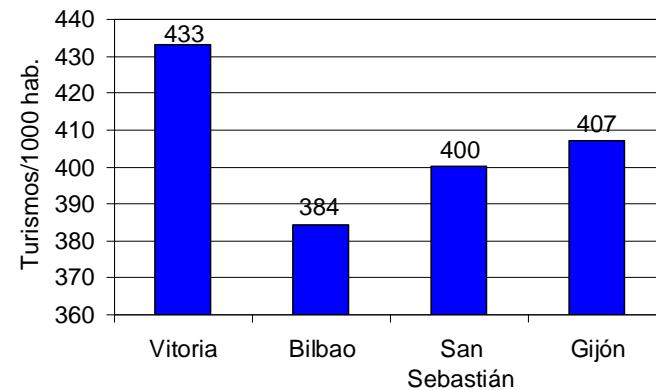


# Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria- Gasteiz

# La movilidad en Vitoria-Gasteiz. Análisis desde la sostenibilidad.

## Alta utilización del coche

- Contaminación
- Ruido
- Congestión
- Accidentes
- Pérdida de espacio público



## Baja utilización del transporte público

## Movilidad peatonal en disminución



Alta utilización del espacio público para las necesidades del vehículo privado.



# Objetivos del Plan de Movilidad de Vitoria-Gasteiz

- 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



# Objetivos del Plan de Movilidad de Vitoria-Gasteiz

## Variación del reparto modal

	% Actual	% Escenario 2025
Automóvil	36,6	26,1
Bici	3,3	5,1
Transporte público	7,9	17,3
Peatonal	49,9	59,6





# REDES DE MOVILIDAD





Leyenda

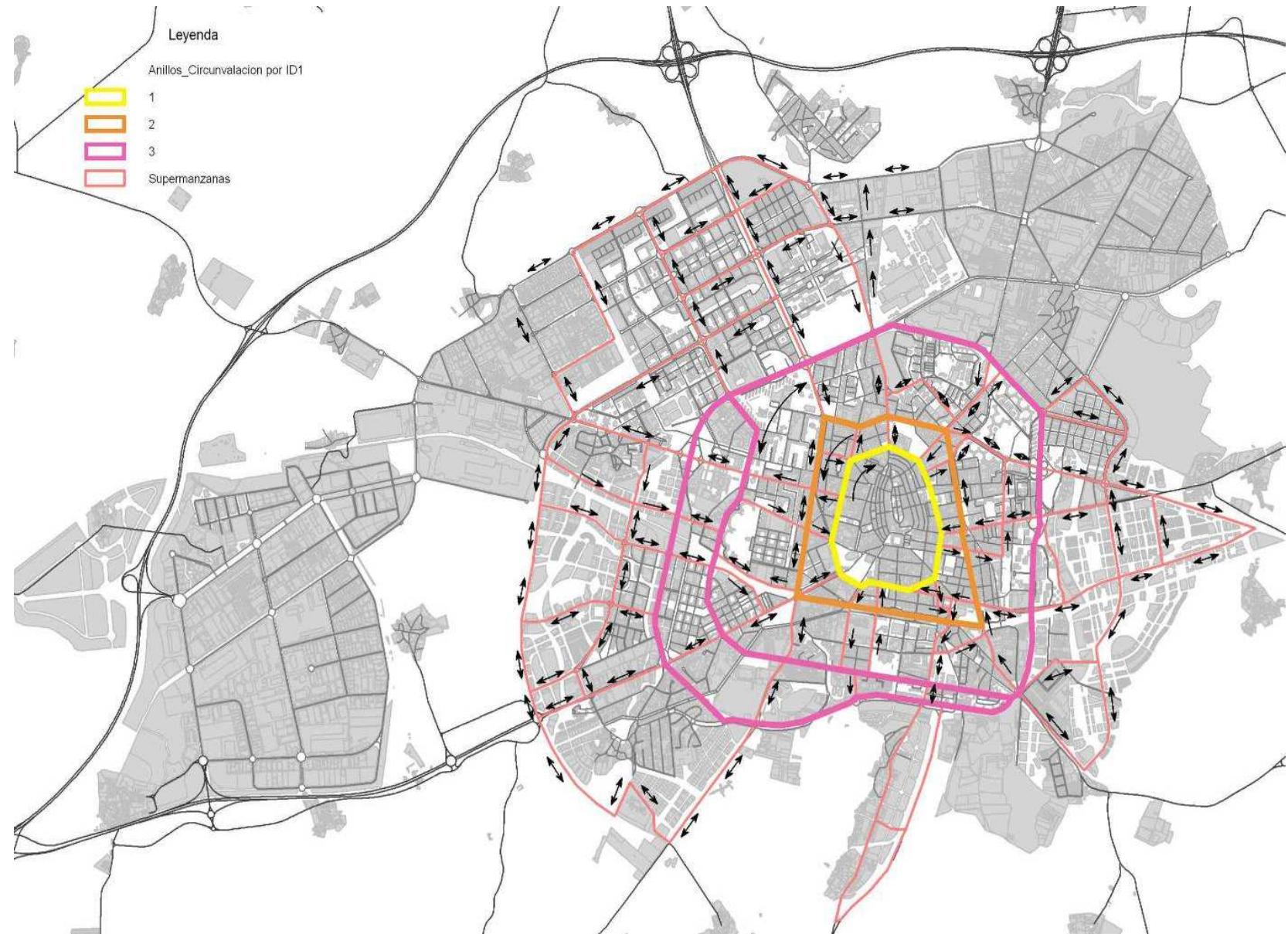
Anillos\_Circunvalacion por ID1

1

2

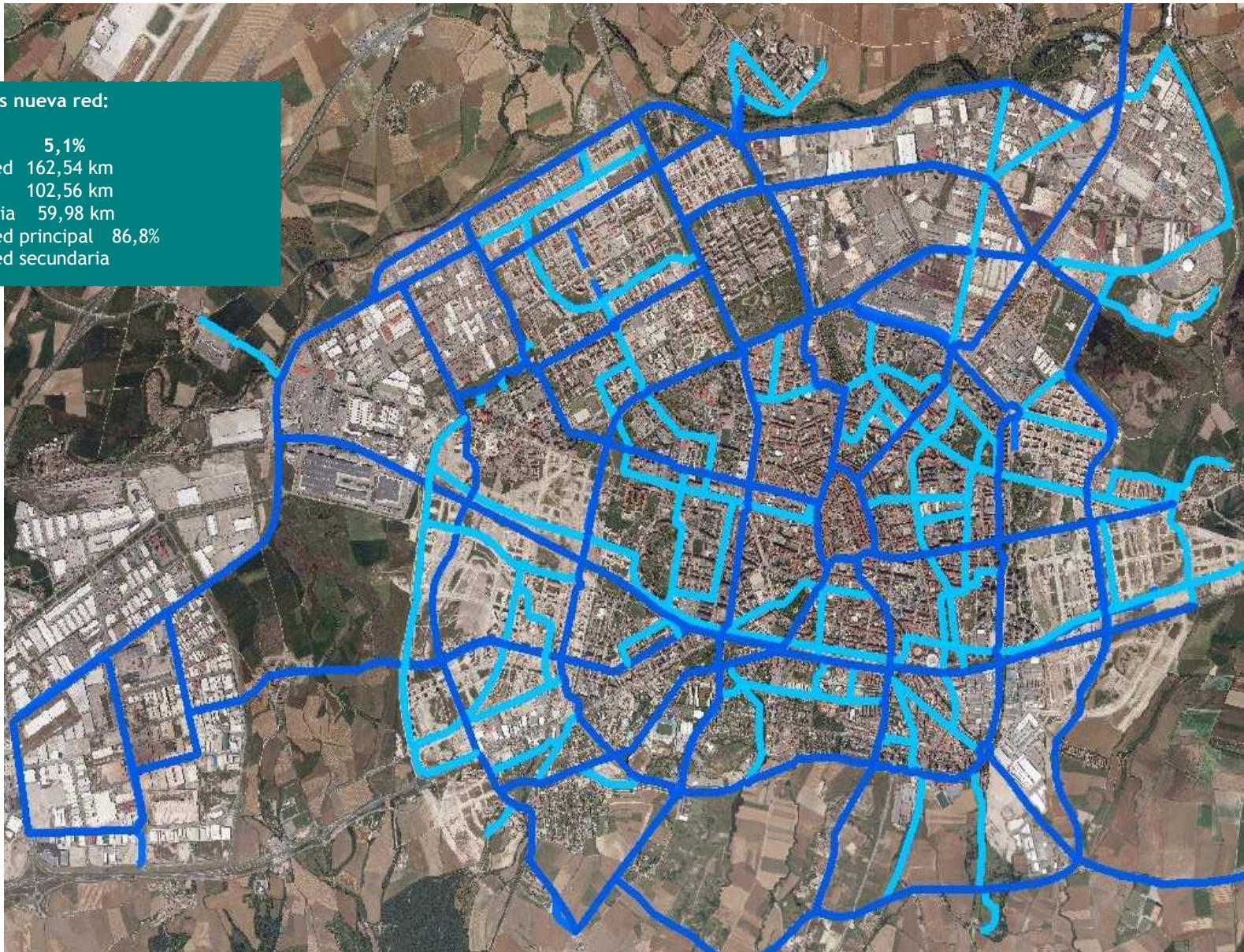
3

Supermanzanas

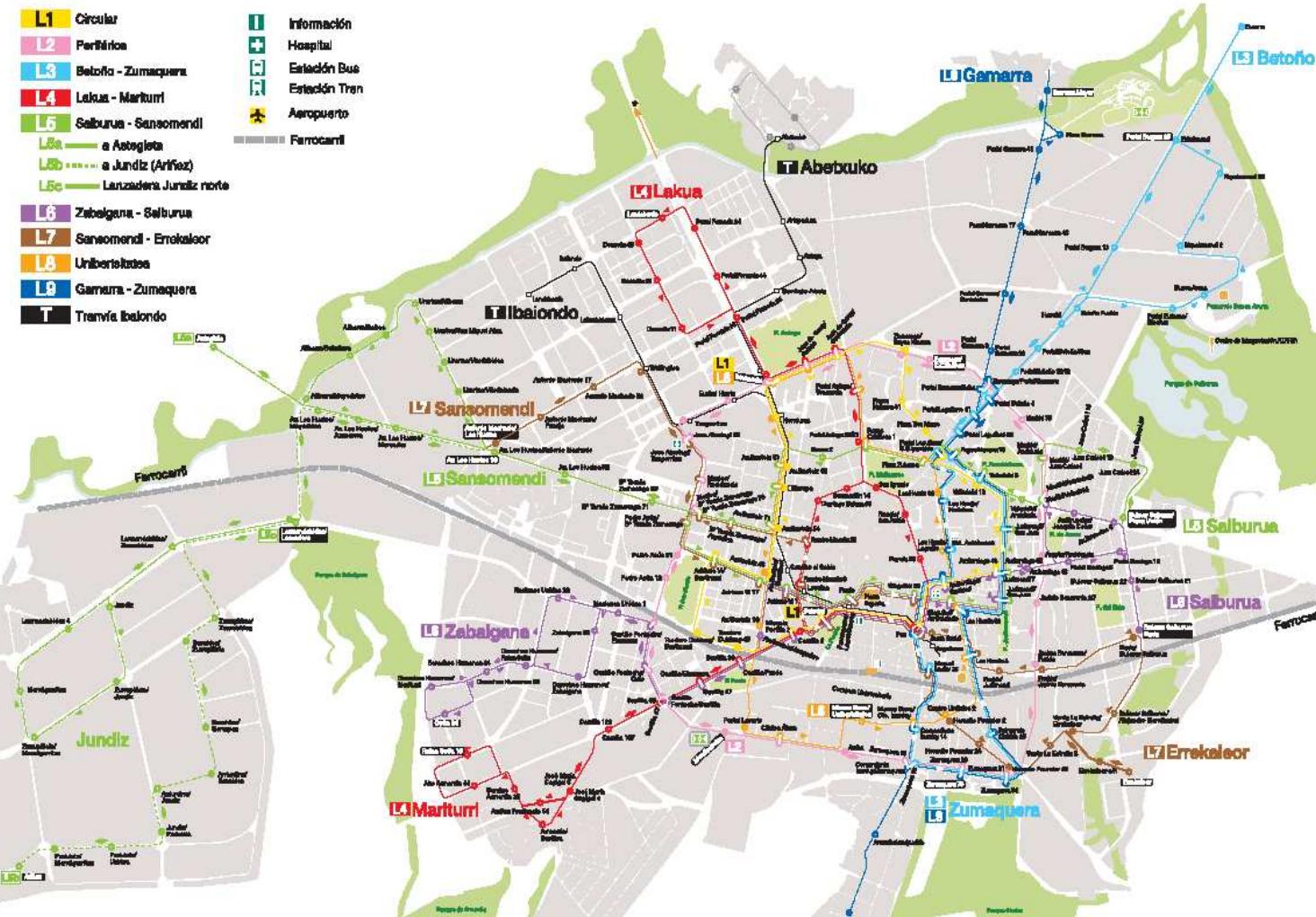


**Principales indicadores nueva red:**

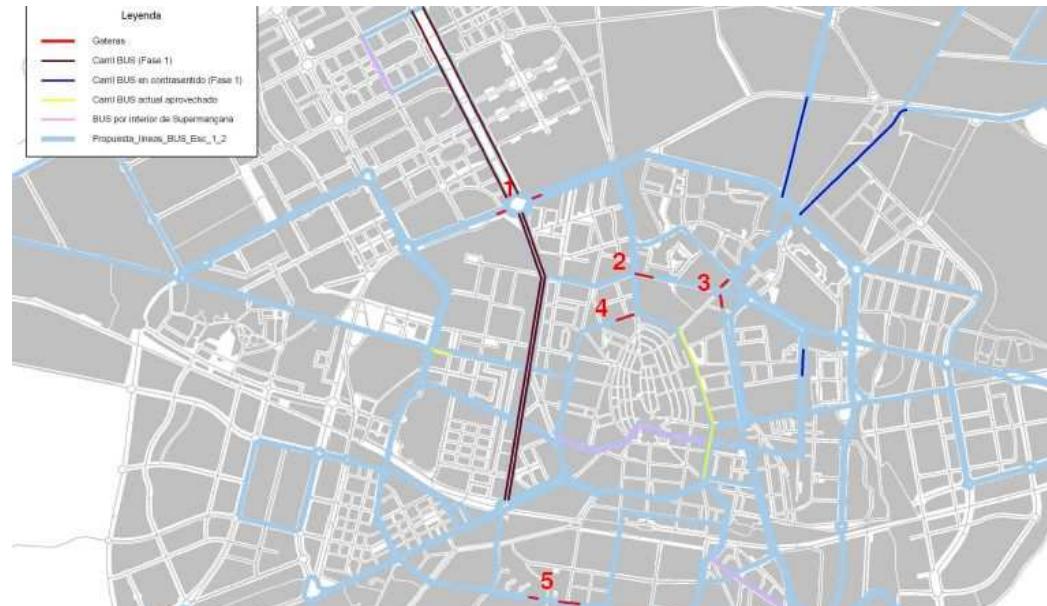
Reparto Modal Final 5,1%  
Extensión total de la red 162,54 km  
Extensión red principal 102,56 km  
Extensión red secundaria 59,98 km  
Población < 250m de red principal 86,8%  
Población < 250m de red secundaria 90,0%







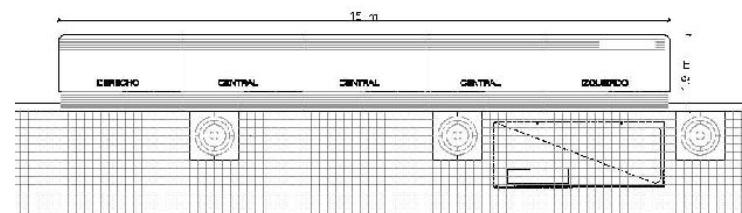
## Nuevos elementos en la red de transporte público



### Gateras - Carriles Bus



### Preferencia Semaforica

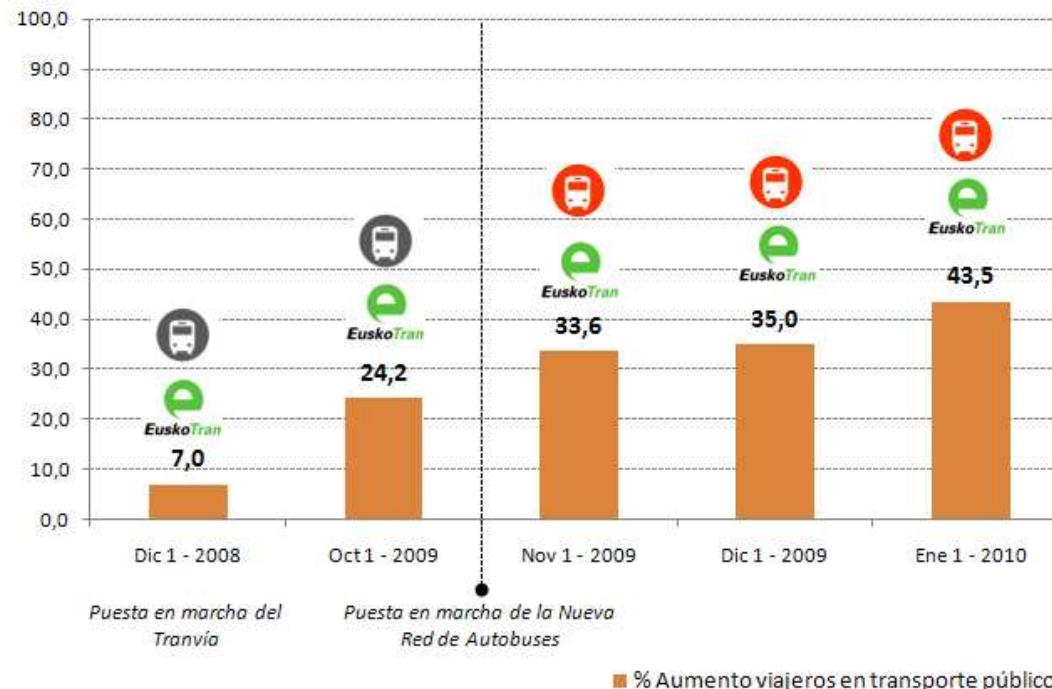


### Plataformas en paradas (93)



## Resultados

Evolución de viajeros en transporte público  
(respecto a la puesta en marcha del tranvía 2008)



# Aparcamiento

## Situación de partida

Oferta en superficie mayoritariamente gratuita

- Incentivo del uso del vehículo privado
- Ocupación excesiva del espacio público

## Propuesta:

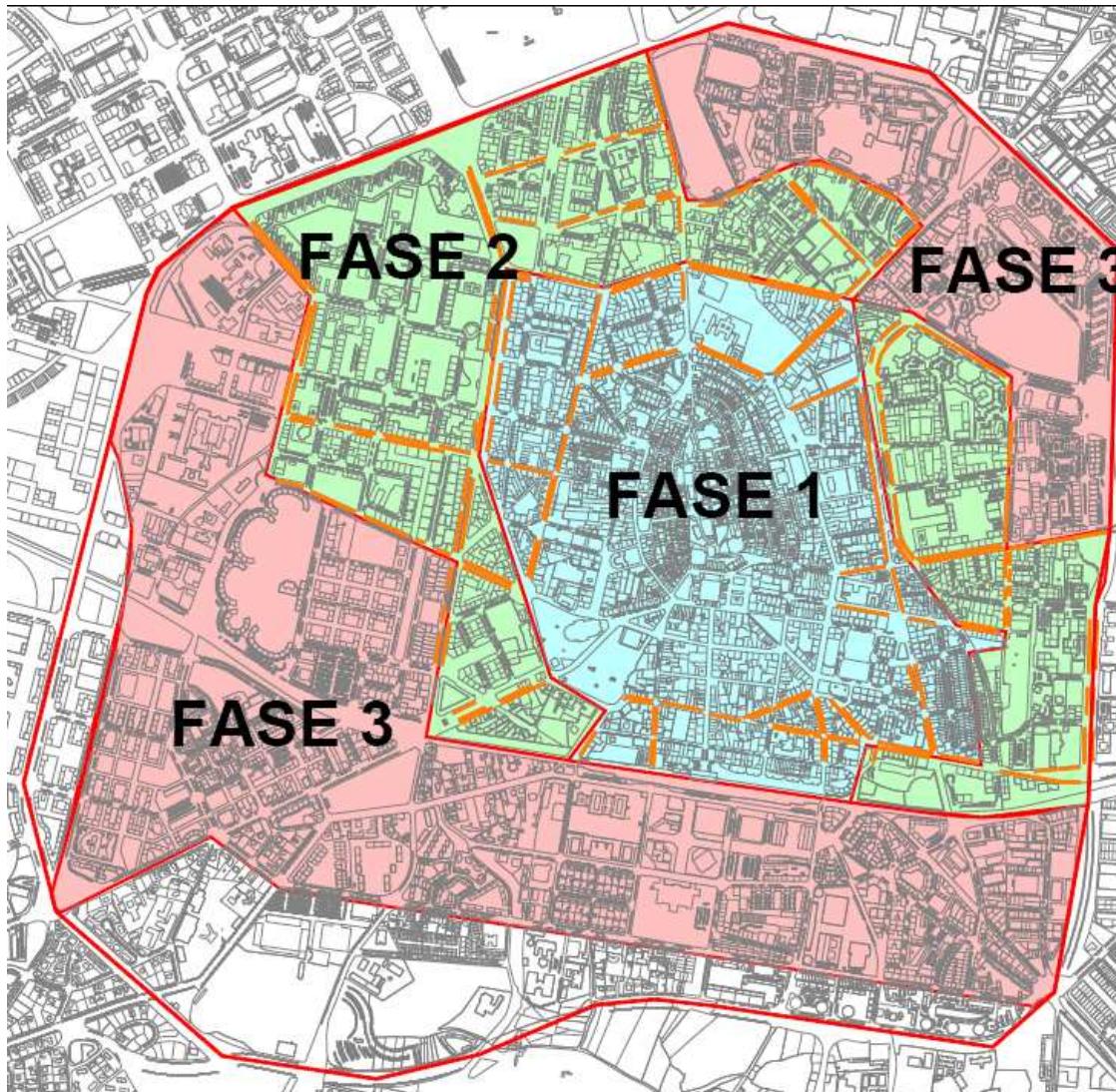
Reordenación de la OTA y de los sistemas de tarificación

Construcción de aparcamiento para residentes

Habilitación de aparcamientos de intercambio modal



## Extensión de la OTA



# Aparcamientos de intercambio modal



# TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO.

## SENDAS URBANAS Y SUPERMANZANAS

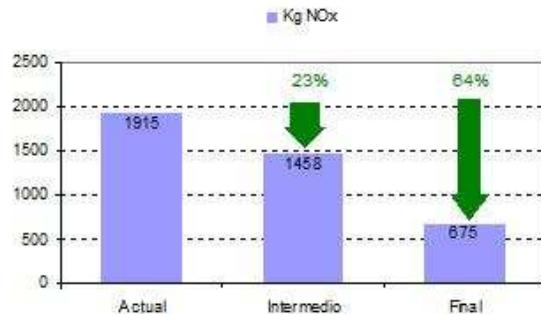




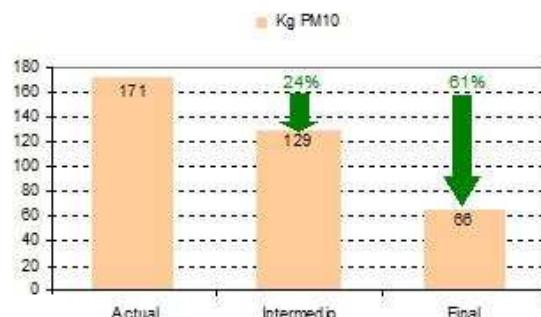
## Características del esquema de supermanzana:

- las calles interiores se transforman progresivamente en calles de BAJA INTENSIDAD DE CIRCULACIÓN motorizada.
- NO son necesariamente calles peatonales.
- El peatón, comparte el espacio con ciclistas, vehículos de residentes, servicios y de emergencias.
- Las calles interiores pasan a ser de plataforma única y la velocidad máxima se establece en torno a los 10 km/h.
- El aparcamiento de vehículos en superficie tiende a reducirse paulatinamente.
- La distribución urbana de mercancías se ve sujeta a una nueva regulación.





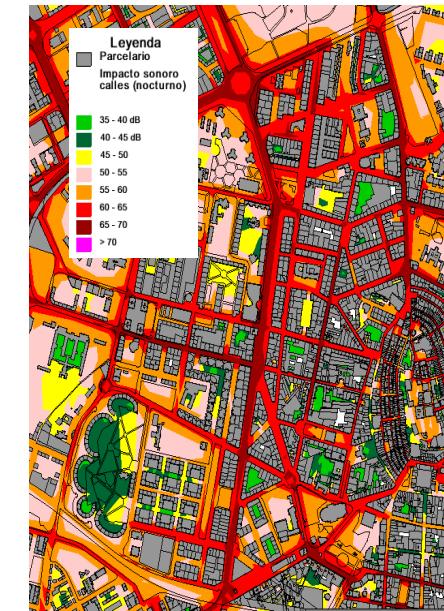
Emissions de NO<sub>x</sub> diarias (kg) debidas a la tráfico.  
Fuente: Elaboración propia

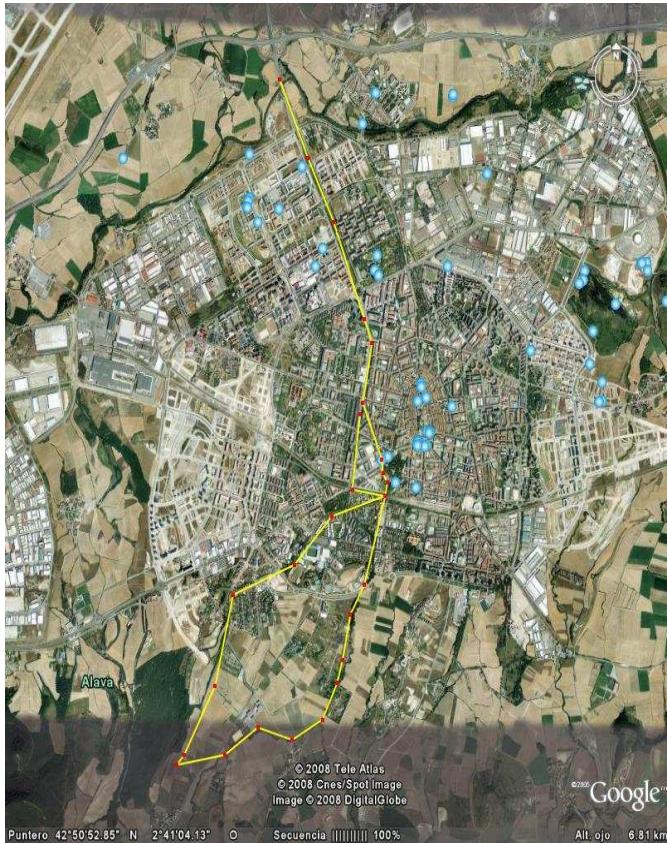


Emissions de PM<sub>10</sub> diarias (kg) debidas a la tráfico.  
Fuente: Elaboración propia

## 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
- Mejorar la calidad acústica y disminuir la emisión de gases contaminantes en gran parte de la ciudad.
- No afectar sensiblemente el tráfico en el resto del distrito y de la ciudad.





## Senda urbana a nivel territorial (Montes de Vitoria-Zadorra)



## Senda urbana nivel urbano (Plan Alhóndiga)



## Vista área previa a la intervención







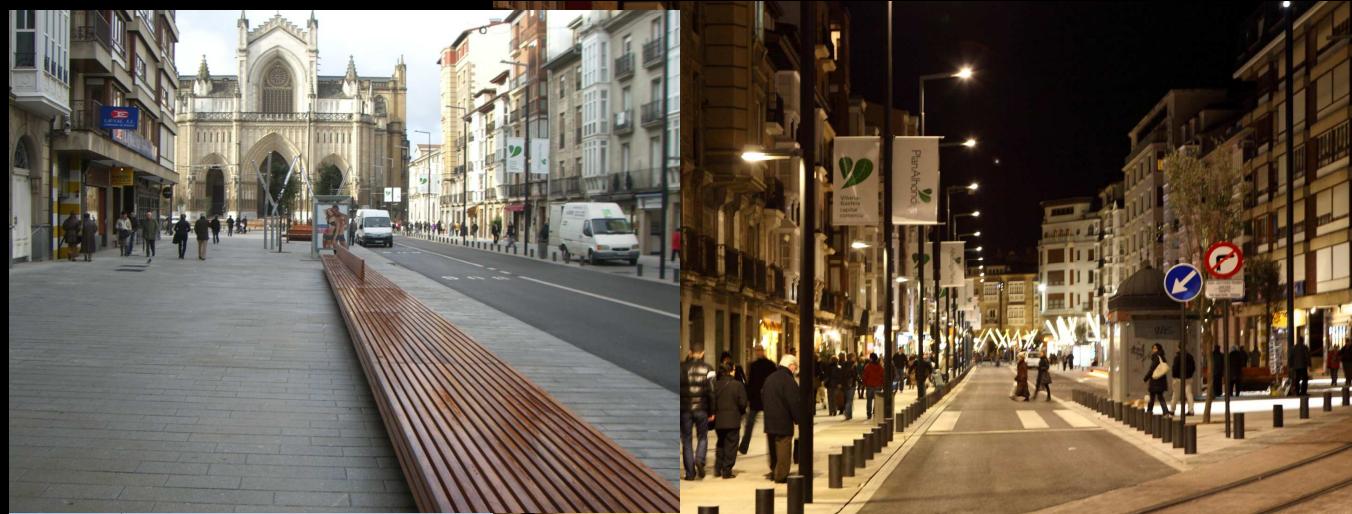
Polo Virgen Blanca Fotos tras la intervención





## Polo Prado













  
**CiViTAS**  
Greener and better transport in cities  
VITORIA-GASTEIZ









# LA CONCERTACIÓN SOCIAL



## **Fase de Planificación (septiembre 2006-julio 2008)**

**Foro ciudadano por la movilidad sostenible**

**Agenda 21 Escolar**

**Pacto ciudadano por la movilidad sostenible**

**Acuerdo de la Junta de Portavoces**

## **Fase de implantación (septiembre 2008-octubre2009)**

**Grupo de trabajo político técnico**

**Consejos Sectoriales**

**Consejos Territoriales y Asociaciones Vecinales**

**Campaña de acompañamiento con personas voluntarias**





Firmado por 54 representantes de asociaciones, instituciones, empresas y otras entidades.

Refrendado por el Pleno del Ayuntamiento y el Consejo Social.



## Fase de implantación

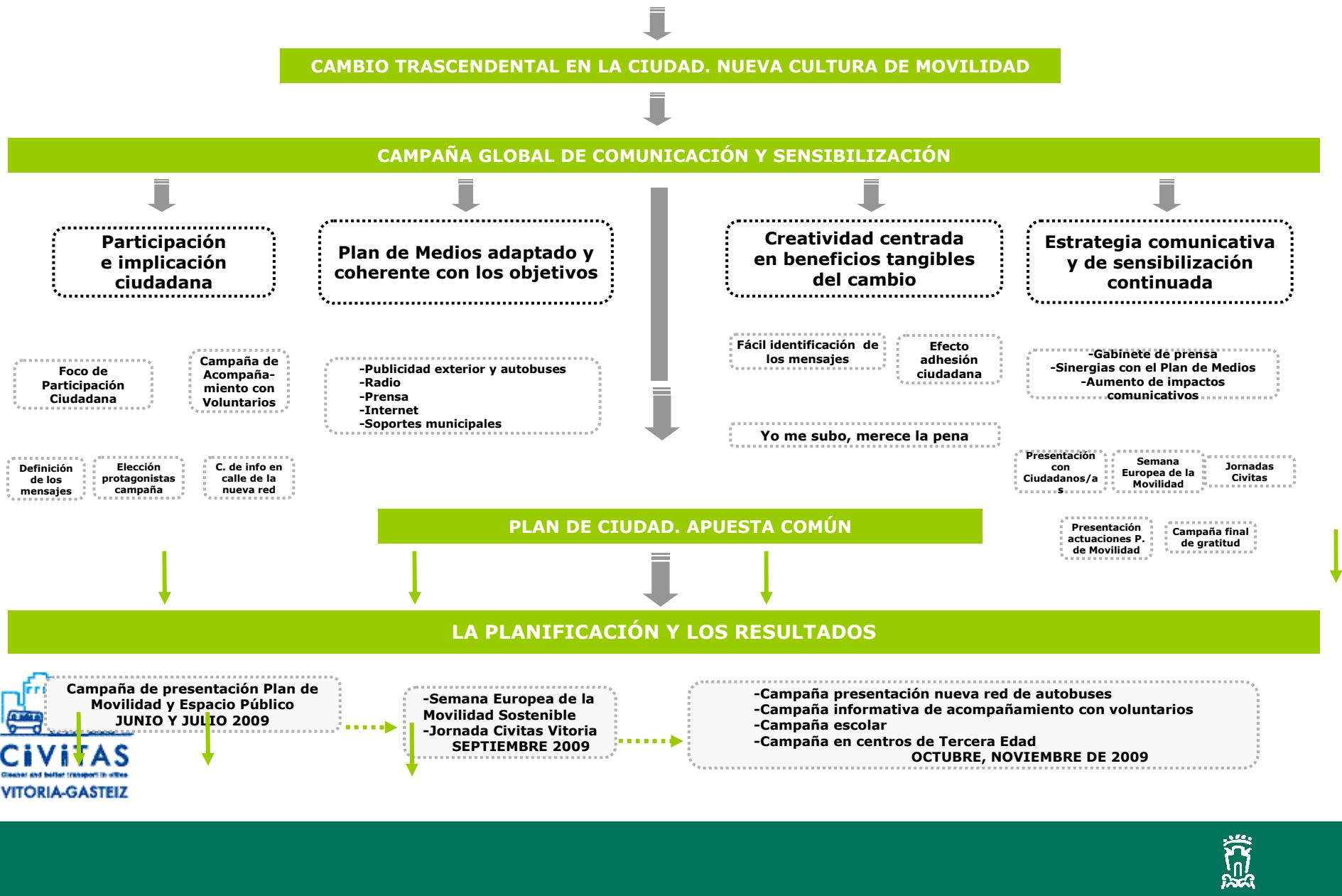
26 reuniones con  
asociaciones



28 reuniones político-  
técnicas



## PLAN DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO DE VITORIA-GASTEIZ







- 101 voluntarios/as y 9 monitores/as informaron a más de 35.000 ciudadanos/as
- 100.000 folletos y 75.000 mapas de la red distribuidos entre la población
- 2.000 escolares participantes en la campaña escolar

**Aumento de un 43% de usuarios de transporte público durante los primeros meses de funcionamiento**

## **PLAN DE MOVILIDAD**

# **La Fava critica 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 «demonizar al automóvil con grandes restricciones circulatorias». El colectivo también reclamó al Ayuntamiento «que aplique la racionalidad» a la hora de ampliar la OTA.



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

**Los colectivos vecinales firman un acuerdo para exigir a Lazcoz que subsane los «fallos» del Plan de Movilidad**

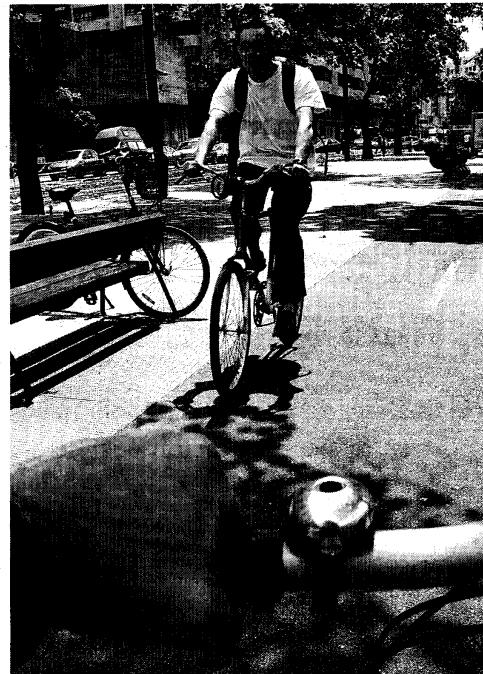
MARÍA ZABAleta VITORIA

No a la ampliación y al encarecimiento de la OTA y sí a la creación de parkings gratuitos y al incremento de las frecuencias de los autobuses urbanos. Éstas son algunas de las propuestas que un total de 33 asociaciones vecinales de Vitoria han acordado y remitido al Gabinete Lazcoz con el objetivo de que «subsane los fallos y deficiencias» que, a su juicio, arrastra el Plan de Movilidad Sostenible, el ambicioso proyecto que pretende revolucionar el transporte público en la ciudad y arrinconar el coche.

Un mes después de que buena parte de estos colectivos exigieran su paralización, el movimiento vecinal ha suavizado su postura en favor de un gran acuerdo suscrito, entre otros, por colectivos tan dispares como la plataforma Interbarrios y la Fava, que representan a una veintena de barrios de Vitoria.

En esta ocasión no demandan que se guarde en un cajón el plan de movilidad, aunque sus puntos de desencuentro con el proyecto siguen siendo numerosos. En este sentido, la ampliación y la subida de la OTA se mantienen como uno de sus principales caballos de batalla. Tanto que muestran un rechazo «rotundo» a su expansión hasta la antigua circunvalación y a «pagar por los actuales aparcamientos libres».

«Nos parece -subrayan las 33 asociaciones en el acuerdo suscrito- una medida recaudatoria sin



Piden, además, la creación de itinerarios para bicis. / IOSU ONANDIA

más, que grava a las personas con menos recursos y a los comerciantes, que perderán clientela en beneficio de las grandes superficies».

Por ello, piden a la Corporación que dé «prioridad» a la construcción de cinco parkings gratuitos

en los barrios, que disuadan a los ciudadanos de coger el coche para desplazarse al centro.

## Más frecuencias

Al hilo de esta propuesta, se enmarca también su planteamiento

### LAS ASOCIACIONES

- **Fava:** Agrupa a su vez a doce colectivos.
- **Gasteiz Txiki.**
- **Betiko Gasteiz.**
- **Bizigarrí.**
- **Errota Zaharra.**
- **Judimendikoak.**
- **Txagorribidea.**
- **Iparralde.**
- **Zazpigarren Alaba.**
- **Salburua Bizirik.**
- **Erreka Txiki.**
- **Barrenkale.**
- **Zabalgana Batuz.**
- **Miguel de Unamuno.**
- **Bizilagun.**
- **Batan-Mendizorrotza.**
- **Uribe Nogales.**
- **Serafín de Ajuria.**
- **Erdialde.**
- **Gure Auzune.**
- **Adurtzaleak.**
- **Ataria.**

to de incrementar las frecuencias de los urbanos a entre 5 y 8 minutos, «con la consiguiente compra de los autobuses que sean necesarios», subrayan. Además, las 33 asociaciones consideran que es necesario incrementar el número de paradas de bus en todos los barrios de la ciudad «haciendo más cómodo el acceso a las personas mayores o con problemas de movilidad, así como a las escuelas y a los centros de salud».

Los colectivos vecinales tampoco se olvidan de los bicicleteros para los que reclaman la creación de «verdaderos itinerarios» que consoliden la bicicleta como un modo de transporte y no sólo como un medio para pasear. Para ello, solicitan al Ayuntamiento de Vitoria la consolidación de aparcamientos en todos los barrios de la ciudad.



# — Ciudadanos —



ESPERA. Varias personas hacen cola para subir en uno de los autobuses de Tuvisa durante la mañana de ayer en la calle La Paz, donde coinciden buena parte de las líneas

## Los urbanos, como un reloj

IOSU CUETO / ALBERTO CANTO  
VITORIA

Los urbanos de Vitoria superan la prueba del tiempo. Es lo que es lo más importante. Tuvisa está en el camino para librarse de su principal 'maldición': las reiteradas críticas de los viajeros por la impuntualidad del servicio. Mañana se cumplen cuatro años desde el pasado 1 de noviembre de la reorganización de líneas propuesta por el Plan de Movilidad Sostenible, y EL CORREO ha salido a la calle para saber si los autobuses cumplen los tiempos previstos. Donde más ruedan, res, res, res, metro en mano, anotaron la llegada de 36 autocares de cinco líneas diferentes y el tiempo medio de espera en la marquesina fue de 9 minutos. Es decir, que entre los 10.200 pasajeros que diariamente utilizan las 15 líneas de Tuvisa, los 10.200 pasajeros de la L.6 tardan en llegar a su destino una media de 9 minutos. Los datos mejoraron los 15-, que el Ayuntamiento se marcó como objetivo para que cada vez más ciudadanos se sintieran atraídos por el transporte público.

Lo dice el cálculo. En las cinco líneas elegidas —L.1, L.4, L.6 y L.8— Tuvisa indica que los urbanos deben aparecer cada diez minutos. A pie de acera, las frecuencias me-

**Numerosos viajeros creen que «no compensa» porque el trayecto es mayor**

EL CORREO analiza la puntualidad de cinco líneas de autobús y comprueba que la **espera media en la parada es de 9 minutos**, uno menos de lo previsto

días anotadas por los periodistas que recorrieron las 6.5 mil líneas de Tuvisa. En la L.1 - Lukion Berri - y las 10.200 personas que diariamente utilizan la L.7 - Sansomendi-Errekaleor. En total se contabilizaron los horarios de llegada de 36 vehículos.

La experiencia sirvió para comprobar que los tiempos de espera entre los 10.200 pasajeros mejoraron los 15-, que el Ayuntamiento ha intentado corregir esta situación. El ambicioso proyecto ha reducido los

dicho sea de paso, no era tan complicado. Los 6.5 mil pasajeros que utilizan las frecuencias iban de los 15 a los 20 minutos. Por eso mismo los usuarios de Tuvisa han aplaudido durante años la calidad de los autobuses, pero han lamentado la falta de puntualidad.

El Plan de Movilidad impulsado por el Consistorio ha intentado

corregir esta situación. El ambicioso proyecto ha reducido los

diciados itinerarios de Tuvisa en

ellos que buena parte de los pasajeros aplauden que el autobús tarda menos en aparecer, aunque consideran que está mejor no les compensa. «La razón? Que con las nuevas rutas tarda tanto en llegar a realizar el trayecto. Mi abuela ya no me dejó en Txorierriku, sino en el Seminario, el servicio es peor», se queja Pilar Pérez, usuaria de la L.8. «El Ayuntamiento dice que el servicio es más puntual, pero yo tardé 30 minutos más que antes», clamaba Jaione Ullate en la parada de La Paz. Asun Ramos, usuaria de la L.1, agregaba desde la Catedral que «aunque el servicio es más puntual da más horas vueltas».

De momento, los empleados de Tuvisa prefieren centrarse en los logros de la reorganización de las líneas. Nacho Arribalzaga, director del consorcio, contó ayer las frecuencias de paso conseguidas. «Me lo esperaba. Estamos volcados en cumplir el objetivo de llegar cada 10 minutos o antes».

■ Icueto@diarioelcorreo.com

### LOS REGISTROS

► **Línea 1 - Circular:** Siete autobuses controlados. Freuencia media de 9,5 minutos. El tiempo máximo de espera fue de 15 minutos y el mínimo de 8.

► **Línea 4 - Circular:** Nueve urbanos anotados. 6,8 minutos de media de demora. El máximo fueron 13 minutos, y el mínimo 1.

► **Línea 6 - Zabalgana-Salburua:** Se anotaron 14 paradas. Los siete autobuses con una media de espera de 9,5 minutos. Máximo de 15 minutos y mínimo de 8.

► **Línea 7 - Sansomendi-Errekaleor:** Se anotaron 25 paradas. Los 36 urbanos con una media de 9,5 minutos. El máximo fue de 16,00 a 17,00 en paradas de la Catedral y la Avenida de Gasteiz. En total se registraron los tiempos de llegada de 36 urbanos.



del transporte urbano. / I. ONANDIA

# 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

A. CANTO / I. CUETO VITORIA

El próximo lunes se cumple un mes de la puesta en marcha del nuevo mapa de líneas del transporte urbano, reducidas a tan sólo nueve, y comienza a ser hora de hacer balances. Y el primero, hecho público ayer por el Ayuntamiento, es del todo alentador para el principal objetivo que persigue el Plan de Movilidad Sostenible, que no es otro que fomentar el uso de los autobuses de Tuvisa.

Los datos son muy reveladores. Tras la entrada en vigor de los nueve trayectos, los urbanos transportan por la ciudad a 4.000 pasajeros más que con los antiguas líneas, que pasaron a mejor vida el pasado 30 de octubre. En números



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 días:** 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%.

26.542 anteriores al día 30. «Este resultado es un éxito para toda la ciudadanía. Vitoria ha demostrado una vez más que está comprometida con la sostenibilidad y la protección del medio ambiente, en esta ocasión apostando de forma clara por el transporte urbano», aseguró un orgulloso Joaquín Esteban, concejal de Movilidad.

## El jueves, el que más

Por días, el jueves continúa siendo el de más viajeros, con 37.446, seguido muy de cerca por el martes, que totaliza 37.180, y el miércoles, con 36.803. El lunes y el viernes las cifras son parejas -35.819 y 35.442, respectivamente-, guardando que descenden de forma notable el fin de semana. Así, el sábado los urbanos transportan a 21.132 personas y el domingo, a sólo 10.475. Ésta es la única jornada en la que caen los usuarios -un 3,66%- con respecto a los antiguos trazados.

Como dato anecdótico, cabe destacar que durante la semana que los urbanos fueron gratuitos tras la entrada en vigor de las nuevas líneas, 236.171 personas se subieron al autobús, tan sólo 22.000 por encima de las que lo hacen ahora pagando el billete.

