

Congreso Nacional del Medio Ambiente
Madrid del 31 de mayo al 03 de junio de 2021

DIAGNOSTICO DE MOVILIDAD A LOS POLÍGONOS VITORIA-GASTEIZ

Juan Carlos Escudero Achiaga
Movilidad Obligada (CT-10)
#conama2020



- 01** Contexto
- 02** Objetivos
- 03** Diagnóstico
- 04** Principales conclusiones
- 05** Siguietes pasos

01 **CONTEXTO**



Las áreas industriales en su relación con el área urbana de Vitoria-Gasteiz



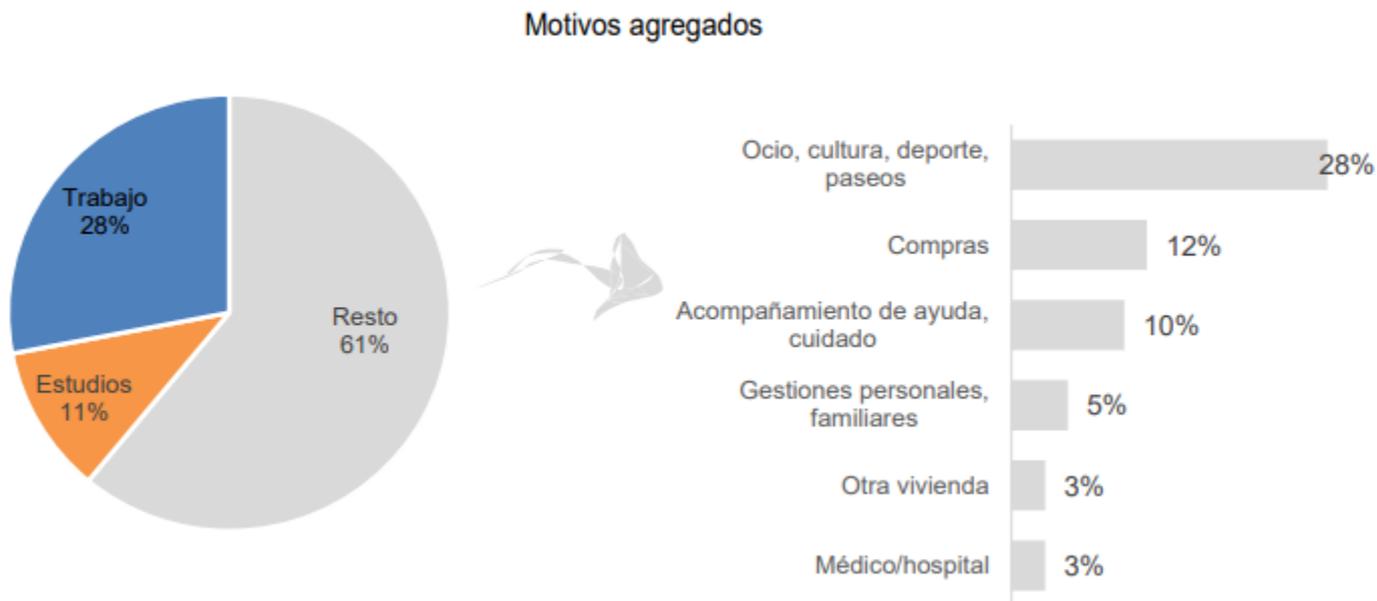
El Contexto: Elevado peso social, económico y territorial

	Nº empresas	Nº personas plantilla	Media personas/ empresa
Parque Tecnológico	138	3.414	24,7
Gamarra-Betoño	711	6.496	9,1
Betoño-Larragana	232	2.761	11,9
Arriaga	86	4.100	47,7
Ali-Gobeo	405	9.203	22,7
Jundiz	700	9.524	13,6
Oreitisaolo-Ansoleta-Campo Palacios	275	2.061	7,5
TOTAL	2.547	37.559	14,7

- 45% del área urbana
- 40% de las actividades económicas
- 31% de los empleos
- 90% reside en el municipio

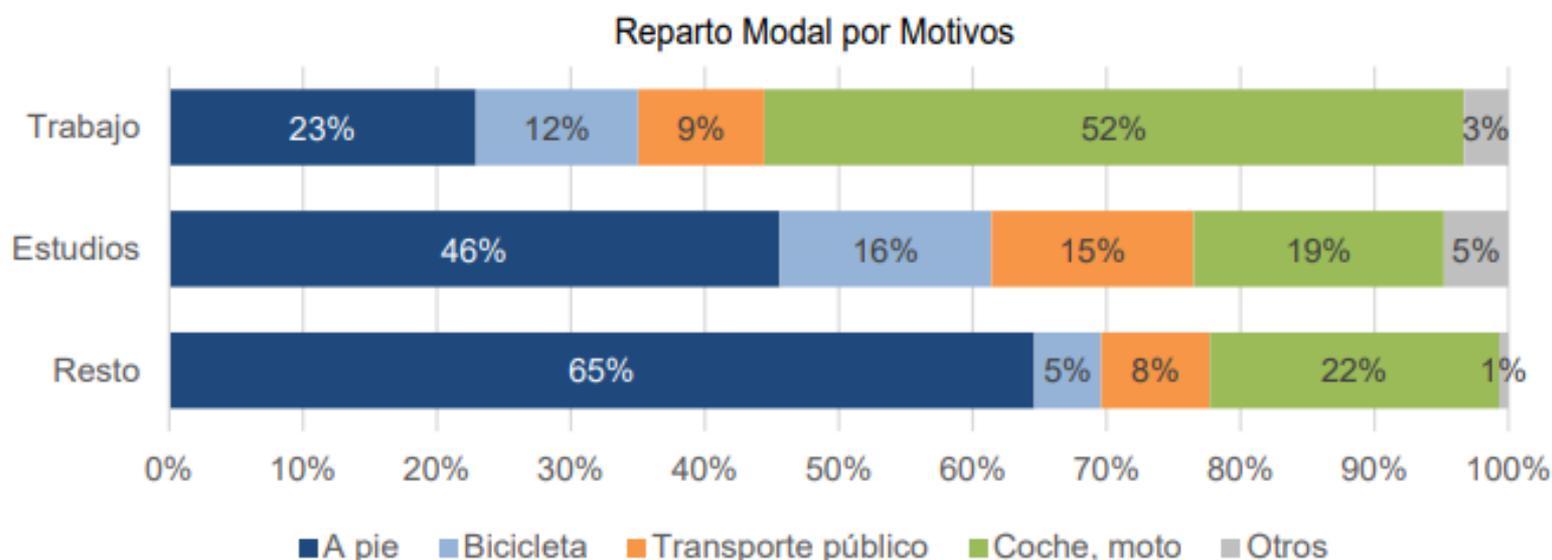
Polígono	Situación	Actividad predominante
Parque Tecnológico (PTA)	Aislado	Tecnología / Oficinas
Gamarra - Betoño	Continuo urbano	Industrial / comercio CC El Boulevard
Arriaga	Continuo urbano	Productivo industrial Michelin
Ali-Gobeo	Continuo urbano	Productivo industrial Mercedes Benz
Jundiz	Continuo urbano	Productivo industrial / Logística
Subillabide	Aislado	Logística
Oreitiasolo	Continuo urbano	Productivo industrial
Goain	Aislado	Productivo Industrial

El Contexto: Elevado peso social, económico y territorial



- Diversidad de usos y localizaciones impactan directamente en el sistema de movilidad

El Contexto: Elevado peso modal del automóvil en el motivo trabajo.



Más de la mitad de los desplazamientos que se realizan por **motivo de trabajo** (el 52%) se llevan a cabo en *coche (o moto)*. El peso del *transporte público* en este tipo de desplazamientos se sitúa en un 9%, siendo superado por los desplazamientos que se realizan en *bicicleta* (12%).

02 OBJETIVOS

Objetivos.

17. Las estrategias para la construcción de un nuevo modelo de movilidad en Vitoria-Gasteiz deben plantear alternativas funcionales a la movilidad recurrente a los centros de trabajo, fundamentalmente a los polígonos industriales, y a los centros educativos. En el caso de los colegios deberá apostarse por la implementación de proyectos de movilidad activa y autónoma a la escuela orientadas a la promoción de la cultura de la movilidad urbana y al impulso de la autonomía infantil en su relación con el espacio público. Los desplazamientos al trabajo y a la escuela, con una gran componente de movilidad motorizada, son un de los principales retos de Vitoria-Gasteiz en la construcción de un modelo de movilidad sostenible.

Principios rectores del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz

TUVISA

GILSA
CASTROUJALDE INDUSTRIA TERRA SPA



Centro de Estudios Ambientales

CEA

Ingurugiro
Gaietarako Ikastegia



Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz
Vitoria-Gasteizko Udala

- Plantear alternativas a la movilidad recurrente a los centros de trabajo.
- Lograr una movilidad al trabajo competitiva, universal, sostenible, segura y saludable

La mejora de la **relación entre la competitividad de los polígonos y la accesibilidad de su personal**, y por otro, la **reducción de la brecha social** que puede ocasionar la falta de accesibilidad sin coche propio al lugar de trabajo.

03 DIAGNÓSTICO

Diagnóstico.

- Trabajo de campo:
 - infraestructura vial
 - Inventario de aparcamiento
 - Aforos vehiculares y de viajeros
 - Análisis siniestralidad
 - paradas de transporte público
 - oferta de transporte colectivo
 - Encuesta a personal empleado
 - Encuesta a empresas
 - ...

VITORIA GASTEIZ!
green capital

We Need
YOU

NOLA MUGITZEN ZARA?
Lanerako zure mugikortasuna nolakoa den ezagutzeak mugikortasun hori bera hobetzen lagunduko digu.

ERANTZUN INKESTARI
Eta parte hartu bizikleta tolesgarri baten zozketan.

¿CÓMO TE MUEVES?
Conocer tu movilidad al trabajo nos va a ayudar a mejorarla.

RESPONDE ESTA ENCUESTA
Y participa en el sorteo de una bicicleta plegable.

Ya me subo merece del!

GASTEIZKO INDUSTRIALDEETARAKO MUGIKORTASUN-PLANA

PLAN DE MOVILIDAD A LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES DE VITORIA-GASTEIZ

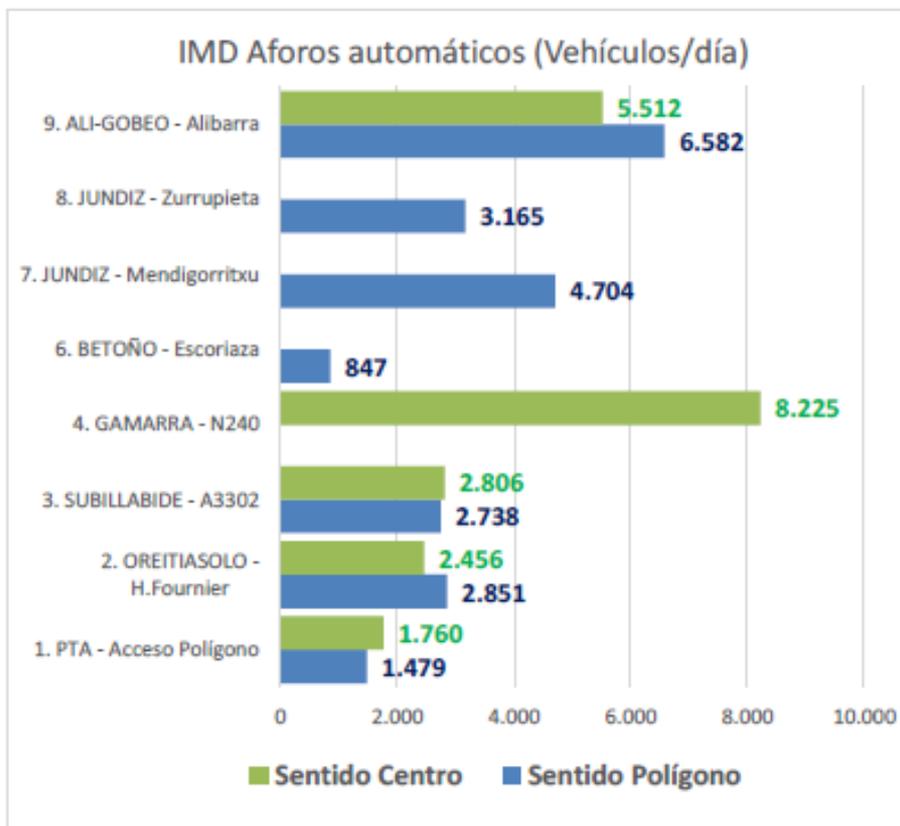
Diagnóstico.

POLÍGONO	EMPRESAS			PERSONAL		
	Nº	Enc.	%	Nº	Enc.	%
PARQUE TECNOLOGICO	159	26	16%	2881	540	18,7%
GAMARRA	732	15	2%	6503	435	6,7%
BETOÑO/ARRIAGA	286	19	7%	8185	557	6,8%
ALI-GOBEO	423	13	3%	8959	712	7,9%
JUNDIZ	689	35	5%	7962	1196	15,0%
OREITIASOLO-C.PALACIOS-ARKAUTE	302	7	2%	1842	205	11,1%
SUBTOTAL VITORIA	2.591	115	4%	36.332	3.645	10,0%
SUBILLABIDE	42	3	7%	470	41	8,7%
GOIAIN	161	25	16%	1770	199	11,2%
SUBTOTAL OTROS	203	28	14%	2.240	240	10,7%
SIN DETERMINAR					97	
TOTAL	2.794	143	5%	38.572	3.982	10,3%

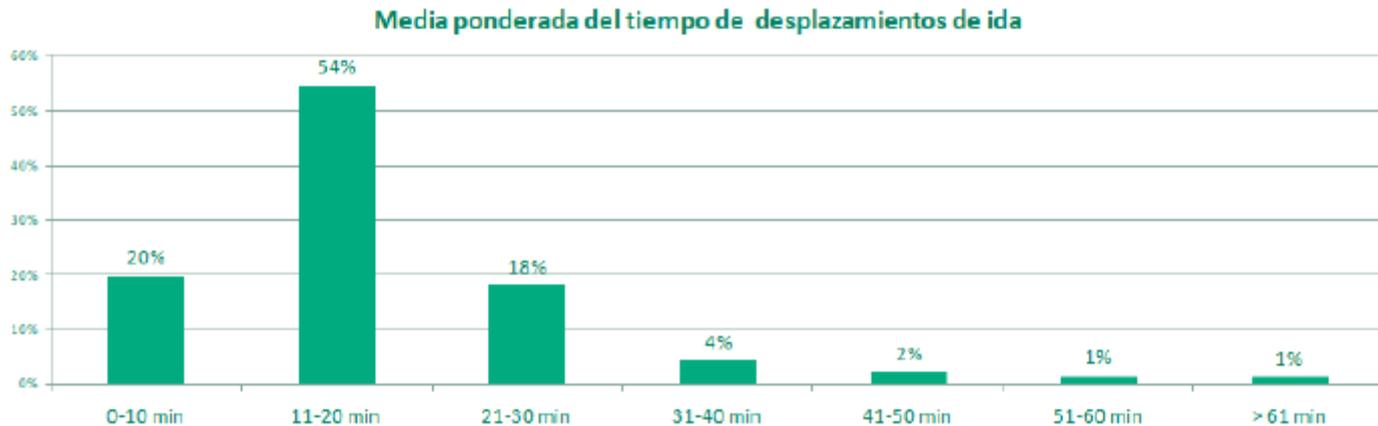
En total se han realizado un total de 3.982 encuestas entre los 37.500 trabajadores que engloba el personal de los polígonos, lo que determina un margen de error de un 1,47% para un intervalo de confianza del 95%.

Diagnóstico. Intensidad de Vehículos

La demanda detectada en todas las vías analizadas no genera una saturación de estas vías, por lo que es un factor que ha de posibilitar disponer más espacio de calzada para otros modos como puede ser la bicicleta o el transporte público, en caso de actuar en ellas.



Diagnóstico. Duración de los desplazamientos

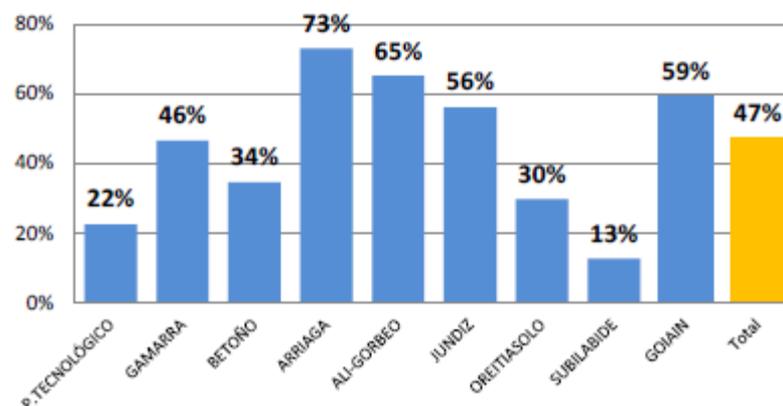


- Se observan mayores porcentajes de mujeres que presentan mayores tiempos de desplazamiento (18 minutos de media), frente a los porcentajes de los hombres (17 minutos de media).
- Un 74% del personal tarda menos de 20 minutos para ir a su puesto de trabajo.

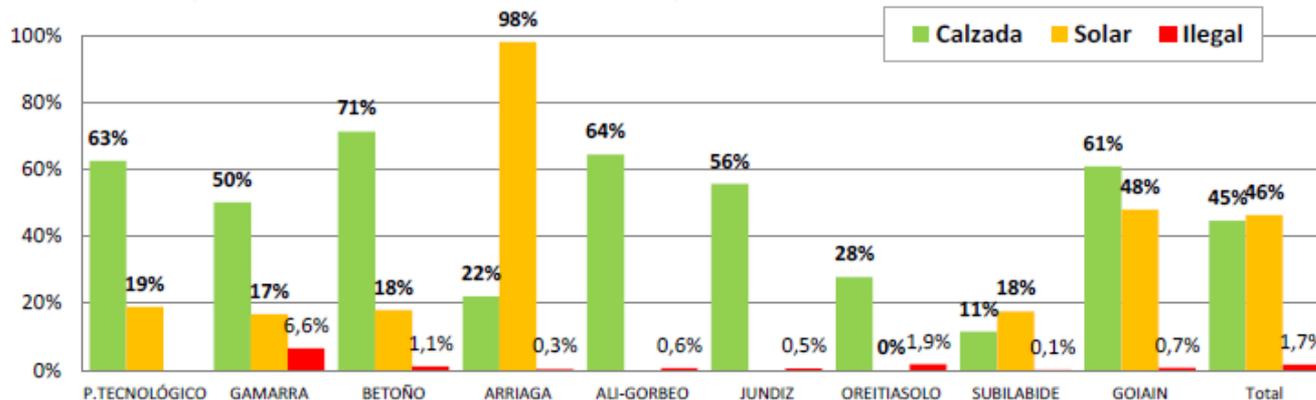
Diagnóstico. Oferta de estacionamiento

La falta de presión de estacionamiento en los polígonos de Vitoria-Gasteiz es un factor que incentiva todavía más el desplazamiento en coche privado, ya de por sí muy presente en los polígonos industriales.

Ocupación del estacionamiento en la vía pública



Ocupación del estacionamiento de la vía pública



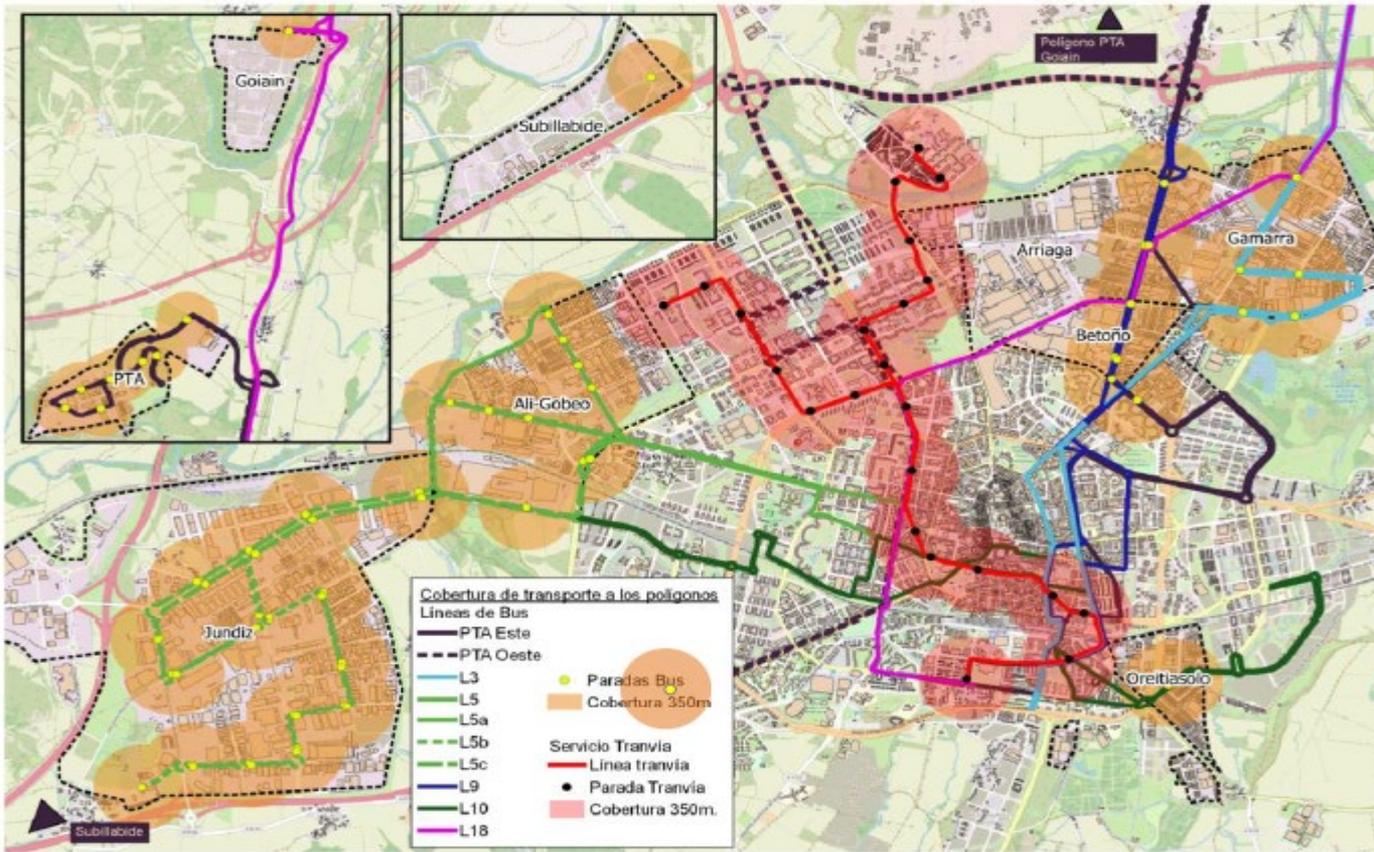
Diagnóstico. Oferta de estacionamiento

El tiempo dedicado a buscar aparcamiento es por lo general menor a 5 minutos. Solo en los polígonos de Betoño/Arriaga y Ali-Gobeo existen alrededor de 13% de personas que tardan algo más (entre 6 y 10 minutos).



Un 89% tarda menos de 5 minutos en encontrar plaza, frente a un 8% que tarda entre 6 y 10 minutos.

Diagnóstico. Oferta de transporte público a 350m de parada.

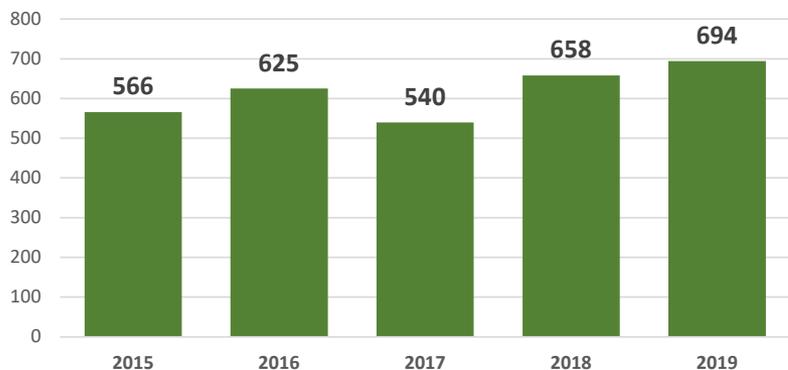


PTA: 100%
Gamarra/Betoño: 90%
Ali-Gobeo/Jundiz: 85%
Oreitiasolo: 70%
Arriaga: 25%
Goiain: 15%
Subillabide: 20%

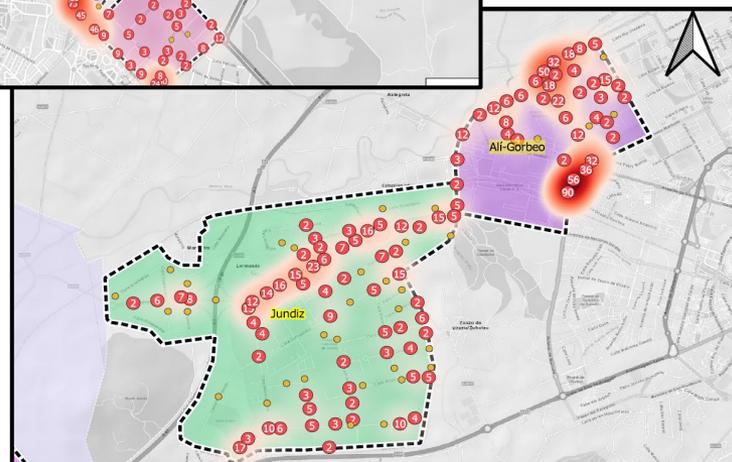
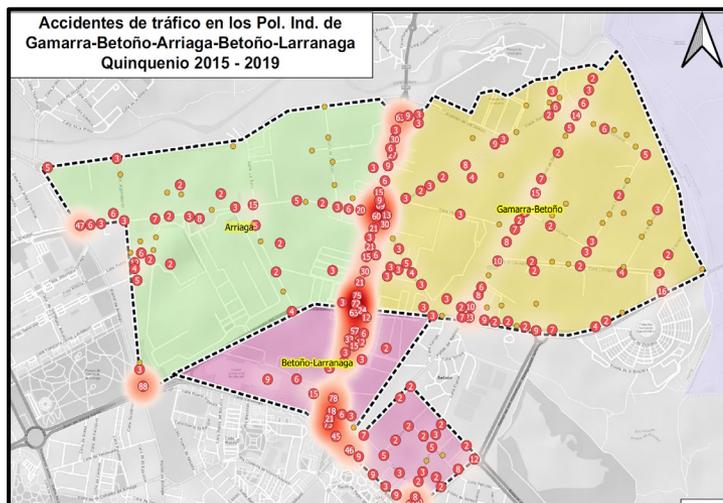
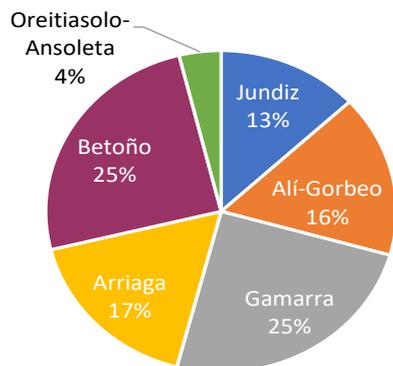
Elevada cobertura, salvo Arriaga y los polígonos externos al municipio.

Diagnóstico. Accidentalidad.

Evolución de los accidentes de tráfico en los polígonos de Vitoria

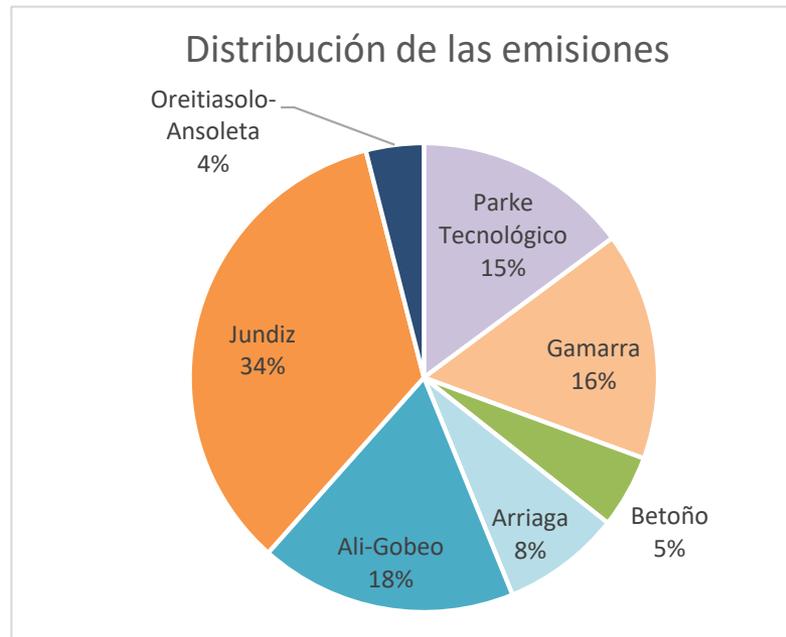
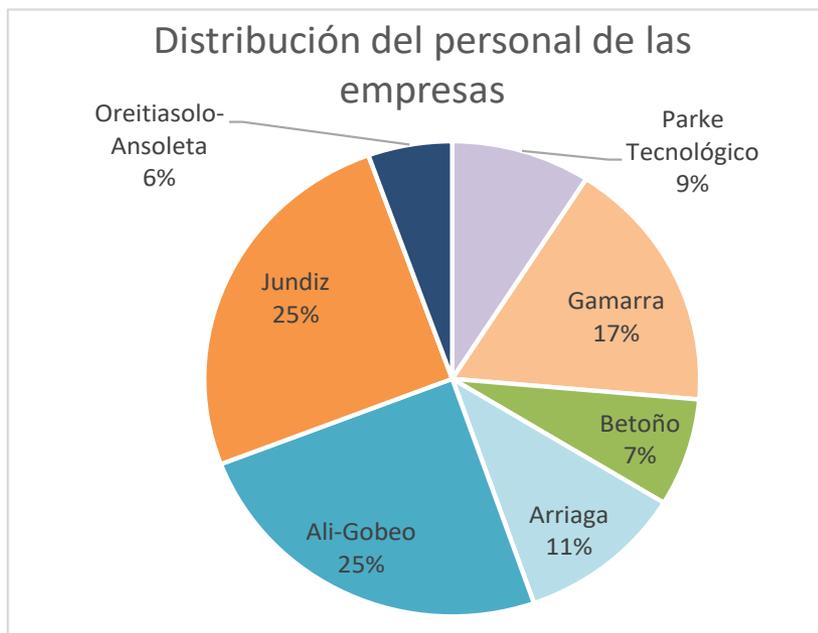


Distribución de los accidentes por polígonos



Aumento de un 25% en los últimos años. 2/3 partes se concentran en Gamarra-Arriaga-Betoño

Diagnóstico. Contaminación y consumo energético



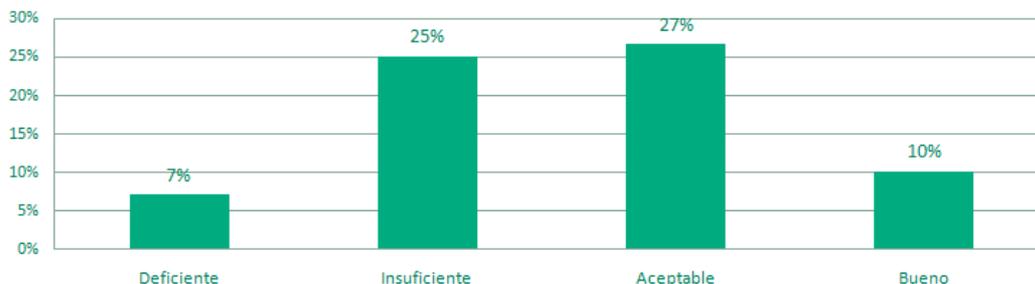
- *27,8 toneladas/año de NO₂ y 16.676 toneladas/año de CO*
- *6,8 M de litros de combustible/año, lo que equivale a 7,8 M€/año de gasto para los trabajadores.*

04

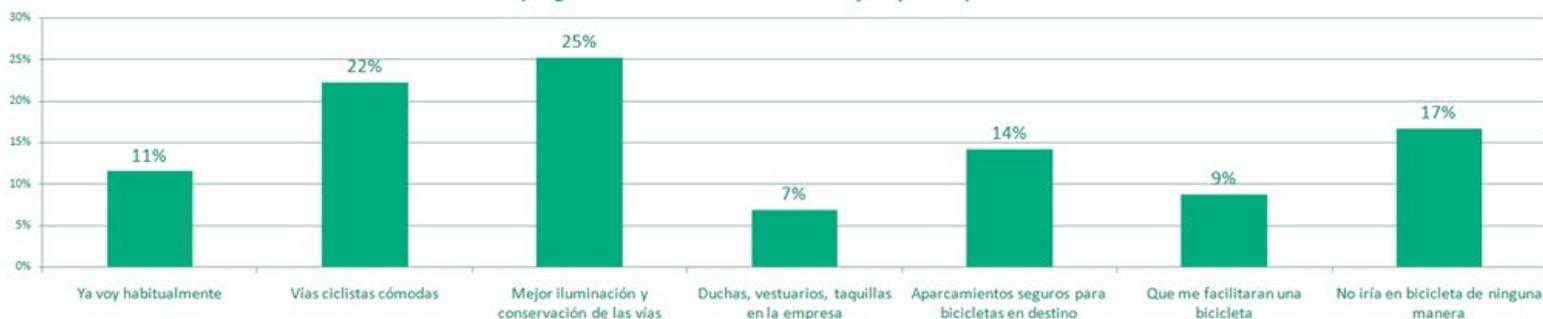
PRINCIPALES CONCLUSIONES

Sensibilidad al cambio

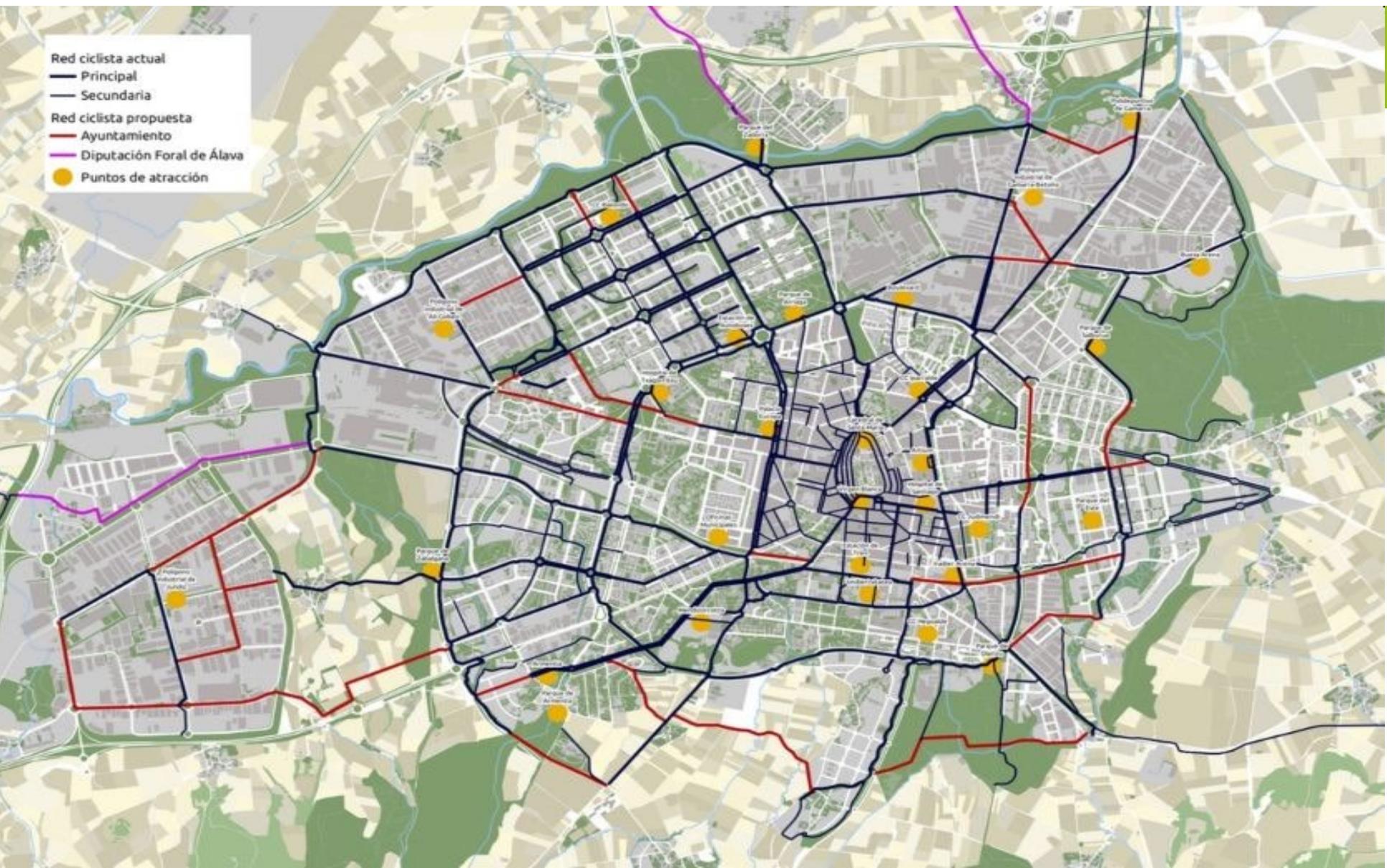
Media ponderada de la valoración del entorno para ir en bicicleta



Media Ponderada de los polígonos sobre los elementos de mejora para la promoción del uso de la bicicleta



Hasta un 83% del personal utilizaría la bicicleta si mejoraran las condiciones infraestructurales, especialmente en los polígonos más próximos al casco urbano.



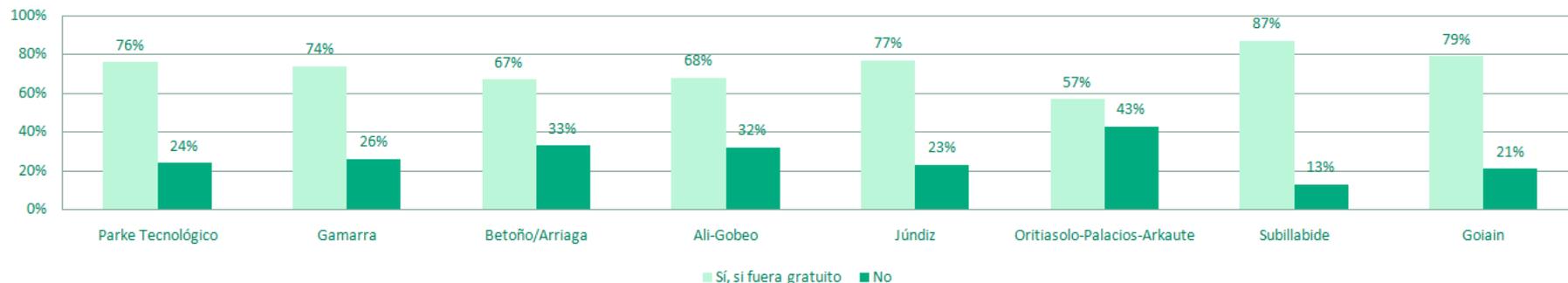
Sensibilidad al cambio

Respecto a la movilidad en bicicleta, se identifican los polígonos de Gamarra (43%), Betoño/Arriaga (54%), Ali-Gobeo (41%) y Oreitiasolo-Palacios-Arkaute (43%) **con un porcentaje significativo del personal que podría desplazarse en 11-20 minutos; seguido por los desplazamientos de 21-30 minutos** y de 31-45 minutos, pero en menor porcentaje.

Cabe destacar que el 36% del personal estima entre **11 y 20 minutos para llegar al trabajo en bicicleta.**

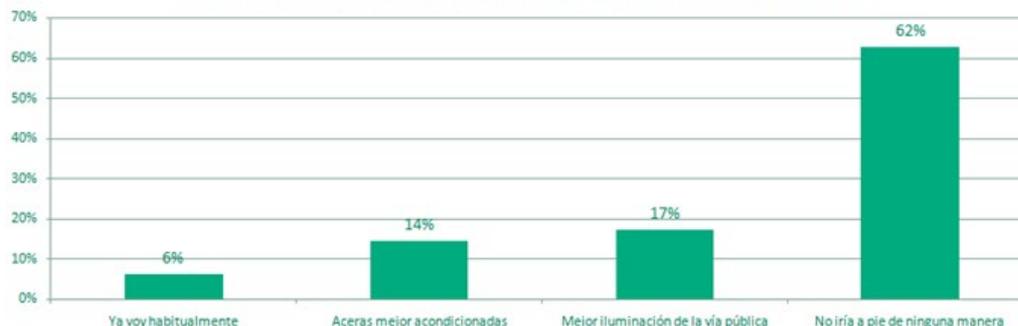
Sensibilidad al cambio

Comparación entre polígonos: disposición de utilizar un servicio de transporte del barrio al polígono

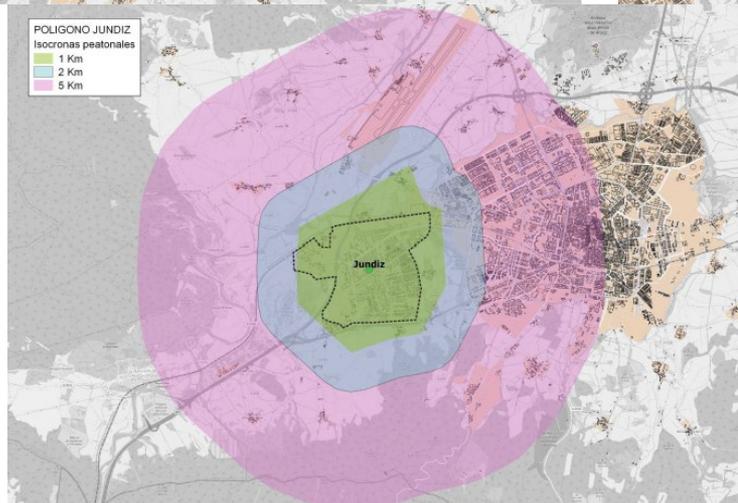
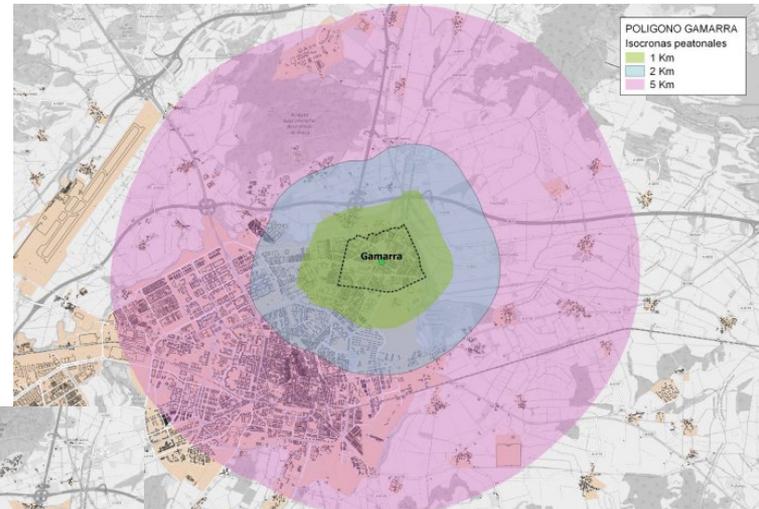
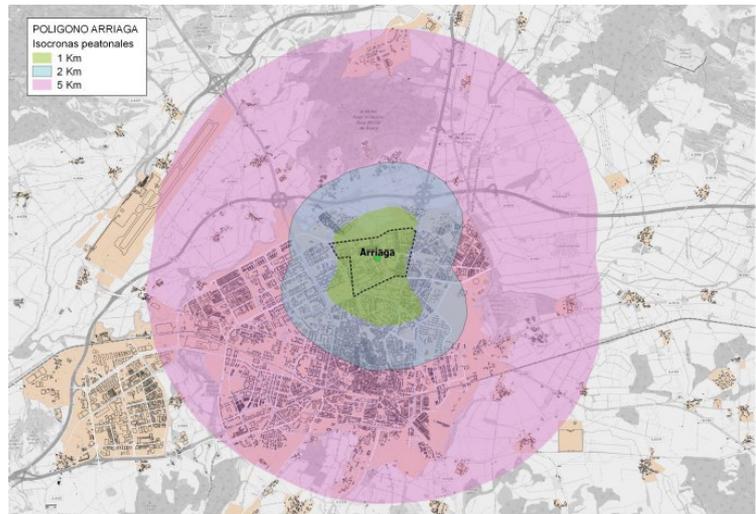


- Elevada disponibilidad a utilizar un servicio de transporte público (71%), aunque con un alto nivel de exigencia en cobertura territorial y tiempo.
- Tan sólo un 52% de las personas encuestadas aceptaría compartir vehículo, excepto en el PTA
- “Tan sólo” un 38% se animaría a ir andando al polígono si mejorara la iluminación y las condiciones infraestructurales.

Media Ponderada para promocionar los desplazamientos a pie

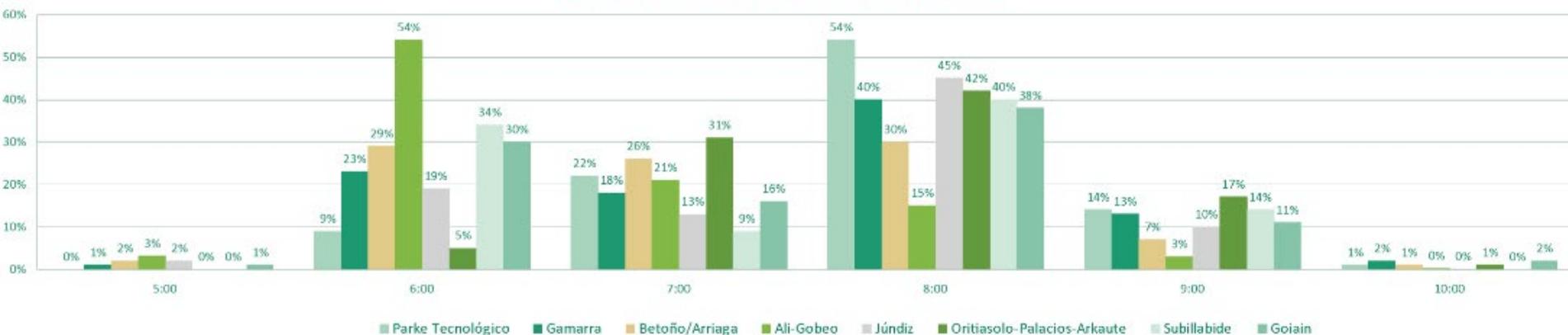


Isocronas peatonales

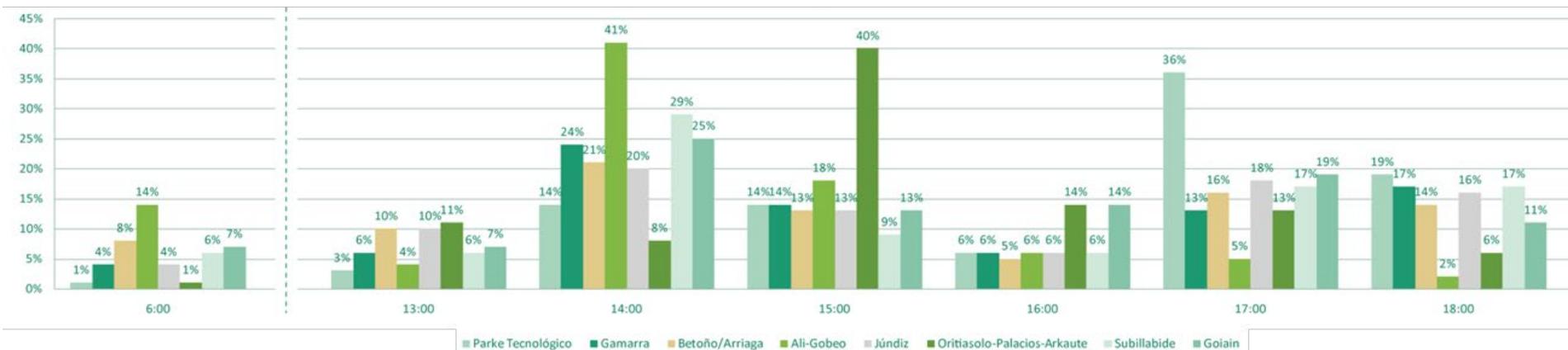


Elevada concentración horaria de personal: 84% entra entre 6h y 9h y 75% sale entre 14h y 18h

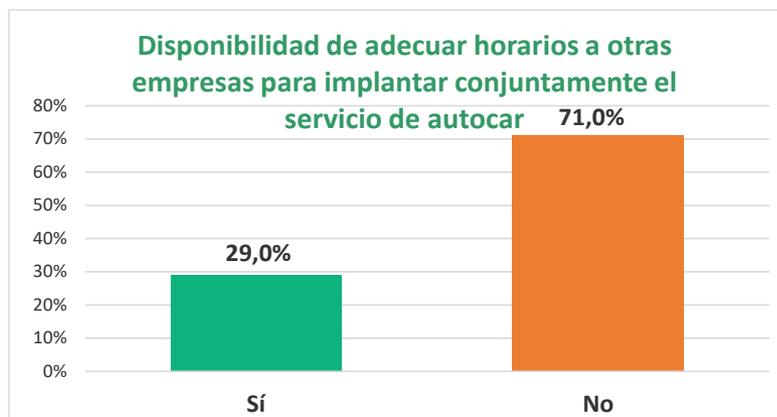
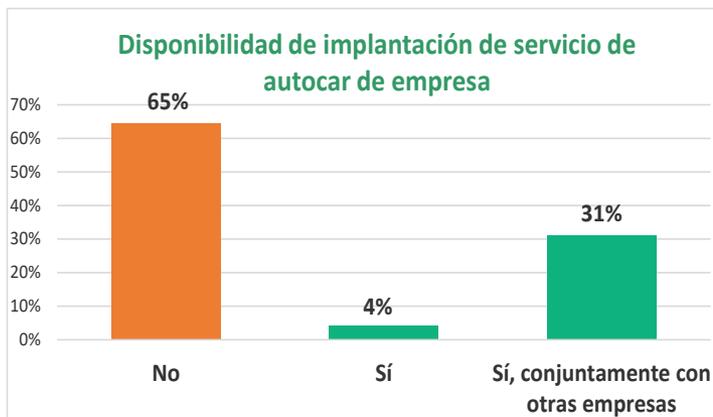
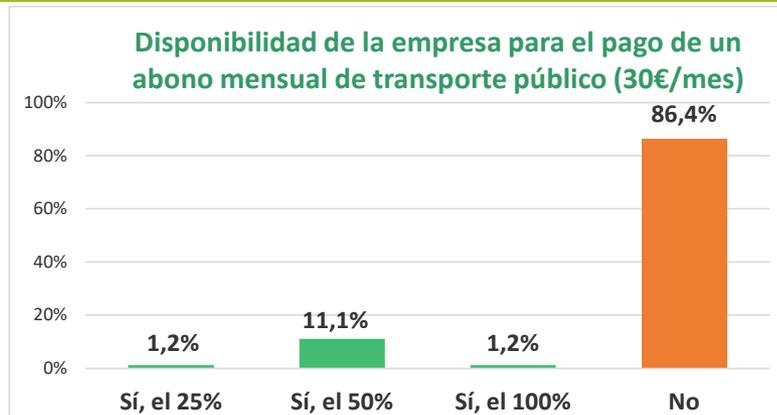
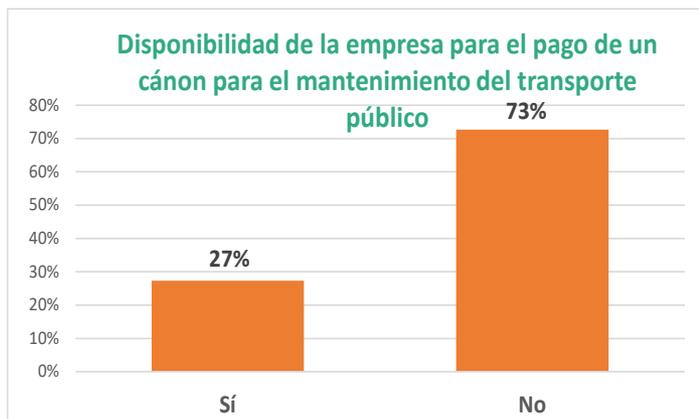
Comparación entre polígonos: hora de entrada



Comparación entre polígonos: hora de salida



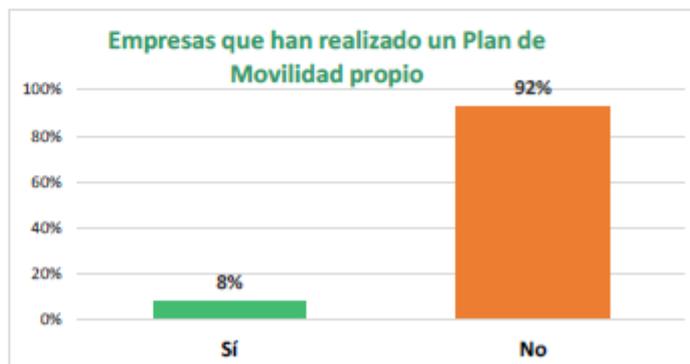
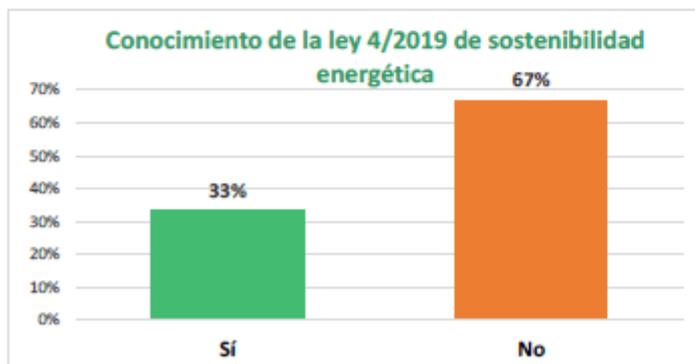
Sensibilidad al cambio



Escasa disponibilidad entre las empresas encuestadas a sufragar el coste del transporte público o crear más transporte discrecional.



Dos tercios del conjunto de empresas encuestadas de los Polígonos desconocen la **ley 4/2019 de Sostenibilidad Energética** que marca la obligatoriedad de disponer de un plan de transporte en las empresas de más 100 trabajadores/as por turno.



05

SIGUIENTES PASOS

CONAMA 2020

Congreso Nacional del Medio Ambiente. #Conama2020



¡Gracias!

#conama2020