



CiViTAS
Cleaner and better transport in cities



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

Alba Cañadas Mora

Concejala de Medio Ambiente y Sostenibilidad.
Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

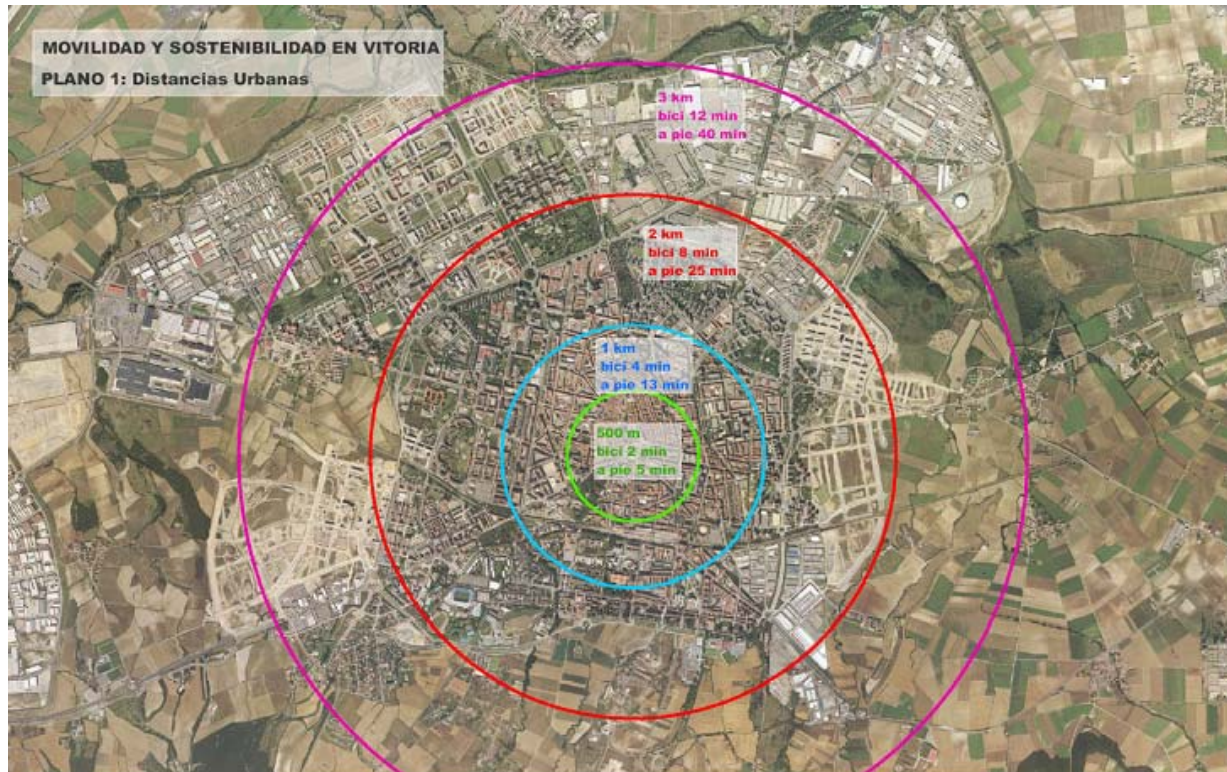
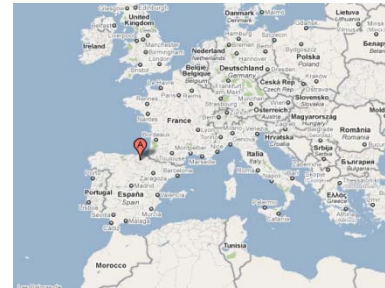


THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION



VITORIA-GASTEIZ

Población: 233.399
Tasa de crecimiento: 1.27 %
Superficie municipal: 277 km²
Superficie urbana: 35 km² (65 h/ha)



UNA CIUDAD COMPACTA,
A escala del peatón hasta la última expansión urbanística .

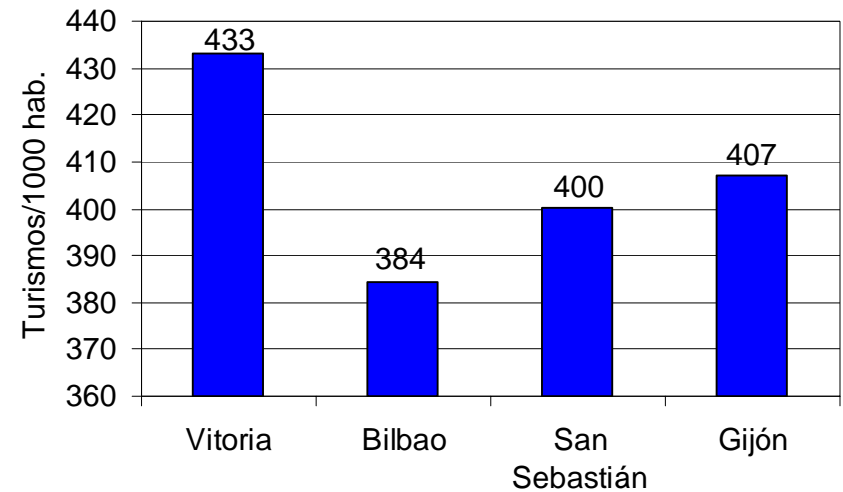


¿Cómo es la movilidad en Vitoria-Gasteiz?

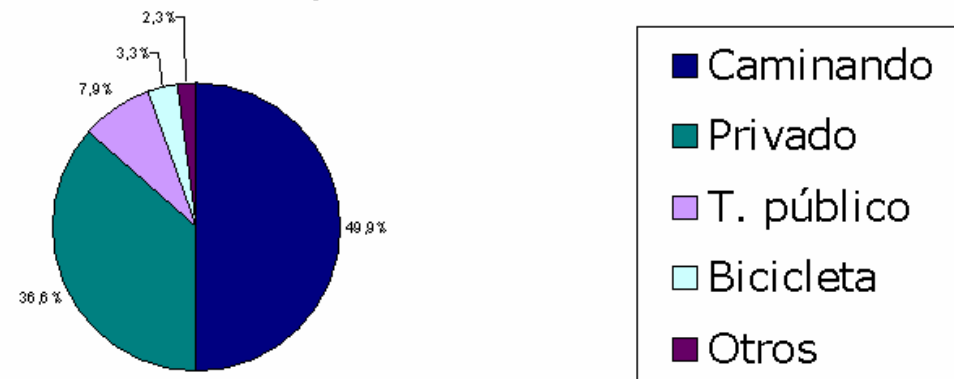
Alta utilización del coche

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

Elevada motorización



Reparto modal 2006



¿Cómo es la movilidad en Vitoria-Gasteiz?

Baja utilización del transporte público

Movilidad peatonal en disminución

Alta utilización del espacio público para las necesidades del vehículo privado



Año	Privado	Transporte Público	Otros	Caminando
1982		33.6%		66.4%
1996	29%	8%	7%	56.0%
2002	31%	8%	6%	55%
2006	36.6%	7.9%	5.6%	49.9%

Objetivos del Plan de Movilidad de Vitoria-Gasteiz

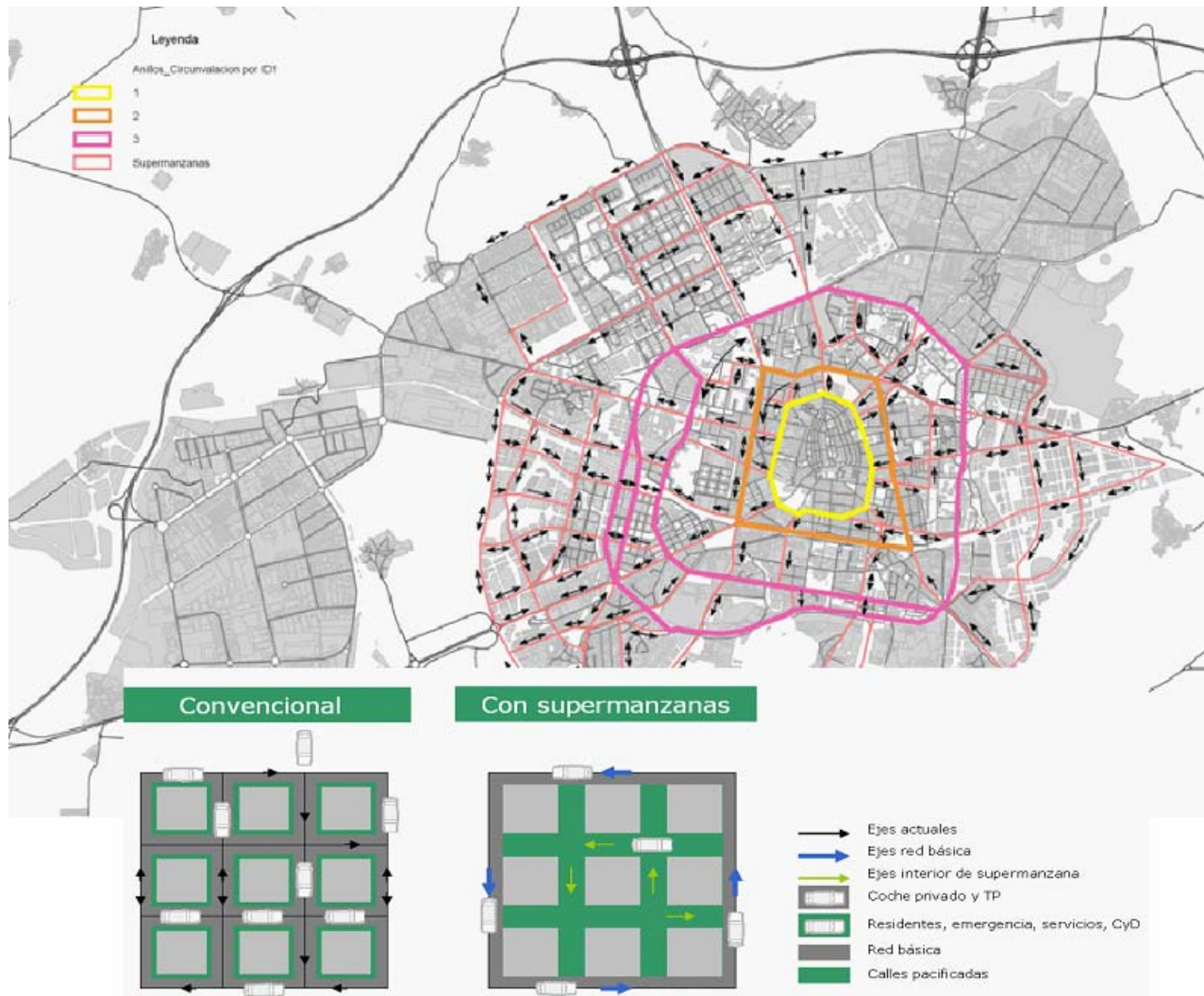
- Invertir la tendencia al incremento en el uso del coche
- Potenciar las formas de movilidad sostenible: transporte público, bicicleta y peatonal
- Crear redes funcionales para peatones y ciclistas
- Liberar espacio público del tráfico para recuperar un entorno urbano de calidad

 **Yo me subo** merece la pena!
Plan de Movilidad y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz



Redes de Movilidad - Nueva Célula Urbana

VÍAS BÁSICAS Y SUPERMANZANAS



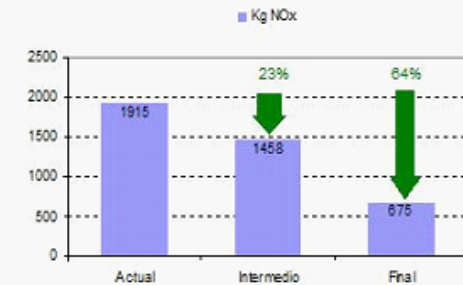
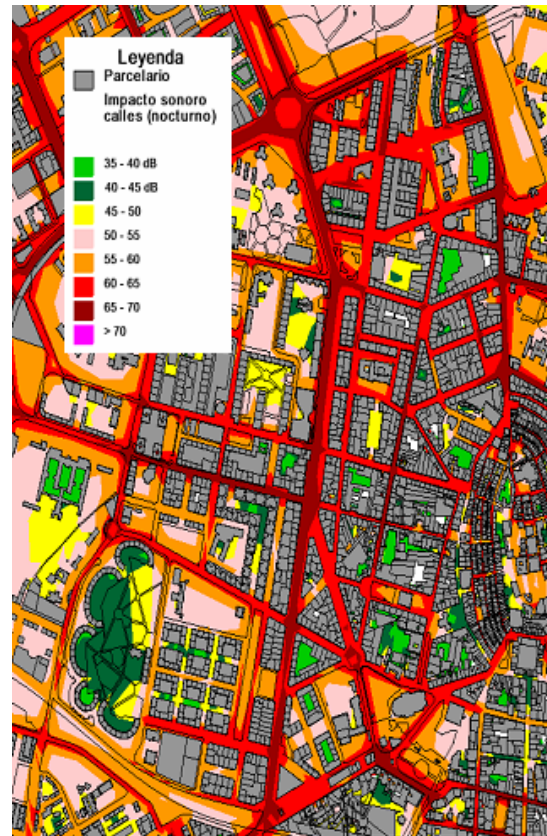
Características del esquema de supermanzana:

- 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 10-20 km/h.
- El aparcamiento de vehículos en superficie tiende a reducirse paulatinamente.
- La distribución urbana de mercancías se ve sujeta a una nueva regulación.

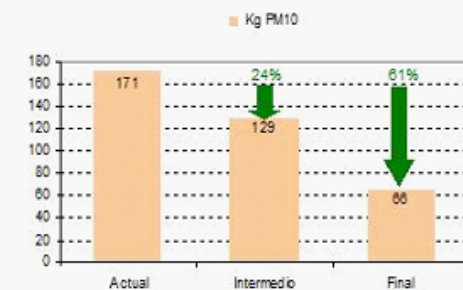


El esquema de supermanzanas permite:

- 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.



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



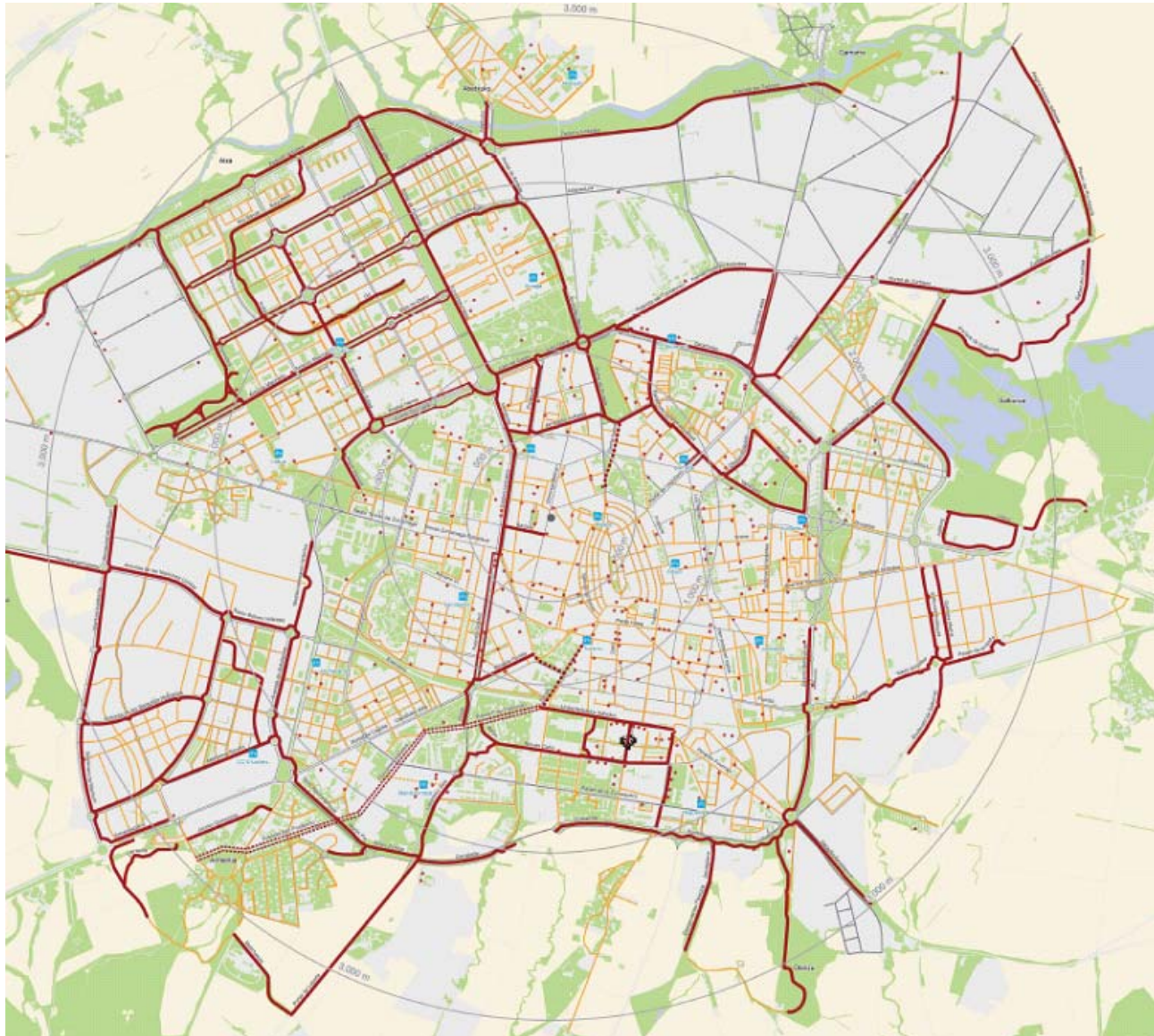
Emisiones de PM10 diarias (kg) debidas a la tráfico.
Fuente: Elaboración propia



Redes de Movilidad: Sendas Peatonales.



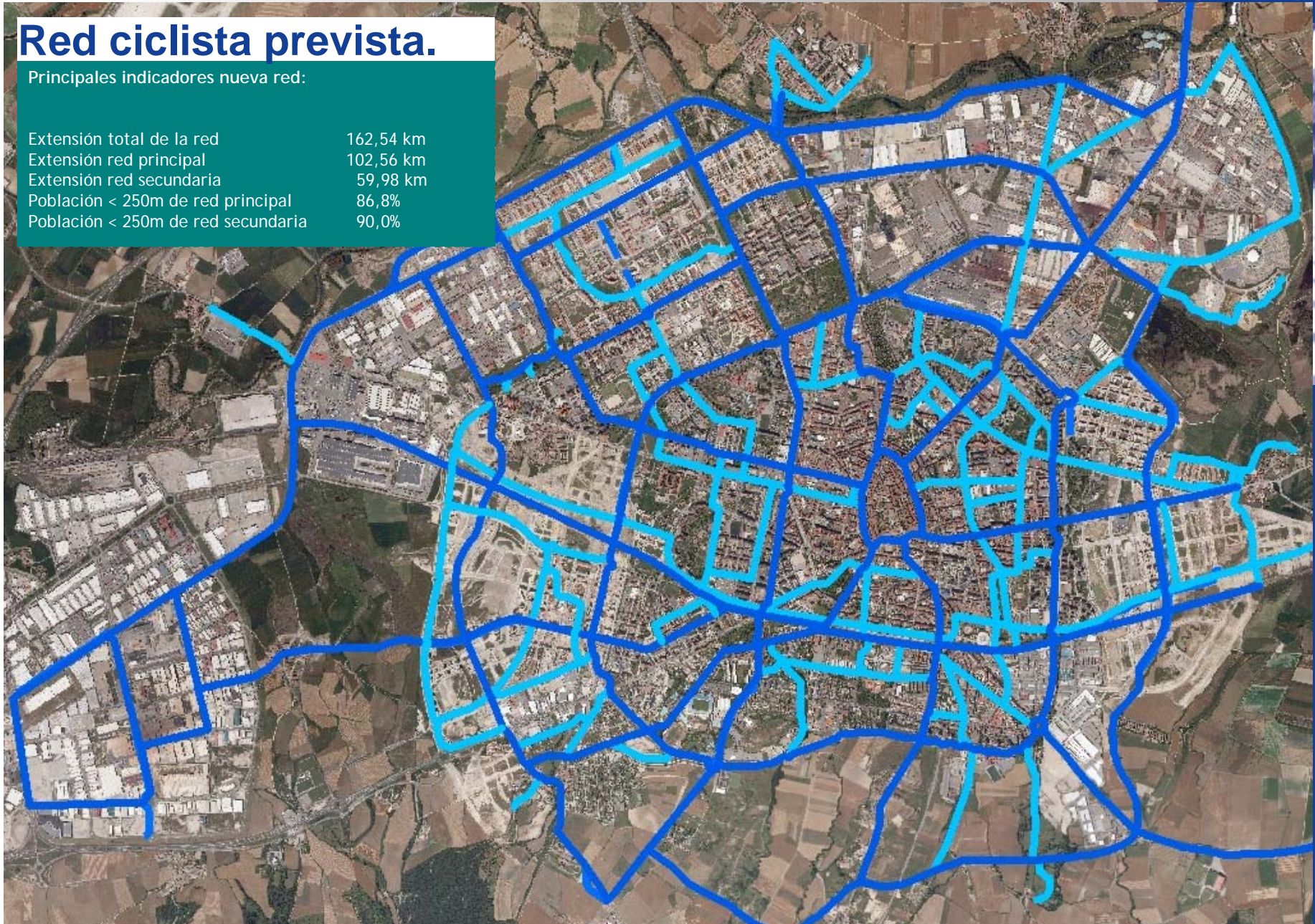
Redes de Movilidad: Red ciclable actual.



Red ciclista prevista.

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%
Población < 250m de red secundaria	90,0%



Redes de Movilidad: Red de Transporte Público.



Medidas de apoyo

- 17 nuevos autobuses.
- Nuevas plataformas de acceso en las paradas.
- Prioridad semafórica y “gateras” para el autobús en intersecciones saturadas
- Integración tarifaria Bus/tranvía (Tarjeta BAT).
- Medidas *Push and pool* (cambios en la regulación OTA).
- Iniciativas de divulgación y participación (campaña de voluntarios-informadores, campañas en calle y medios, contraste vecinal y asociativo, ...)



Aparcamiento

Situación de partida

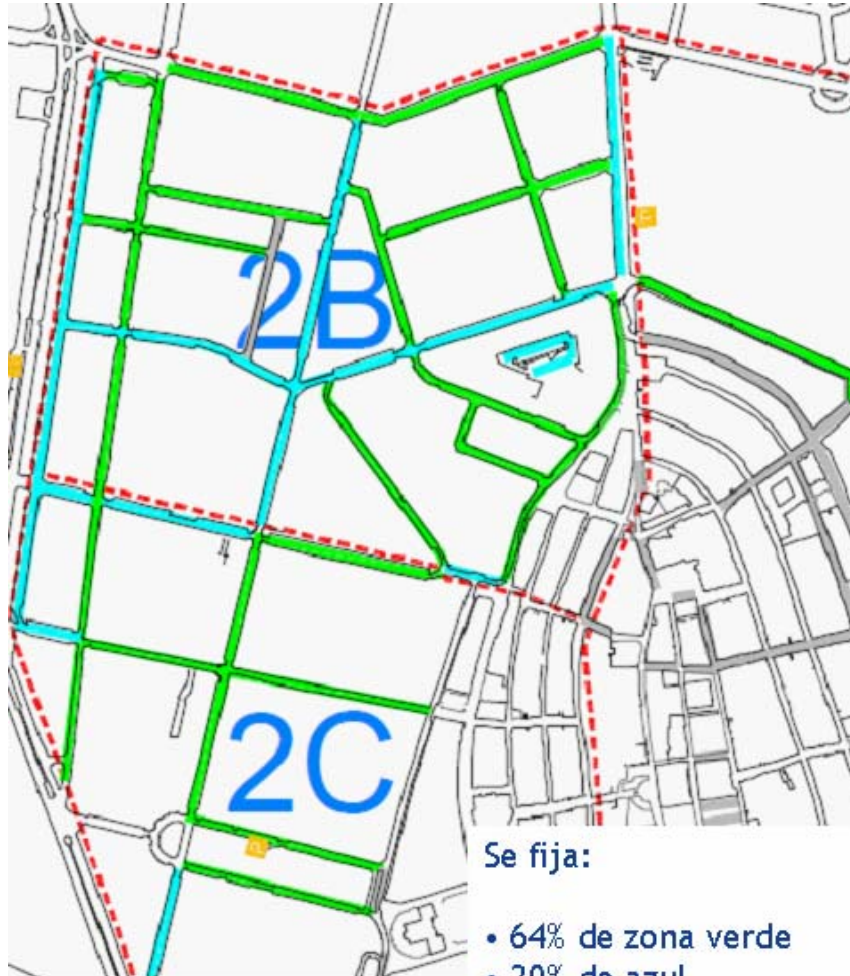
- Oferta en superficie mayoritariamente gratuita
 - Incentivo del uso del vehículo privado
 - Ocupación excesiva del espacio público (70%)
- Descoordinación tarifaria
- Baja rotación en zona OTA
- Problemas de saturación en algunas zonas

Propuesta:

- Reordenación de la OTA y de los sistemas de tarificación
- Construcción de aparcamiento para residentes
- Habilitación de aparcamientos de intercambio modal

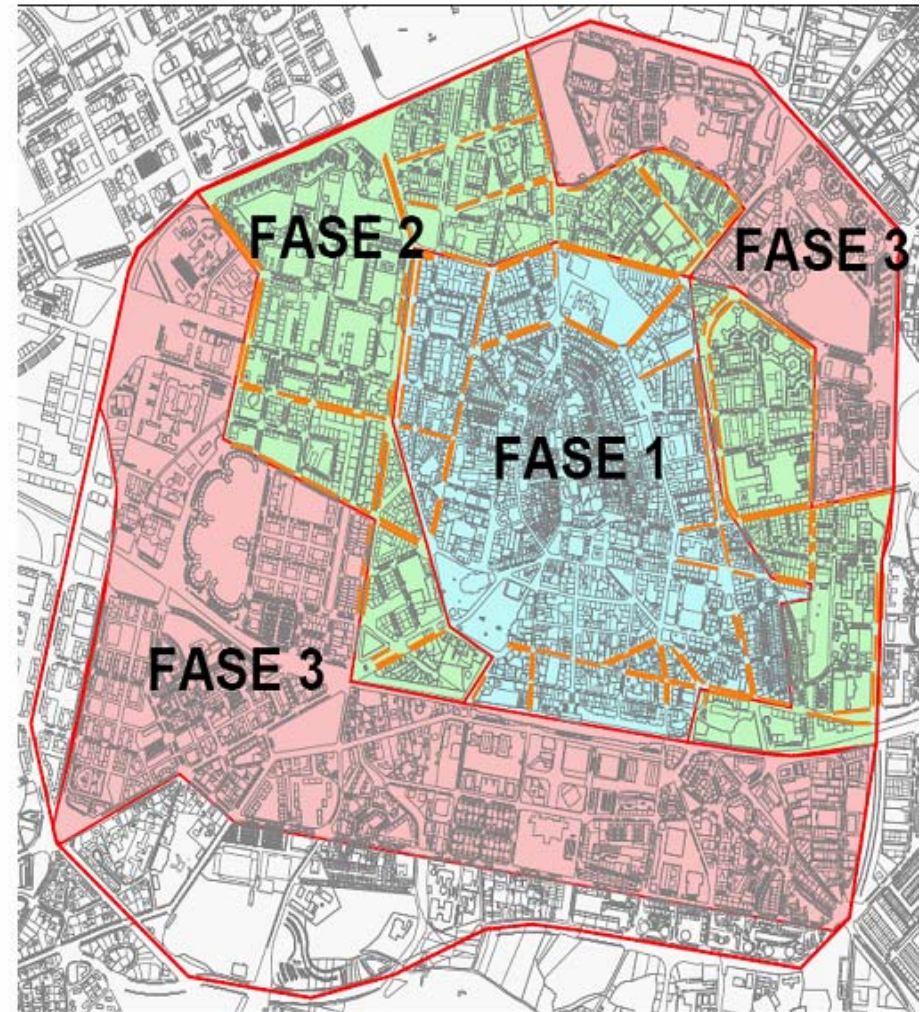


Extensión y reordenación de la OTA

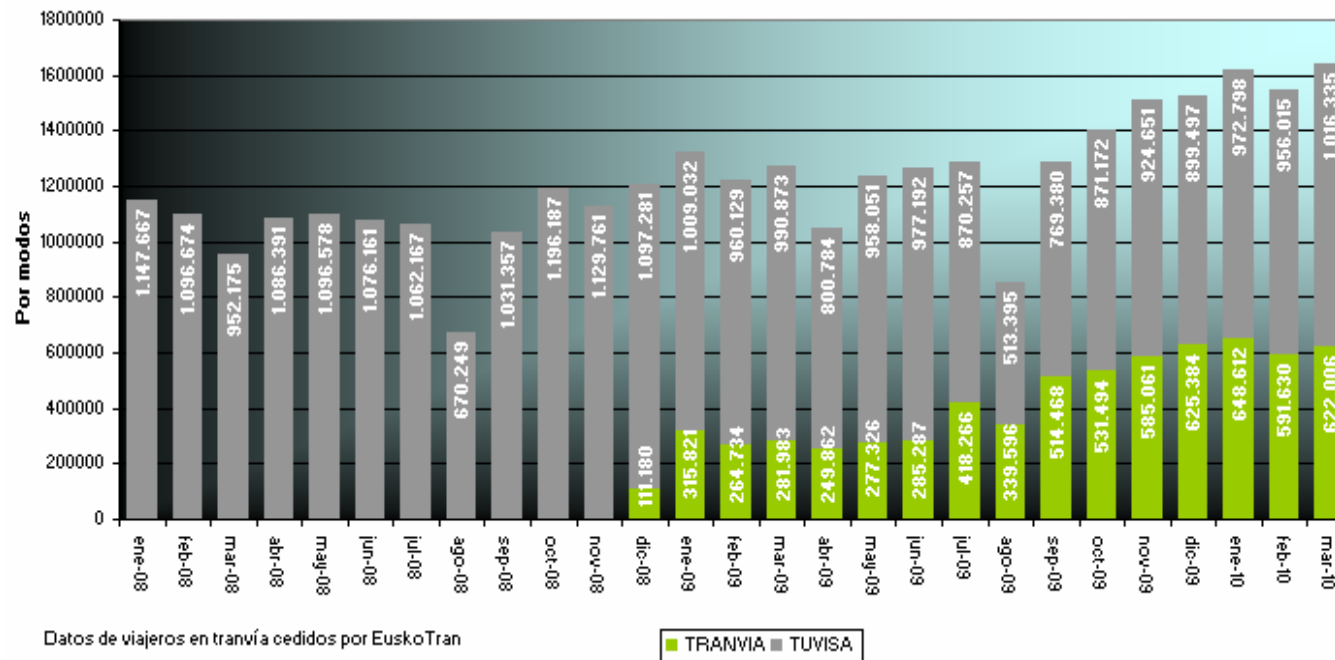


Se fija:

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



Evolución del uso del transporte público (En relación con la implantación del tranvía en 2008)



Datos de viajeros en tranvía cedidos por EuskoTran

■ TRANVIA ■ TUVISA

- 45% 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).



P+R: Aparcamientos de intercambio modal (*)



(*) Un 22% de los desplazamientos de origen foráneo.

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:
 - Firmado por 54 representantes de asociaciones, instituciones, empresas y otras entidades.
 - Refrendado por el Pleno del Ayuntamiento y el Consejo Social.



- Acuerdo de la Junta de Portavoces



LA CONCERTACIÓN SOCIAL

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



- 26 reuniones con asociaciones.
- 28 reuniones político-técnicas.





- 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
- 19.000 escolares participantes en la Agenda 21 Escolar.





Muchas gracias



<http://www.vitoria-gasteiz.org/movilidad>



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION