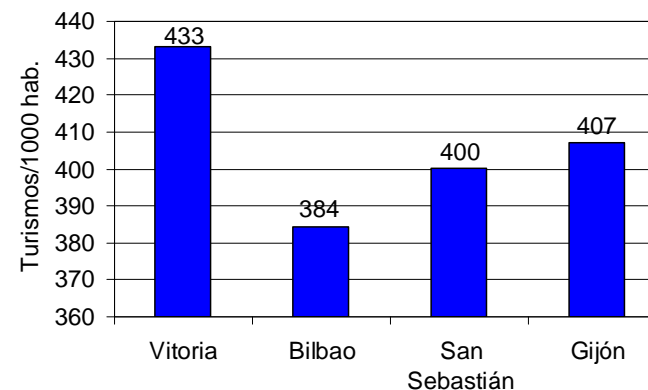


# Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria- Gasteiz

# 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

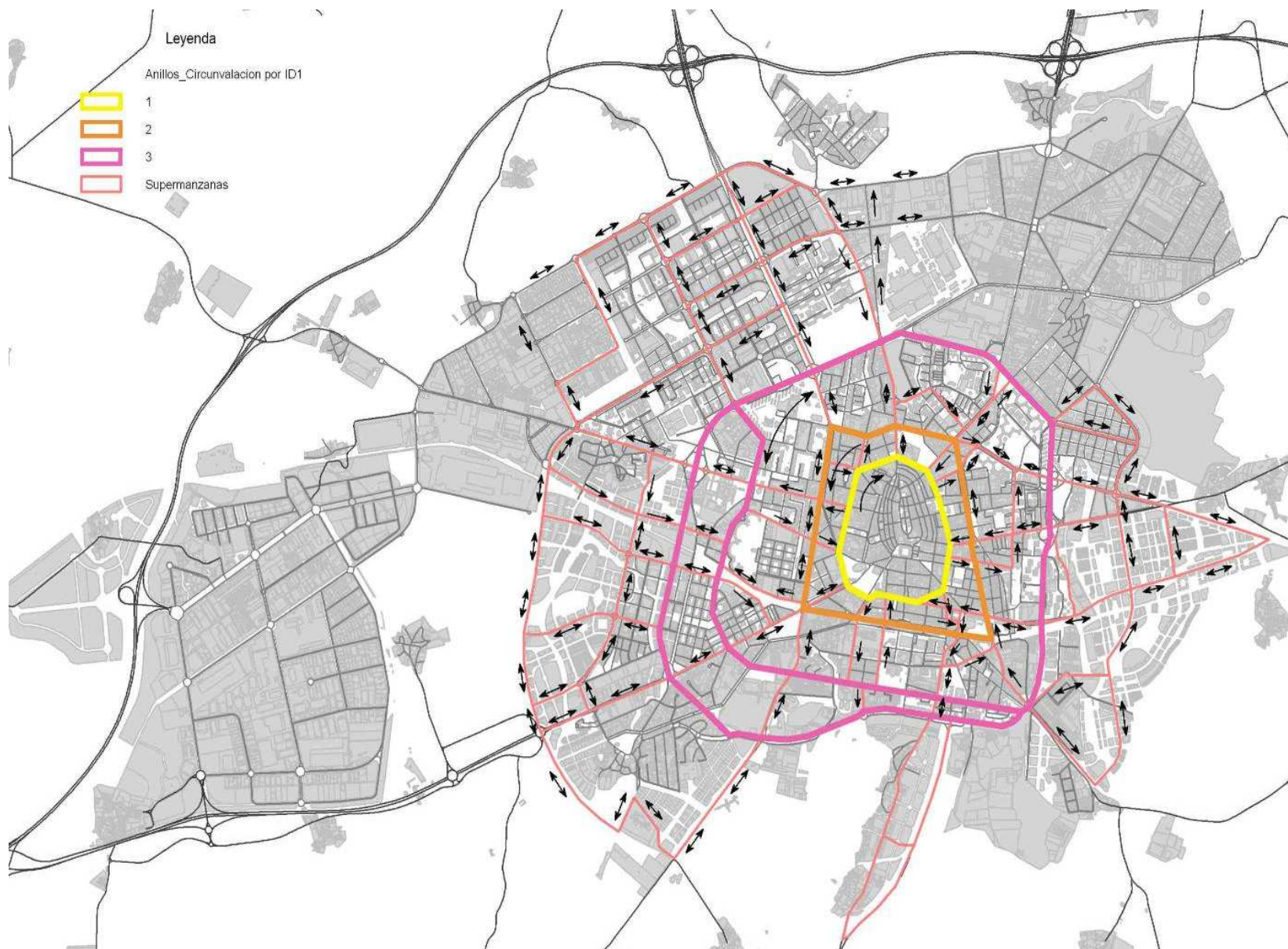
# Objetivos del Plan de Movilidad de Vitoria-Gasteiz

## 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



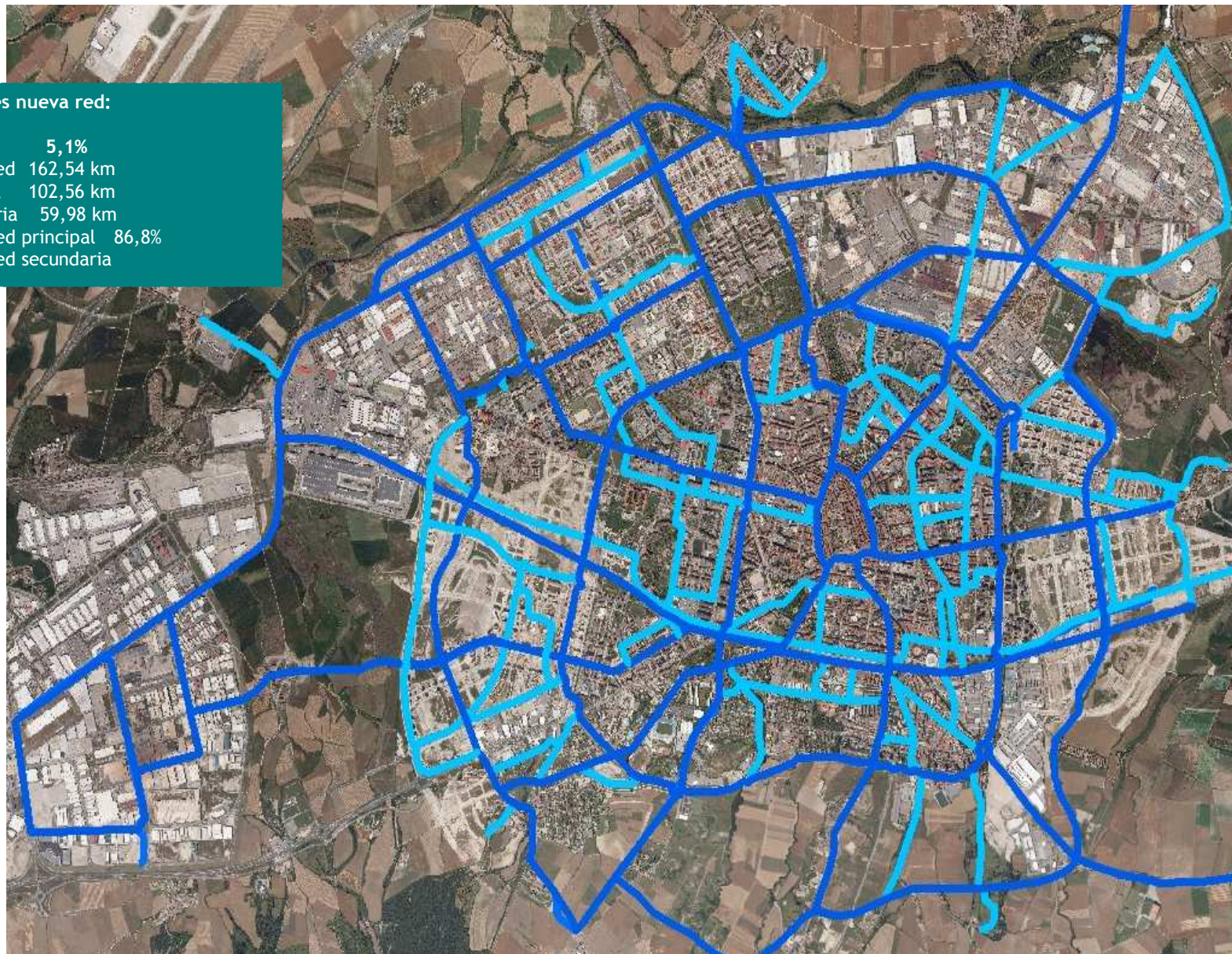
# REDES DE MOVILIDAD





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%

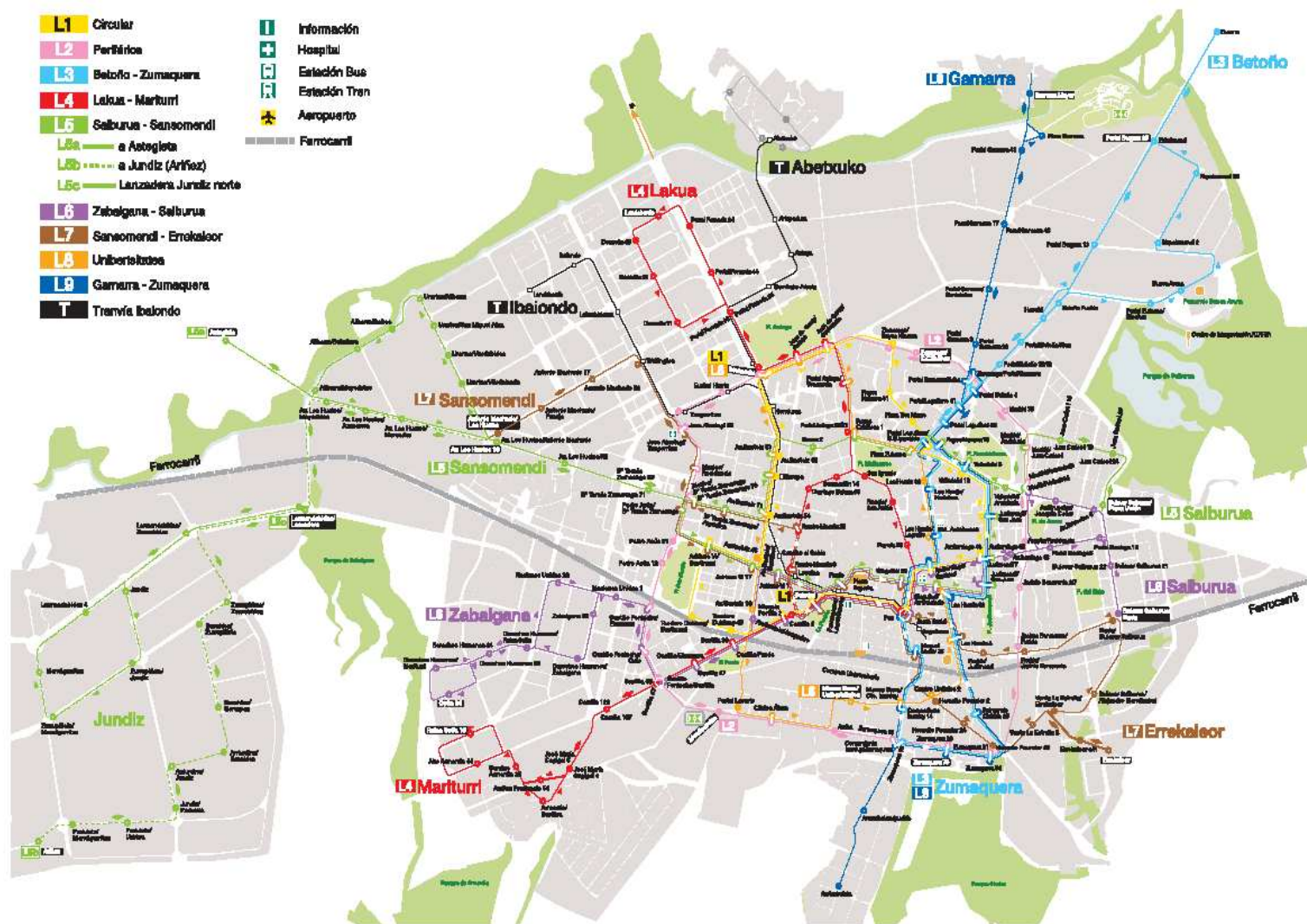


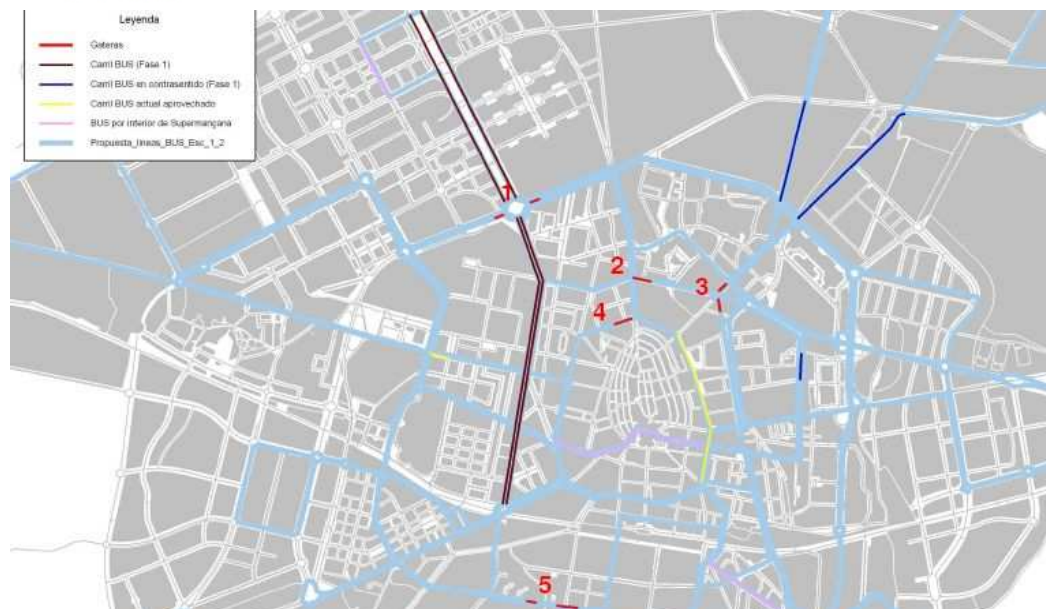






- |                                    |                        |
|------------------------------------|------------------------|
| <b>L1</b> Circular                 | <b>I</b> Información   |
| <b>L2</b> Periférica               | <b>H</b> Hospital      |
| <b>L3</b> Betorio - Zumaquerra     | <b>E</b> Estación Bus  |
| <b>L4</b> Lakua - Mariturni        | <b>T</b> Estación Tren |
| <b>L5</b> Salburua - Sansomendi    | <b>A</b> Aeropuerto    |
| <b>L5a</b> a Astegoleta            | <b>F</b> Ferrocarril   |
| <b>L5b</b> a Jundiz (Arriñez)      |                        |
| <b>L5c</b> Lantzerola Jundiz norte |                        |
| <b>L6</b> Zabalgoena - Salburua    |                        |
| <b>L7</b> Sansomendi - Errekaleor  |                        |
| <b>L8</b> Unibertsitatea           |                        |
| <b>L9</b> Gamara - Zumaquerra      |                        |
| <b>T</b> Tranvía Ibañondo          |                        |

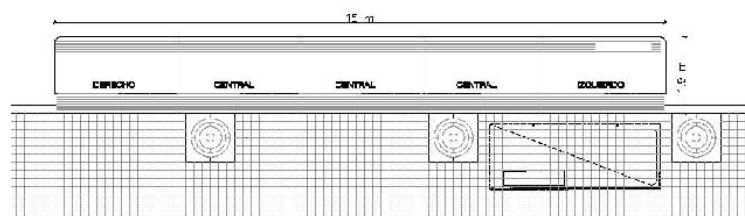




## Gateras - Carriles Bus



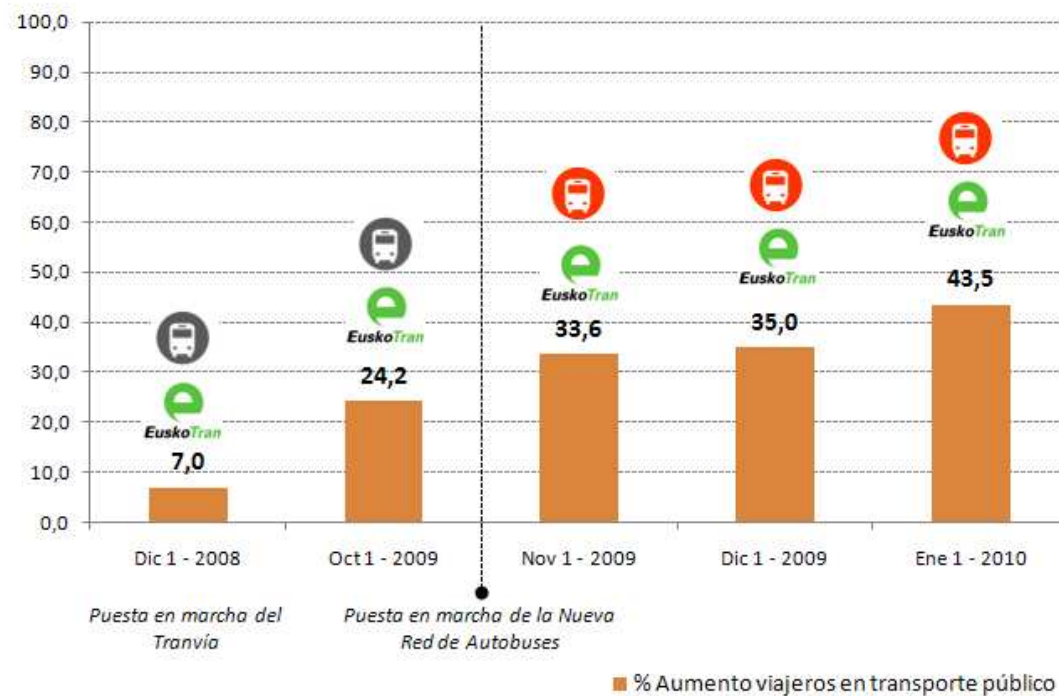
## Preferencia Semafórica



## 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:

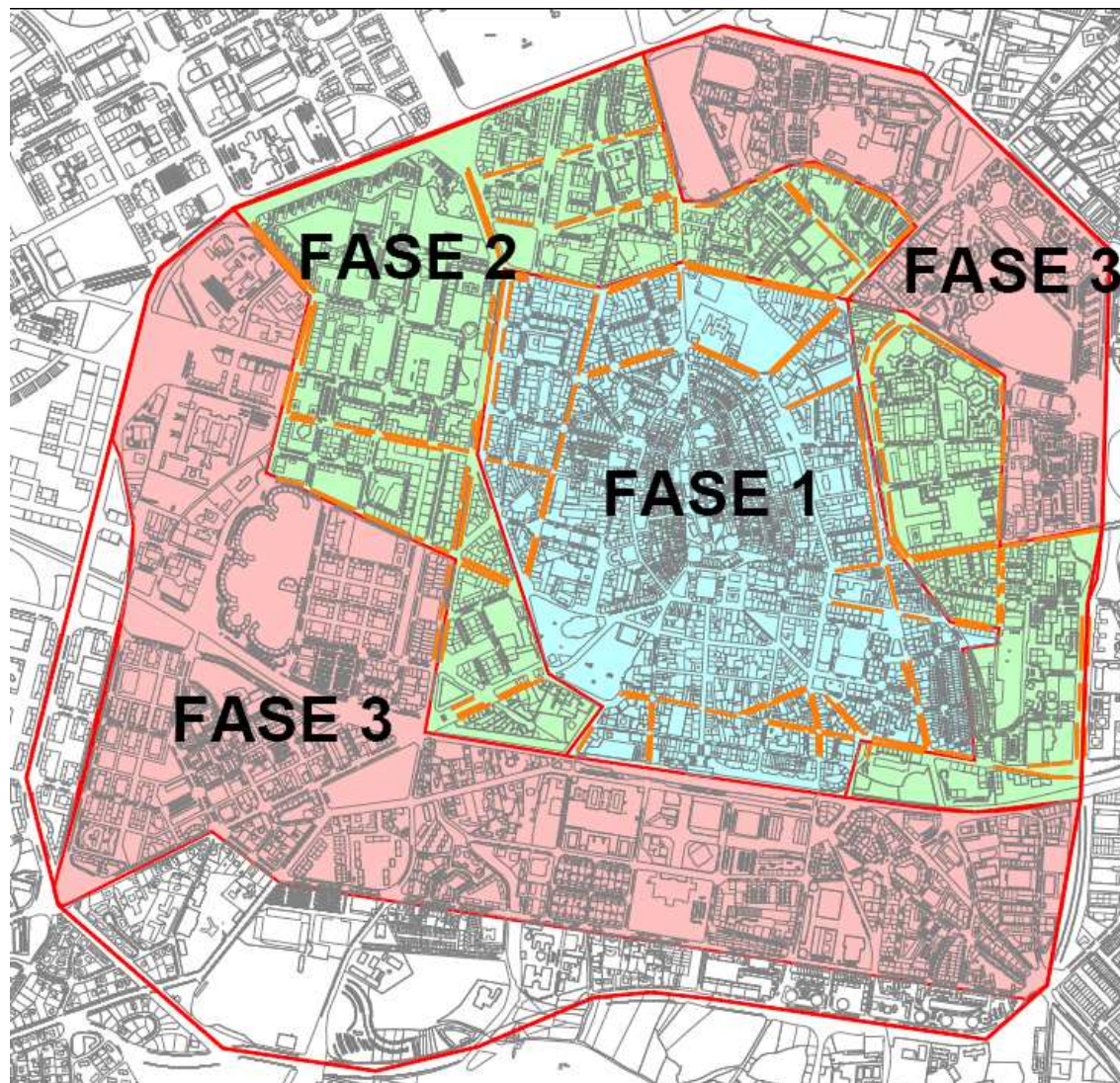
Reordenación de la OTA y de los sistemas de tarificación

Construcción de aparcamiento para residentes

Habilitación de aparcamientos de intercambio modal



# Extensión de la OTA





# Aparcamientos de intercambio modal

- L1** Circular
- L2** Periférica
- L3** Betoño - Zumaquera
- L4** Lakua - Mariturri
- L5** Salburua - Sansomendi
  - L5a** Salburua-Sansomendi-Astegieta
  - L5b** Salburua-Sansomendi-Jundiz
  - L5c** Lanzadera Jundiz norte
- L6** Zabalzana - Salburua
- L7** Sansomendi - Errekaleor
- L8** Unibertsitatea
- L9** Gamarra - Zumaquera
- T** Tranvía

- i** Información
- +** Hospital
- Bus** Estación Bus
- Tren** Estación Tren
- Aeropuerto**
- Ferrocarril**
- Parada de regulación horaria**
- Parada terminal**
- Transbordo en Parada**

- P** APARCAMIENTOS DE INTERCAMBIO MODAL
- ITINERARIOS DE ACCESO EN COCHE**



# TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO.

## SENDAS URBANAS Y SUPERMANZANAS

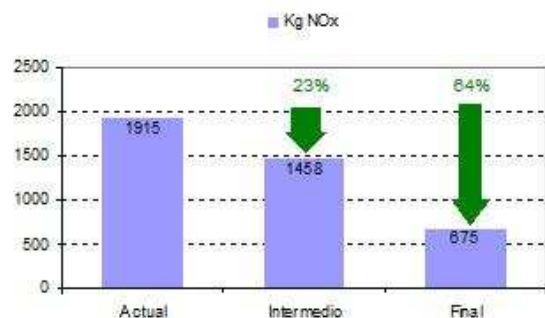


## Características del esquema de supermanzana:

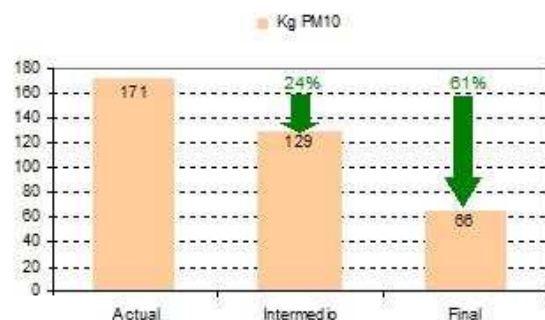
- las calles interiores se transforman progresivamente en calles de **BAJA INTENSIDAD DE CIRCULACIÓN** motorizada.
- **NO** son necesariamente calles peatonales.
- El peatón, comparte el espacio con ciclistas, vehículos de residentes, servicios y de emergencias.
- Las calles interiores pasan a ser de 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.



## El esquema de supermanzanas permite:

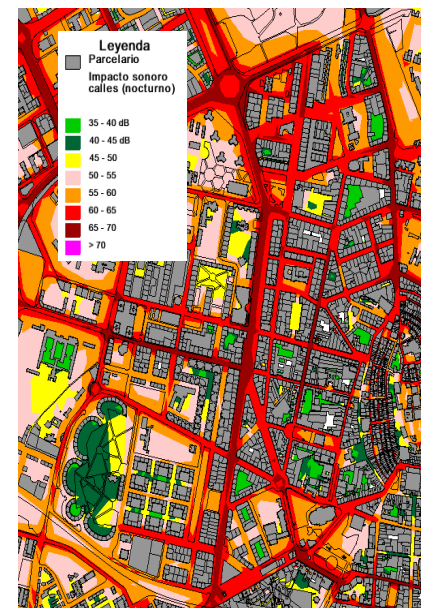


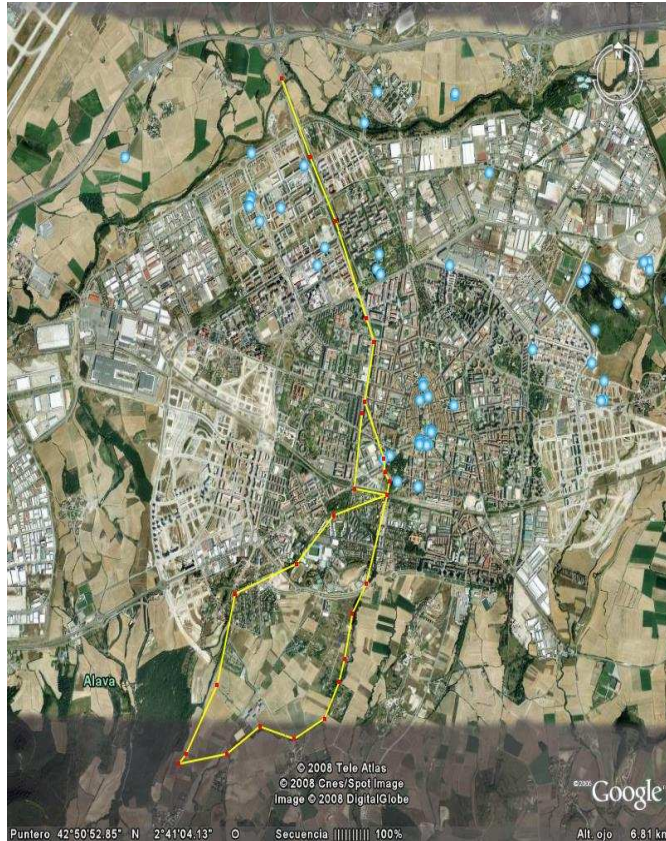
Emisiones de NOx diarias (kg) debidas a la tráfico.  
Fuente: Elaboración propia



Emisiones de PM10 diarias (kg) debidas a la tráfico.  
Fuente: Elaboración propia

- 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**

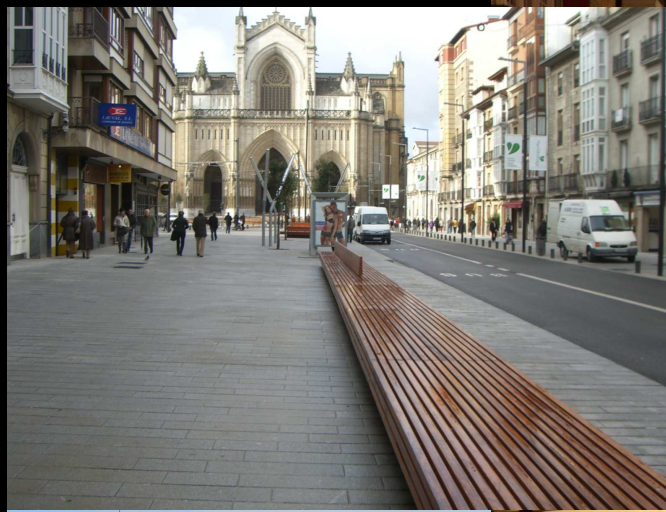




# Polo Prado





























# 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-octubre 2009)

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

### CAMBIO TRASCENDENTAL EN LA CIUDAD. NUEVA CULTURA DE MOVILIDAD

### CAMPAÑA GLOBAL DE COMUNICACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

#### Participación e implicación ciudadana

Foco de Participación Ciudadana

Campaña de Acompañamiento con Voluntarios

Definición de los mensajes

Elección protagonistas campaña

C. de info en calle de la nueva red

#### Plan de Medios adaptado y coherente con los objetivos

-Publicidad exterior y autobuses  
-Radio  
-Prensa  
-Internet  
-Soportes municipales

#### Creatividad centrada en beneficios tangibles del cambio

Fácil identificación de los mensajes

Efecto adhesión ciudadana

Yo me subo, merece la pena

#### Estrategia comunicativa y de sensibilización continuada

-Gabinete de prensa  
-Sinergias con el Plan de Medios  
-Aumento de impactos comunicativos

Presentación con Ciudadanos/as

Semana Europea de la Movilidad

Jornadas Civitas

Presentación actuaciones P. de Movilidad

Campaña final de gratitud

### PLAN DE CIUDAD. APUESTA COMÚN

### LA PLANIFICACIÓN Y LOS RESULTADOS



Campaña de presentación Plan de Movilidad y Espacio Público  
JUNIO Y JULIO 2009

-Semana Europea de la Movilidad Sostenible  
-Jornada Civitas Vitoria  
SEPTIEMBRE 2009

-Campaña presentación nueva red de autobuses  
-Campaña informativa de acompañamiento con voluntarios  
-Campaña escolar  
-Campaña en centros de Tercera Edad  
OCTUBRE, NOVIEMBRE DE 2009











- 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

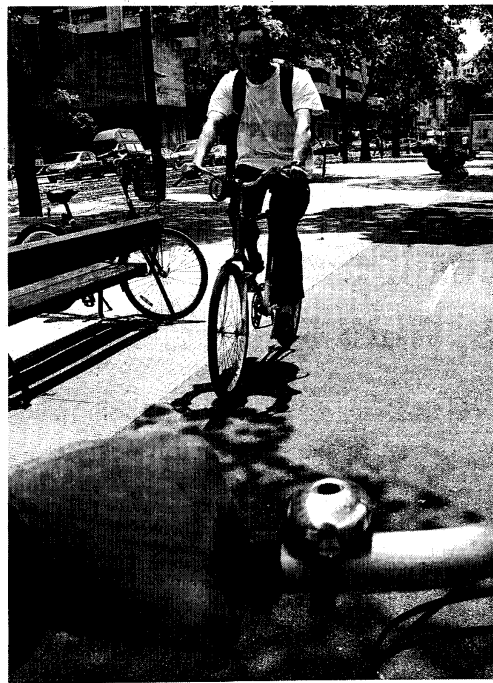
MARÍA ZABALETA VITORIA

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. Estas 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.
- Bizigarri.
- Errota Zaharra.
- Judimendikoak.
- Txagorribidea.
- Iparralde.
- Zazpigarren Alaba.
- Salburua Bizirik.
- Erreka Txiki.
- Barrenkale.
- Zabalgana Batuz.
- Miguel de Unamuno.
- Bizilagun.
- Batan-Mendizorrotza.
- Uribe Nogales.
- Serafin 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 ciclistas 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

ISU CUETO / ALBERTO CANTO  
VITORIA

Los urbanos de Vitoria superan la prueba del cronómetro. O lo que es lo mismo, Tuvisa está en el buen camino para librarse de su principal «maledicción»: las reiteradas críticas de los viajeros por la impuntualidad del servicio. Mañana se cumplen cuatro semanas desde la puesta en marcha 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 prometidos. Dos redactores, cronómetro 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, uno menos de los 10 minutos -antes rondaban los 15- que el Ayuntamiento se marcó como objetivo para que cada vez más ciudadanos se sintieran atraídos por el transporte público.

Los datos cantan. En las cinco líneas elegidas -L1, L4, L6, L7 y L8- 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**

dias anotadas por los periodistas oscilaron entre los 6,8 minutos de la L4 -Lakua Mariturti-, y los 10,3 de la L7 -Sansomendi-Errekaleor-. En total se contabilizaron los horarios de llegada de 36 vehículos. La experiencia sirvió para comprobar que los conductores tienen leves retrasos en momentos de más intensidad de tráfico, como por ejemplo a mediodía, cuando un urbano de la L6 llegó al cuarto de hora a su marquesina de la Catedral. Por lo demás, los chóferes mejoraron los tiempos anunciados una y otra vez y el resultado fue doble: el vaivén de los autobuses era continuo y en las paradas se concentraba menos gente que miraba el reloj.

Todo indica que el Ayuntamiento ha pasado la teca correcta que los vitorianos dejan de echar pes-

**«Nos hemos volcado en el objetivo de cumplir los tiempos», dicen los conductores**

dicho sea de paso, no era tan complicado porque hasta el 30 de octubre 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 su escasa puntualidad.

El Plan de Movilidad impulsado por el Consistorio ha intentado corregir esta situación. El ambicioso proyecto ha reducido los

diecisiete itinerarios de Tuvisa en nueve grandes trayectos, y ha impulsado la construcción de carriles bus y la instalación de plataformas para evitar que los autobuses tengan que hacer maniobra para recoger a los viajeros. Y como las nuevas líneas ya no dan tantos rodeos, 144 de las 266 paradas han cambiado de sitio, de modo que los usuarios deben andar más para encontrar un cobertizo de Tuvisa.

### LOS REGISTROS

► **Línea 1 - Circular:** Siete autobuses controlados. Frecuencia media de 9,5 minutos. El tiempo máximo de espera fue de 15 minutos y el mínimo de 6.

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

► **Línea 6 - Zabalgana-Salburua:** Se anotó la llegada de siete autobuses con una media de espera de 9,5 minutos. Máximo de 15 minutos y mínimo de 6.

► **Línea 7 - Sansomendi-Errekaleor:**

Seis urbanos con una media de espera en la marquesina de 10,3 minutos. En dos ocasiones el viajero aguardó 13 minutos, pero en otra sólo 6.

► **Línea 8 - Unibertsitate:** Siete llegadas anotadas con una frecuencia media de 9 minutos. El máximo fue de 12 y el mínimo de 8.

► **Las pruebas:** Realizadas el 25 de noviembre entre las 11.50 y las 12.50 y 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.

Este cambio tan radical no convence, ni mucho menos, a todo el mundo. De hecho, numerosos ciudadanos critican abiertamente la reorganización de Tuvisa porque la zona en la que viven se ha quedado «aislada» o tardan más en llegar a su destino.

### «Tardo más»

Este periódico pudo comprobar ayer que buena parte de los pasajeros aplauden que el autobús tarde menos en aparecer, aunque consideran que esta mejora no les compensa. ¿A razón? Que con las nuevas líneas al final «se tarda más» en realizar el trayecto. «A mí ahora ya no me deja en Txagorritxu, sino en el Seminario, el servicio es peor», se quejaba Pilar Pérez, usuaria de la L-5. «El Ayuntamiento dice que hay que acostumbrarse a los transbordos, pero yo tardo 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 sea más puntual da mucha más vueltas».

De momento, los empleados de Tuvisa prefieren centrarse en los logros de la reorganización de las líneas. Miguel Aranaiz, miembro del comité, celebró ayer las frecuencias de paso conseguidas. «Me lo esperaba. Estamos volcados en cumplir el objetivo de llegar cada 10 minutos o antes».

■ l.cueto@diariorecorro.com



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 las antiguas líneas, que pasaron a mejor vida el pasado 30 de octubre. En números



Usuarios en un autobús.

globales, 214.297 personas se suben al autobús cada semana, frente a las 185.800 de antes. O lo que es lo mismo, cada día viajan, de media, 30.613 usuarios, frente a los

## 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-, guarismos que descienden 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.