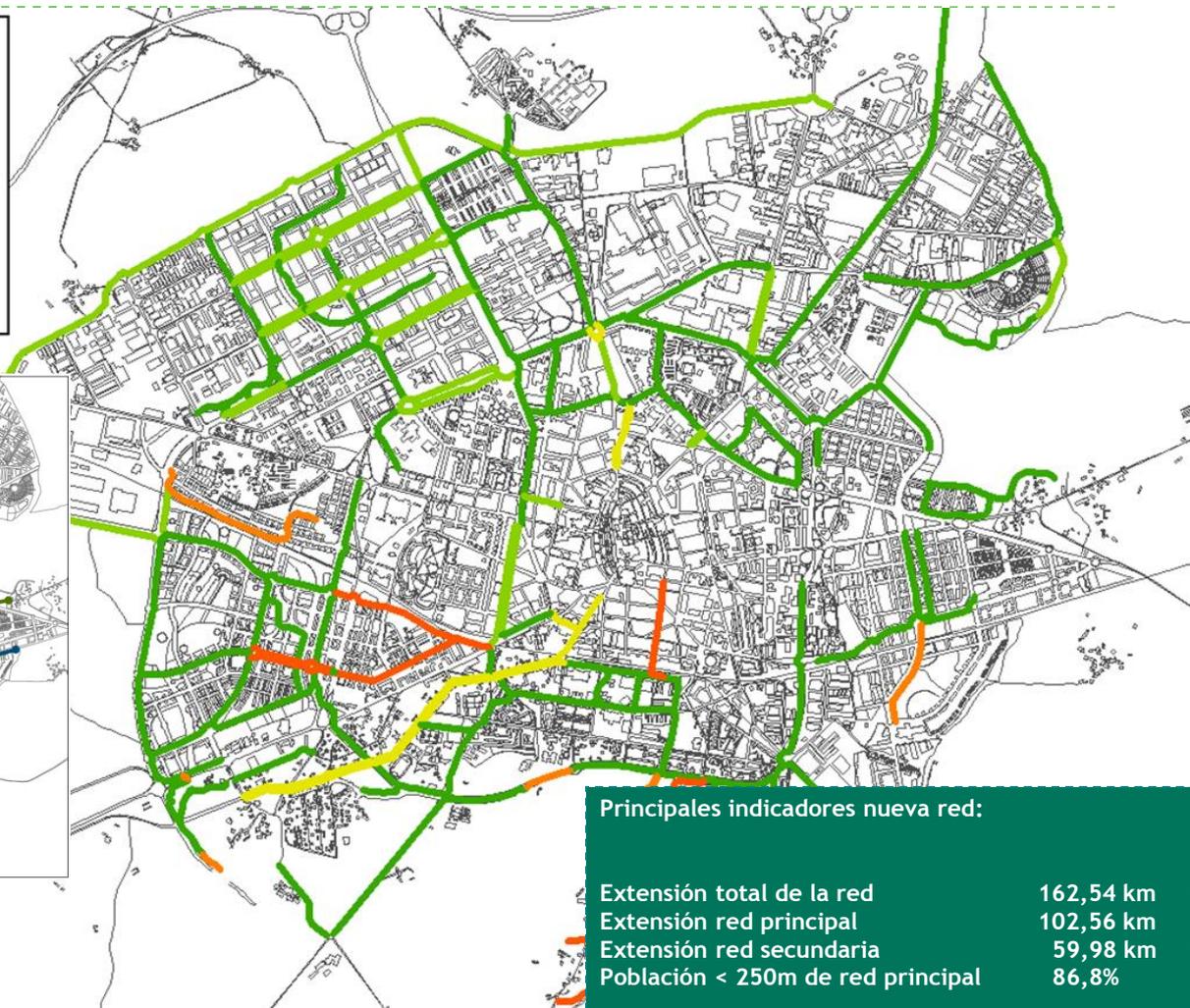
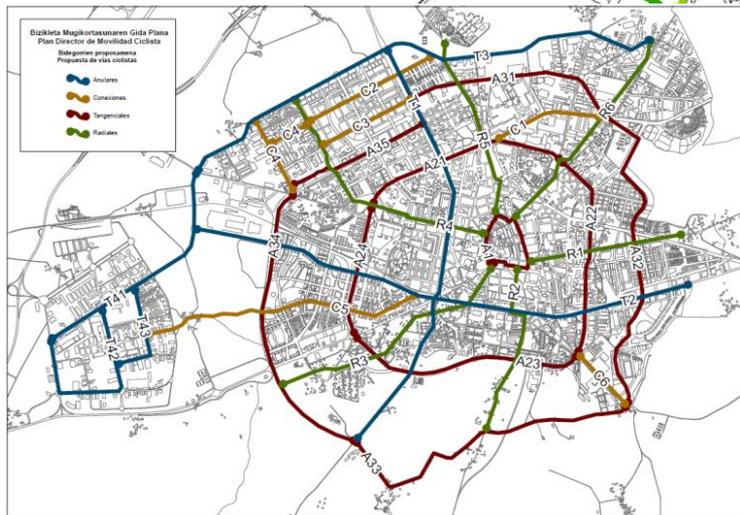


### Bicycle ways

- Before 2009
- 2009
- 2010
- 2011
- 2012

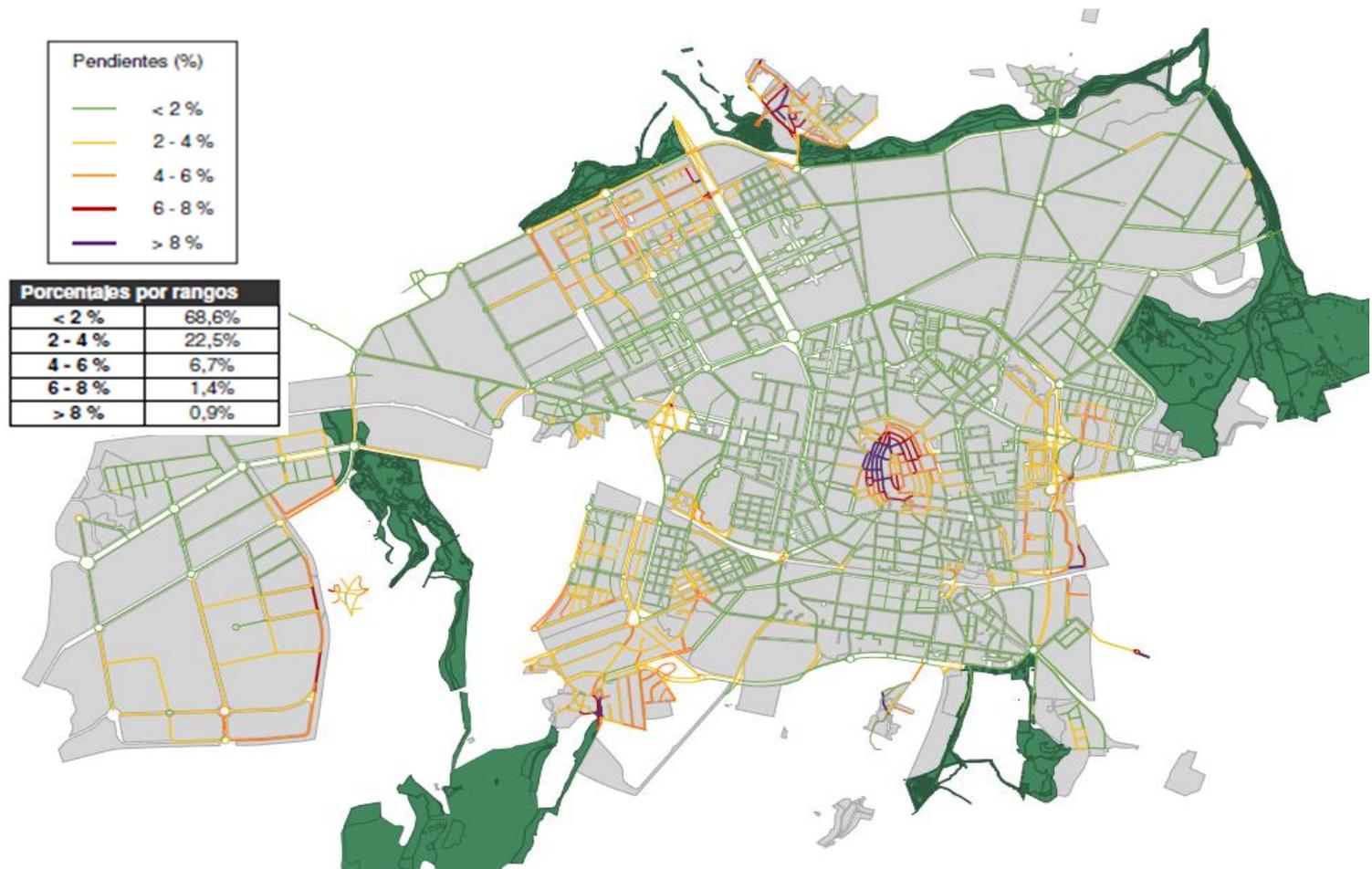
Bizkiletza Mugikortasunaren Gida Plana  
Plan Director de Movilidad Ciclista  
Bidegizun proposamenak  
Propuesta de vías ciclistas

- Aniztas
- Conexiones
- Tangenciales
- Radiales



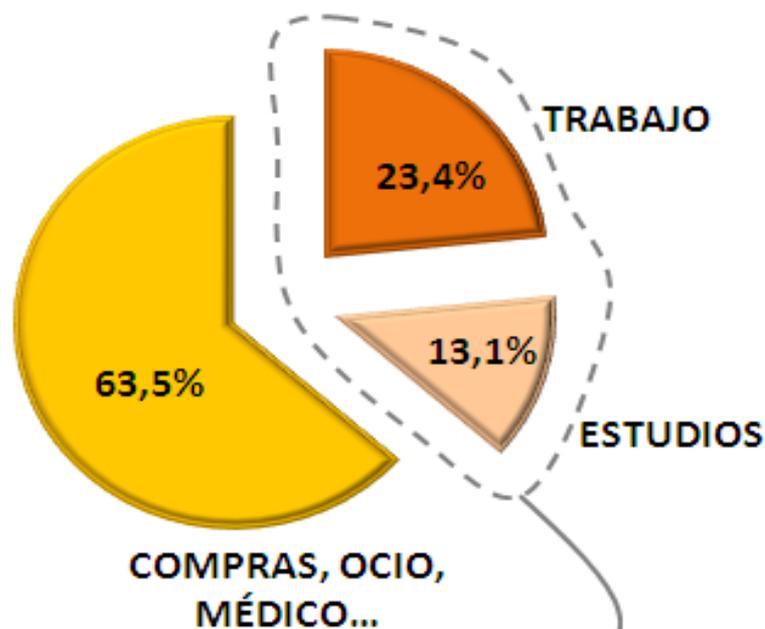
### Principales indicadores nueva red:

Extensión total de la red	162,54 km
Extensión red principal	102,56 km
Extensión red secundaria	59,98 km
Población < 250m de red principal	86,8%



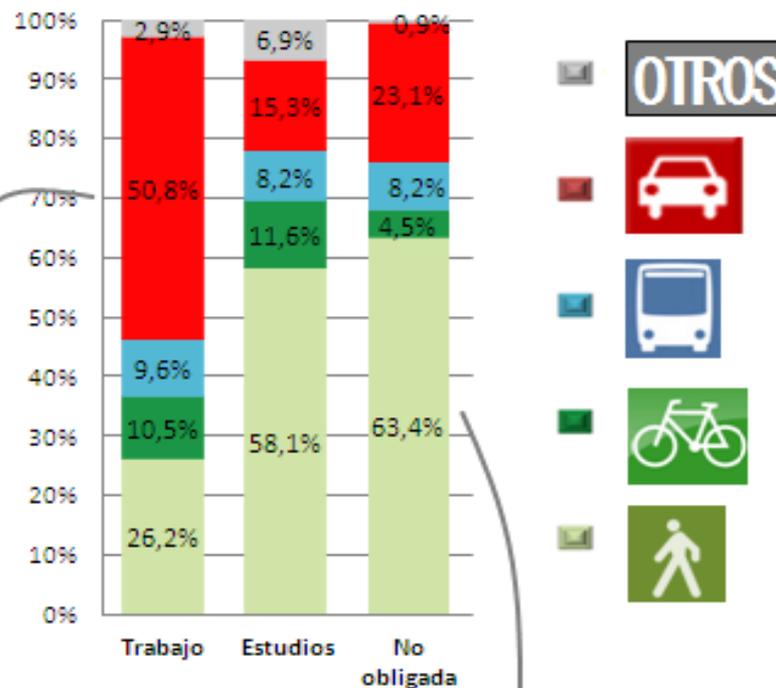
Mapa de pendientes por tramo. Fuente: Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz

## Reparto por motivos



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

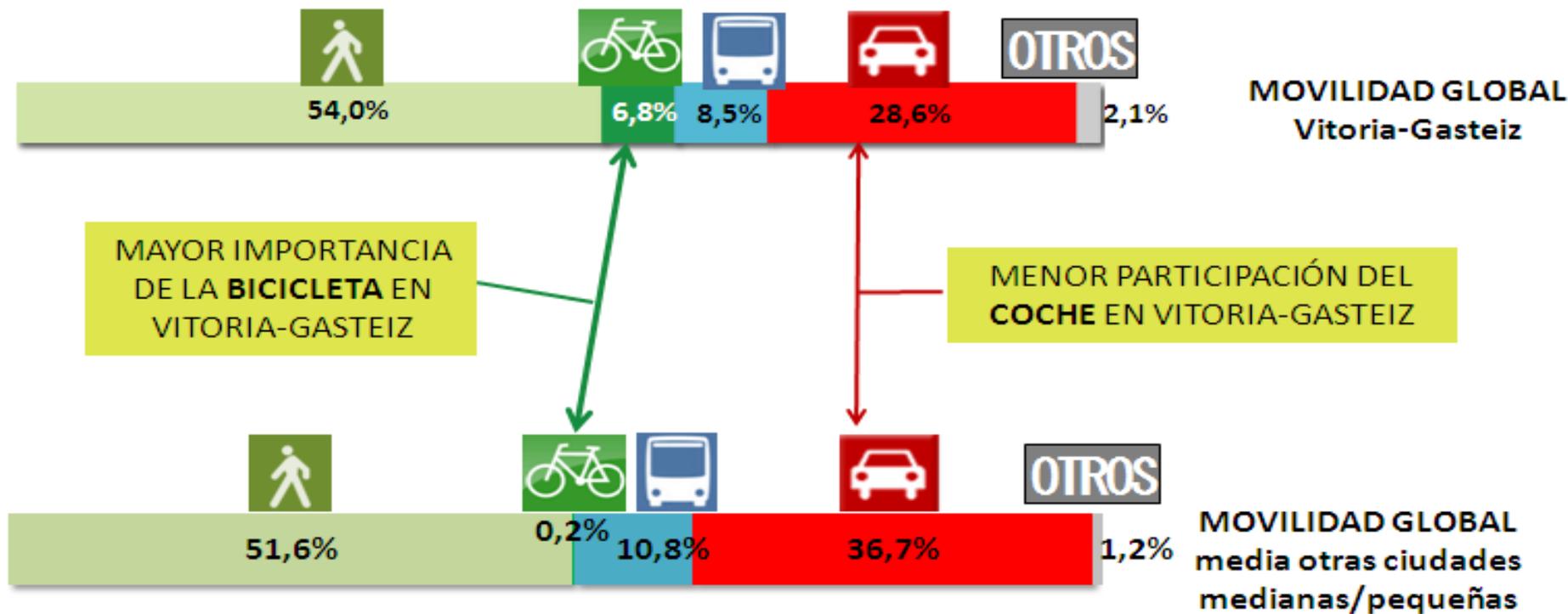
## Reparto de modos según motivo



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

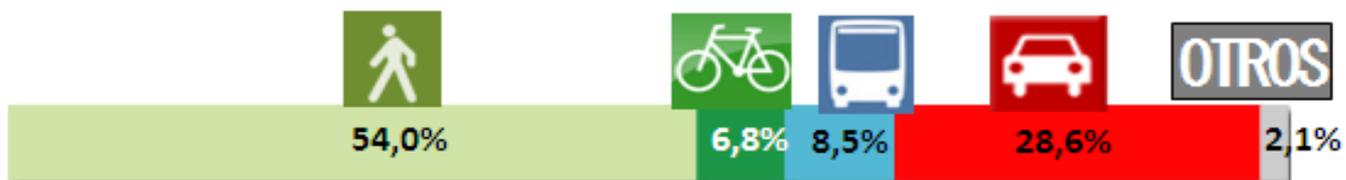
FUERTE IMPORTANCIA DE LA **MARCHA A PIE** EN EL RESTO DE MOTIVOS

## Reparto por modos. VG-Otras Ciudades

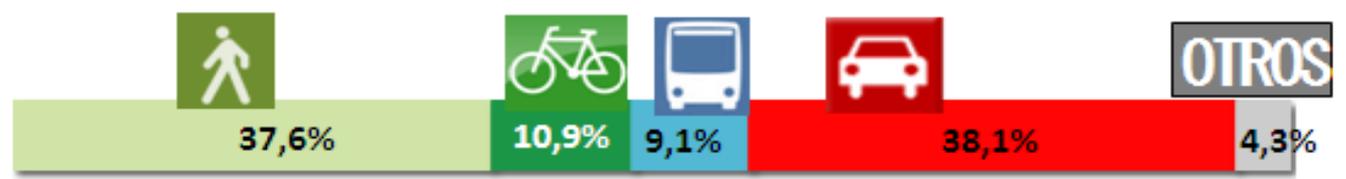


Fuente: Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM)





**MOVILIDAD GLOBAL**  
Vitoria-Gasteiz



**MOVILIDAD OBLIGADA  
(Trabajo y Estudios)**  
Vitoria-Gasteiz

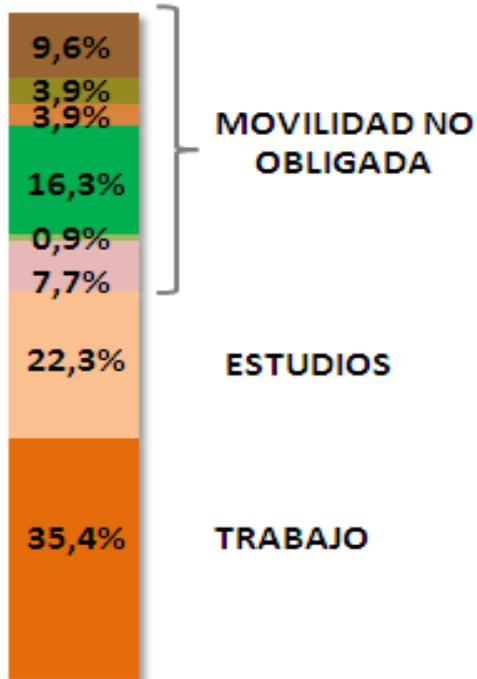
MAYOR IMPORTANCIA DE LA **BICICLETA** EN VITORIA-GASTEIZ

MENOR PARTICIPACIÓN DEL **COCHE** EN VITORIA-GASTEIZ



**MOVILIDAD OBLIGADA  
(Trabajo y Estudios)**  
media otras ciudades medianas/pequeñas

## Reparto por motivos

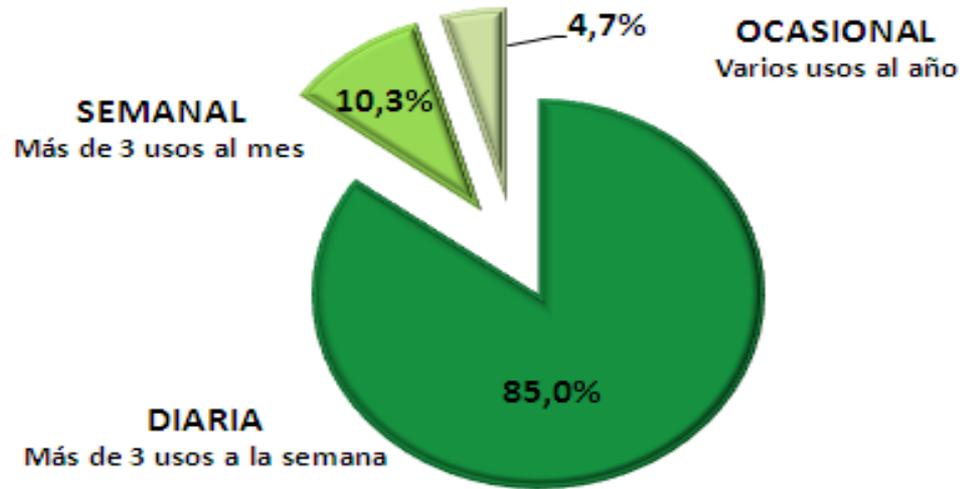


LOS USOS MAYORITARIOS SON TRABAJO Y ESTUDIOS

Duración media de los viajes:  
(solo viajes internos)

18,2 min

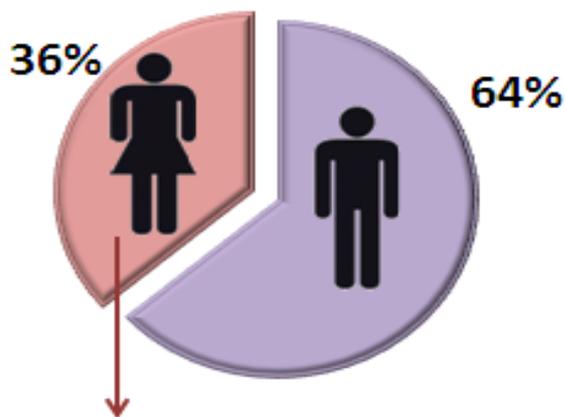
## Frecuencia media de uso



LA MAYORÍA DE LOS USUARIOS REALIZAN UN USO CASI DIARIO DE LA BICICLETA

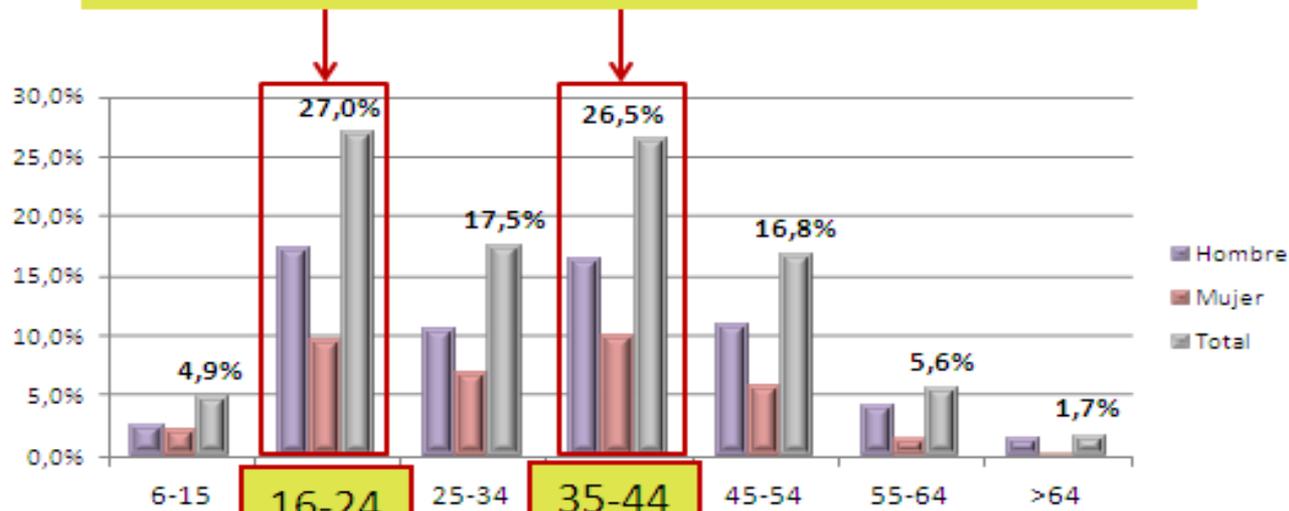
## Características socioeconómicas

MAYOR USO MASCULINO  
EN LA MAYORÍA DE MOTIVOS DE VIAJE



**AUMENTAN LAS MUJERES!**  
**(31% EN 2006)**

LOS GRUPOS DE EDAD «MÁS CICLISTAS»



80%  
ESTUDIANTES

MOTIVOS MAYORITARIOS:

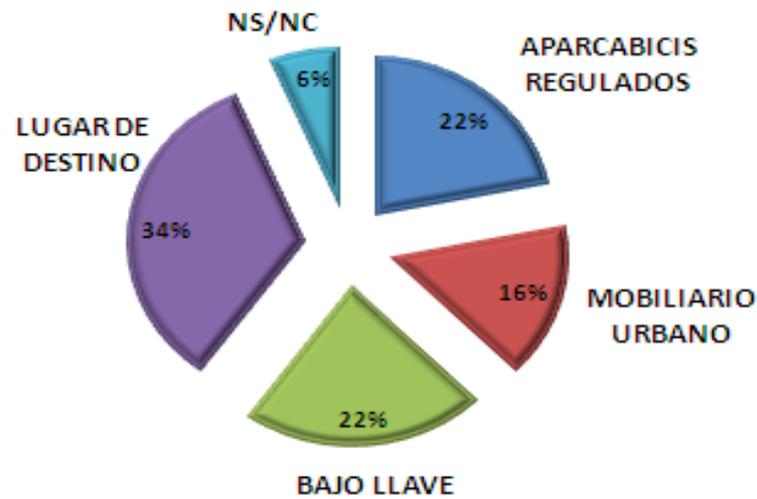
- OCIO (55%)
- ESTUDIO (45%)

83%  
OCUPADOS

MOTIVOS MAYORITARIOS:

- **TRABAJO (61%)**
- OCIO (12%)

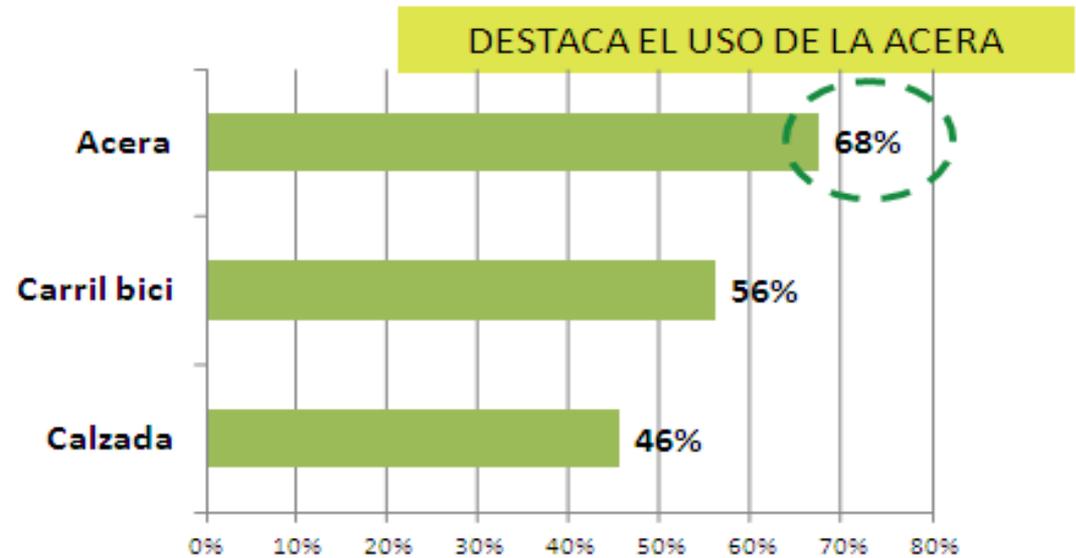
## Estacionamiento de la bicicleta



LA DISTRIBUCIÓN DE TIPOS DE APARCAMIENTOS ES MUY HETEROGÉNEA

DESTACA EL APARCAMIENTO DENTRO DEL LUGAR DE DESTINO

## Uso de la infraestructura



## Disponibilidad de otros modos

EL 87% DE LOS USUARIOS DE BICICLETA DISPONEN DE COCHE



(2006)

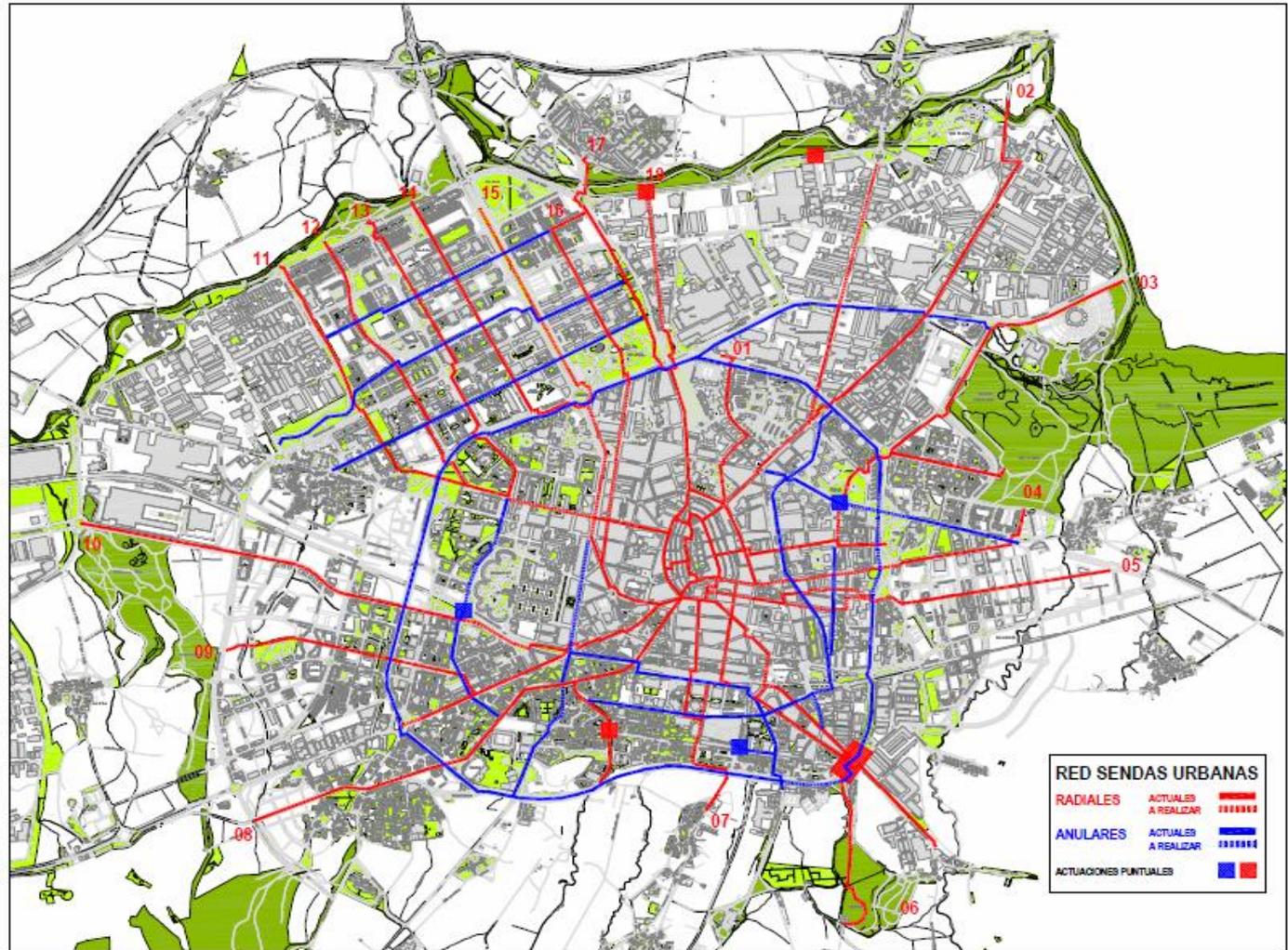
74% → 87%  
(Δ +17%)

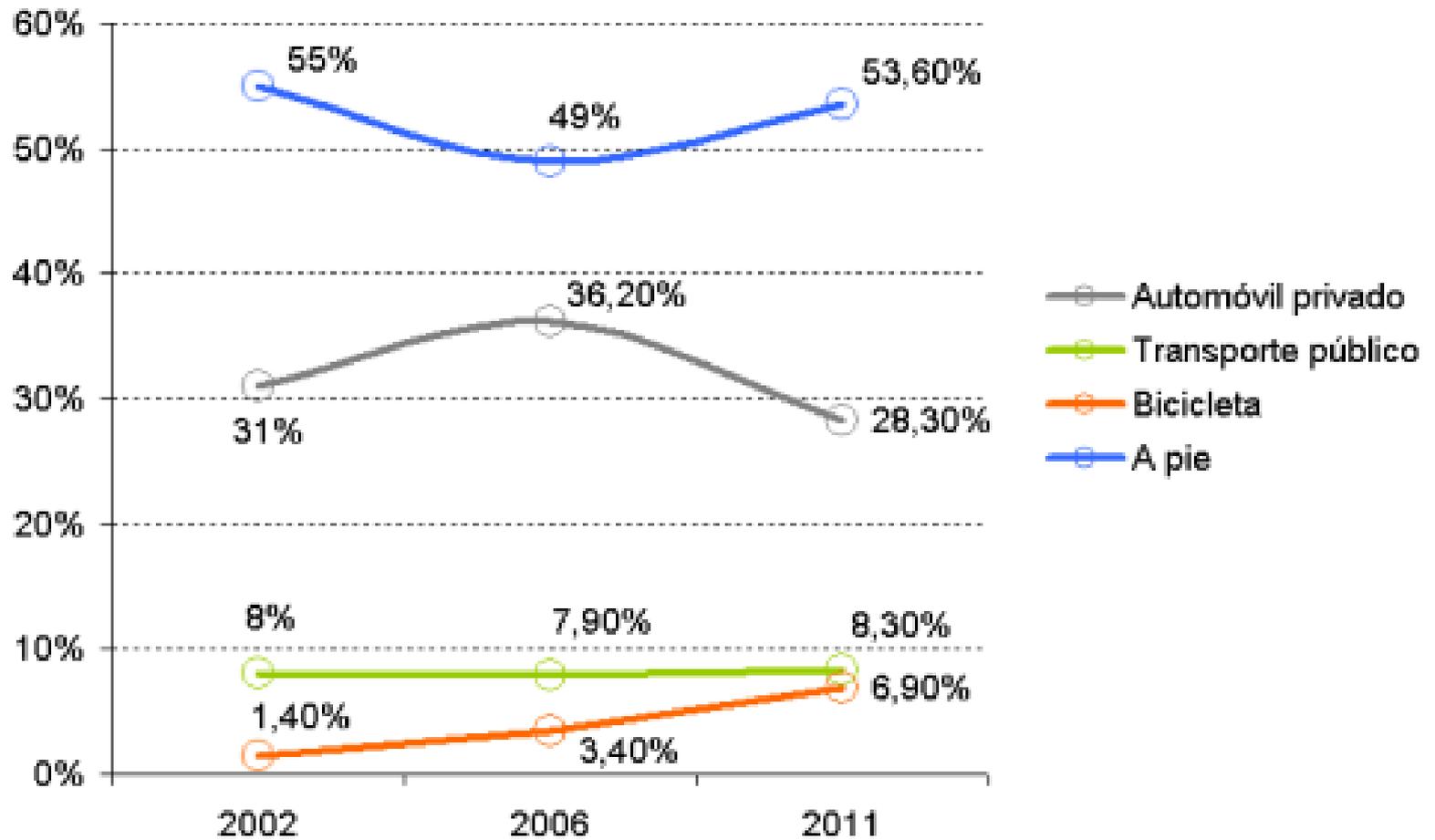
## Intención de cambiar: segmentación.

- 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 cambiar: segmentación.

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





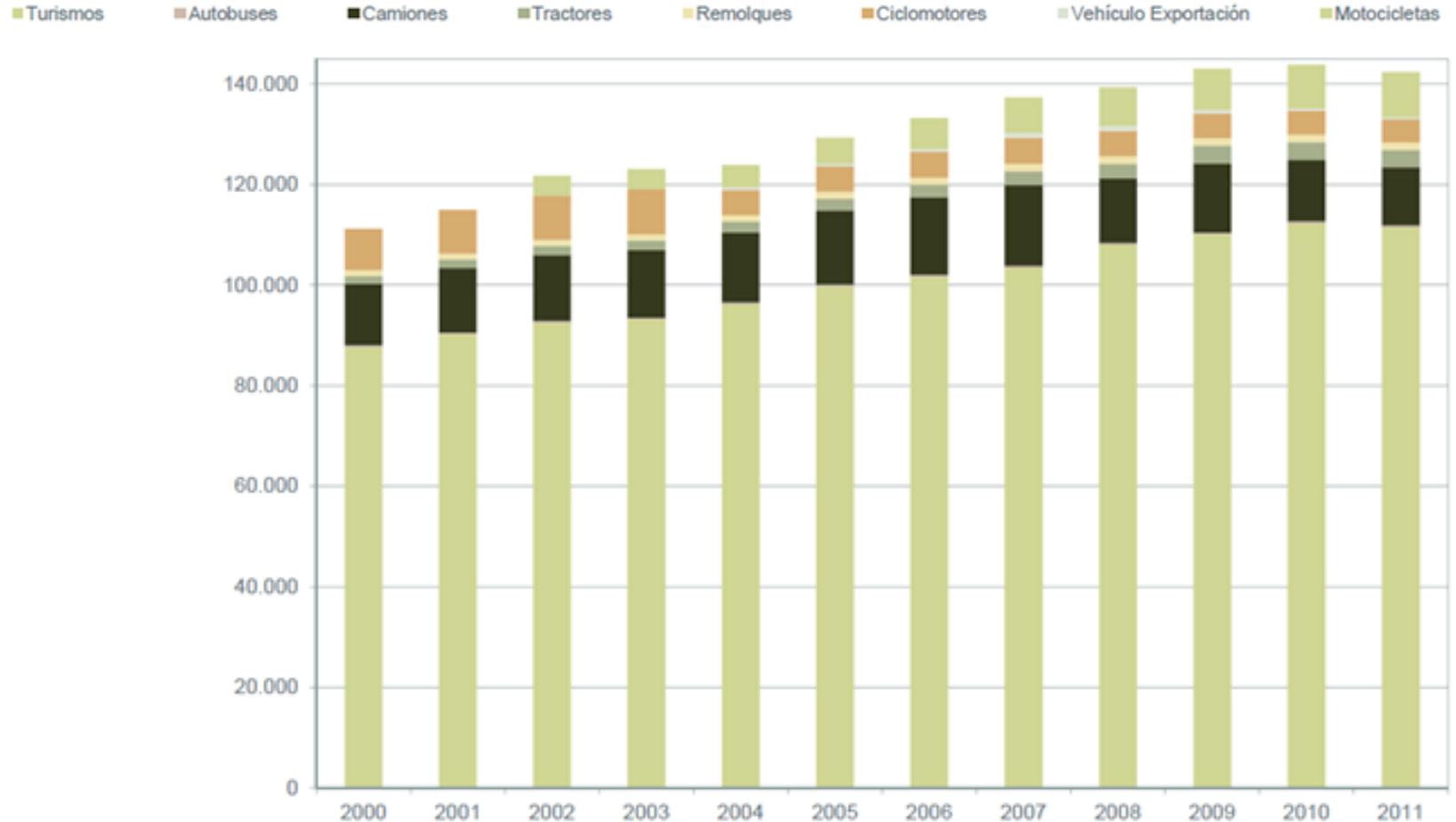
## Evolución de las Emisiones GEIs en Vitoria-Gasteiz

Emisiones GEIs	2006	2011	Δ 2011/2006	2006	2011	Δ 2011/2006
Municipio	t CO <sub>2e</sub>		%	t CO <sub>2e</sub> /hab		%
Sector Residencial	269.927	254.632	-5,67%	1,17	1,05	-10,60%
Sector Servicios	202.227	179.713	-11,13%	0,88	0,74	-15,78%
Movilidad	243.971	219.722	-9,94%	1,06	0,90	-14,65%
Sector Primario	79.422	78.551	-1,10%	0,34	0,32	-6,26%
Ayuntamiento	45.771	43.023	-6,00%	0,20	0,18	-10,92%
Total	841.318	775.640	-7,81%	3,65	3,19	-12,6%

## Evolución del consumo de energía en Vitoria-Gasteiz

Consumo Energía	2006	2011	Δ 2011/2006	2006	2011	Δ 2011/2006
Municipio	GWh		%	GWh/hab.		%
Sector Residencial	965	1.027	6,4%	4,19	4,22	0,9%
Sector Servicios	550	604	9,9%	2,38	2,48	4,1%
Movilidad	924	879	- 4,9%	4,00	3,61	-9,8%
Sector Primario	85	86	1,4%	0,37	0,36	-3,9%
Ayuntamiento	126	152	20,1%	0,59	0,62	13,9%
Total Municipio	2.650	2.748	3,7%	11,49	11,29	-1,7%

## Evolución de la motorización en Vitoria-Gasteiz.



Fuente: Anuario estadístico. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.



Walk21

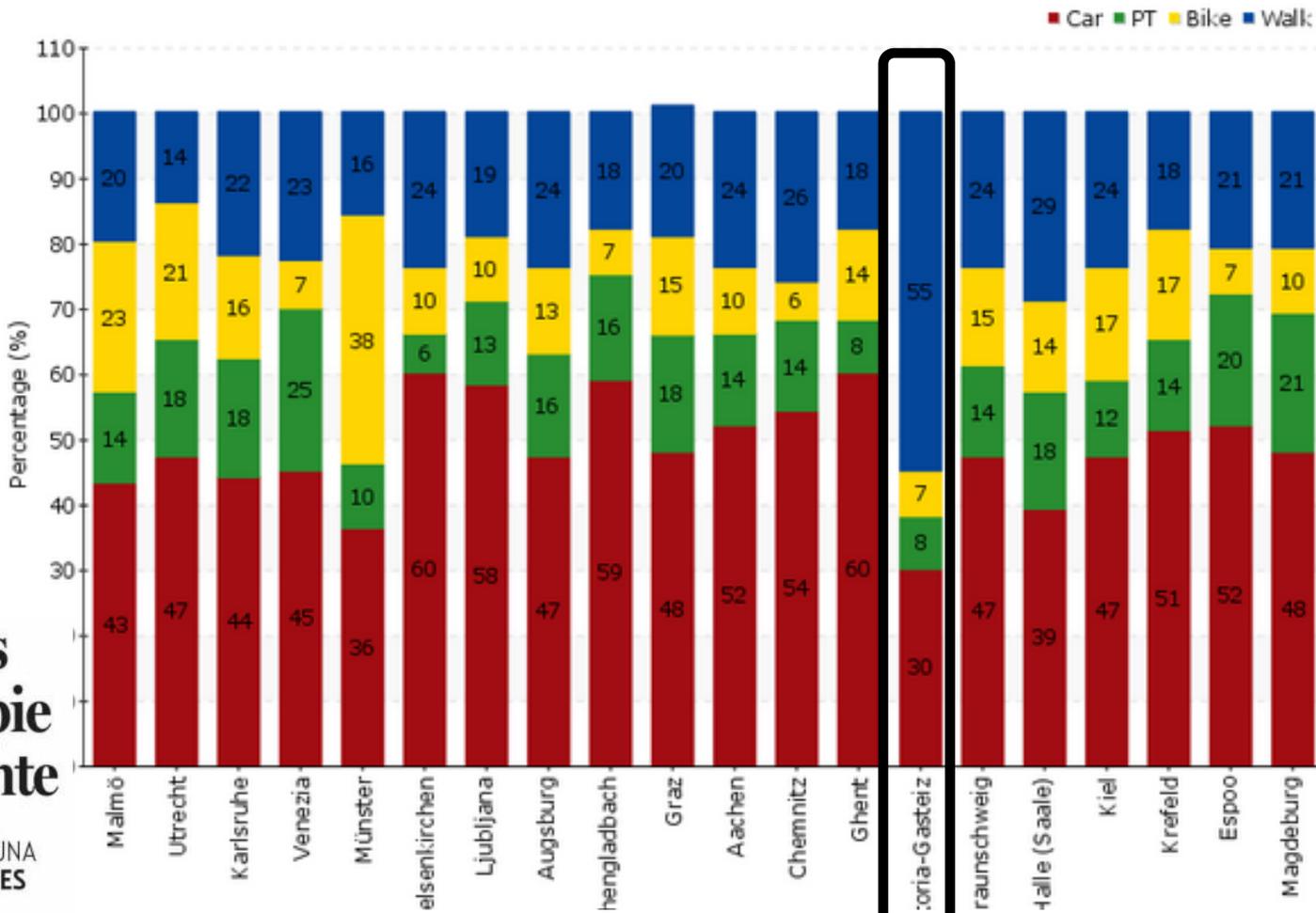


Red de Ciudades que Caminan

### 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 similar a Vitoria-Gasteiz.



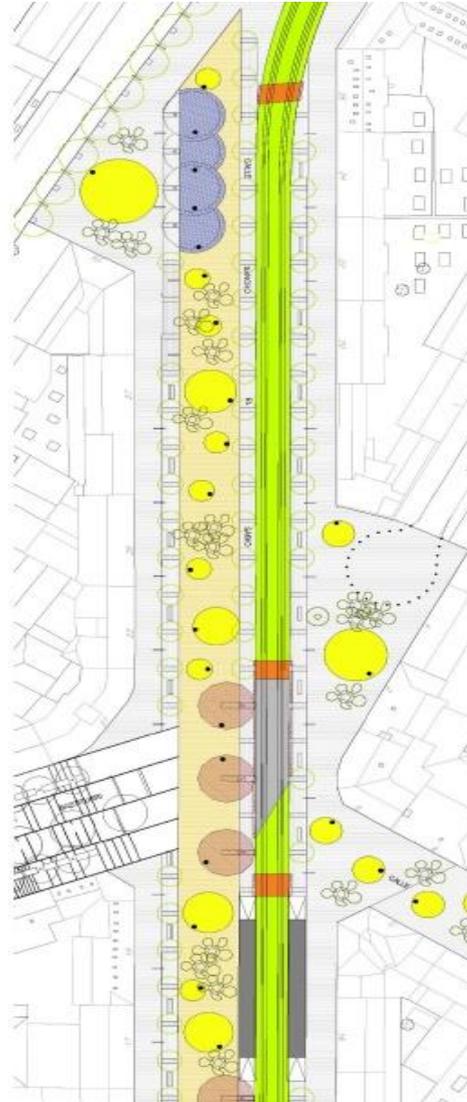
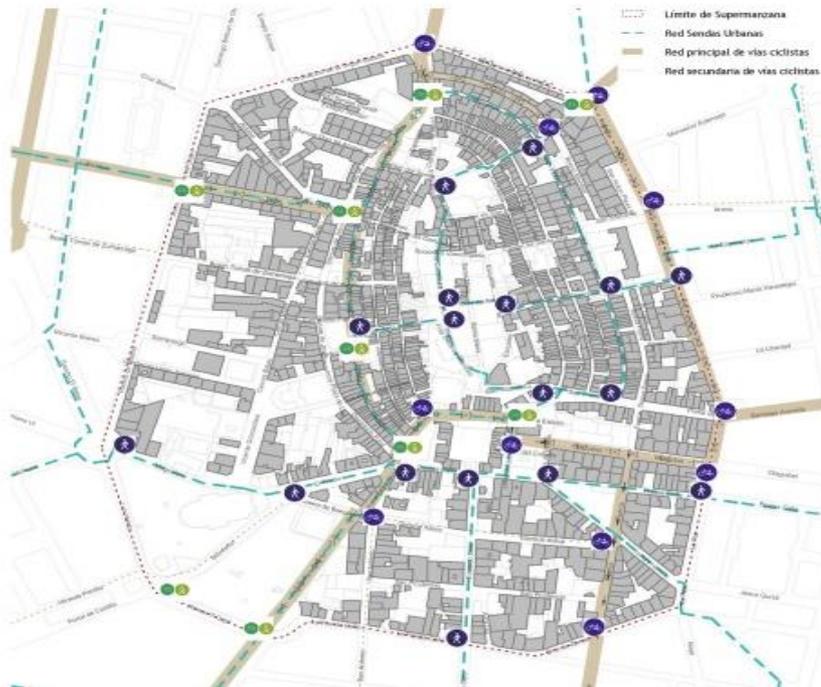
# VITORIA GASTEIZ!



## Rehabilitación de las sendas urbanas

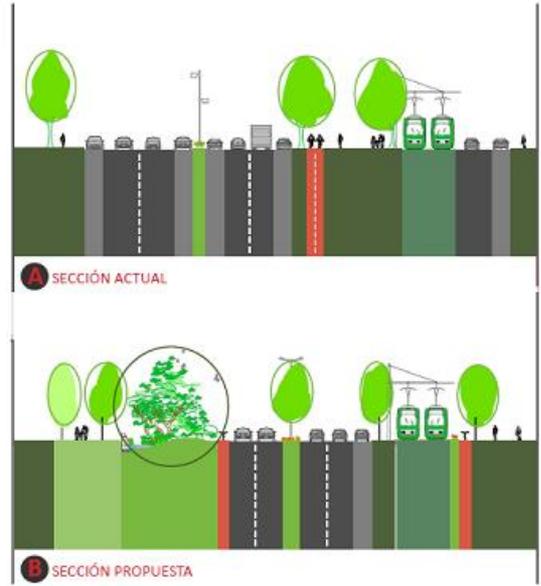
A partir del Plan de Movilidad de Vitoria-Gasteiz se han comenzado las obras de rehabilitación tanto en sendas urbanas como en calles que en un futuro serán interiores de supermanzana. Las intervenciones incorporan la adaptación de las nuevas redes de transporte público y de bicicleta.

Se ha rehabilitado un total de **49.180 m2** de espacio público. Algunas de estas actuaciones coinciden con el Proyecto Alhóndiga en el ámbito de la Supermanzana Central. Dicho proyecto plantea la revitalización comercial a través de la mejora del espacio público y otras son de reforma urbana.









# VITORIA GASTEIZ!





# Vitoria suma ya 120 kilómetros de carriles bici con los 10 nuevos en construcción



BEATRIZ  
CORRAL

San Antonio, Fueros, Borinbizkarra y Olaguibel tendrán sus bidegorris, como ya ocurre en Etxezarra, Arkaiate y Castillo de Quejana

VITORIA. Aún falta tiempo, pero cada vez está más cerca el día en que los vitorianos puedan recorrer casi toda la ciudad sin bajarse de la bicicleta. Siempre que así lo deseen, claro. La capital alavesa dispone ya -o lo hará en breve- de nada menos que 120 kilómetros de carriles bici en su red principal -Barcelona, por ejemplo tiene 180-. Una cifra nada desdeñable que se incrementa de forma progresiva. Como este año, cuando a los 109 kilómetros de 2011 se sumarán 10.630 metros entre el centro y la periferia de la ciudad. Algunos exclusivos para bicicletas y otros incluidos dentro del proyecto de calmado del tráfico, donde los vehículos no superan los 30 kilómetros por hora.

Varios son ya una realidad y otros, si bien se realizan con cargo a partidas de este ejercicio económicas, lo



Obras para el carril bici de la Avenida del Mediterráneo. :: B. CASTILLO

serán a principios del próximo año. Toda una declaración de intenciones de una Vitoria que trabaja por potenciar los desplazamientos en medios de transporte sostenible y ecológico en detrimento del vehículo privado. Una tendencia secundada por la ciudadanía, que poco a poco demuestra su querencia al alza por las dos ruedas. No en vano, el 7% de los desplazamientos se realizan ya a pedales y son muchas las voces que cada cierto tiempo reclaman más bidegorris o mejoras en los existentes. Una tarea en la que el Ayuntamiento ya está inmerso.

Los primeros resultados se han visto recientemente al construir dos vías para bicicletas que unen los nuevos barrios de Zabalzana y Marituri, así como el polígono de Jundiz, con el centro de la ciudad. La prime-

## Los ciclistas tendrán más de 1.600 nuevas plazas para aparcar la bici

Los barrios de Salburua y Zabalzana, la Supermanzana Central y el Buesa Arena verán reforzado su número de soportes antes de verano

el presupuesto con el que contábamos no esperábamos poder colocar tantos aparcabicis», explicó ayer la concejala de Espacio Público, la popular Leticia Comerón, que dio a conocer el proyecto y matizó que esta iniciativa es parte del plan de «apoyo e impulso del Consistorio al uso de la bicicleta». La edil con-

forzadas mediante esta actuación. Porque ganarán, en total, 111 nuevas aparcabicis -24 y 87, respectivamente- colocados frente a «los centros educativos, zonas de juegos infantiles, ambulatorios, farmacias o supermercados», explica el Ayuntamiento.



El cruce entre Comandante Izarduy y el Paseo de la Zumaquera. FOTO: PAU

## Vitoria eliminará los puntos negros del bici carril de Comandante Izarduy

EL BIDEGORRI SE **INTERRUMPE** EN CAMPO DE LOS PALACIOS, NIEVES CANO, ITURRITXU Y ZUMAQUERA

este trazado R.2, en el cruce del Campo Los Palacios se va a recortar una zona verde en la acera este

todos los semáforos estén en rojo para los coches. Además, en los cruces de Comandante Izarduy

# VITORIA GASTEIZ!

## Calles a 30 km/h

VITORIA REDUCE LA VELOCIDAD EN 45 VÍAS DEL CENTRO PARA SACAR LAS BICICLETAS DE LAS ACERAS Y EMPUJARLAS HACIA LA CALZADA

### El Ayuntamiento insta a “cambiar el chip” ante la próxima llegada de las supermanzanas a toda Vitoria

LA VELOCIDAD SE REDUCIRÁ A 30 KM/H PARA QUE LAS BICIS SALTEN A LA CALZADA

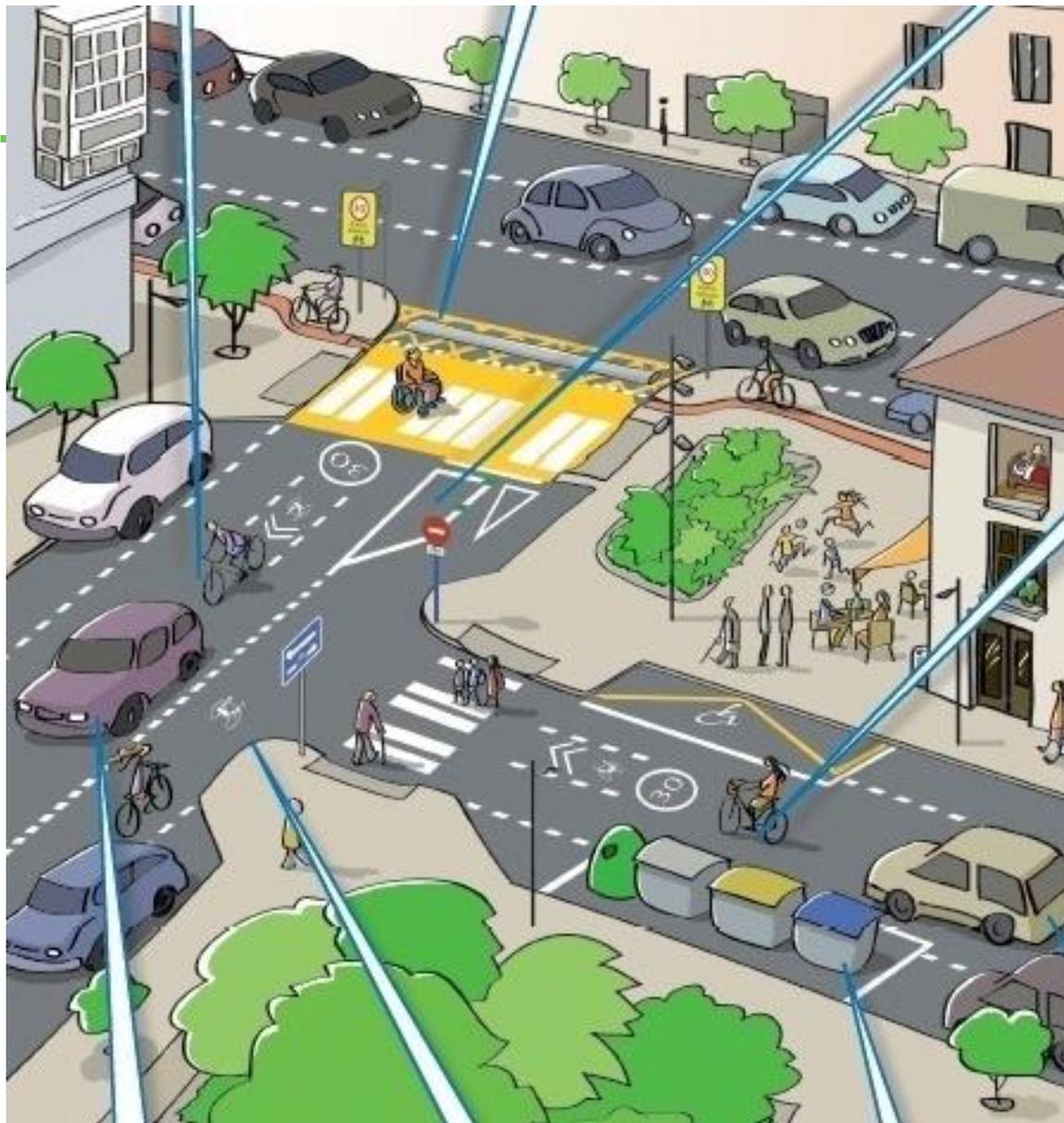
El equipo de gobierno reconoce que “vía a costar” y será necesario sensibilizar

JAIONE SANZ

VITORIA. El reto de calmar el tráfico para llevar las bicicletas a la calzada y liberar la acera sigue adelante. La intención del Gabinete Maroto es trasladar “en los próximos meses” el recién estrenado modelo de supermanzanas del centro, en cuyas calles interiores la velocidad límite es de 30 y hasta 20 kilómetros por hora, “al resto de la ciudad”. El equipo de gobierno está convencido de que esta medida, contemplada en el Plan de Movilidad Sostenible, evitará los conflictos actuales entre peatones y ciclistas, y otorgará a éstos rapidez, comodidad y seguridad. No obstante, también es consciente de que asumir el nuevo escenario viario “costará” y requerirá “un cambio de mentalidad”. Por eso, solicitó el apoyo de la oposición para, entre todos



Un coche pasa por una calle con bidgorri en una 'zona 20'. <http://www.20minutos.es>



# VITORIA GASTEIZ

DESDE VITORIA-GASTEIZ

## Vitoria reducirá la velocidad a 30 km. en 45 calles de la ciudad para mejorar el tráfico

La medida busca que los ciclistas circulen por las carreteras junto a los coches

Se pretende liberar las aceras para facilitar la convivencia con los peatones

■ DV  
**VITORIA.** Las carreteras de Vitoria reducirán su límite de velocidad. Pero no todas. Por ahora, serán 45 las calles que verán fijado en 30 kilómetros por hora el máximo al que podrán circular los vehículos por ellas. La medida, anunciada esta mañana por el Gabinete Maroto, busca facilitar la convivencia entre peatones, ciclistas y conductores. ¿Cómo? Las vías elegidas serán compatibles con la red principal de bidgorria, por lo que se busca que, al circular los coches a menor velocidad, los ciclistas se animen a utilizar también una parte de la calza-



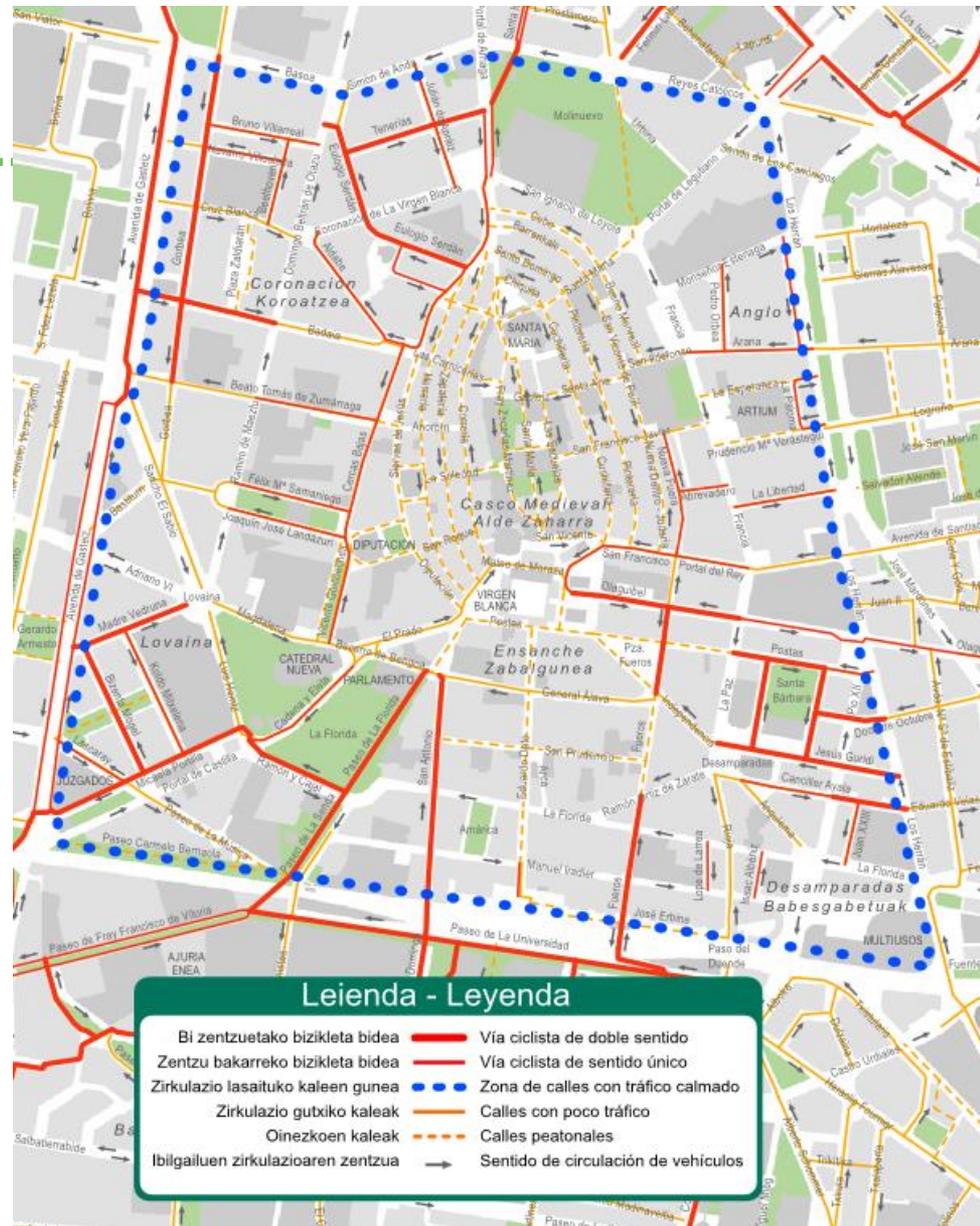
Semipeatonal. Calles Paz con Angulema y Rioja con restricción de velocidad. ... EDUARDO ARBOTE

impreso, coloreado y en relieve de dos centímetros, con la señal de límite 30 km/h para advertir al conductor que ingresa en una zona especial por donde también circulan los ciclistas.

### Líneas para las bicicletas

Para las bicicletas se añadirán unas líneas que delimitan el espacio que tendrán asignado y por el que podrán circular. Este modelo, que ya se está aplicando «con éxitos» según aseguran fuentes municipales en ciudades como París, Londres, Bruselas, Barcelona y San Sebastián, supondrá una inversión de 300.000 euros y se enmarcan dentro del Proyecto Civitas, que subvenciona el 30% del presupuesto.

Con esta actuación, desde el Consistorio confían en aliviar el problema «real» de convivencia que han



# VITORIA GASTEIZ

## '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

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 Turvisia 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

## 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 los 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 sitio está en la carretera. Y es en la



Uno de los carriles-bici en sentido contrario a los coches, en la calle Bizenta Mogel. FOTO: ALEX LARREA

ZONAS DE TRÁFICO CALMADO

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 pasarán 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 Turvisia**

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 de 2006, la misma cifra que ha ganado en estos últimos años.



## 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 así preparados para esta convivencia», razonaba Iker, un biciclotero sondeado a pie de acera.



Un cicloturista circula por el bicarril de San

JOKIN ELIZABAR

VITORIA. No se puede decir, precisamente, que las 'zonas 30' se instalan en Vitoria en un clima de calma total. Porque el gineceo 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 Espacio Público, dirigido por la concejala Leticia Compañón, 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 calzada, cada vez son más quienes optan por abandonar la acera.

«Lo ideal es ir por el biciadero, 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 aparecen en doble fila. IBAÑA GURIBERRI



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

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

carril en dirección contraria exclusivo para los ciclistas y el calmado», explica Hanif, un ciclista marroquí que pedalea por Euzko Serdán. «vas con menos miedo que antes porque los coches no van tan locos», confían las jóvenes Nekane Martín y Paula Beltrán. Los vehículos a dos ruedas se disfrutan en áreas urbanas como Domingo Beltrán, Tenerris y en los alrededores del centro cívico Altabe. Aunque en el recorrido de EL CORREO se comprobó cómo dos coches han aparcado en el carril-bici para hacer la compra. «Al ciclista no le hacen tanta faena como se la hace a otro coche...», se excusa como puede uno de los infrafractores. «Vitoria está haciendo un esfuerzo para aprender a circular por su

















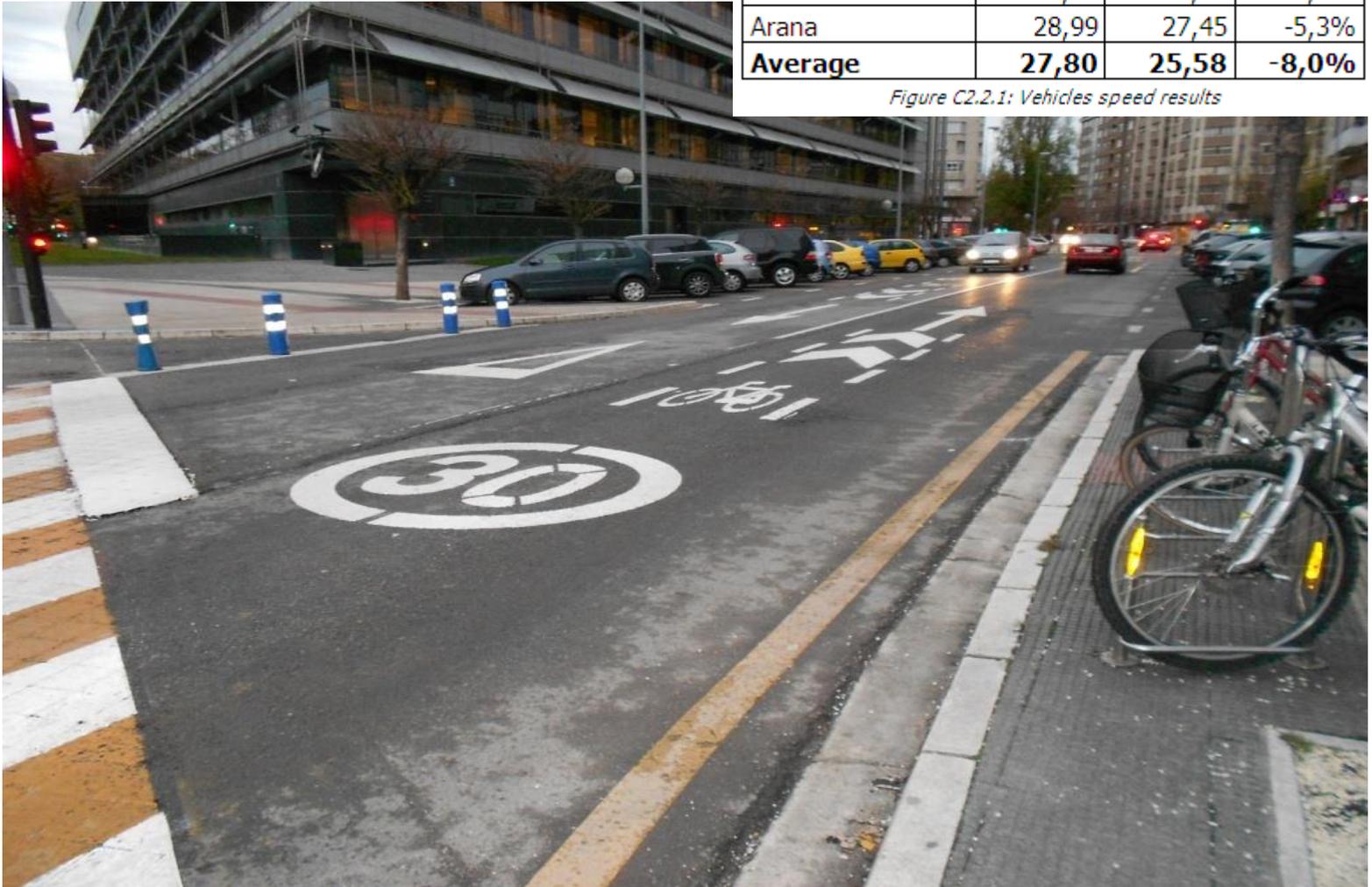






	Ex-ante	Ex-post	Variation
Gorbea	30,27	24,55	-18,9%
S. Jesús	26,45	27,03	2,2%
San Antonio	25,49	23,28	-8,7%
Arana	28,99	27,45	-5,3%
<b>Average</b>	<b>27,80</b>	<b>25,58</b>	<b>-8,0%</b>

Figure C2.2.1: Vehicles speed results



## 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**

alerar 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



Los 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



**El Ayuntamiento ofrece cursos de conducción segura en bici a escolares**

## La ordenanza ciclista se aplaza hasta que se apruebe el nuevo Código de la Circulación

La normativa podría estar lista antes de verano y Vitoria aprovechará ese margen de tiempo para resolver cuestiones como el posible veto a la bici en las zonas peatonales

**:: MARÍA REGO**

**VITORIA.** La capital alavesa deberá esperar «unas semanas» más a conocer la definitiva ordenanza que



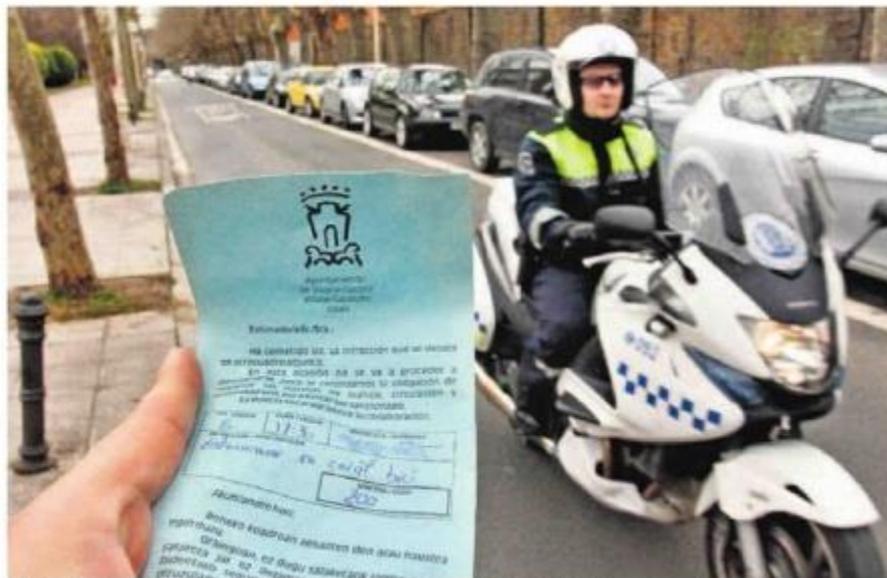
## «Estacionar en carril-bici, 200 euros»

La Policía Local avisa que multará a los conductores que aparcen en las vías exclusivas para los ciclistas

**:: JOKIN ELIZARAN**

**VITORIA.** «Ha cometido una infracción al estacionar su vehículo en el 'carril-bici'. En esta ocasión no se le va a denunciar, pero le recordamos la obligación de respetar las normas de tráfico, circulación y seguridad vial, para evitar ser sancionados». Primer aviso. Pero a la próxima, 200 euros de multa.

Una nota como ésta, firmada por la Policía Local de la capital alavesa, se encuentran en sus coches los conductores que aparcen sobre las vías exclusivas para las bicicletas de las 'zonas 30' de Vitoria. Se trata de un procedimiento que arrancó «en el mismo momento en el que el calma-do del tráfico se puso en marcha»,



Así son los avisos que la Policía Local ha puesto en los coches mal aparcados. :: JESÚS ANDRADE

# VITORIA GASTEIZ!



جائزة دبي الدولية  
لأفضل الممارسات  
DUBAI INTERNATIONAL AWARD  
FOR BEST PRACTICES

VITORIA-GASTEIZ

*winner 2012*



EUROPEAN  
GREEN CAPITAL

[www.vitoria-gasteiz.org](http://www.vitoria-gasteiz.org)  
[jcescudero@vitoria-gasteiz.org](mailto:jcescudero@vitoria-gasteiz.org)

