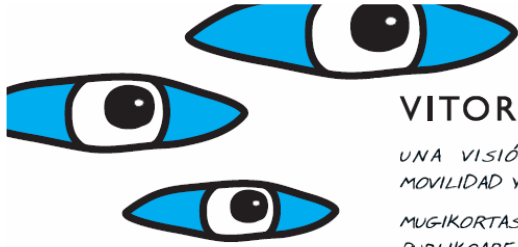


VITORIA-GASTEIZ

*UNA VISIÓN GLOBAL DE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO*

*MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO
PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA*



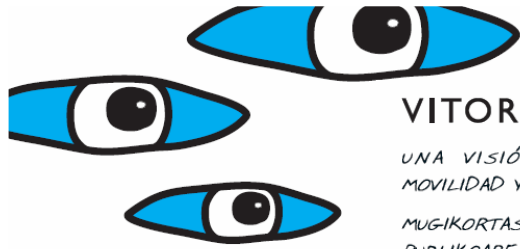


VITORIA-GASTEIZ

*UNA VISIÓN GLOBAL DE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO*

*MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO
PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA*

- ¿Por qué es necesario este Plan?
- ¿Cuál ha sido su andadura hasta el momento?
- ¿Qué fases contempla en el futuro?
- ¿Cuáles son los aspectos que se contemplan en él?



VITORIA-GASTEIZ

UNA VISIÓN GLOBAL DE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

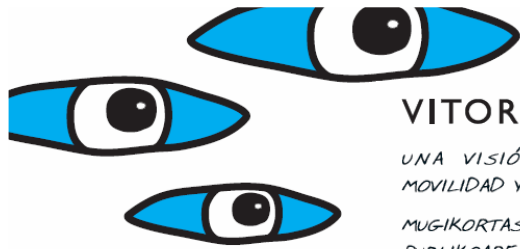
MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO
PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA



¿Por qué es necesario este plan?

El uso abusivo del coche conlleva importantes disfunciones en nuestra ciudad:

- Saturación en las calles que dificulta los desplazamientos de la población.
- Emisiones a la atmósfera:
 - Diariamente se emiten en la ciudad 1.915 kg de NOx.
 - Partículas de PM10: La emisión diaria es de 171 kg.
 - El 45% de las calles de la ciudad presenta una situación acústica problemática, superando los 65 db.
 - Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (32,2 % del total).
- Elevado consumo energético: (un 34 % asociado al transporte)
- Pérdida de calidad urbana por la ocupación masiva del espacio público.



VITORIA-GASTEIZ

UNA VISIÓN GLOBAL DE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

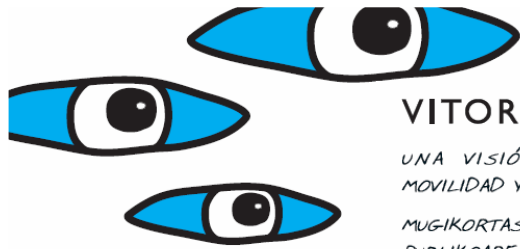
MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO
PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA

¿Por qué es necesario este plan?

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz ha desarrollado un Plan que pretende hacer frente a estos problemas, asegurando unos desplazamientos rápidos y cómodos, y un espacio público limpio y habitable.

Este Plan debe hacer frente a los siguientes retos:

- Invertir la tendencia al incremento en el uso del automóvil.
- Trasvasar automovilistas a los medios de transporte públicos y a la bicicleta.
- Reducir la necesidad de desplazarse.
- Crear redes funcionales para el transporte público y los modos peatonal y ciclista.
- Liberar el espacio público del tráfico para recuperar un entorno ciudadano de calidad.



VITORIA-GASTEIZ

*UNA VISIÓN GLOBAL DE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO*

*MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO
PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA*



¿Cuál ha sido su andadura hasta el momento?

Junio de 2006:

Presentación pública del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público y propuesta de constitución de un Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible.

Octubre 2006- Febrero 2007:

Sesiones de trabajo del Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible.
Presentación del informe sectorial sobre movilidad.

Febrero de 2007:

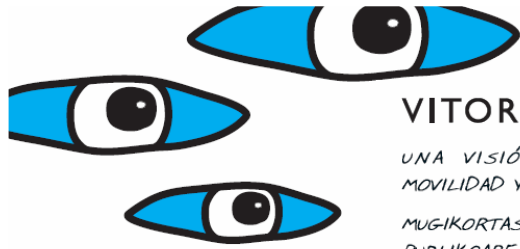
Presentación del primer Avance del Plan.

Abril de 2007:

Firma del Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible de Vitoria-Gasteiz.

Enero-Julio de 2008:

Elaboración de una propuesta de desarrollo para la Fase 1.



VITORIA-GASTEIZ

UNA VISIÓN GLOBAL DE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO
PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA

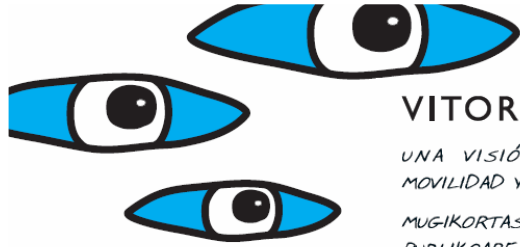


¿Qué fases contempla en el futuro?

La propuesta de implementación del Plan se basa en un proceso de ejecución progresivo, en donde se dará prioridad a la consolidación de las redes de movilidad más sostenibles.

Las actuaciones de la Fase 1 se ajustan a los presupuestos para el actual mandato municipal 2007-2011.

La materialización del conjunto del Plan se extenderá durante varias legislaturas y deberá quedar incorporado en la próxima revisión del Plan General de Ordenación Urbana.

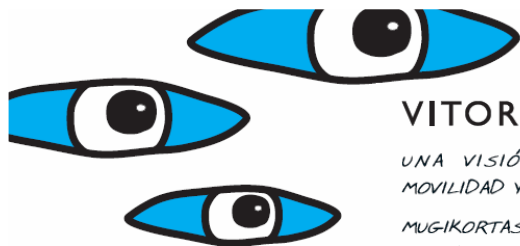


VITORIA-GASTEIZ

*UNA VISIÓN GLOBAL DE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO*

*MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO
PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA*

¿Cuáles son los aspectos que se contemplan en él?



VITORIA-GASTEIZ

UNA VISIÓN GLOBAL DE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

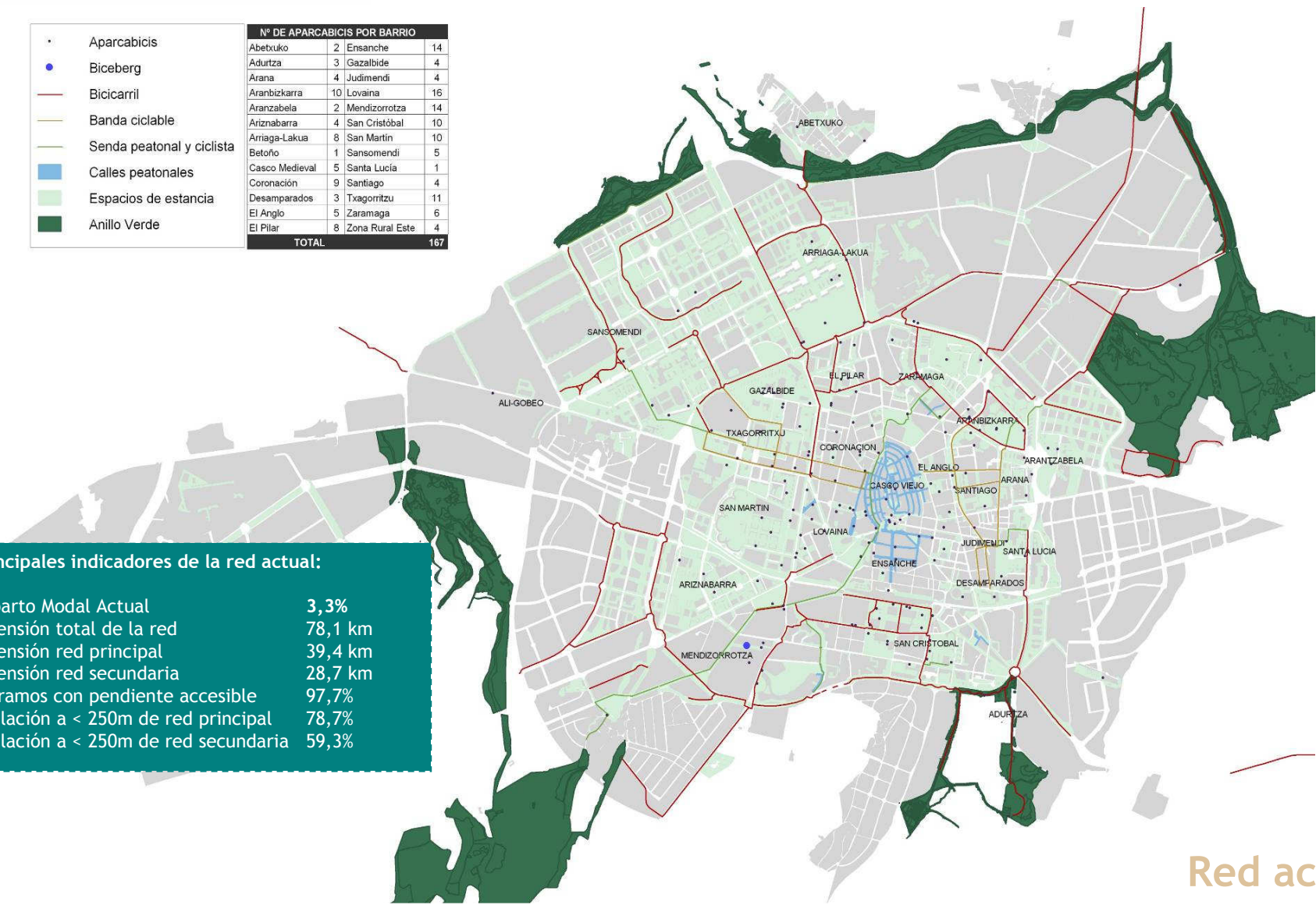
MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA

Nueva red de bicicletas

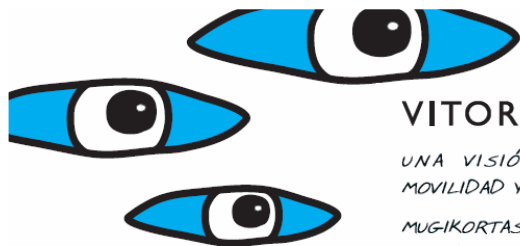
		Nº DE APARCABICIS POR BARRIO			
•	Aparcabicis	Abetxuko	2	Ensanche	14
•	Biceberg	Adurtza	3	Gazalbide	4
—	Bicicarril	Arana	4	Judimendi	4
—	Banda ciclable	Aranbizkarra	10	Lovaina	16
—	Senda peatonal y ciclista	Aranzabela	2	Mendizorrotza	14
—	Calles peatonales	Ariznabarra	4	San Cristóbal	10
—	Espacios de estancia	Arriaga-Lakua	8	San Martín	10
—	Anillo Verde	Betoño	1	Sansomendi	5
		Casco Medieval	5	Santa Lucía	1
		Coronación	9	Santiago	4
		Desamparados	3	Txagorritzu	11
		El Angulo	5	Zaramaga	6
		El Pilar	8	Zona Rural Este	4
		TOTAL		167	

Principales indicadores de la red actual:

Reparto Modal Actual	3,3%
Extensión total de la red	78,1 km
Extensión red principal	39,4 km
Extensión red secundaria	28,7 km
% Tramos con pendiente accesible	97,7%
Población a < 250m de red principal	78,7%
Población a < 250m de red secundaria	59,3%



Red actual



VITORIA-GASTEIZ

UNA VISIÓN GLOBAL DE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA

Nueva red de bicicletas

RED PRIMARIA

RED CICLISTA DE VITORIA-GASTEIZ

ANULARES:

- A0 Casco Viejo
- A1 Boulevard
 - A1.1 Boulevard Norte
 - A1.2 Boulevard Este
 - A1.3 Boulevard Sur
 - A1.4 Boulevard Oeste
- A2 Exterior
 - A2.1 Exterior Artapadura
 - A2.2 Exterior Salburua
 - A2.3 Exterior Sur
 - A2.4 Exterior Zabalzana
 - A2.5 Exterior Lakuabizkarra

RADIALES:

- R1 Avda Santiago-Elorriaga
- R2 Comandante Izaola-Arechavaleta
- R3 La Senda-Armentia
- R4 Badaia-Sansomendi
- R5 Portal de Arriaga-Abetxuko
- R6 Portal de Legutiano-Betoño

TANGENCIALES:

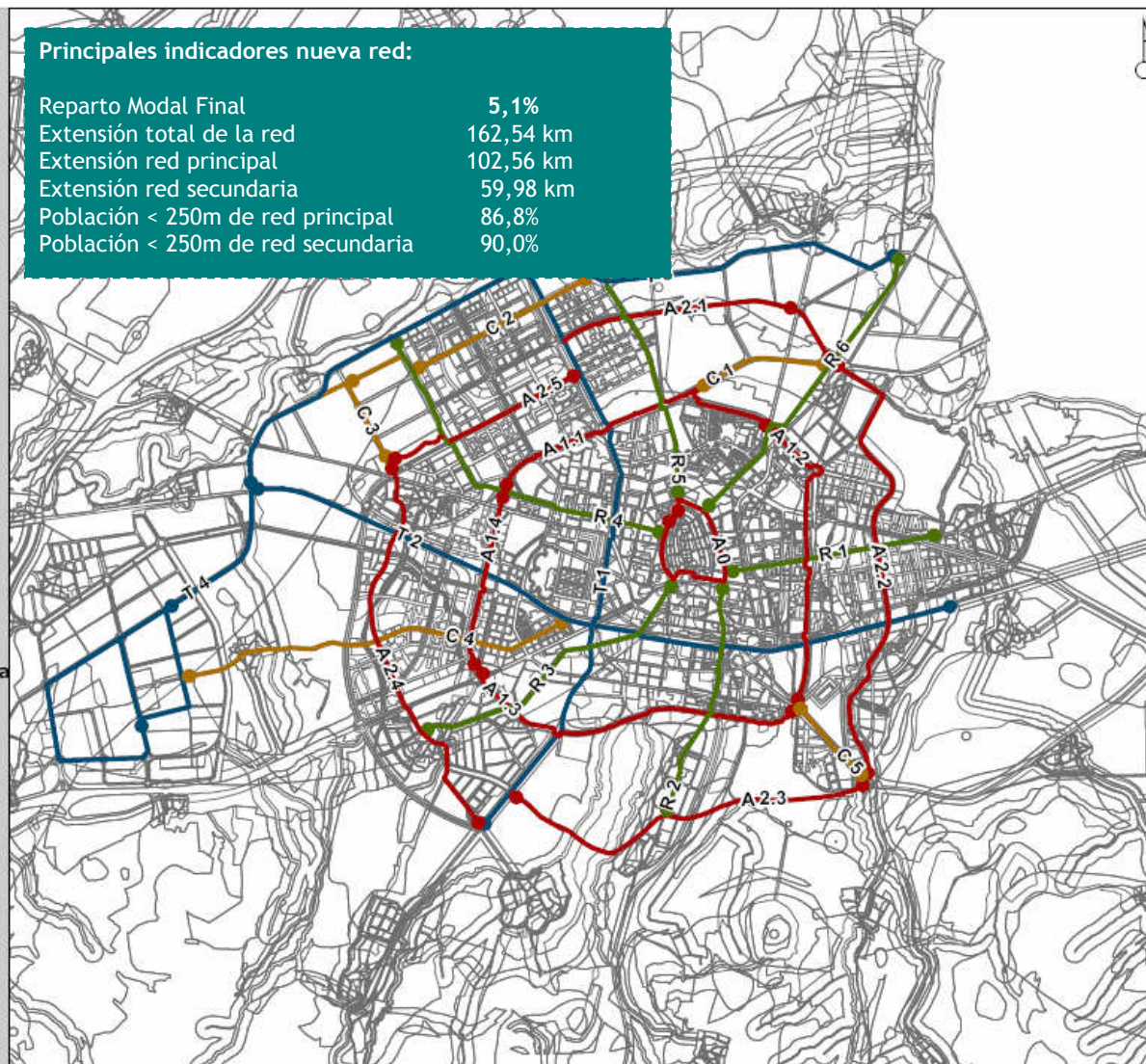
- T1 Avenida Gasteiz-Portal Lasarte
- T2 Ferrocarril
- T3 Avenida del Zadorra
- T4 Jundiz

CONEXIONES:

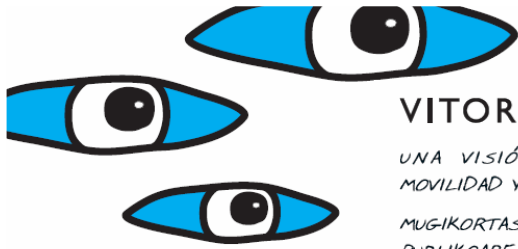
- C1 Boulevard-Betoño
- C2 Landaverde
- C3 Ali Gobeo
- C4 Ariznavarra-Jundiz
- C5 Urtiasolo

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%



IDENTIFICACIÓN ITINERARIOS - RED PRIMARIA

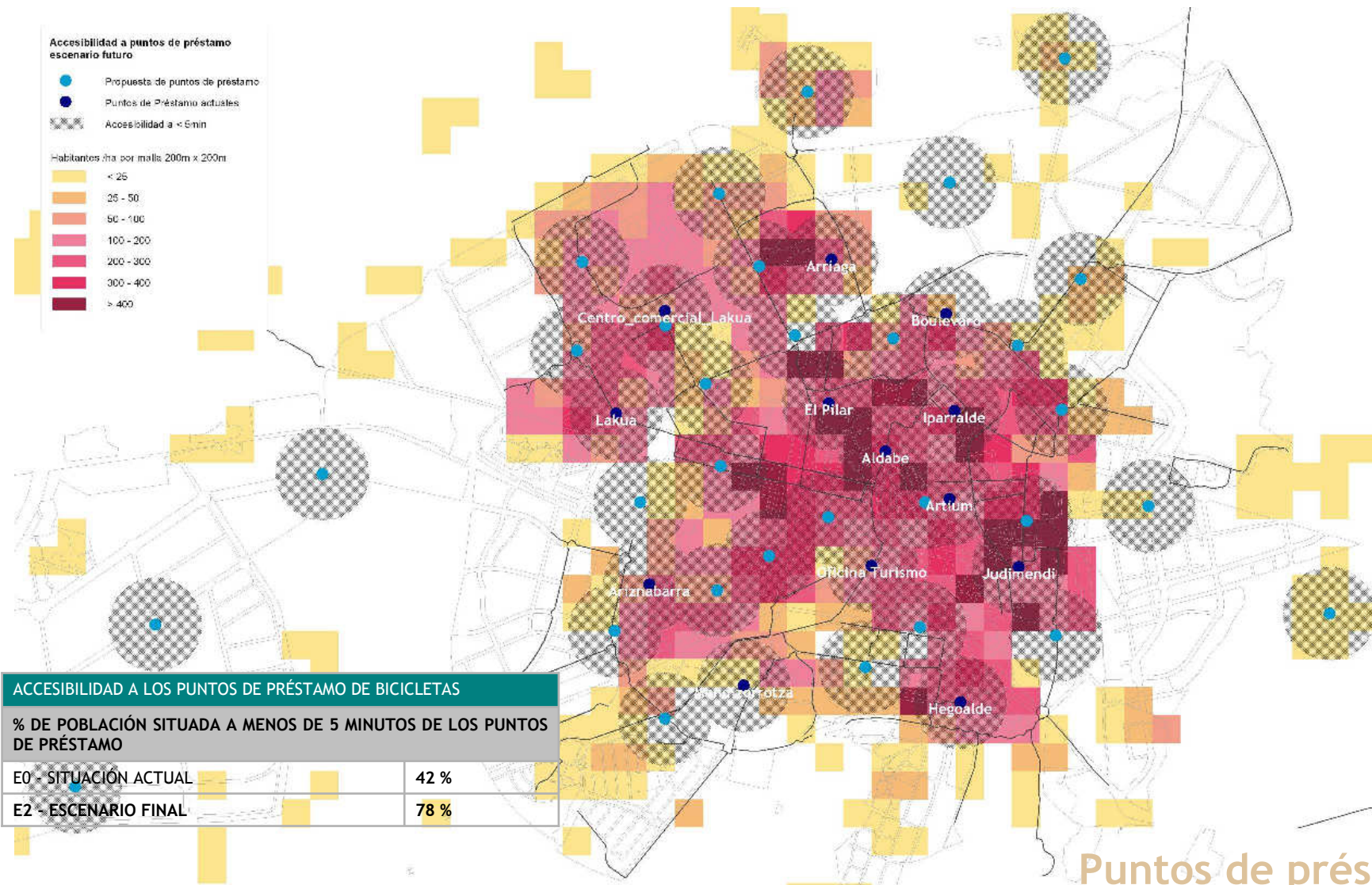


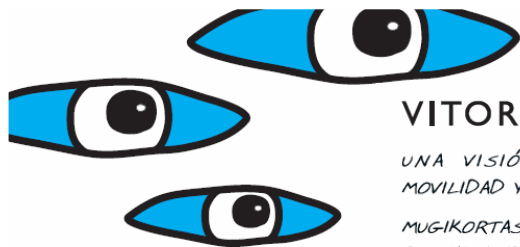
VITORIA-GASTEIZ

UNA VISIÓN GLOBAL DE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA

Nueva red de bicicletas





VITORIA-GASTEIZ

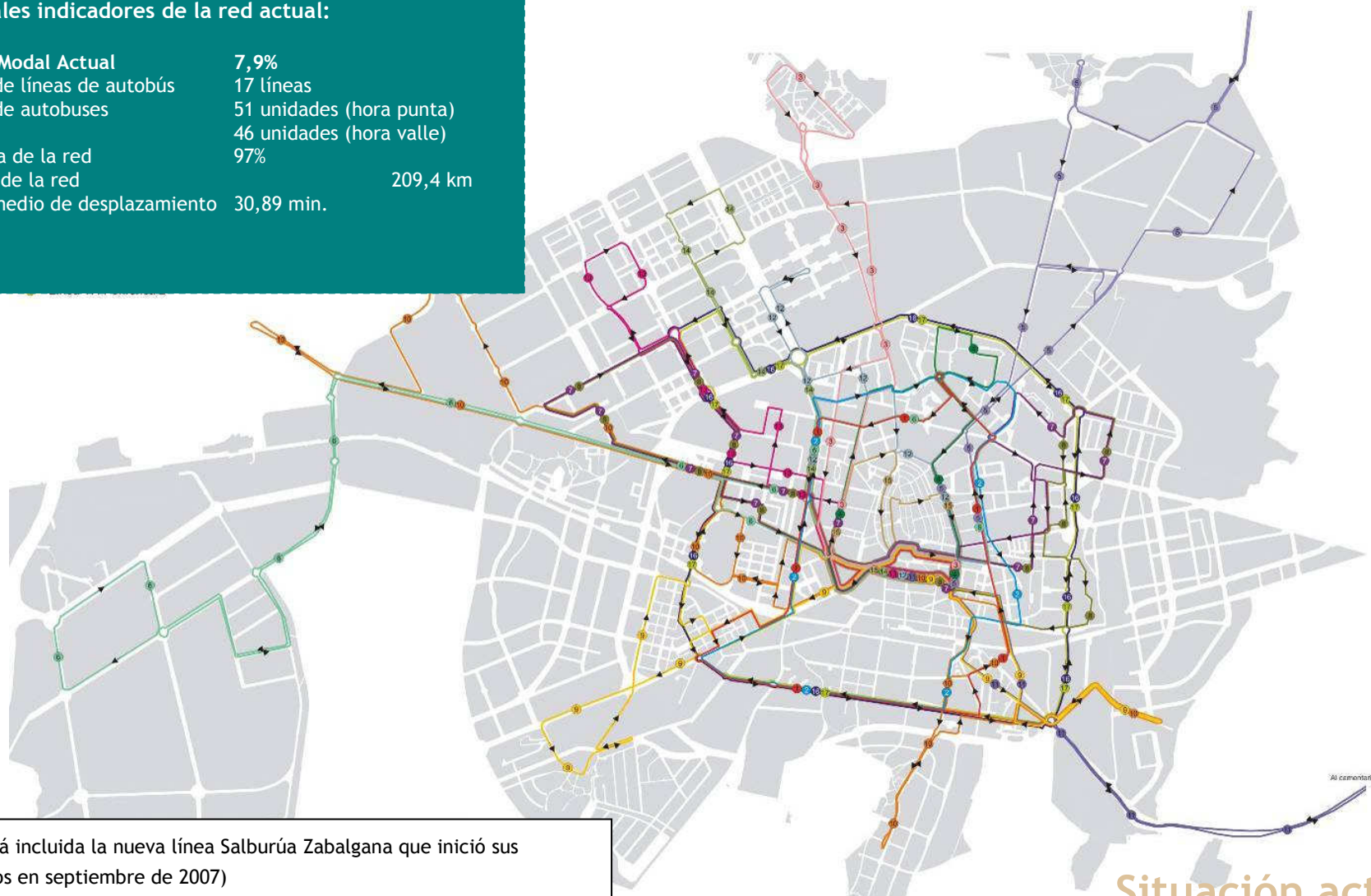
UNA VISIÓN GLOBAL DE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO
PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA

Red de transporte público

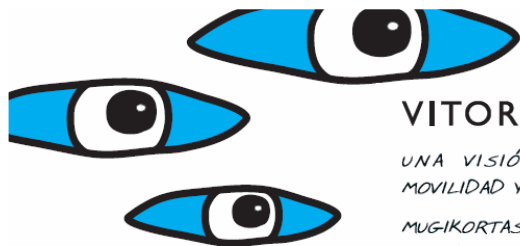
Principales indicadores de la red actual:

Reparto Modal Actual	7,9%
Número de líneas de autobús	17 líneas
Número de autobuses	51 unidades (hora punta) 46 unidades (hora valle)
Cobertura de la red	97%
Longitud de la red	209,4 km
Tiempo medio de desplazamiento	30,89 min.



(No está incluida la nueva línea Salburúa Zabalzana que inició sus servicios en septiembre de 2007)

Situación actual



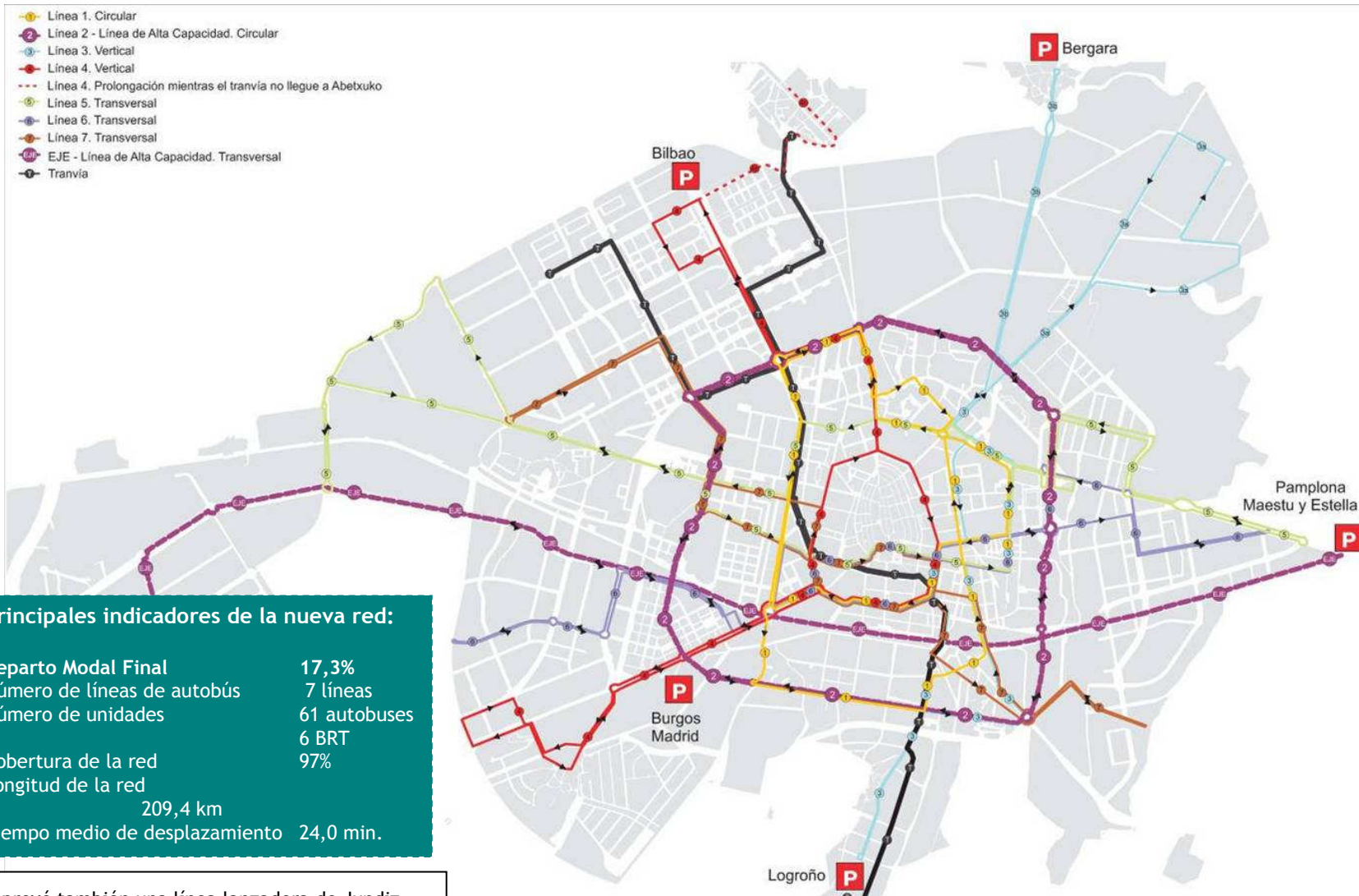
VITORIA-GASTEIZ

UNA VISIÓN GLOBAL DE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA



Red de transporte público

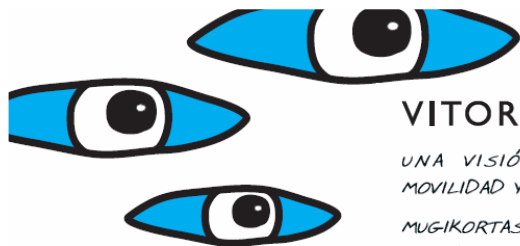


Principales indicadores de la nueva red:

Reparto Modal Final	17,3%
Número de líneas de autobús	7 líneas
Número de unidades	61 autobuses
	6 BRT
Cobertura de la red	97%
Longitud de la red	209,4 km
Tiempo medio de desplazamiento	24,0 min.

Se prevé también una línea lanzadera de Jundiz norte

Propuesta Plan Escenario Final



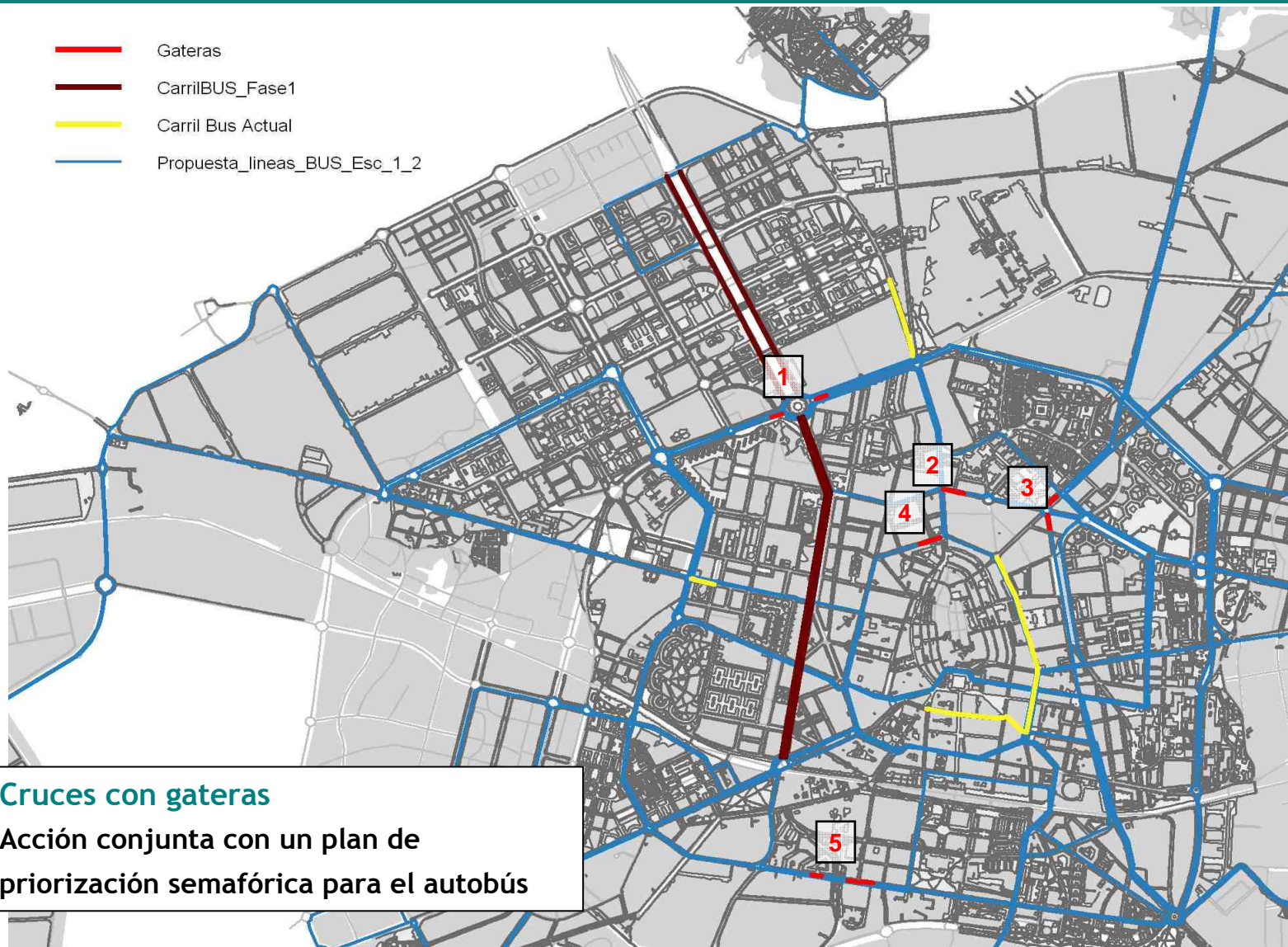
VITORIA-GASTEIZ

UNA VISIÓN GLOBAL DE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO
PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA

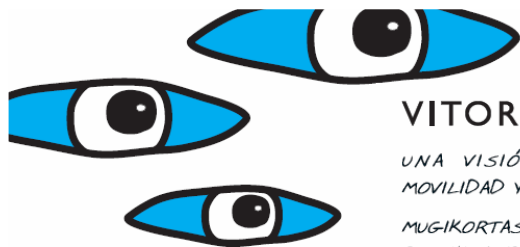
Red de transporte público

- Gateras
- CarrilBUS_Fase1
- Carril Bus Actual
- Propuesta_lineas_BUS_Esc_1_2



Cruces con gateras

Acción conjunta con un plan de
priorización semafórica para el autobús



VITORIA-GASTEIZ

UNA VISIÓN GLOBAL DE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA

Red de transporte público

TRANSPORTE PÚBLICO FASE 1

Propuesta Bus Fase 1. Paradas con traslado

● No (102)

● Si (168)

Tranvía Fase 1. Paradas con trasladado

● No (16)

● Si (2)

L1

L2

L3a

L3b

L4

L5

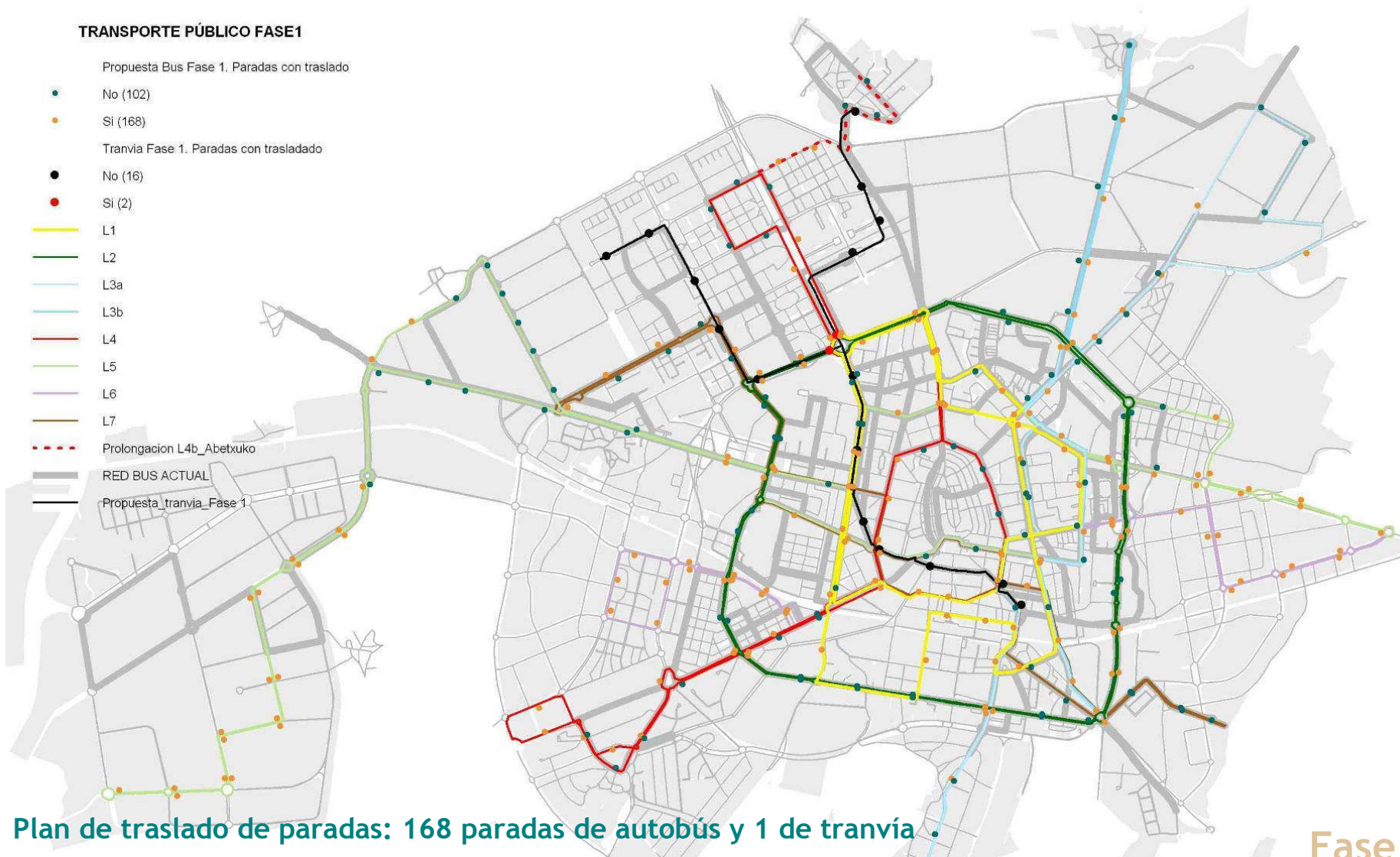
L6

L7

--- Prolongacion L4b_Abetxuko

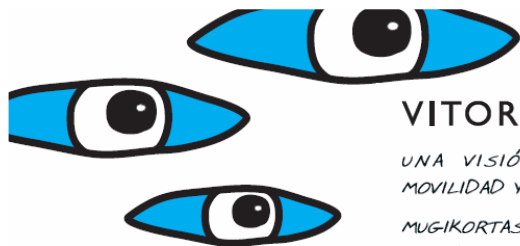
— RED BUS ACTUAL

— Propuesta tranvia Fase 1



Plan de traslado de paradas: 168 paradas de autobús y 1 de tranvía .

Fase 1



VITORIA-GASTEIZ

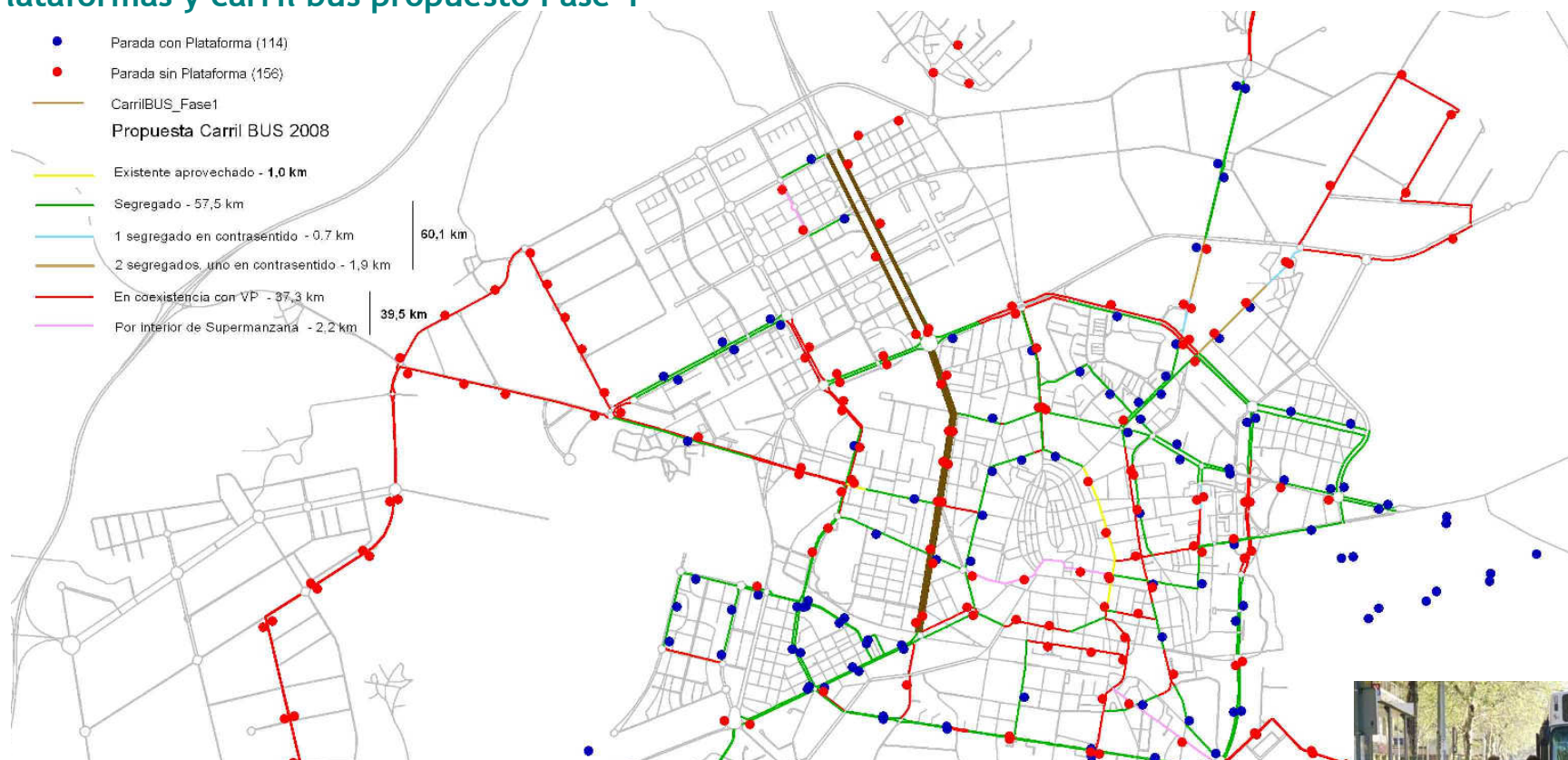
UNA VISIÓN GLOBAL DE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA

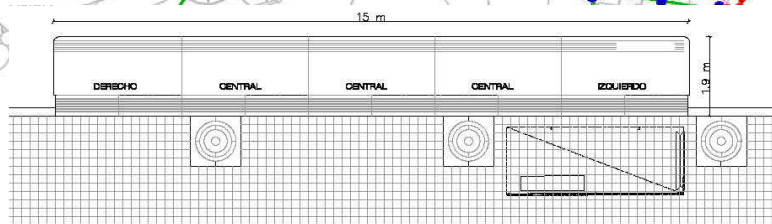
Red de transporte público

Plataformas y carril bus propuesto Fase 1

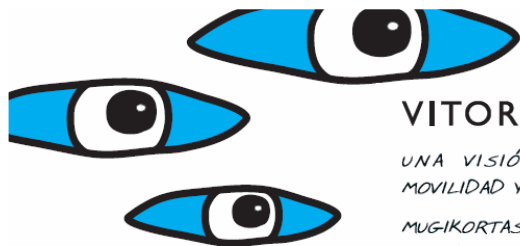
- Parada con Plataforma (114)
- Parada sin Plataforma (156)
- CarrilBUS_Fase1
- Propuesta Carril BUS 2008
- Existente aprovechado - 1,0 km
- Segregado - 57,5 km
- 1 segregado en contrasentido - 0,7 km
- 2 segregados, uno en contrasentido - 1,9 km
- En coexistencia con VP - 37,3 km
- Por interior de Supermanzana - 2,2 km



Criterio:
Coincidencia carril bus Fase Final y
aparcamiento existente en calzada



Fase 1

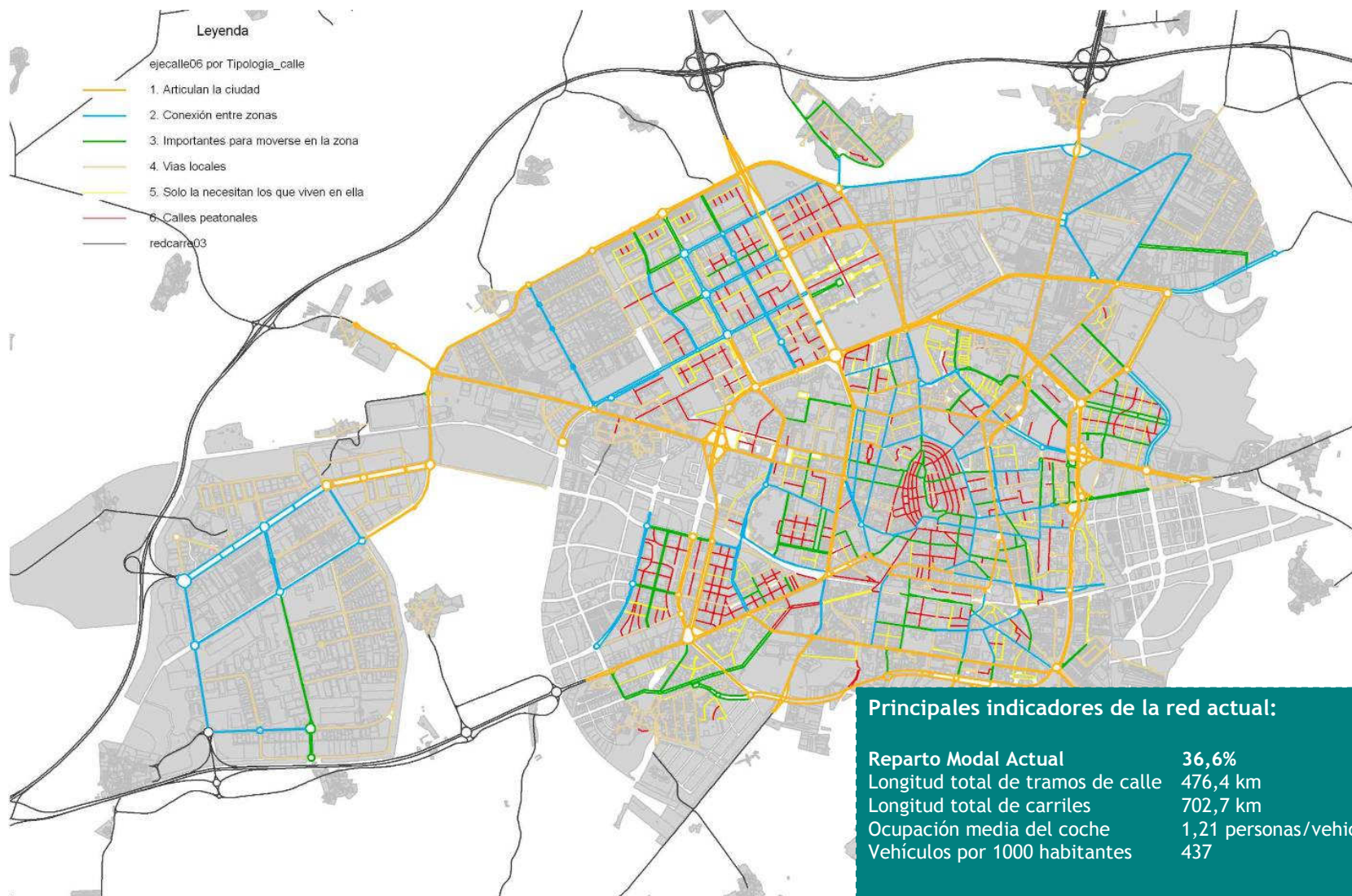


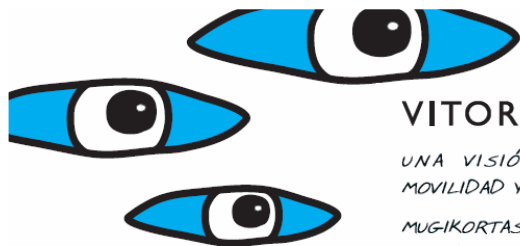
VITORIA-GASTEIZ

UNA VISIÓN GLOBAL DE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO
PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA

Red Viaria



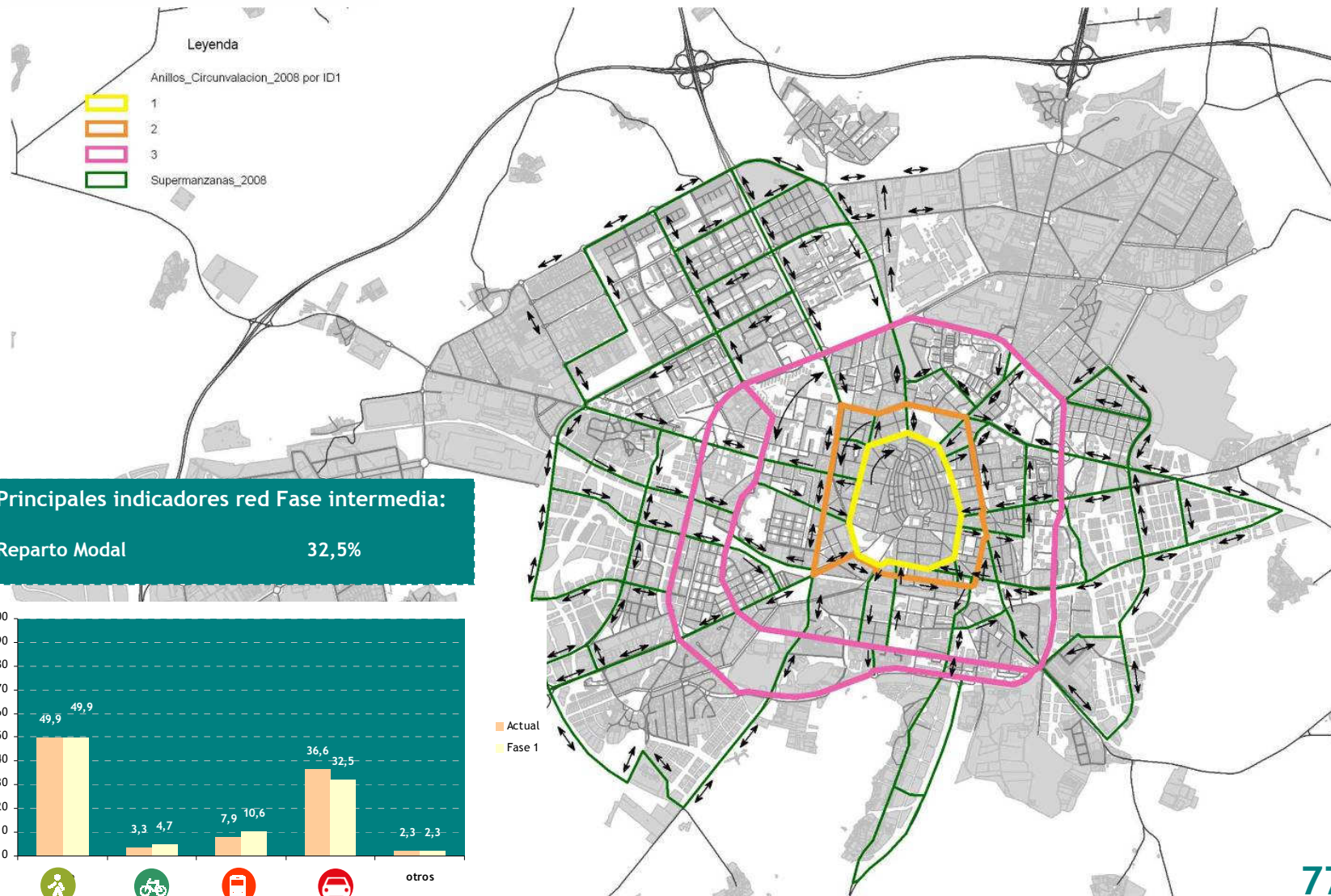


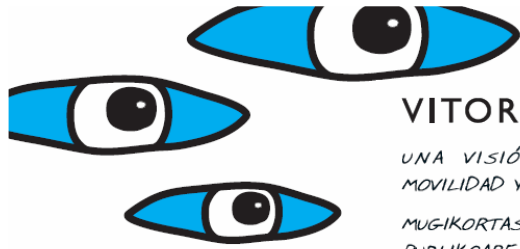
VITORIA-GASTEIZ

UNA VISIÓN GLOBAL DE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA

Red Viaria





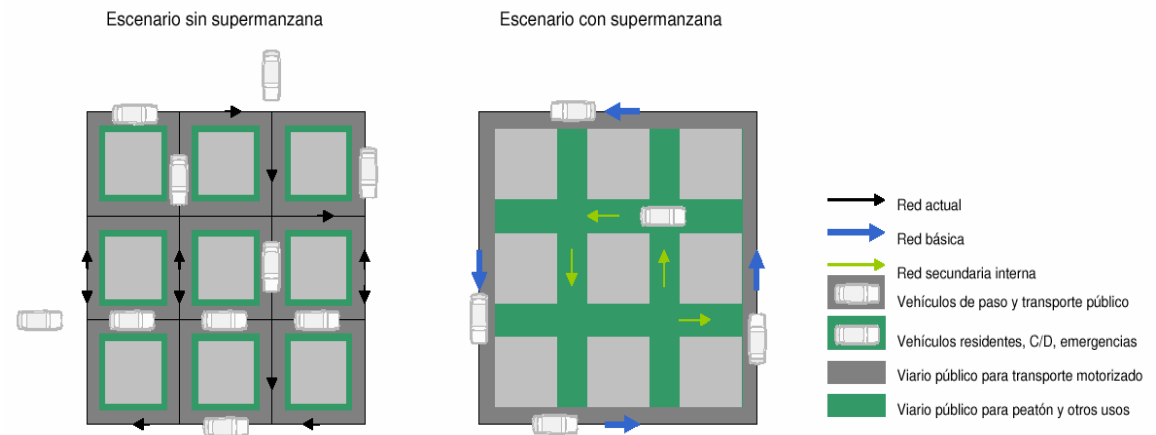
VITORIA-GASTEIZ

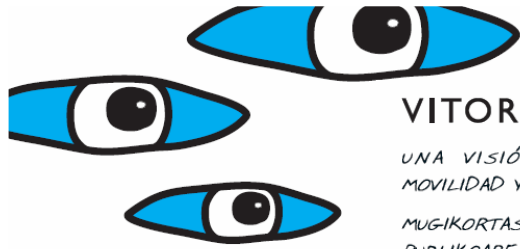
UNA VISIÓN GLOBAL DE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO
PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA

La Supermanzana **NO** es un conjunto de calles peatonales:

- Es una propuesta de oportunidad para mejorar la calidad urbana.
- Se deriva de la nueva jerarquización del viario que propone el Plan.
- Resuelve gran parte de las disfunciones urbanas ligadas al actual modelo de movilidad.





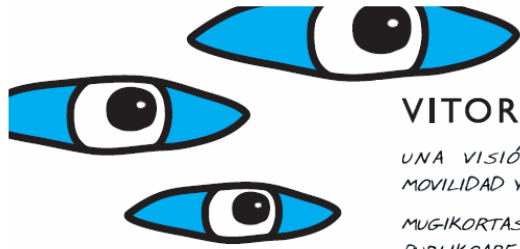
VITORIA-GASTEIZ

UNA VISIÓN GLOBAL DE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO
PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA

En este nuevo esquema:

- 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.
- Cada modo puede desplazarse con seguridad a la velocidad que le es propia.



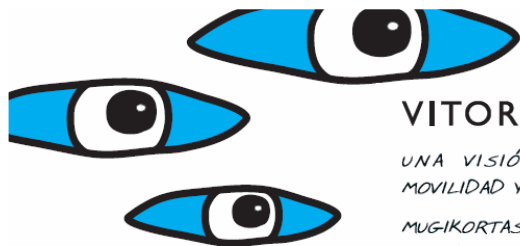
VITORIA-GASTEIZ

*UNA VISIÓN GLOBAL DE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO*

*MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO
PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA*

Esta nueva realidad permite:

- Liberar espacio público a favor de las actividades de movilidad, estancia y de relación de los peatones.
- No afectar sensiblemente el tráfico en el resto del distrito y de la ciudad.
- Mejorar la calidad acústica en gran parte de la ciudad
- Disminuir la emisión de gases contaminantes.
- Garantizar la diversidad de actividades en un espacio público cualificado
- Mejorar la accesibilidad



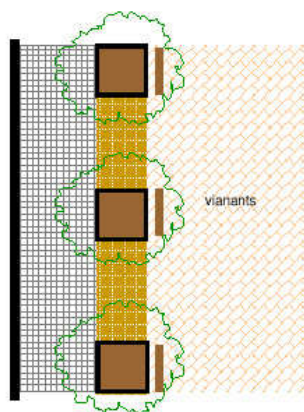
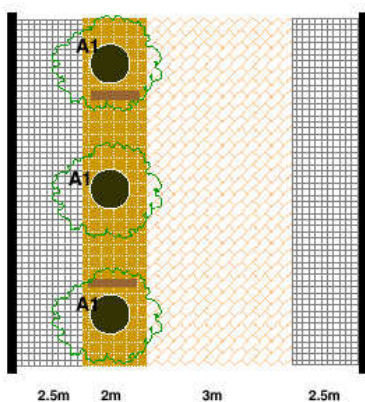
VITORIA-GASTEIZ

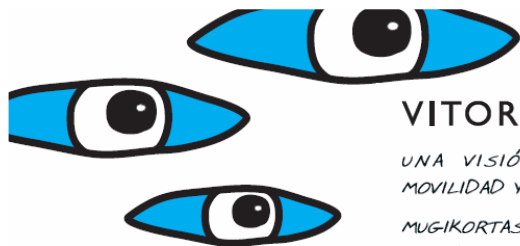
UNA VISIÓN GLOBAL DE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO
PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA

En las vías interiores, la compatibilidad entre móviles permite que la sección de la calle sea única.

Los peatones recuperan el espacio público para la relación, la socialización, el disfrute, el paseo, etc.







VITORIA-GASTEIZ

UNA VISIÓN GLOBAL DE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA

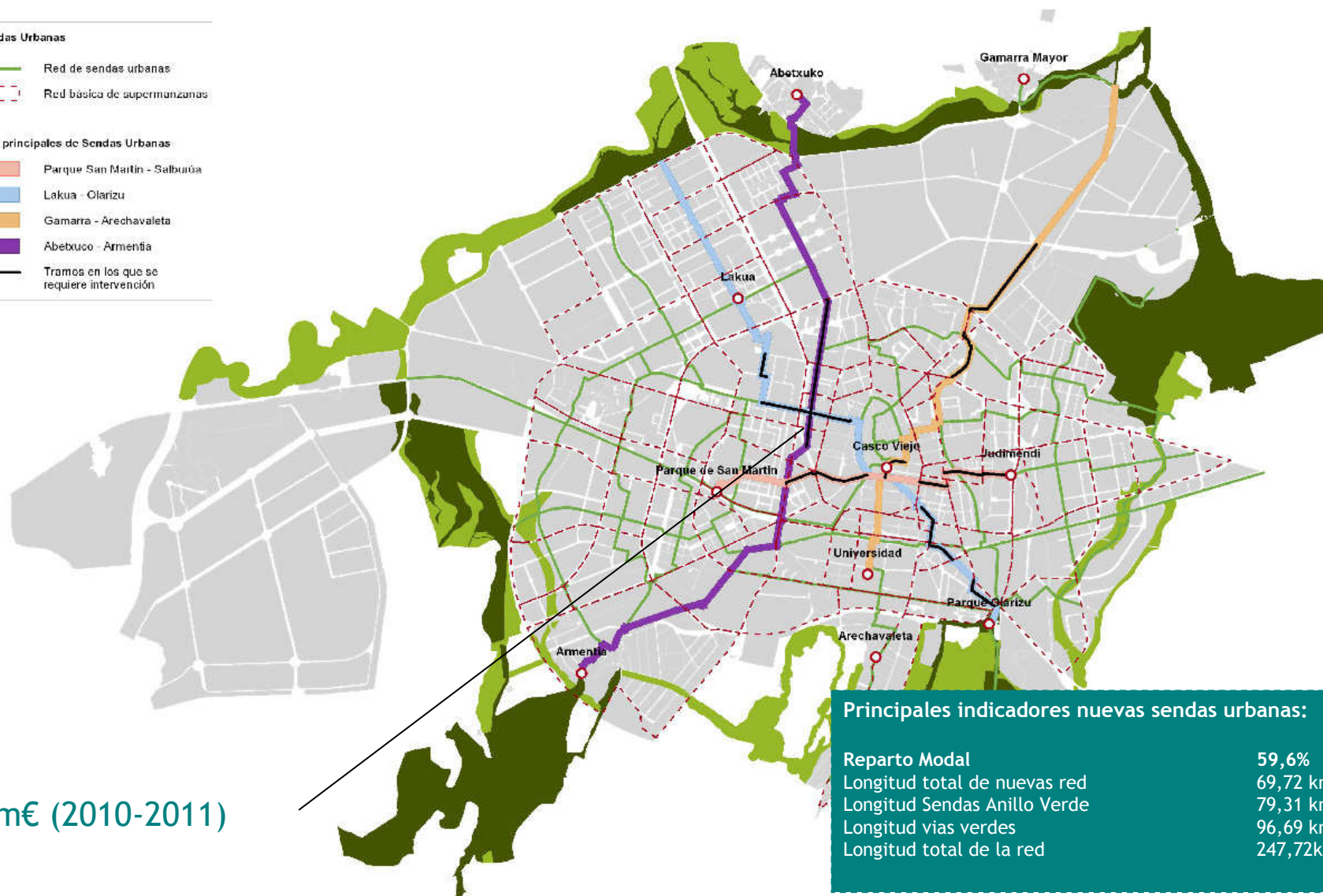
Red propuesta de sendas urbanas

Sendas Urbanas

-  Red de sendas urbanas
-  Red básica de supermanzanas

Ejes principales de Sendas Urbanas

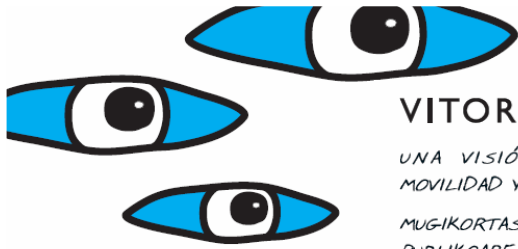
-  Parque San Martín - Salburua
-  Lakua - Olarizu
-  Gamarra - Arechavaleta
-  Abetxuko - Armentia
-  Tramos en los que se requiere intervención



5,8 m€ (2010-2011)

Principales indicadores nuevas sendas urbanas:

Reparto Modal	59,6%
Longitud total de nuevas red	69,72 km
Longitud Sendas Anillo Verde	79,31 km
Longitud vias verdes	96,69 km
Longitud total de la red	247,72km

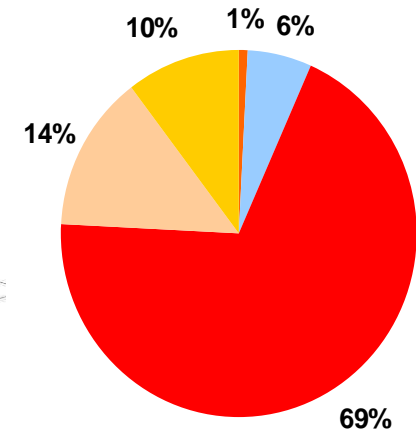
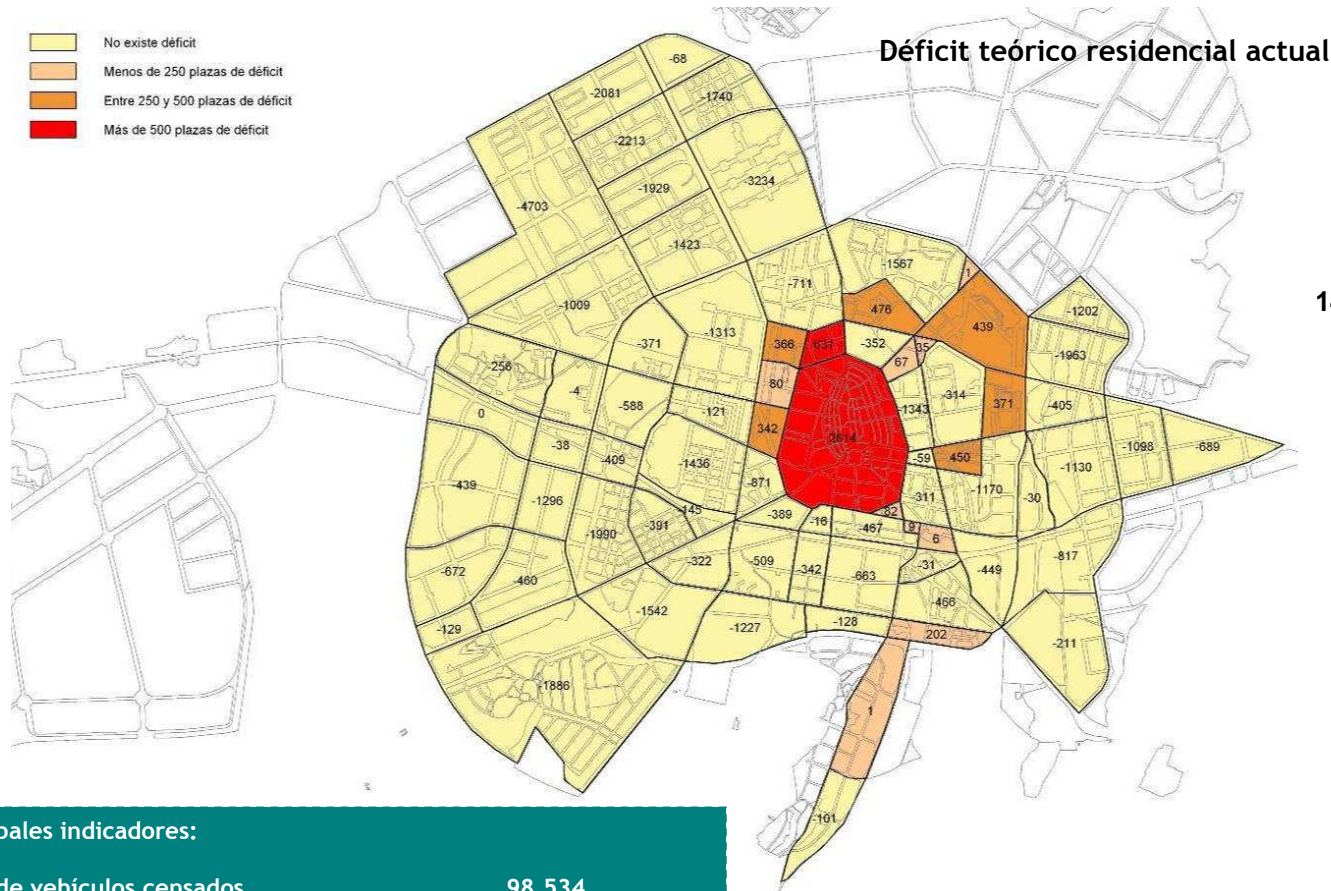
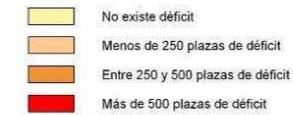


VITORIA-GASTEIZ

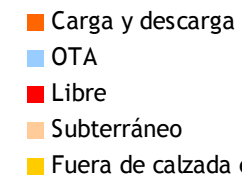
UNA VISIÓN GLOBAL DE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA

Aparcamiento



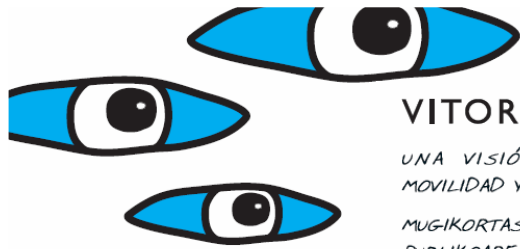
Distribución de plazas



Principales indicadores:

Total de vehículos censados	98.534
Total plazas en calzada	53.046 plazas
Plazas en calzada carga y descarga	661 plazas
Plazas en calzada OTA	4.030 plazas
Plazas aparcamiento libre	48.355 plazas
Total plazas fuera de la calzada	16.866 plazas
Aparcamiento subterráneo	9.662 plazas
Aparcamiento en superficie	7.224 plazas

Situación actual



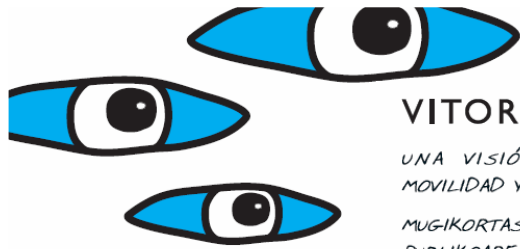
VITORIA-GASTEIZ

*UNA VISIÓN GLOBAL DE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO*

*MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO
PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA*

Aspectos a abordar por el Plan en materia de aparcamiento

- Concretar de manera integrada la política de aparcamientos en la ciudad bajo sus distintas vertientes (en calzada, subterráneos, disuasorios, residentes,...).
- Adecuar a las necesidades la oferta de aparcamiento residencial y de rotación.
- Aliviar la presión que ejerce el no residente sobre las limitadas plazas de aparcamiento del centro.
- Resolver de forma integrada las demandas del comercio en lo relativo a una oferta de aparcamiento complementaria a la red de transporte público.



VITORIA-GASTEIZ

UNA VISIÓN GLOBAL DE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO
PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA

Propuestas Fase 1

Redacción del Plan Director de Aparcamientos (2009)

Ampliación de la zona OTA (2009)

Creación de ‘Áreas de Residentes’ hasta la antigua circunvalación (2010)

- Garantizar plaza de aparcamiento a los residentes.
- Promover que la población acuda al centro en otros modos de transportes alternativos al vehículo privado

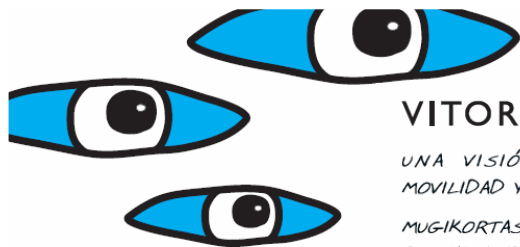
Nuevo sistema de tarificación (2010)

- Se prevé que la tarifa de aparcamiento varíe en función de la localización de la plaza (más cara contra más céntrica).

Habilitación de aparcamiento gratuito durante los primeros 15 minutos en toda la zona azul

Dentro de las Supermanzanas, las plazas serían de tipo ‘Área Residencial exclusiva’

- Sólo pueden ser utilizados por residentes



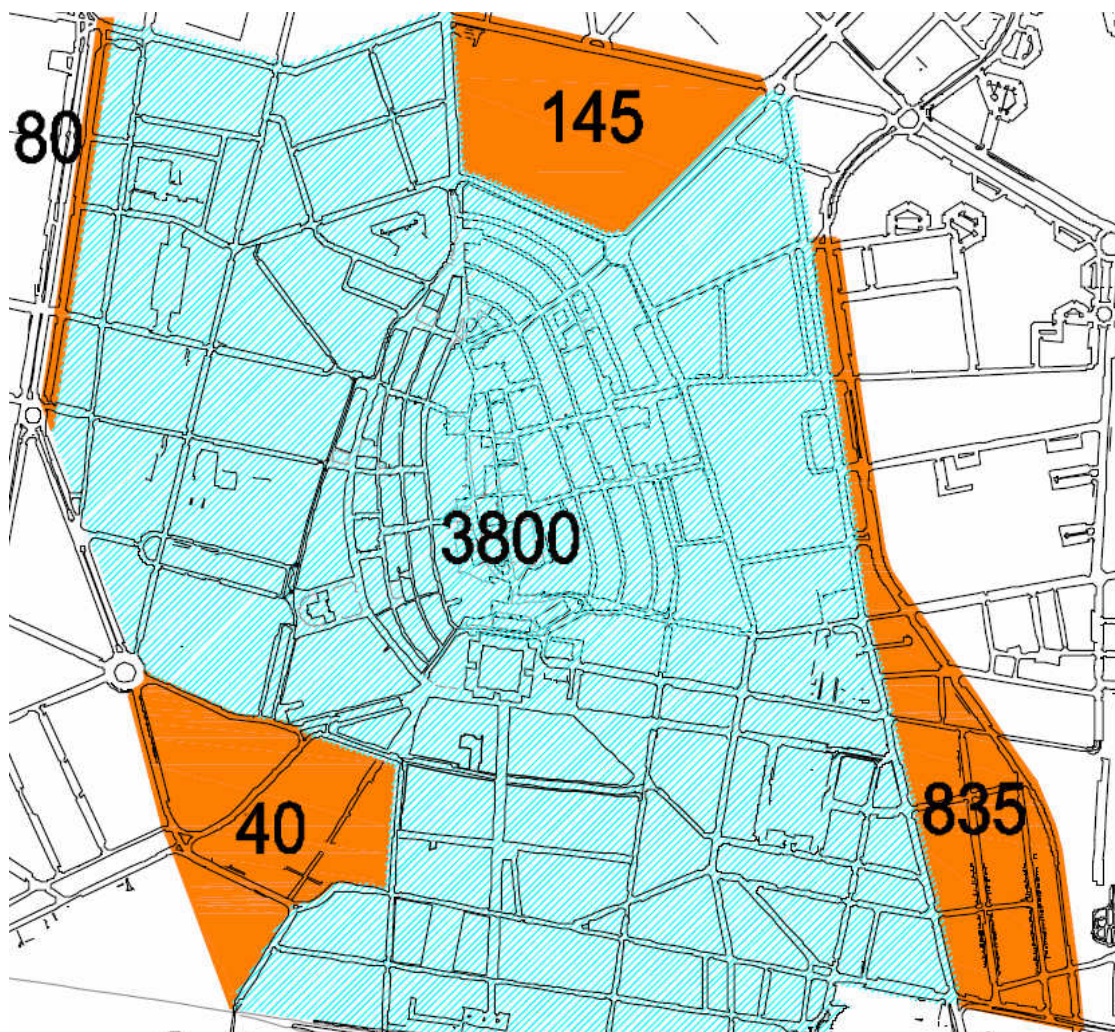
VITORIA-GASTEIZ

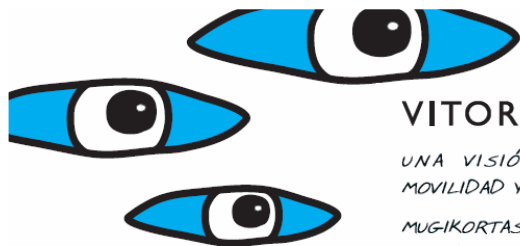
UNA VISIÓN GLOBAL DE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO
PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA

Aparcamiento

Ampliación de la zona OTA (2009)





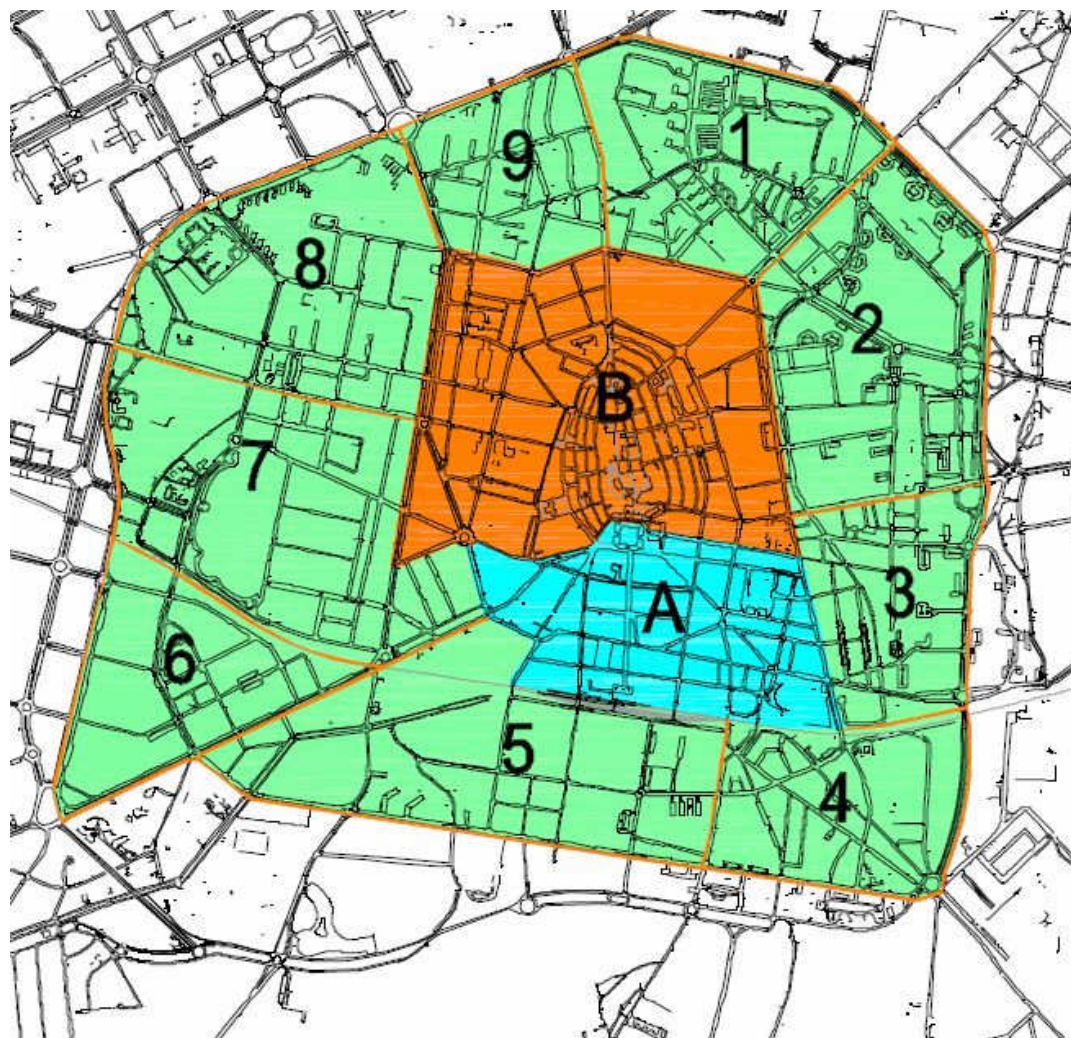
VITORIA-GASTEIZ

UNA VISIÓN GLOBAL DE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

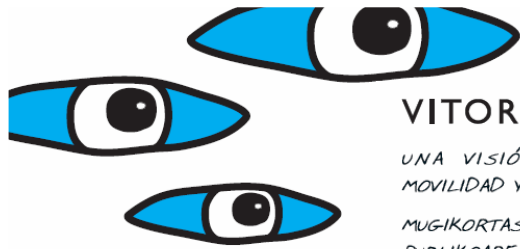
MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO
PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA

Aparcamiento

Creación de 'Áreas de Residentes' hasta la antigua Circunvalación (2010)



- Dentro de esta zona, la mayor parte de plazas serán de tipo 'Área Residencial': el residente paga 40 € al año mientras que los foráneos pagan según un sistema tarifario que varía en función de la zona donde se encuentre, pagando más en las zonas más saturadas que son las más céntricas. De esta forma se equilibra el déficit de aparcamiento residencial en zonas céntricas, a la vez que se limita el movimiento de vehículos entre áreas.
- El 'residente' goza de su tarifa especial sólo dentro de su zona.
- Se equilibra el déficit de aparcamiento residencial en zonas céntricas desplazando dicha demanda de forma radial.



VITORIA-GASTEIZ

UNA VISIÓN GLOBAL DE LA
MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

MUGIKORTASUNAREN ETA ESPAZIO
PUBLIKOAREN IKUSPEGI OROKORRA



Aparcamiento

Aspectos positivos para los residentes/comerciantes del nuevo sistema de aparcamiento regulado

- Se reducirá la presión por las limitadas plazas de aparcamiento en el centro por parte de los no residentes.
- Al aumentar la rotación, forzada por el coste del servicio, se percibirá igualmente una mayor oferta de aparcamiento para los residentes de la zona.
- El cobro de una tasa anual por la tarjeta de residente liberará parte de las plazas que actualmente ocupan residentes que disponen de aparcamiento fuera de calzada.
- El vecino percibirá una mejora en la calidad ambiental (ruido, emisiones,...) de su zona al reducirse el volumen de coches que transitan por sus calles en busca de un aparcamiento prácticamente inexistente.
- El comercio verá satisfecha la demanda de una mejor oferta de aparcamiento a pie de calle para determinadas gestiones que no sean sencillas de abordar al margen del coche privado (carga de objetos voluminosos, carga y descarga,...).
- Al reducirse el flujo de coches al centro será factible mejorar considerablemente la oferta de frecuencias de transporte público en el conjunto de la ciudad, de las cuales también saldrá beneficiado tanto el residente como el comercio en general.

