

*Construyendo una ciudad más habitable.  
La estrategia de Movilidad Sostenible y  
Espacio Público de Vitoria-Gasteiz.*

# VITORIA GASTEIZ



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



*Una ciudad compacta, de escala peatonal hasta la los últimos desarrollos residenciales.*

- 240.580 hab.
- 276,81 km.
- 46 viv/ha.
- 101,51 hab/ha (áreas residenciales)
- Una ciudad donde todo está a mano a pie o en bicicleta.



*Día de mercado. 1955*  
*Fuente: Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz*

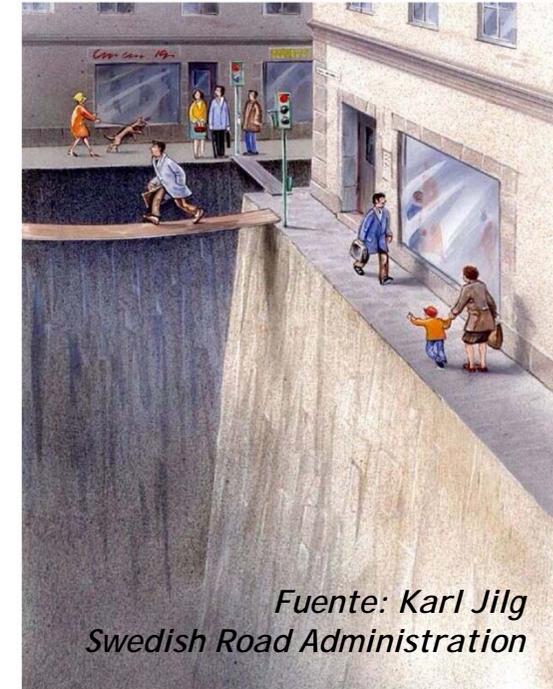


# *Un compromiso por tradición*



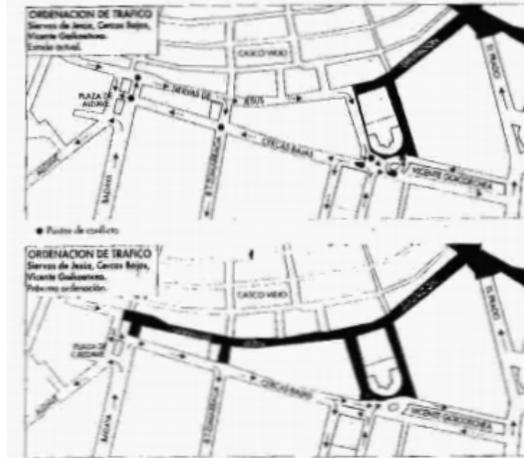
*Celebración del "Día del Pedal". 1959  
Fuente: Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz*





*¿Estamos diseñando las ciudades para las personas o para los coches?*

# Un compromiso por tradición



Jesús Zerikzarain kalea eta Probintzia plaza ondokoentzako lahoi bihurtzeak, 40.000 metro karratuko gor-  
leku irango da, Vitoria-Gasteizen, trafikarako itaialko esparrua. Beste aurreproieku bat emango da hurrela 1980an  
hustialko egitearekin. Ilargi egunero dira, orain ere, diagozuek, onuzkerik hokazik itaialerako kale eta plaza.  
Jesús Zerikzarain kalean egungo den aldakuntza horiek trafikoa lezantolaketara ekariko da. Ilargi, eta  
raguek, Beroko larreetatik kaleko zabalteko onuzaketa aldaketa egungo da.

## EL REINO DEL PEATON

SE AMPLIA LA ZONA CERRADA AL TRAFICO HASTA 40.000 M<sup>2</sup> Y MAS DE 20 CALLES

a peatonalización de la calle Siervas de Jesús y de la Plaza de la Provincia son el  
que ahora sufren los conductores en la parte trasera del Palacio foral, donde confluyen la salida de la Plaza de la Provincia y el tráfico que se

### El reino del peatón.

Las peatonalizaciones se inician en 1976 y en 1993 suman hasta 40.000 m<sup>2</sup> y más de 20 calles.

Durante ese periodo, el parque automovilístico crece un 50%

Algunas de esas calles registraban flujos de tráfico de más de 25.000 coches/día.

**Enero, 1991**

**En 25 años, el parque de vehículos se ha cuadruplicado. Mientras la población ha aumentado en 60.000 habitantes, 85.000 nuevos coches circulan por sus calles.**

EL CORREO ESPAÑOL-EL PUEBLO VASCO domingo, 13 de enero 1991

**EL TRAFICO EN VITORIA**

La Corporación está abocada a delegar el control de los aparcamientos en una empresa privada

**La fuerte desconexión entre los departamentos municipales obliga al Ayuntamiento a adoptar una política de 'parcheos'**

La fuerte desconexión entre los diferentes departamentos relacionados con el tráfico ha obligado al Ayuntamiento a realizar una política incoherente de 'parcheos'. Campañas informativas, dos nuevas cámaras de seguimiento del tráfico, más rotondas o fotografías a los coches aparcados en doble fila son algunas de las 'soluciones' que la guardia de la ciudad en una empresa privada gana cada vez más fuerza.

J. J. C.

VITORIA. El departamento de Ordenación Territorial, que preside Juan José Nandarez, el gabinete de Tráfico del Ayuntamiento y el servicio de Protección Ciudadana muestran serias diferencias a la hora de abordar posibles soluciones al problema del tráfico en Vitoria.

El presidente de Protección Ciudadana, el concejal del CDS Manuel Fernández Angulo, afirma que «las ordenanzas en esta materia son resultado de un convenio de la Policía Municipal. Esas normas no siempre concuerdan con ciertos criterios». Diferentes actuaciones, promovidas desde Ordenación Territorial, como el estacionamiento en batería de la calle General Alava o el espacio lateral de la calle El Pardo no convienen al gabinete de Tráfico. El máximo responsable técnico de ese área, Francisco Buena, reconoce además que «no existe un buen grado de cooperación con la Policía Municipal».

Técnicos y políticos son conscientes de que los estacionamientos en doble fila y la falta de vigilancia son los principales motivos del deterioro de la circulación vitoriana. Las discrepancias siguen en el momento de delimitar qué debe hacerse con el control de tráfico municipal considera que la mejor forma de atacar el problema se centra en delegar el control de la O.T.A. y de los aparcamientos en una empresa privada, como ocurre en ciudades como Bilbao o Gijón. «Vitoria tiene 5.000 plazas de la O.T.A. y dispone de cuarenta expedientes de tarjetas y cuatro mil plazas en doble fila e incluso a fotografiar las matrículas de los que permanecen mal estacionados».

«...número en doble fila», asegura Buena. Los técnicos ya han remitido a los políticos un amplio dossier sobre la bondad del sistema y es por eso por donde por esta fórmula, aunque algunos políticos aún con dudas de responsabilidad pública en manos particulares».

Fotos desde la grúa

Así las cosas, el Ayuntamiento se ha visto forzado a tratar de atajar el deterioro del tráfico con planes de emergencia, pero si mismo. Durante los próximos meses y, en otros proyectos, está prevista la publicación de un folleto con los itinerarios recomendados por Tráfico municipal. También se buscarán periódicamente informaciones sobre la densidad vial y se realizarán nuevas rotondas para tratar de disminuir la congestión en la ciudad, se instalarán dos nuevas cámaras de televisión para el control semafórico en las plazas de Hondarribia y Barrio en la zona de Hondarribia y se modernizarán las señales informativas del tráfico, se adquirirá un aparato denominado bus-laboratory, que una vez instalado en un autobús, permite conocer las condiciones de tiempo, temperatura y el número de viajeros que utilizan este medio de transporte. Se construye un vehículo especial para regular la efectividad del sistema de coordinación semafórico. Frente a los 180 millones presupuestados para el gabinete de Tráfico en 1990, está previsto que en 1991 se gasten unos 250 millones.

La Policía Municipal tiene previsto incrementar su parque con dos nuevas grúas. Una de ellas se dedicará a retirar los coches aparcados en doble fila e incluso a fotografiar las matrículas de los que permanecen mal estacionados.



El Ayuntamiento estudia el aparcamiento en un barrio de General Alava.

**El plan que nunca existió**

J. J. C.

VITORIA. Los males del tráfico en Vitoria comenzaron cuando el Ayuntamiento puso en marcha, en octubre de 1988, una iniciativa bautizada, paradójicamente, como plan de mejora de la circulación. El proyecto consistió en inaugurar una idea que sonaba muy bien: el plan de centralización semafórica, en habilitar carriles-bus en la zona centro y en ampliar la O.T.A. a tres nuevas zonas, con una capacidad total para 5.000 estacionamientos.

Como ya es habitual en muchas actuaciones municipales, la casa se comenzó a construir por el tejado. Los promotores de medidas no estuvieron acompañados de una mayor oferta de aparcamientos subterráneos, ni de una vigilancia específica. El control del tráfico, entonces mantenido a la familia planilla de la Policía Municipal comenzó a deteriorarse en 1989, y desde 1990 hasta ahora es prácticamente nulo. La situación es la de la poscafé de la zona azul de la O.T.A., y de vigilancia, debió en una revisión de las zonas azules de la O.T.A., y el control semafórico dejó de funcionar —de hecho nunca funcionó— por el centro, se sumó no un incremento colapsa. A la dejadez y falta de previsión municipal se suma el año de abandono de los vehículos por utilizar el vehículo para todo y en muy cortas distancias.

Circular en coche por Vitoria se ha convertido en un suplicio. Los taxistas fueron los primeros en protestar, aunque la aplastante realidad de los hechos ha obligado a los políticos y técnicos a reconocer que las cosas no funcionan. Una muestra: Recorrer en hora punta los escasos novecientos metros de la calle Francia-La Paz puede costar

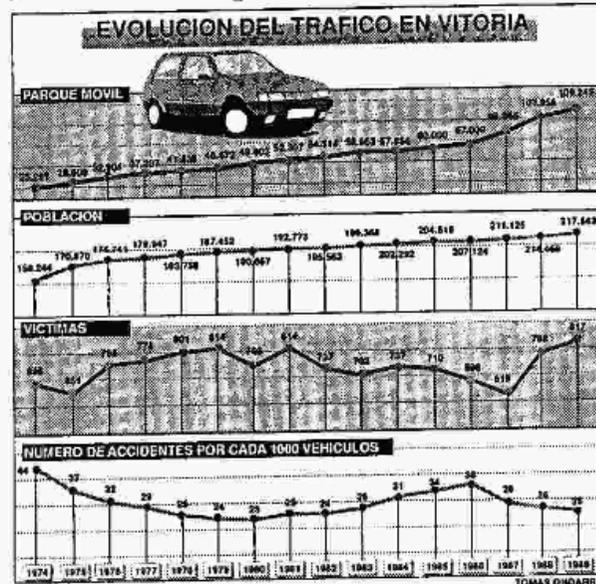
diez minutos. Los graves problemas de tráfico de Vitoria no son comparables a los de Madrid o Bilbao, pero contrastan con la fluidez que disfrutaba la ciudad hace algo más de un año. Son muchos los que marcan el inicio del deterioro en octubre de 1988, cuando el Ayuntamiento puso en marcha —valga la paradoja— un plan de mejora del tráfico.

**Políticos, técnicos y usuarios coinciden en denunciar el grave deterioro del tráfico**

**Circula como puedas**

J. J. Corcuera

VITORIA. Lunes, seis y media de la tarde. Hora punta, puntísima, y llueve. «Los días de lluvia es todavía peor: todo el mundo coge el coche», asegura M.T., un taxista con muchos años de oficio, mientras imprime fuertes volantazos a su vehículo para esquivar a los turistas y furgonetas estacionados en doble y hasta en triple fila en la calle Domingo Beltrán. Se circula lento, muy lento. Un macarrilla serpentea entre los vehículos a lomos de una motocicleta con el



- Atravesar el kilómetro escaso del tramo Francia-La Paz puede costar diez minutos en hora punta
- «Creo que las cosas están cada día peor porque cada vez suelto más tacos», asegura un repartidor

de colegias a través despreocupado la calzada sorteando la hilera innumerable de vehículos. «Hace dos años echaba gas-oil cada tres días, pero desde que pusieron tantos semáforos tengo que hacerlo cada dos». Ningún pitujío a la vista. Parece que se esconden. La cámara de televisión que, en teoría, centraliza los semáforos de Francia, La Paz y Santiago gira mareada desde la sifa cueca enclavada junto al hospital. Los semáforos guían su ciclo de tres colores sin que los vehículos avancen de forma fluida. «Esto sólo responde a un criterio de dejadez política. Las ordenanzas se hacen y luego se dejan al libre albedrío de los ciudadanos», denuncia el concejal socialista Juan Antonio Martínez de Butrón.

Atravesar el escaso kilómetro Francia-La Paz ha costado cerca de diez minutos. En hora punta, circular desde Txagorritxu al centro puede llevar más de veinte minutos, tiempo equivalente a viajar desde Lakua a Murguia y volver. El carril-bus de la calle La Paz está invadido por dos furgonetas de Telefónica, por otras dos de reparto, por tres turismos y por un camión que descarga su mercancía en una galería comercial. Un autobús urbano permanece aparcado en doble fila, y un segundo ocupa otro carril intentando superarlo. Sólo existe un pequeño pasillo. Gabriel I., de 34 años, repartidor de electrodomésticos desde hace doce, afirma con gesto aburrido: «Creo que las cosas están cada día peor porque cada vez suelto

La descoordinación entre los departamentos municipales, la escasa vigilancia policial, la filosofía peatonal del alcalde y el uso abusivo del coche por parte de los ciudadanos han sumido a Vitoria en un auténtico caos. Los técnicos aseguran que el remedio es todavía posible. De momento, cada uno circula como puede, o como le dejan.

más tacos. El más suave es 'Me cago en Rusia'».

**La ratonera**

Milagro. Aparece un policía municipal en una motocicleta. Bien, por fin. Pero el poli no descabalgaba, soseca en zig-zag y desaparece con un ronroneo por la calle Rioja. «¡Jodé, pero es que tienen miedo, o qué!», grita un ejecutivo al borde del control. Manuel Fernández Angulo, presidente de Protección Ciudadana, asegura que «nos harían falta 120 agentes más para poder controlar los 5.000 aparcamientos restringidos. Cuando se planteó la posibilidad de vigilar los barrios o la O.T.A. opté por lo primero, porque lo considero prioritario. De todos modos es una falacia decir que no se vigila el tráfico».

El siguiente paso del viacrucis urbano está en General Alava. La peculiar zona de aparcamiento en batería diseñada por el super-departamento de Ordenación Territorial, que preside Juan José Nandarez, ha convertido la calle en una auténtica ratonera. Un solo turismo estacionado en doble fila impide el paso a un autobús urbano. El conductor del mastodonte azul gestucula desde la ventanilla mientras a sus espaldas suena un coro de claxonazos. «Si es lo que digo yo, aquí se hacen las cosas con los pies. En vez de tanto carril de bicicletas, que no usa casi nadie, deberían haber hecho más para los autobuses», señala afligido. El concejal que preside Tuvias, Jon Uriarte, reconoce que «los cambios en el sistema de aparcamientos y las numerosas obras viciadas que se realizan en Vitoria han perjudicado al horario de paradas de los autobuses».

**Baldosas peatonales**

El taxi deja atrás la plaza del General Loma, próximo objetivo de las baldosas peatonales del Ayuntamiento. En la Avenida de Gasteiz parece que la onda verde semaforica funciona mejor, hasta llegar a la rotonda que distribuye el tráfico de Beato Tomás de Zumarraga. Sancho el Sabio y la propia Avenida. Allí, los vehículos se amontonan en el semáforo de la plaza, hasta el punto de impedir el paso a los que circulan en dirección a Bilbao. «El Ayuntamiento parece empeñado en construir rotondas en todas las esquinas. En lugar de buscar buenas soluciones, sólo consigue que el tráfico circule más lento», asegura el portavoz de los concejales de EA, Mikel Mintegi.

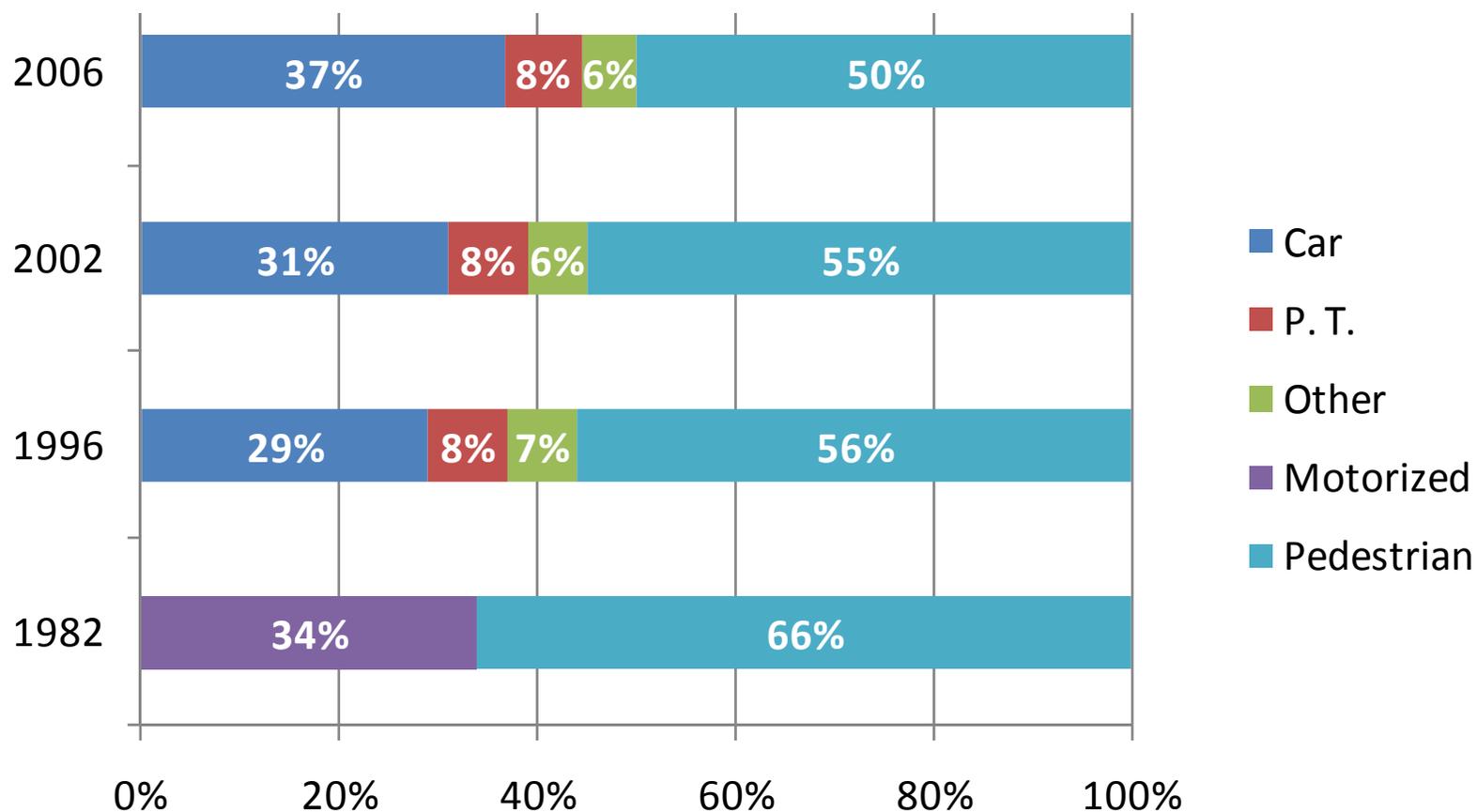
Pero existen otros puntos negros, algunos de ellos alejados del centro. Entre otros, el embudo del puente de Castilla, las peligrosas autopistas-cinturones de Salvatorrubi y Icaño Benavente, el semáforo eterno de Obispo Balaster, la calle permanentemente colapsada de Ariznavarra, los puentes asfaltados de vehículos de San Cristóbal y Las Trianas o la trampa sin salida de Vicente Goicoechea.

Fin del trayecto. El taximetro tiene agujetas. El próximo día, mejor a pie.

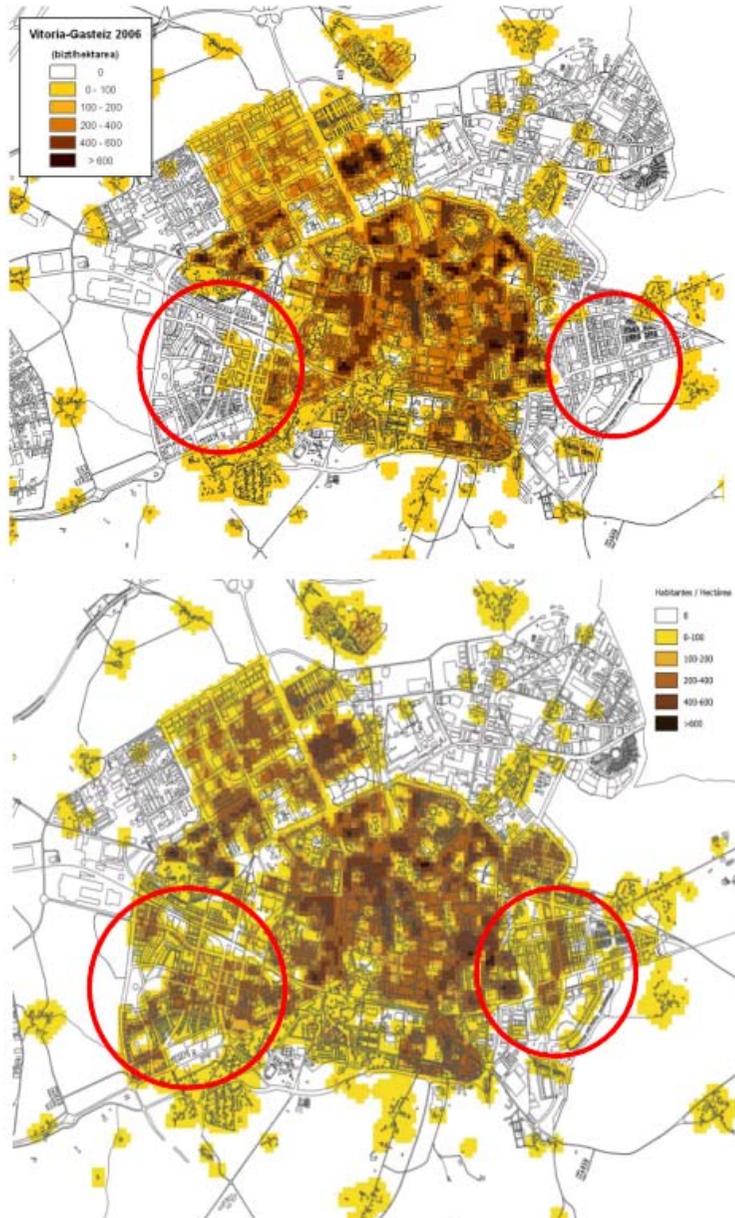
# Un compromiso por necesidad

*Evolución del reparto modal.*

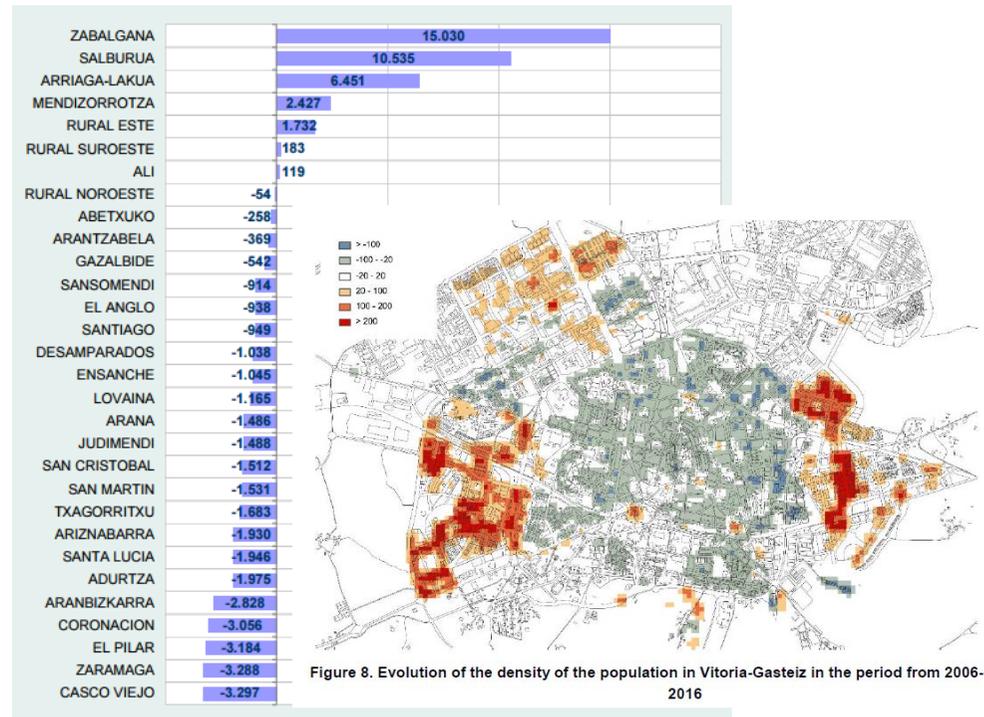
*Los cambios a nivel de escala urbana estaban presionando hacia una rápida motorización en la movilidad cotidiana*



# Un compromiso por necesidad

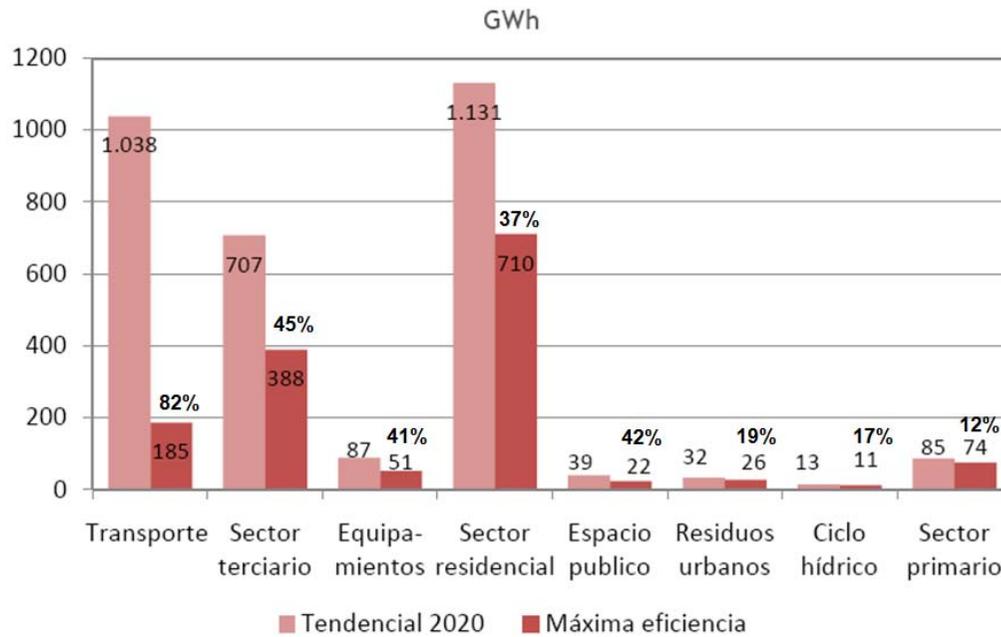


El PGOU programaba un importante desarrollo residencial en el corto-medio plazo. En estos últimos 10 años se han construido 16.000 nuevas viviendas, extendiendo la ciudad en otros 9 millones de metros cuadrados.



Evolución de la población por barrios (2001-2013).

# Un compromiso por necesidad

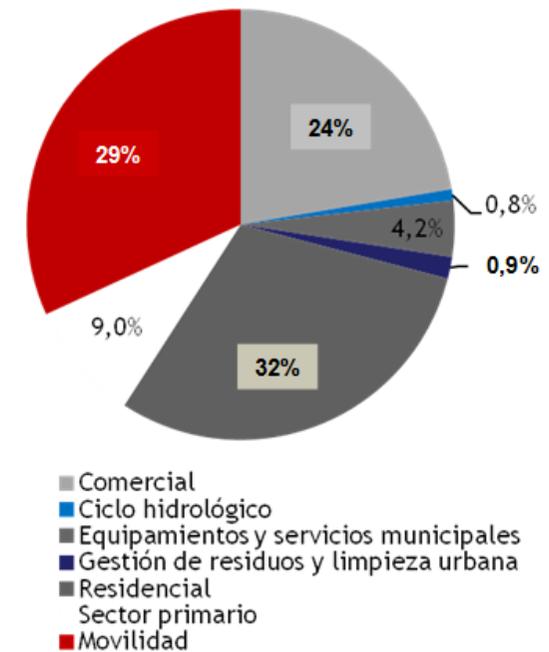


*Sector transporte:*

*29% de las emisiones de CO<sub>2</sub> (2006)*

*¿Cómo llegar a ser una ciudad neutra en Carbono en 2050?*

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





*Hacia un estrategia exitosa mediante la implicación ciudadana.*

*El Plan como un proceso de aprendizaje compartido.*



Octubre 2006  
Primer taller participativo.  
Informe-Diagnóstico movilidad GEO Vitoria-Gasteiz

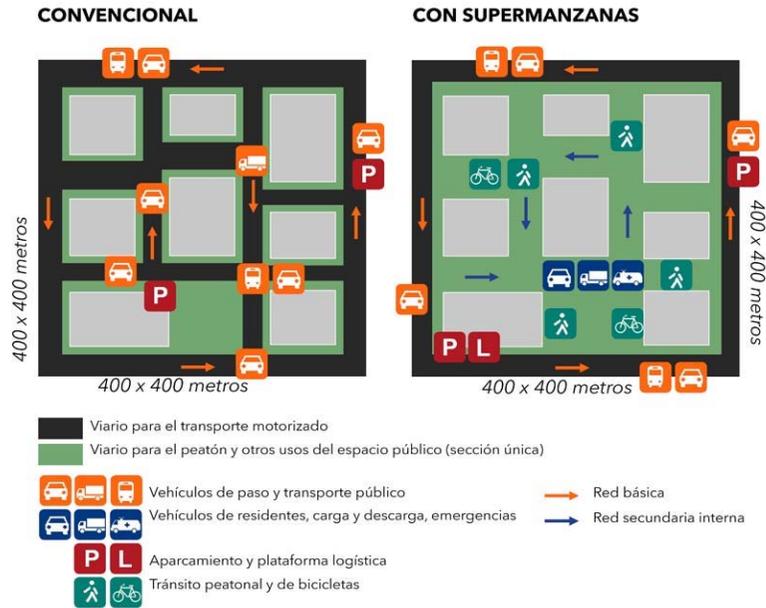
Noviembre 2006  
2º taller participativo.  
La movilidad en Vitoria-Gasteiz en 2010???

Enero 2007  
3er taller participativo  
Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible



- Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible
- Firma. Abril 2007
- Aprobación Pleno municipal. Septiembre 2007
- Aprobación Consejo Social. Julio 2008

## Una nueva célula urbana: la supermanzana.

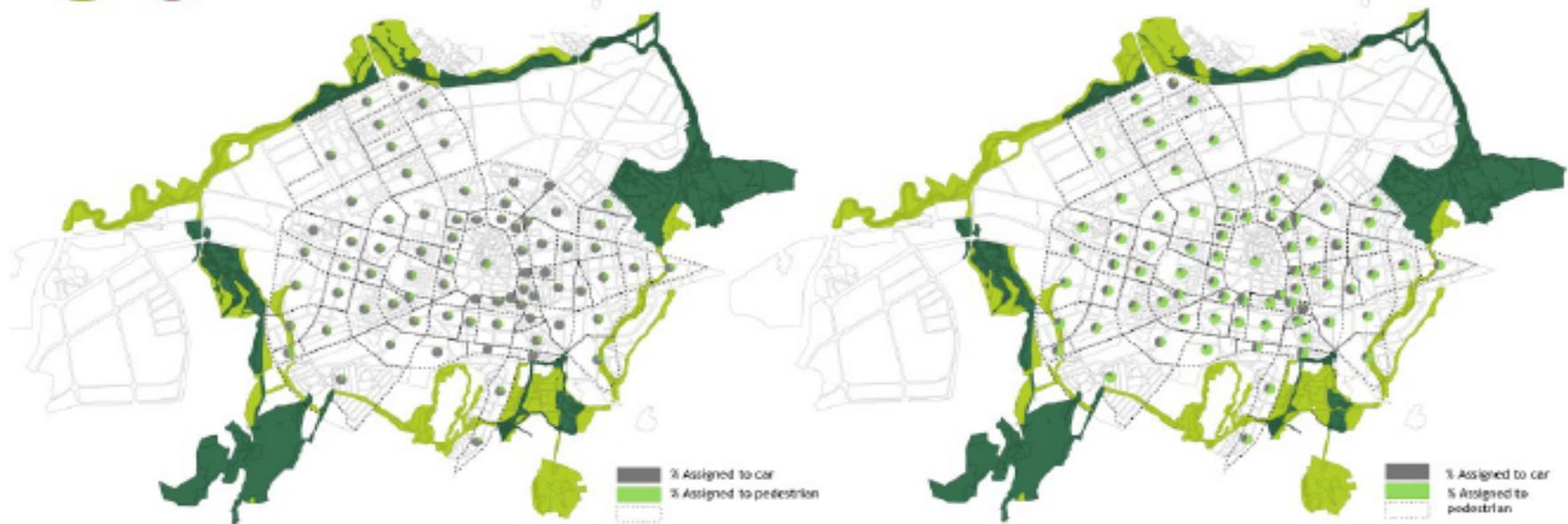


- *La supermanzana como elemento central del nuevo modelo de jerarquía del viario. Devolver el espacio público al ciudadano.*
- *Una jerarquía que diferencia entre calles de estar (interiores de supermanzana) y calles de paso para el tráfico ordinario (vías básicas), las cuales delimitan cada supermanzana.*
- *El tráfico de paso se mantiene fuera de las supermanzanas, mientras que las calles interiores, privadas de la mayor parte del tráfico, pueden ser rediseñadas a fin de recuperar/reforzar otras funciones ajenas a la movilidad (estar, jugar, pasear, relacionarse ...).*

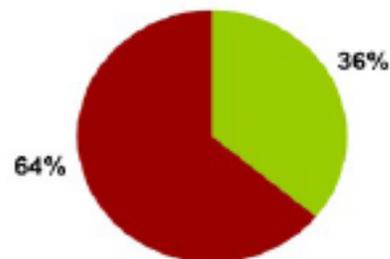
*Aplicando este esquema se hace factible articular nuevas redes funcionales para los distintos modos (caminar, bicicleta, transporte público, tráfico motorizado, ...)*

*Una nueva célula urbana: la supermanzana.*

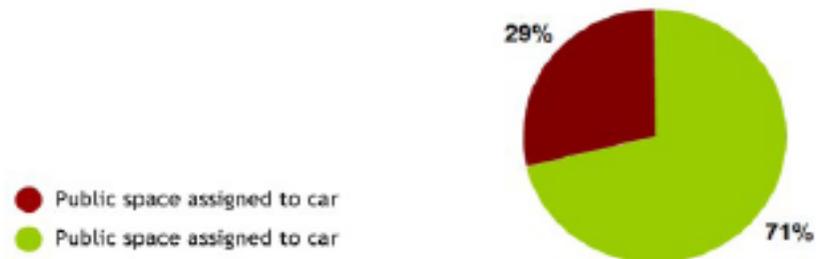
  Allocation of public space



2006 Scenario

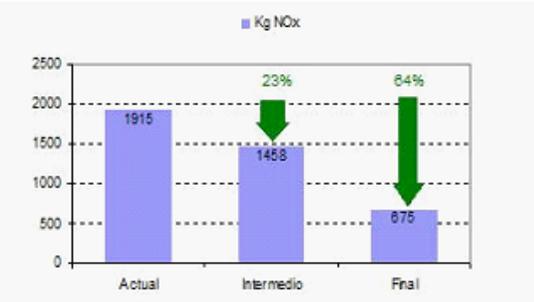
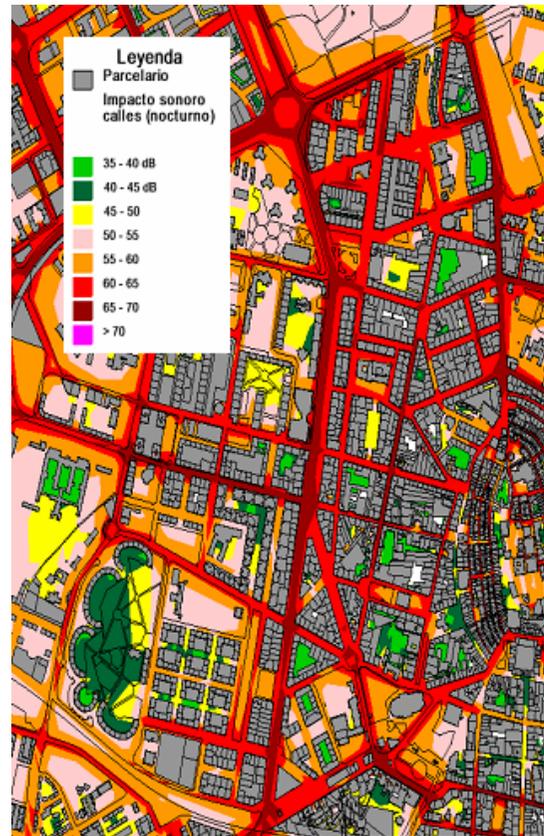


Superblocks' scenario



# El impacto de la supermanzana

- *Libera espacio público para albergar otros usos más productivos social y económicamente que el tráfico y aparcamiento de automóviles.*
- *Recualifica el espacio público, que es el que define la existencia de la ciudad.*
- *Mejora la accesibilidad.*
- *Reduce emisiones sonoras y de contaminantes mejorando la calidad del aire.*
- *Mejora considerablemente la seguridad vial.*

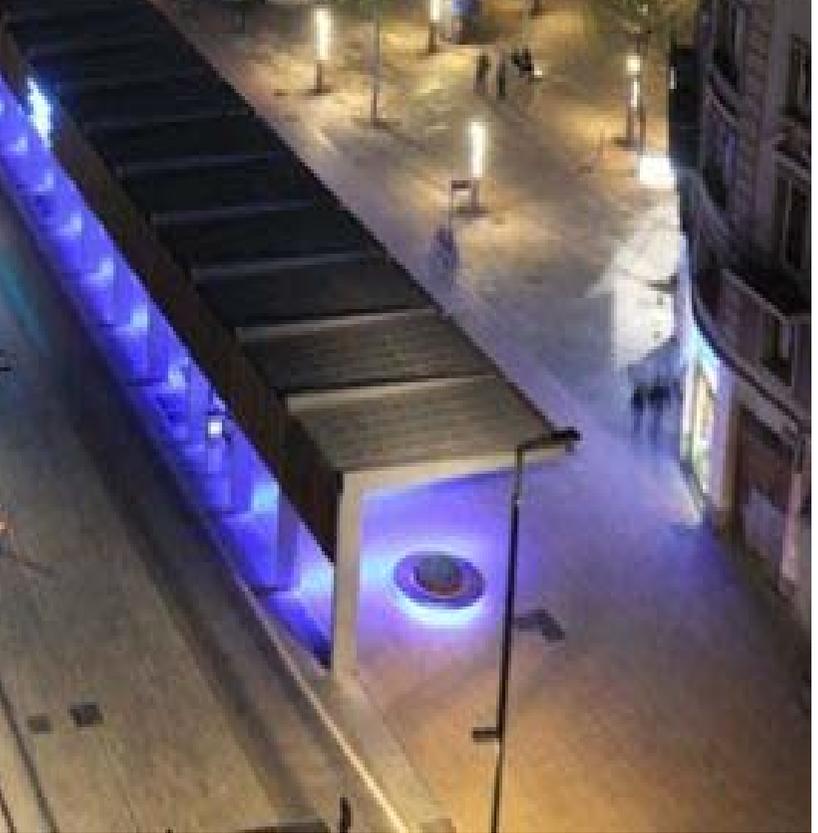


Emisiones de NOx diarias (kg) debidas a la tráfico.  
Fuente: Elaboración propia

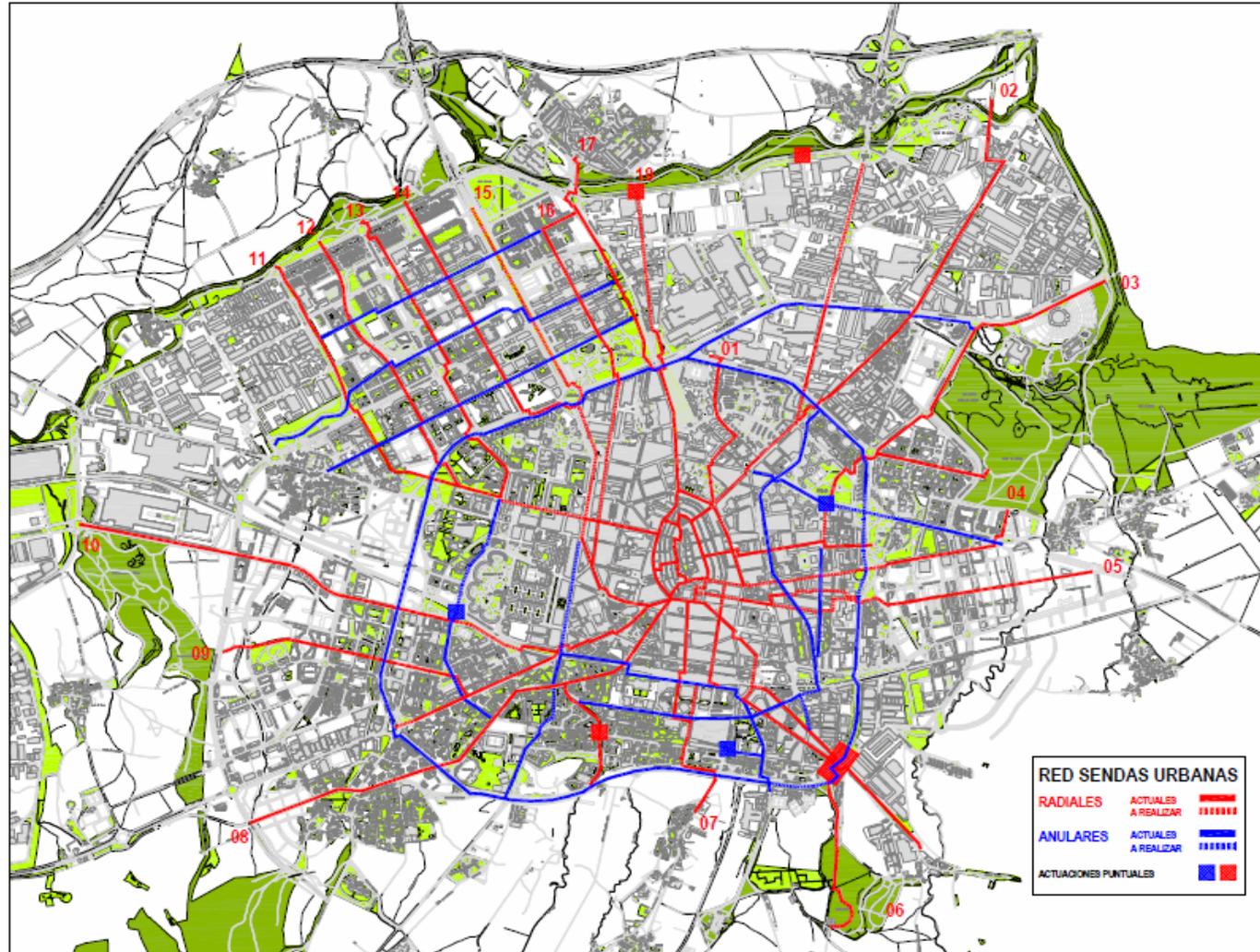


Emisiones de PM10 diarias (kg) debidas a la tráfico.  
Fuente: Elaboración propia

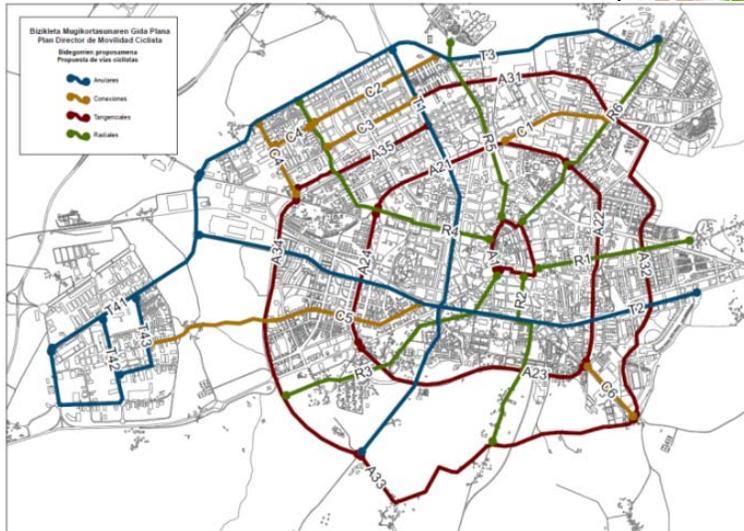
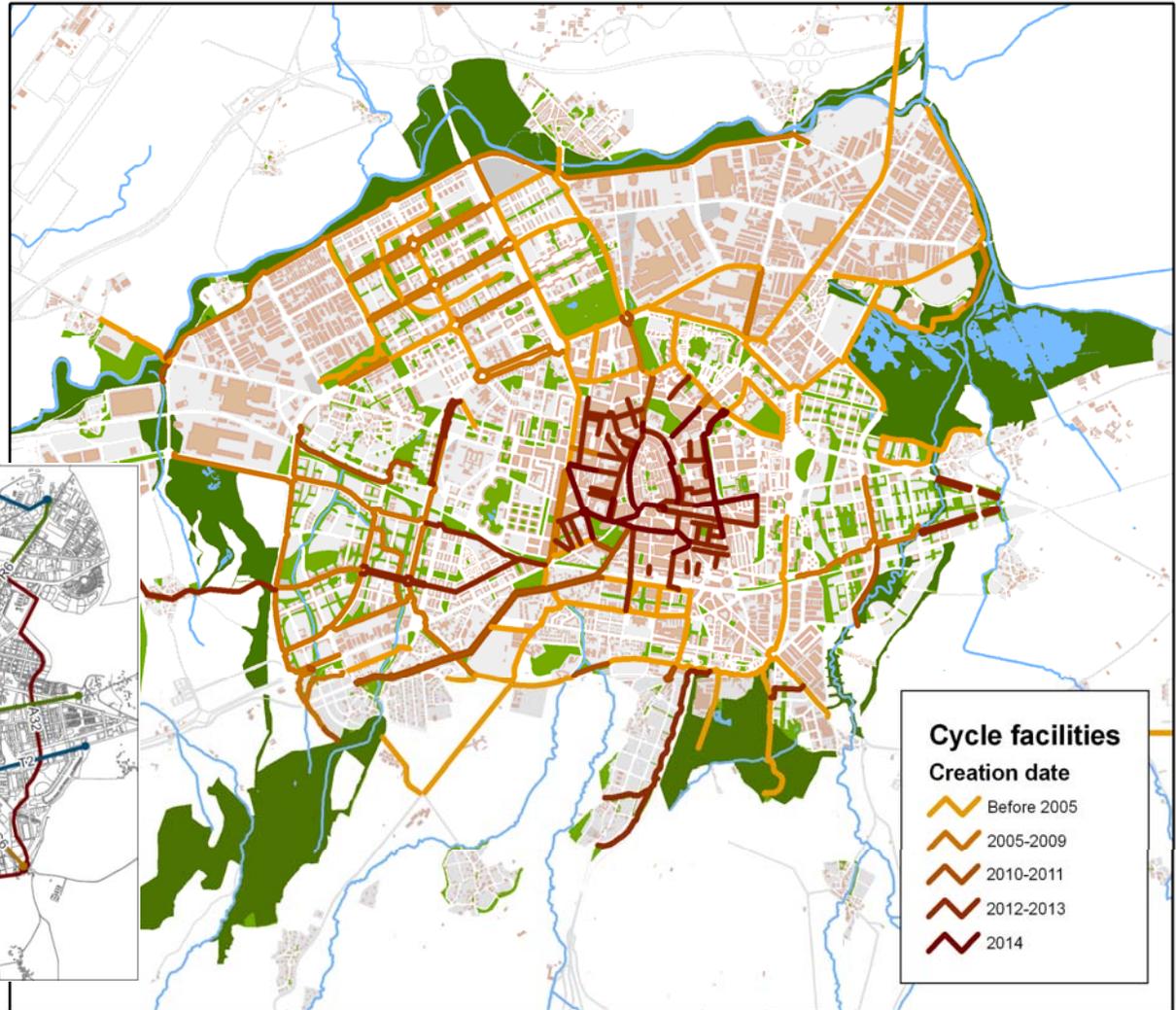
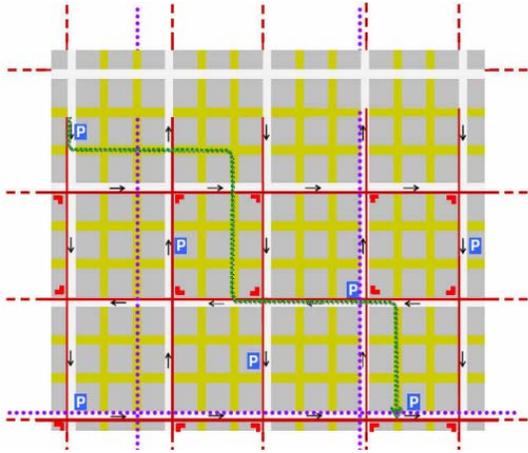




# Hacia una verdadera red peatonal



# Una red ciclable funcional



**Cycle facilities**  
Creation date

-  Before 2005
-  2005-2009
-  2010-2011
-  2012-2013
-  2014

# Nueva red de Transporte público



Estación / Estacion / Tren  
Aeropuerto  
Ferrocarril  
Regulación horaria  
maiorako geltokia/  
a terminal  
aldatzeko geltokia/  
bordo en Parada

# 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

IGUÍ 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 "maldición": las retrasadas cri-

**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

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.

## La nueva red de Tuvisa logra un 26% más de usos en sus tres primeros días

**LAZCOZ ESPERARÁ A LA EVALUACIÓN POR LÍNEAS PARA BAJAR CAMBIOS EN RUTAS Y PARADAS**

La OTA triplica hoy su precio y se amplía a 850 plazas de la Avenida, Zaramaga, Luis Heinz y la zona de José Mardones

JAIONE SANZ

**VITORIA.** Es pronto para decir que la ciudad ha acogido con entusiasmo la nueva red de autobuses, pero el primer ejercicio de contabilidad ha dejado "satisfecho" al alcalde. Del viernes día 30 al domingo 1, Tuvisa registró 15.730 usos más que con las antiguas líneas, lo que supone un aumento del 26%. Y sólo ese sábado, se apartaron un 58% más de viajeros que antes del cambio. Lazcoz agradeció la curiosidad, pidió disculpas por las

dificultades que conlleva una transformación radical de la noche a la mañana, y confió en que el servicio se afianza. "Si triunfa, su éxito será de la ciudadanía". Y si hoy que realizar cambios, se harán. Una decisión que el Ayuntamiento tomará una vez que haga la evaluación de cada línea.

"Queremos saber qué rutas son más eficientes, qué puntos tienen más éxito, cuáles congresan a menos usuarios y por qué", matizó Lazcoz. El análisis, que durará "varios

meses", concluirá si deben realizarse o no cambios en este elemento clave del Plan de Movilidad Sostenible, que ya ha llamado la atención "de muchas ciudades del Estado".

Otra de las piezas de este ambicioso proyecto, la ampliación y subida de la OTA, se estrenará hoy mismo. La zona más triplica su precio y se extiende a 850 nuevas plazas de apar-

ciamiento de la Avenida de Gasteiz -concretamente en el vital de servicio entre San Vitor y Sarriena el Sobrio-, Reyes Católicos, Luis Heinz y varias calles del eje formado por Los Herrán y José Mardones.

Las críticas, por supuesto, no se han hecho esperar. Las asociaciones vecinales Zuzigarren Alaba, Jullimendikoak y Errota Ziburu presentaron un recurso para paralizar la medida alegando un error en el procedimiento. Detrás de la estrategia estaba su rechazo a pagar para dejar el coche y el acompañamiento de que la ampliación dañará al comercio del barrio. El alcalde, sin embargo, dejó claro ayer que la maniobra no va a prosperar porque si se siguieron los trámites adecuados, tienen el visto bueno de los Servicios Jurídicos del Ayuntamiento.

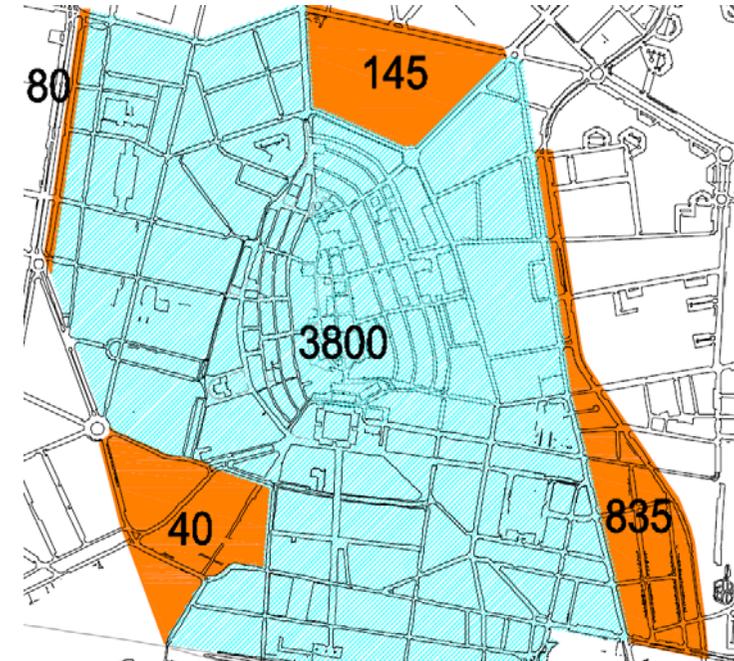
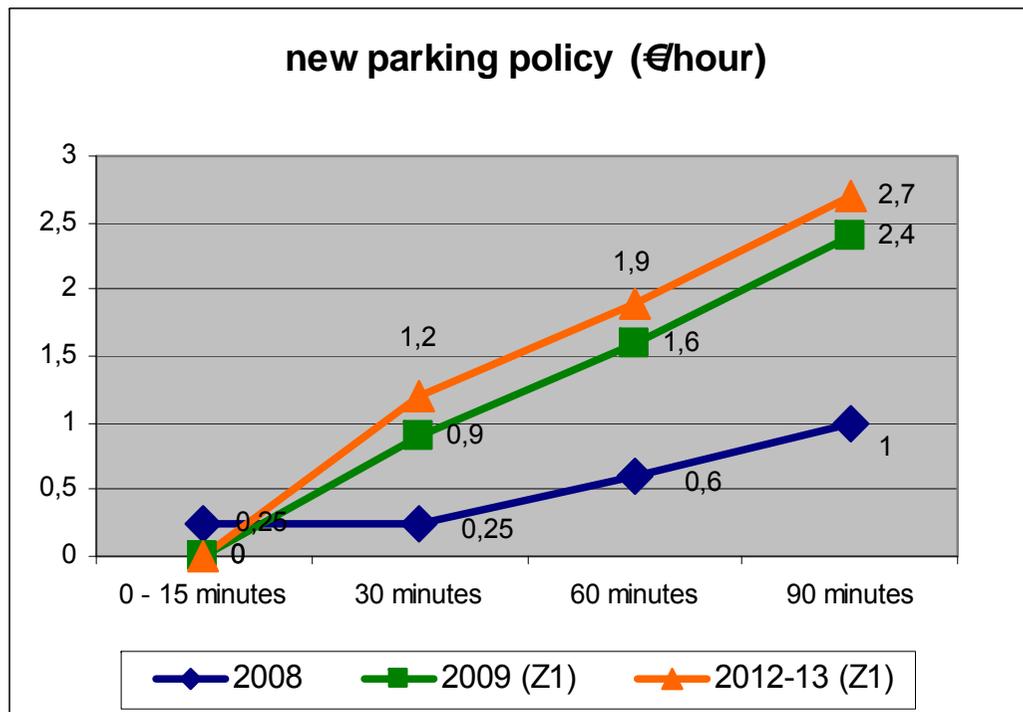
LA CIFRA

15.703

● Usos más registró Tuvisa del día 30 de octubre al 1 respecto a la media de la vieja red.

# Nueva política de aparcamiento

## Incremento de tarifas:



Ampliación zona regulada: 29%



**DESIERTA DE VEHÍCULOS.** Esta es la imagen que ofrecía la calle Nuestra Señora de Estibalz a las doce del mediodía de ayer. Esta arteria no tenía estacionamiento

## 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

ten de forma saltreada en lo que quedó de recorrido en zona azul. Existen en la plaza de Santa Bárbara -3- y en Jesús Guridi -1-, aunque en Florida no hay opción

EL TRAGALUZ

## QUEDAMOS EN DIEZ MINUTOS

La clase política vive con frecuencia en una burbuja transparente desde la que ve la realidad sin entrar en contacto con ella para, sin embargo, intervenirla de acuerdo con el poder que le otorga el mandato cuatrienal de los electores. Es una de las prebendas de un gremio más o menos profesional que, debe reconocerse, desarrolla un caparazón para aguantar y repeler avalanchas de críticas, algunas de ellas injustas. Ser político obliga a mucho, a bastante más de cuanto ofrecen algunos que encarnan la política, pero llevar ese distintivo a cuestras no debería convertir al sujeto

automáticamente en diana de fería para recibir latazos.

Viene esta reflexión a cuento por, otra vez, el Plan de Movilidad. Está visto que el tema, muy importante desde luego, ha adquirido en esta ciudad el protagonismo de los divos. Al mes escaso de empezar a rodar las nueve líneas de Tuvisa, un concepto nuevo para nosotros basado en la bajada de frecuencias (no era difícil mejorarla, todo hay que decirlo) y el transbordo, los primeros datos obtenidos coinciden con el deseo.

Varios redactores de este periódico cronometraron ayer en las paradas a distintos urbanos con diferentes destinos para

confirmar si la cacareada eficacia de tiempos era un eslogan publicitario o una verdad como un autobús de grande. Preparados los agoreros: cinco líneas escrituradas, pasos de una media de nueve minutos. ¿En eso quedamos, no? Así que prueba superada.

En esta Vitoria que habitualmente se venda antes de hacerse la herida hubo voces elevadas para maldecir la movilidad de las paradas -una forma de

**Habrà de admitirse que el presunto coscorròn ha valido la pena**

# Cierre de filas en apoyo del Plan de Movilidad y rechazo vecinal

## 22 asociaciones recogen 13.000 firmas y se manifestarán el próximo martes

I. CUETO VITORIA

Los concejales del Ayuntamiento de Vitoria sujetaron ayer con todas sus fuerzas la pancarta de la sostenibilidad, que fue zarandeada por las durísimas críticas de las asociaciones vecinales. Todos los partidos cerraron filas en apoyo del Plan de Movilidad, el documento que apuesta por una ciudad en la que haya más zonas peatonales, un mejor transporte público y menos espacio para el coche. Frente a los políticos comparecieron los portavoces de 22 colectivos, que aprovecharon el turno popular de la Comisión de Urbanismo para cargar contra la subida de la OTA o la ausencia de aparcamientos. Tras el encuentro, los líderes vecinales anunciaron la convocatoria de una manifestación en la plaza de España el martes. «Esto es una tomadura de pelo», lanzaron.

El movimiento de protesta ha conseguido unir a grupos tan diferentes como la Federación de Asociaciones de Vecinos de Álava e Interbarrios. El presidente de la FAVA, Eduardo Cervera, fue el primero en transmitir la «indignación de los vitorianos» con la nueva OTA. «Crearán ustedes una discriminación hacia las clases más bajas, no es normal que todos tengan que pagar más por obligación». Cervera también criticó la «falta de información» sobre las medidas del Plan de Movilidad, que supondrá el cambio de todas las líneas de Tuvisa a partir del próximo día 30.

El portavoz de la federación concluyó que los cambios en la regulación del aparcamiento en

zona azul «deberían hacerse de forma progresiva», por lo que no dudó en denunciar lo que definió como un 'OTazo'.

### «Ciudad modelo»

Guillermo Perea, portavoz de Interbarrios y de la asociación Zazpigarren Alaba -de Aranzabizkarrá, Aranzabela y Aranzabide-, anunció la recogida de 13.000 firmas en contra de la subida de las tarifas de la zona azul. «Es una falta de respeto hacia los vecinos y encima el Ayuntamiento hace una huida hacia adelante. Aleja las paradas del urbano, sube la OTA y como no construyen aparcamientos están obstaculizando

### LAS FRASES

**JOAQUÍN ESTEBAN**  
CONCEJAL DE MOVILIDAD

**«Nunca ha habido un proceso de participación tan amplio»**

**EDUARDO CERVERA**  
PRESIDENTE DE LA FAVA

**«Estas subidas hay que hacerlas de forma progresiva. Esto es un 'OTazo'»**

**GUILLERMO PEREA**  
ZAZPIGARREN ALABA

**«¿Se burlan de nosotros? Nos lo impondrán, pero no nos convencerán»**

a la iniciativa privada... ¿Se burlan de nosotros?».

Los airados reproches chocaron contra un muro. El concejal de Movilidad, Joaquín Esteban, reconoció que «ha sido duro para todos» encarecer y ampliar la OTA, aunque la medida «es imprescindible para el mayor proyecto medioambiental de la historia de Vitoria. Y nunca ha habido un proceso de participación vecinal tan amplio».

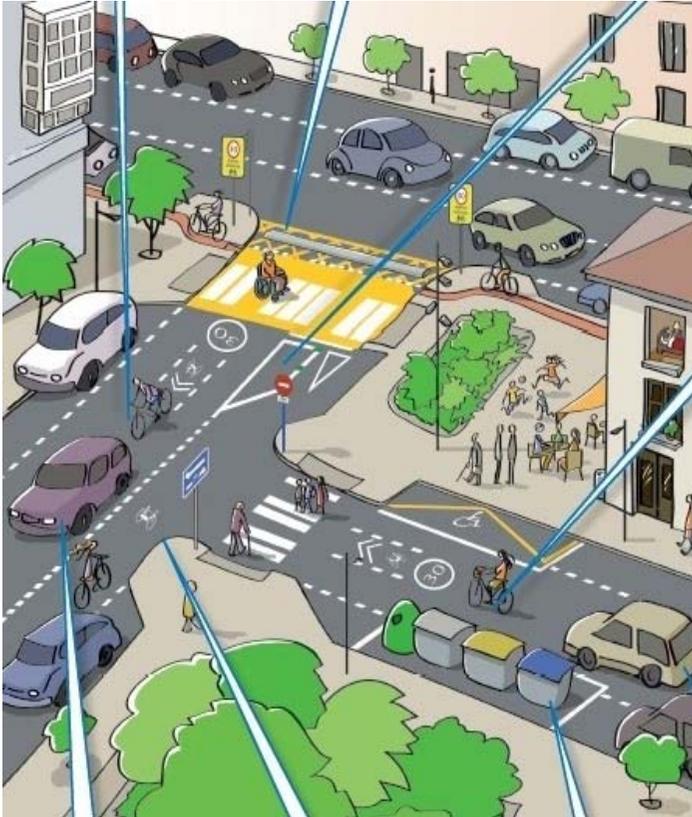
El resto de grupos pusieron sobre la mesa un amplio listado de razones para frenar el cambio climático y evitar el «colapso circulatorio» en las ciudades. Manu Uriarte, del PP, aseguró que todos los planes propuestos, sean más o menos populares, «son necesarios, pero tienen razón en que el gobierno no está realizando una buena campaña informativa». Desde el PNV, Malentxo Arruabarrena preguntó a Perea «si es posible que todos estemos confundidos. Yo creo que no. Mi grupo quiere que Vitoria sea una ciudad modelo».

«Este no es un plan recaudatorio ni va en contra de nadie», agregó José Navas, de EB. «Por mí como si tienen 226.000 firmas. Ya sé que lo de la OTA no gusta a nadie, ni siquiera a los míos, pero lo importante es conseguir unos objetivos», lanzó, por su parte, Antxon Belakortu, de EA.

PP, PNV, EB y EA respaldaron al Gabinete Lazcoz de forma unánime, aunque también aprovecharon sus turnos para lanzarle varios recados. Entre ellos, la necesidad de que Vitoria «afronte ya» el debate sobre los aparcamientos que hacen falta en los barrios.

Perea sonrió ante la inusual unión de los partidos y anunció una campaña de protestas, que comenzará el martes. «Nos lo impondrán, pero nunca nos convencerán», avisó.

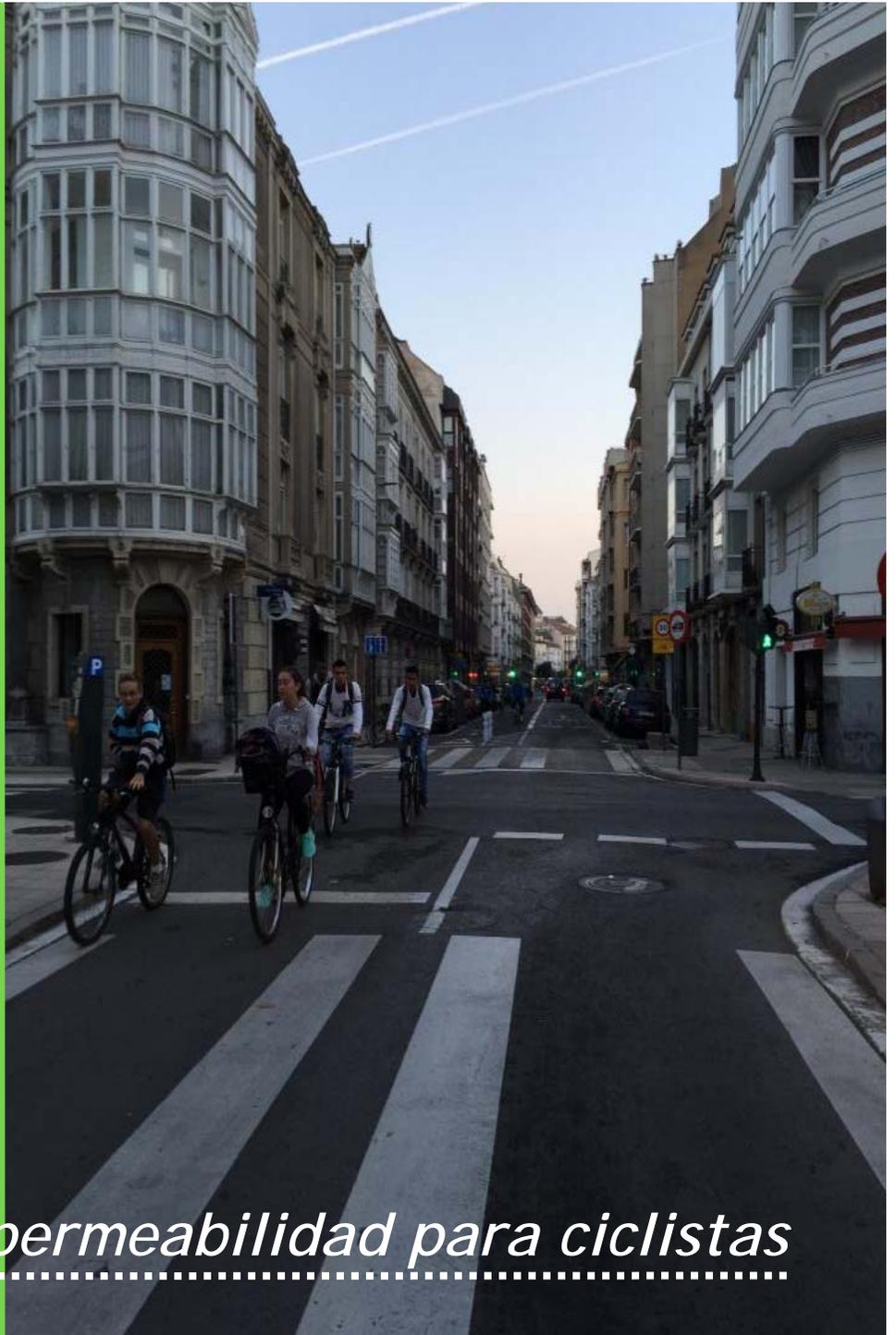
## *Piloto de áreas calmadas*



*El aumento de ciclistas en las aceras está produciendo fricciones con los peatones. ¿Por qué no recuperar la calzada también para el ciclista?. Experiencia piloto en 7 calles:*

- *Mejorar la seguridad vial para peatones y ciclistas*
- *Reducir emisiones*
- *Recuperar el espacio público para el peatón*
- *Aumentar la permeabilidad para los ciclistas*





*Mejorando la permeabilidad para ciclistas*



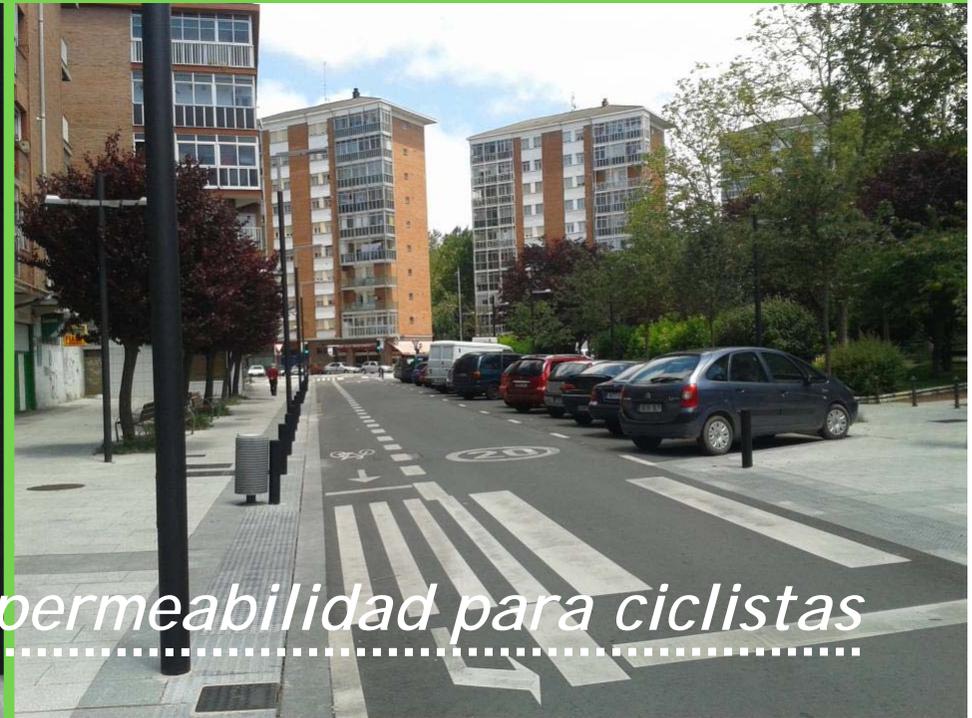
*Mejorando la permeabilidad para ciclistas*

---



*Mejorando la permeabilidad para ciclistas*

---

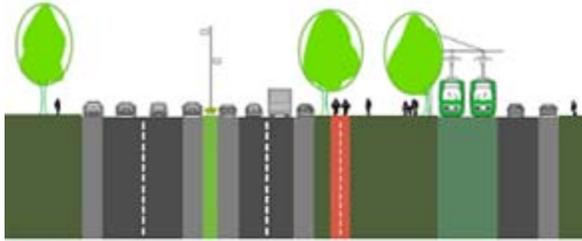


*Mejorando la permeabilidad para ciclistas*

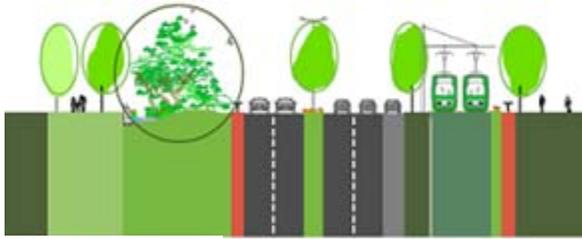
*La arrogancia del coche ...*



# VITORIA GASTEIZ green capital



*Before*



*After*

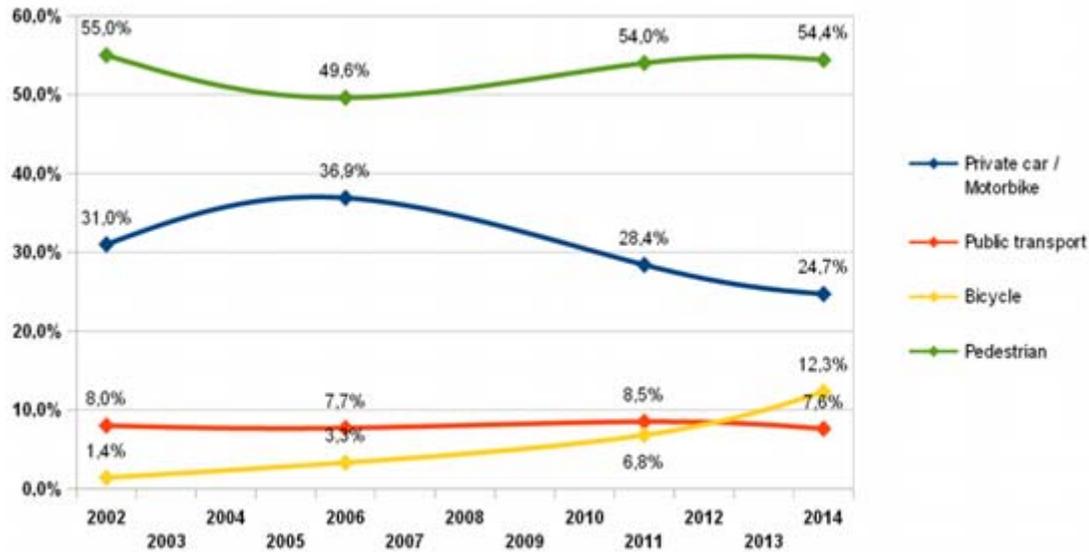




*Logros, barreras, lecciones  
aprendidas ...*



# Principales resultados tras 8 años

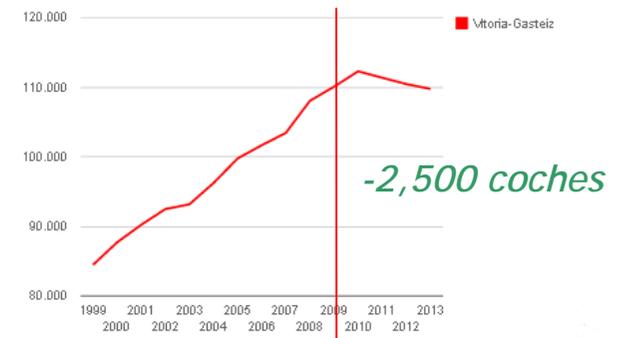


Se ha logrado invertir las tendencias preocupantes en la evolución del reparto modal.

- El modo caminar aumenta desde el 49,9 hasta el 54,4%
- La bicicleta asciende desde el 3,4 hasta el 12,3%
- El coche cae desde el 36,6 hasta el 24,7%
- -9.5 % emisiones CO2 en transporte
- -8.9% consumo energético en transporte

Trips		2006	2011	2014
GENERAL MODAL SHARE	Pedestrian	288,141	447,911	495,427
	Bicycle	19,051	56,400	111,851
	Public transport	45,045	70,854	69,491
	Car or motorbike	214,224	236,008	224,892
	Others	14,875	18,653	9,665

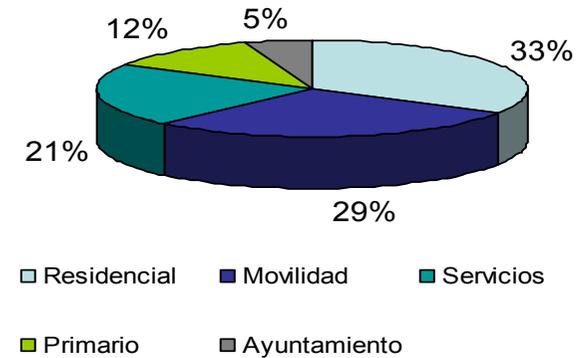
## Parque de vehículos



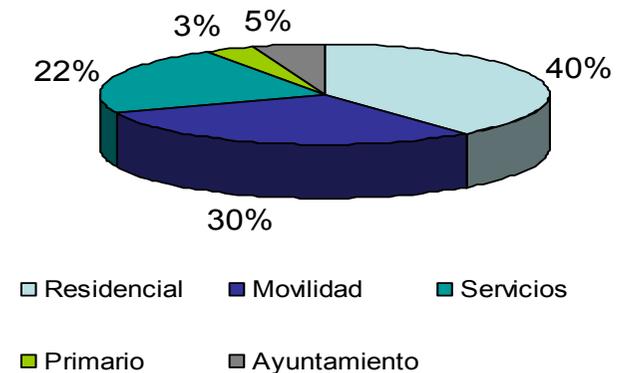
# Principales resultados tras 8 años

Municipio	Δ emisiones 2006/13	Δ energía 2006/13
Residencial	-5,2%	+14,7%
Servicios	-18,8%	+15,1%
<b>Movilidad</b>	<b>-9,7%</b>	<b>- 8,9%</b>
Primario	+11,5%	+13,5%
Total	-8,7%	+6,8%

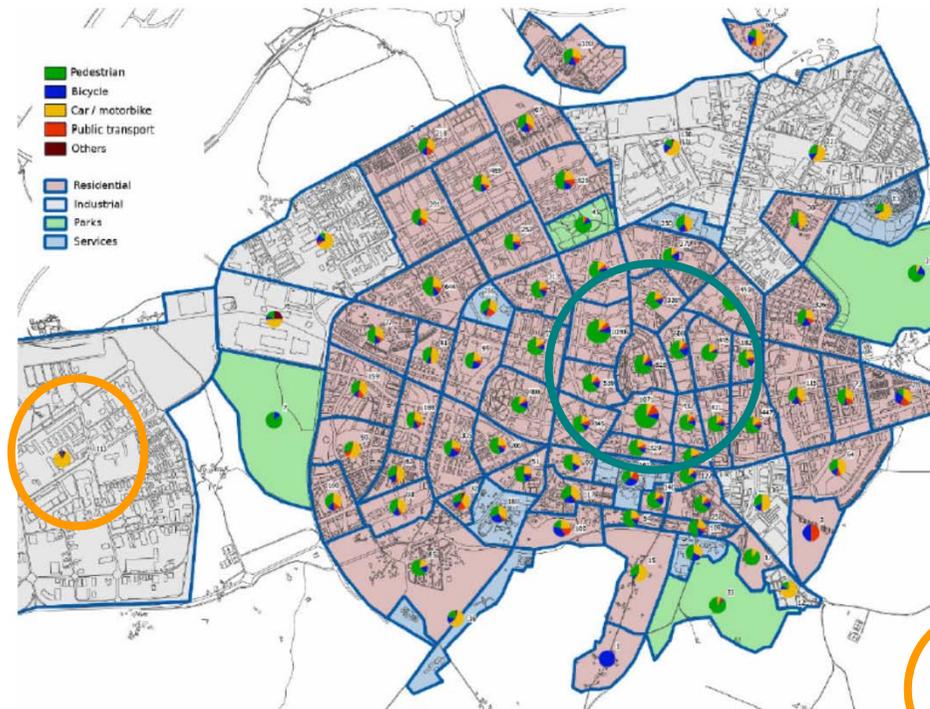
**Emisiones 2013**



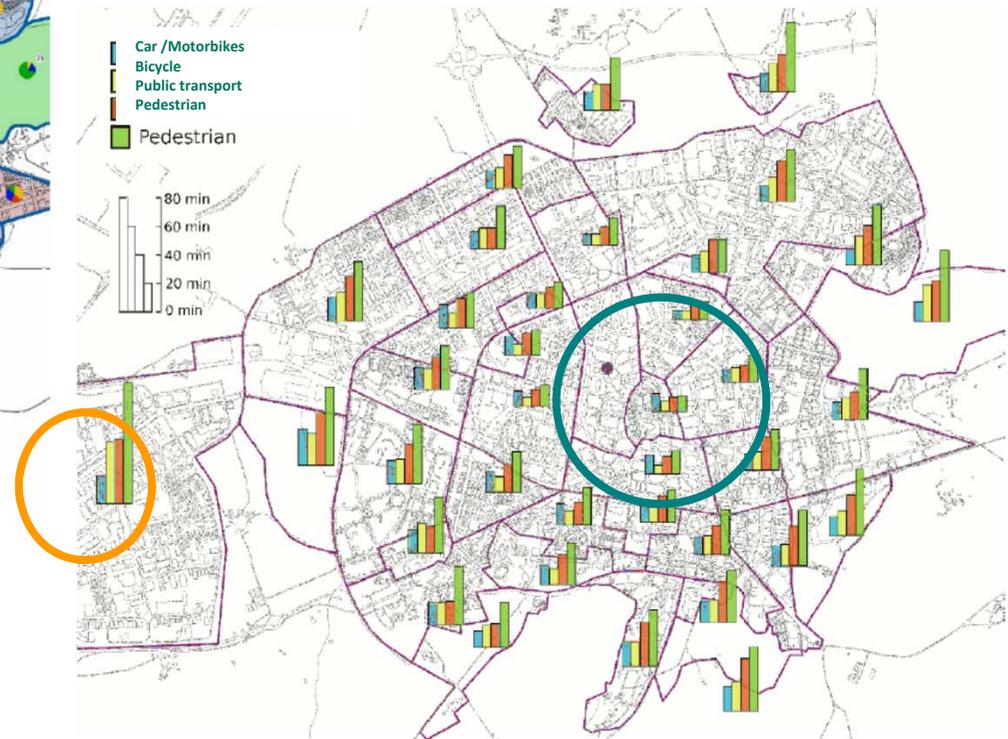
**Consumo energético 2013**



# Principales resultados tras 8 años



Reparto modal por destino.  
Fuente: Encuesta de Movilidad 2014.



Tiempo medio de desplazamiento (en minutos) al centro por modo.  
Fuente: Encuesta de Movilidad 2014.

Desde 5 de noviembre de 2015 hasta 24 de octubre de 2017

**2.021.062** bicicletas

Ayer

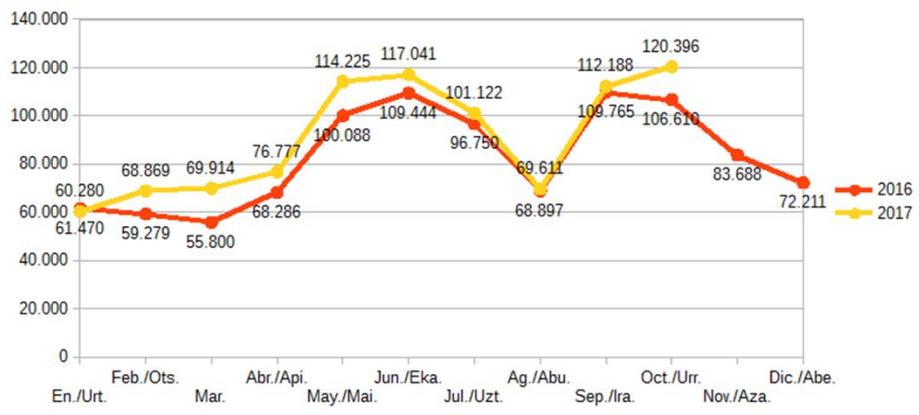
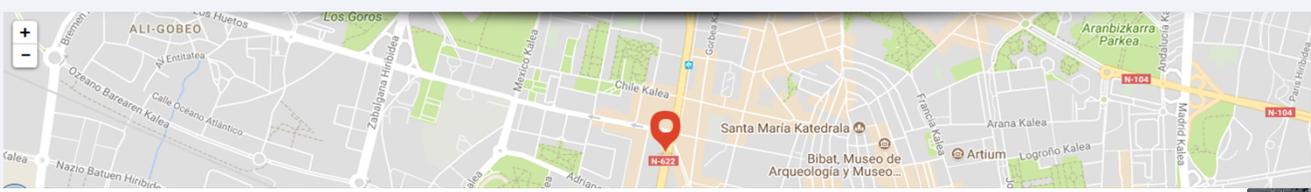
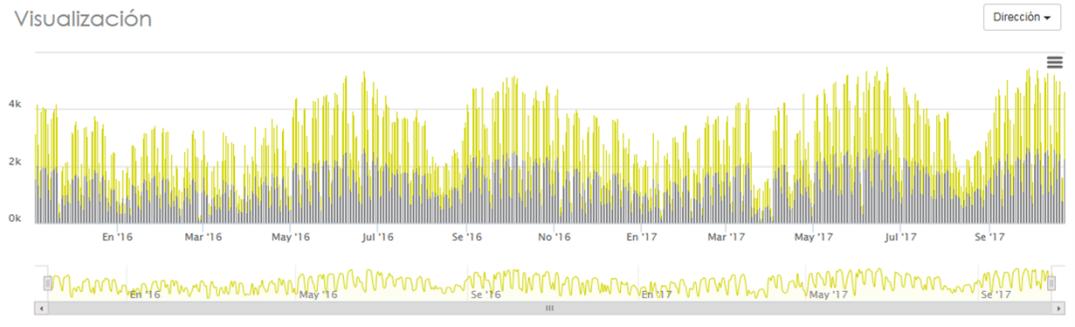
**4.643** bicicletas

**Período**

**Inicio**  
05/11/2015

**Final**  
24/10/2017

Día  
 Semana  
 Mes  
 Datos Clave



Alzava - Viernes, 20 de octubre de 2017

Diario de Noticias de Alzava - Viernes, 20 de octubre de 2017

## EL PASO DE BICICLETAS POR LA AVENIDA SUBE UN 8% EN UN AÑO

**Supera los dos millones de desplazamientos desde noviembre de 2015**  
**Vitoria tendrá seis aparcabici cubiertos y seguros**

Apurtañane Salazar  
 Alzava Larrea/Argo Murua

**VITORIA.** El número de desplazamientos en bicicleta va sobre ruedas en Vitoria. De hecho, al día de hoy, la Avenida de Gasteiz, al superar este mismo número de su inauguración en noviembre de 2015, "el aumento del año pasado a este en un 8%", asegura el edil de Medio Ambiente y Espacio Público, Iñaki Prádanos, quien resalta este "crecimiento natural" que se corresponde a la realidad que en toda la capital experimentan los modos de utilización de este transporte: "Hacia dos años existe un 12,2% y los últimos datos que me enseñaron con el 15% de utilización de la bici, aunque seguramente habrá crecido, los datos muy buenos y es lo que quiero que contribuya a que las emisiones de CO2 bajen en Vitoria. Por todo ello, el Ayuntamiento de Gasteiz ha decidido aumentar más su oferta, dando una red de aparcabici cubiertos y vigilados 24 horas, formados por cinco módulos repartidos en puntos estratégicos", que se suma a la red de estacionamiento de bicicletas.

Según detalla Prádanos, estas cinco zonas para dejar la bici en un lugar "seguro" en concreto, son el ambulatorio de Gasteiz y el Hospital de Santiago, la calle Correo - en la misma ubicación donde están el aparcamiento público de las paradas Navidades - Las Millas, el complejo deportivo de Mendizorrota y la Universidad. A este rol de aparcabici se suma el de la estación de autobuses de Laisa, puesto en marcha desde este momento con una capacidad para 11 bicicletas, con dos espacios para recoger las bicicletas y otra para las de carga. "Creemos que este aparcabici seguro es un beneficio de que la movilidad sostenible en Gasteiz. Este tipo de equipamientos vienen a cubrir una demanda que tenemos identificada desde hace bastante tiempo y el de Laisa no deja de ser el primero de una serie de otros que se irán implementando en los próximos meses, haciendo un rol de cara a ofrecer una alternativa segura y alternativa a



Solamente se entra con un código de seguridad.



Campaña de convivencia ciclista, ayer, con escolares de Urdia.

**AL INSTANT**

● **Rolleo de uso de la bicicleta.** Vitoria está casi a 1% del uso de la bicicleta. El Consistorio quiere mejorar mediante la creación de una estación de autobuses que además del de la estación de buses de Laisa, están formados por otros cinco módulos en sitios estratégicos.

**LA RASE**

● **El uso de la bicicleta.** "Hacia dos años existe un 12,2% y los últimos datos que me enseñaron con el 15% de utilización de la bici, aunque seguramente habrá crecido, los datos muy buenos y es lo que quiero que contribuya a que las emisiones de CO2 bajen en Vitoria. Por todo ello, el Ayuntamiento de Gasteiz ha decidido aumentar más su oferta, dando una red de aparcabici cubiertos y vigilados 24 horas, formados por cinco módulos repartidos en puntos estratégicos", que se suma a la red de estacionamiento de bicicletas.

**LA CIMA**

● **El Ayuntamiento de Vitoria espera en un futuro cercano instalar aparcabici cubiertos en otros cinco puntos de la capital alavesa**

muchos usuarios de la bicicleta que en este momento no lo tienen sencillo a diario, porque o no tienen espacio en casa o no se sienten seguros al dejarla en la calle", afirma. Esta privilegiada localización ha hecho que ya se ven bien estacionadas en él, como la media bicicleta que ya había en su interior, vigilado con cámaras, ayer a mediodía. De hecho, el propio gerente de la terminal ha trasladado sus buenas impresiones al respecto al edil de Medio Ambiente y Espacio Público, comentando "que ha conseguido funcionar bien", por lo que esperan que se vaya incrementando el uso de este lugar recién inaugurado. Por ello, el Consistorio ha comenzado una campaña informativa con

cuando cartiles en todas las que ayer estaban aparcadas en esa terminal. Además, indicando dónde poder dejarla a resguardo en este aparcamiento de Laisa que se puso en marcha esta semana y desde el que se puede acceder a través de la calle Donostia y desde el mirador de la propia terminal. El Ayuntamiento de Vitoria espera en un futuro cercano instalar aparcabici cubiertos en otros cinco puntos de la capital alavesa

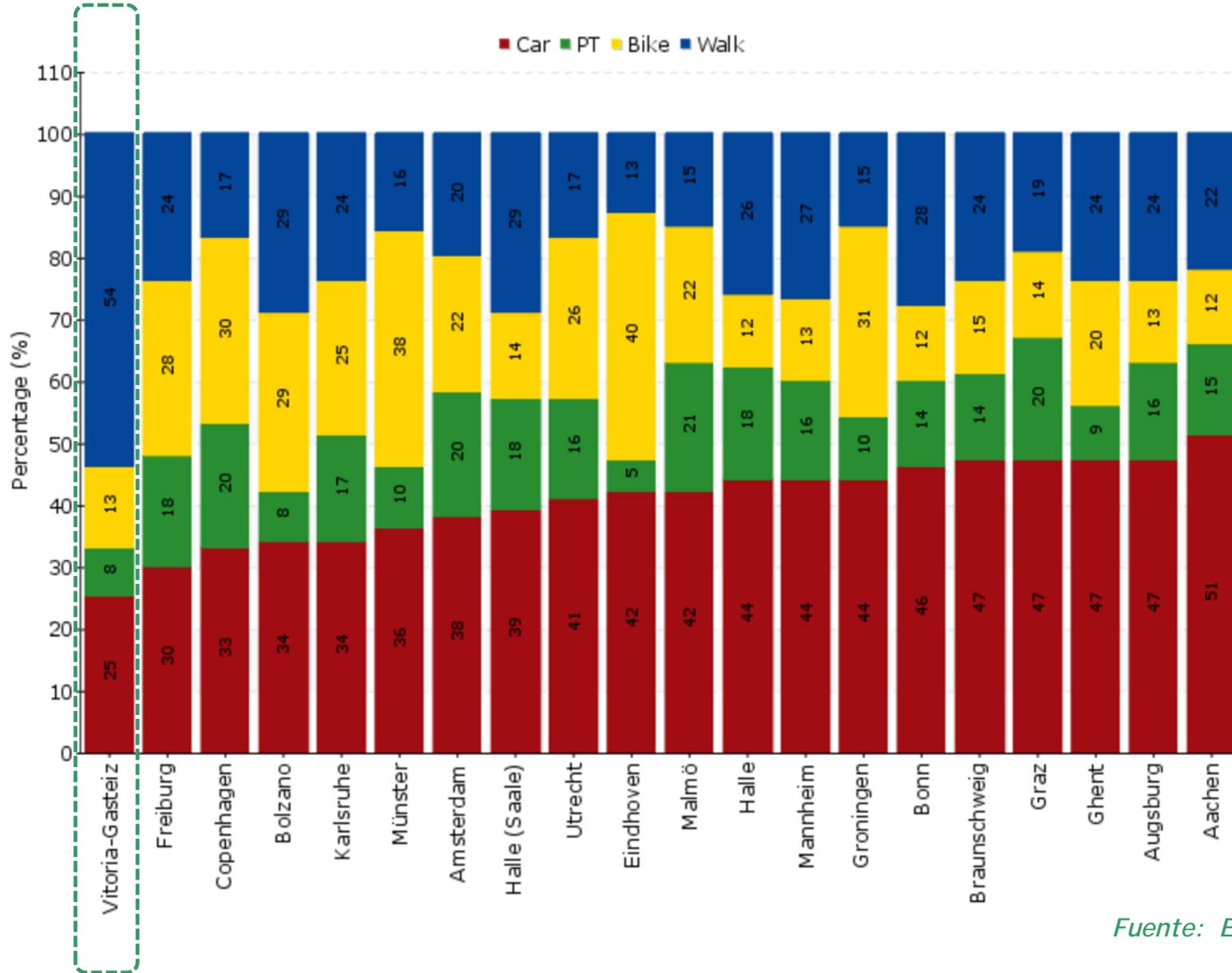


lor de la estación.

# *Principales retos tras 8 años*



# Principales retos tras 8 años



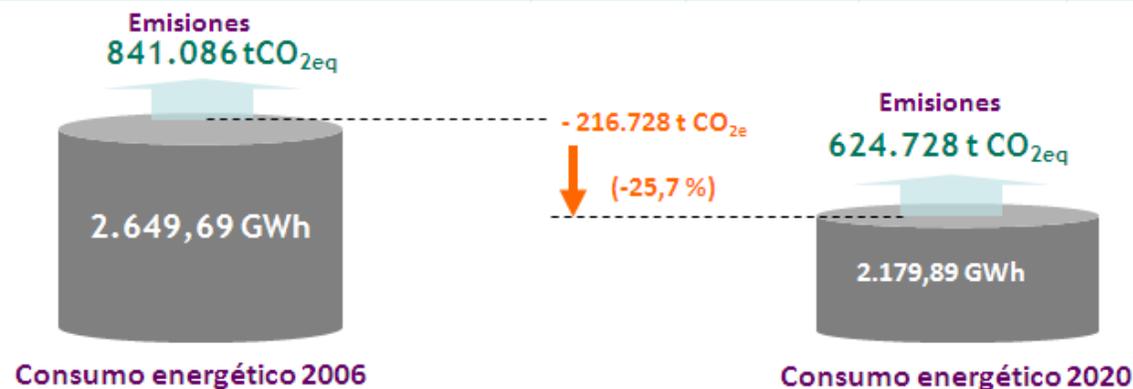
Fuente: EPOMM



# Principales retos tras 8 años



Sector	t CO <sub>2eq</sub> 2006	t CO <sub>2eq</sub> 2020	t CO <sub>2eq</sub> reducidas	% Reducción
Total Municipio	841.068	624.728	216.340	25,7
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



# Principales retos tras 8 años

Fuente de datos: encuesta ciudadana

Tendencia deseable: aumento de los modos de transporte no motorizados, disminución de los modos de transporte motorizados

Periodicidad de cálculo: cuatrienal

## 5a. Número medio de desplazamientos que cada habitante realiza a diario (número de desplazamientos por habitante)

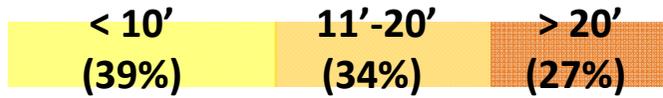
	Caminando	Bicicleta	Motocicleta	Coche	Taxi	T. colectivo	Otros	Total
2001	2,43	0,05	0,02	0,72	0,01	0,26	-	3,50
2006	1,26	0,08	0,02	0,92	0,01	0,26	0,00	2,55
2011	1,86	0,23	0,02	0,96	0,00	0,36	0,01	3,45
2014	2,04	0,46	0,04	0,89	0,00	0,31	0,01	3,75

2014	Caminando	Bicicleta	Motocicleta	Coche	Taxi	T, colectivo	Otros	Total
Otros	0,88	0,13	0,01	0,33	0,00	0,12	0,00	1,48
Colegio	0,10	0,09	0,00	0,02	0,00	0,05	0,00	0,28
Trabajo	0,18	0,12	0,01	0,32	0,00	0,07	0,00	0,71
Ocio	0,39	0,09	0,01	0,11	0,00	0,03	0,00	0,63
Compras	0,48	0,03	0,00	0,11	0,00	0,04	0,00	0,66
Total	2,04	0,46	0,04	0,89	0,00	0,31	0,01	3,75

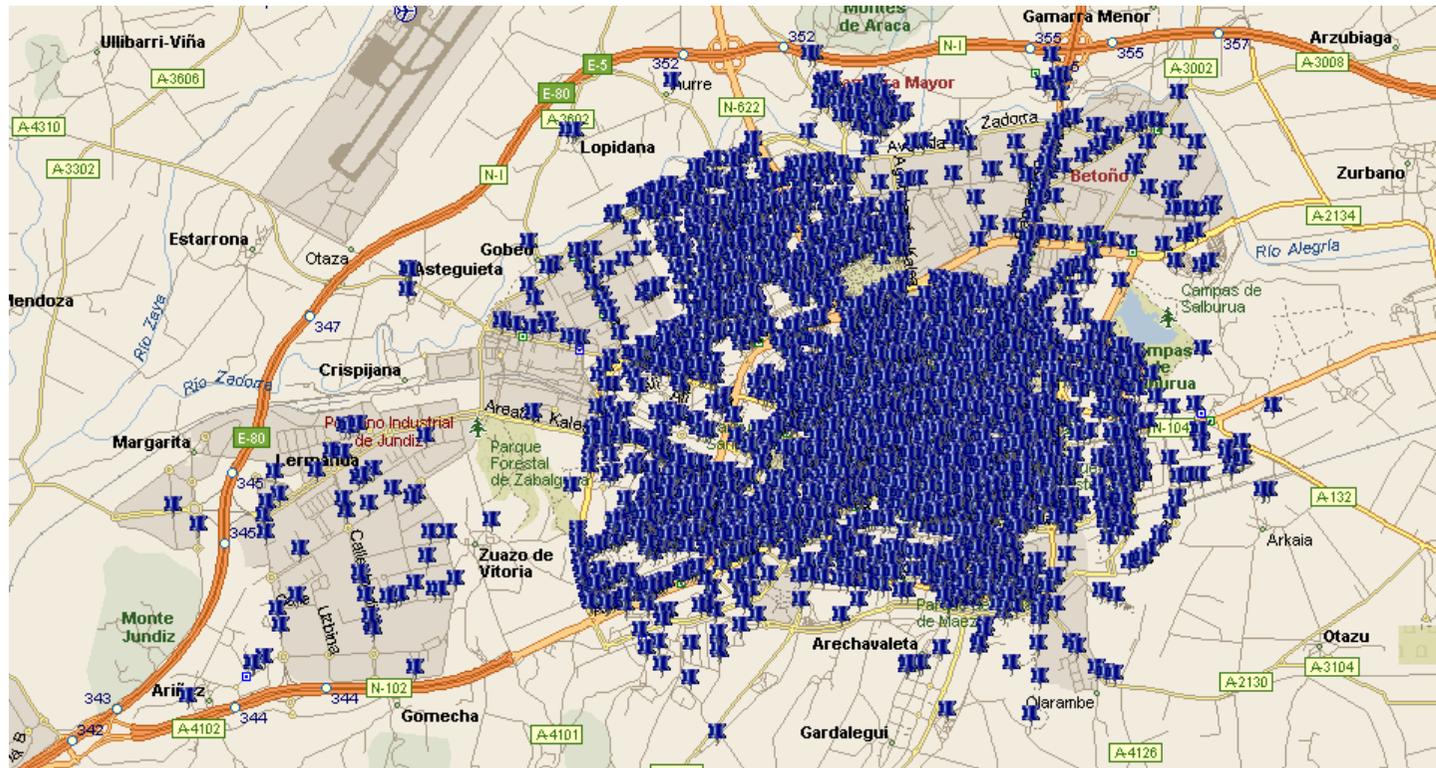


# Principales retos tras 8 años

Duración

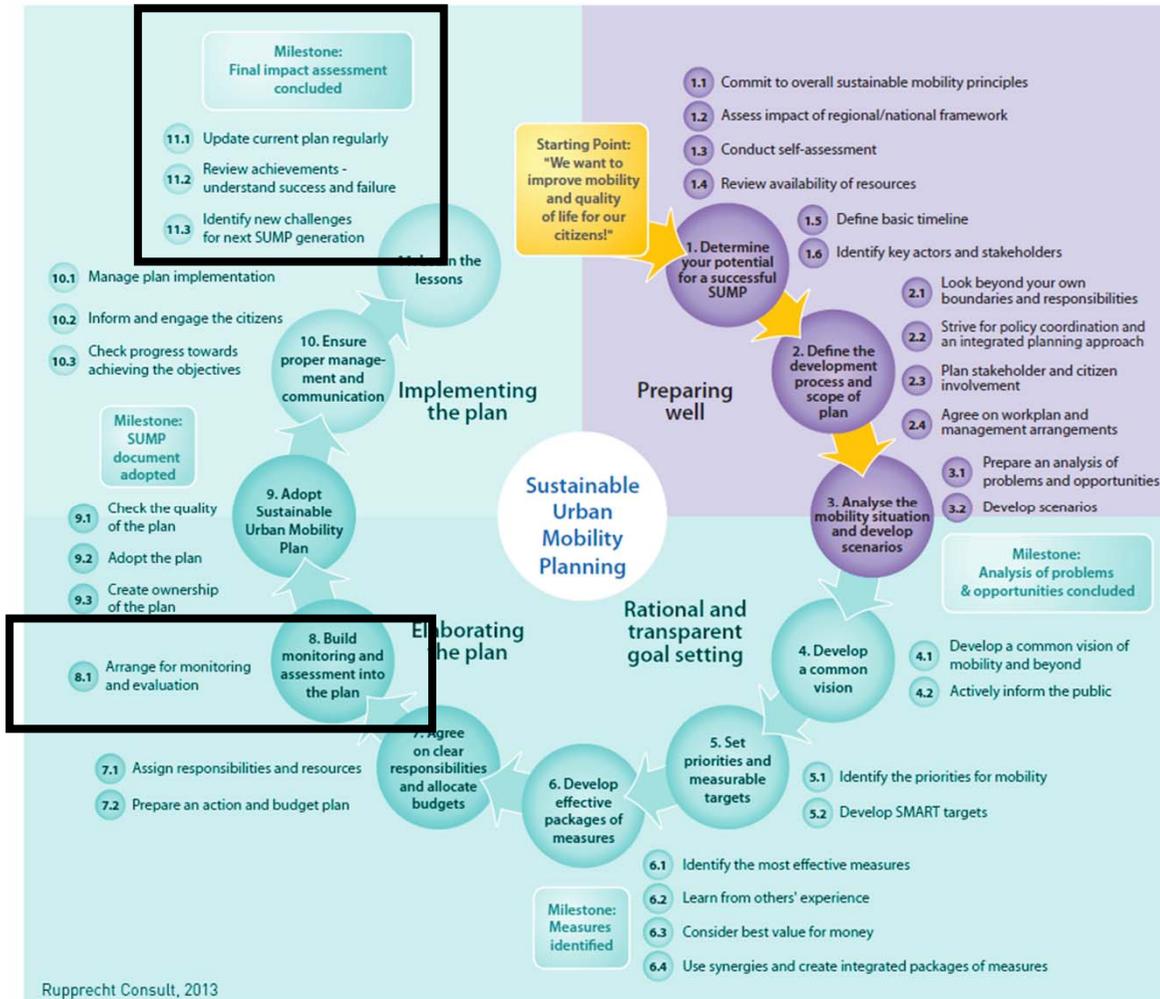


Duración media por modo (min)



Distancia media por modo (Km)





## Evaluation report of the Sustainable Mobility and Public Space Plan and the Master Plan for Cyclist Mobility of Vitoria-Gasteiz



2006-2016 A decade of changes in the mobility of Vitoria-Gasteiz



*Mila esker*