



Vitoria-Gasteiz y su apuesta por la Movilidad Ciclista.



Centro
de Estudios Ambientales

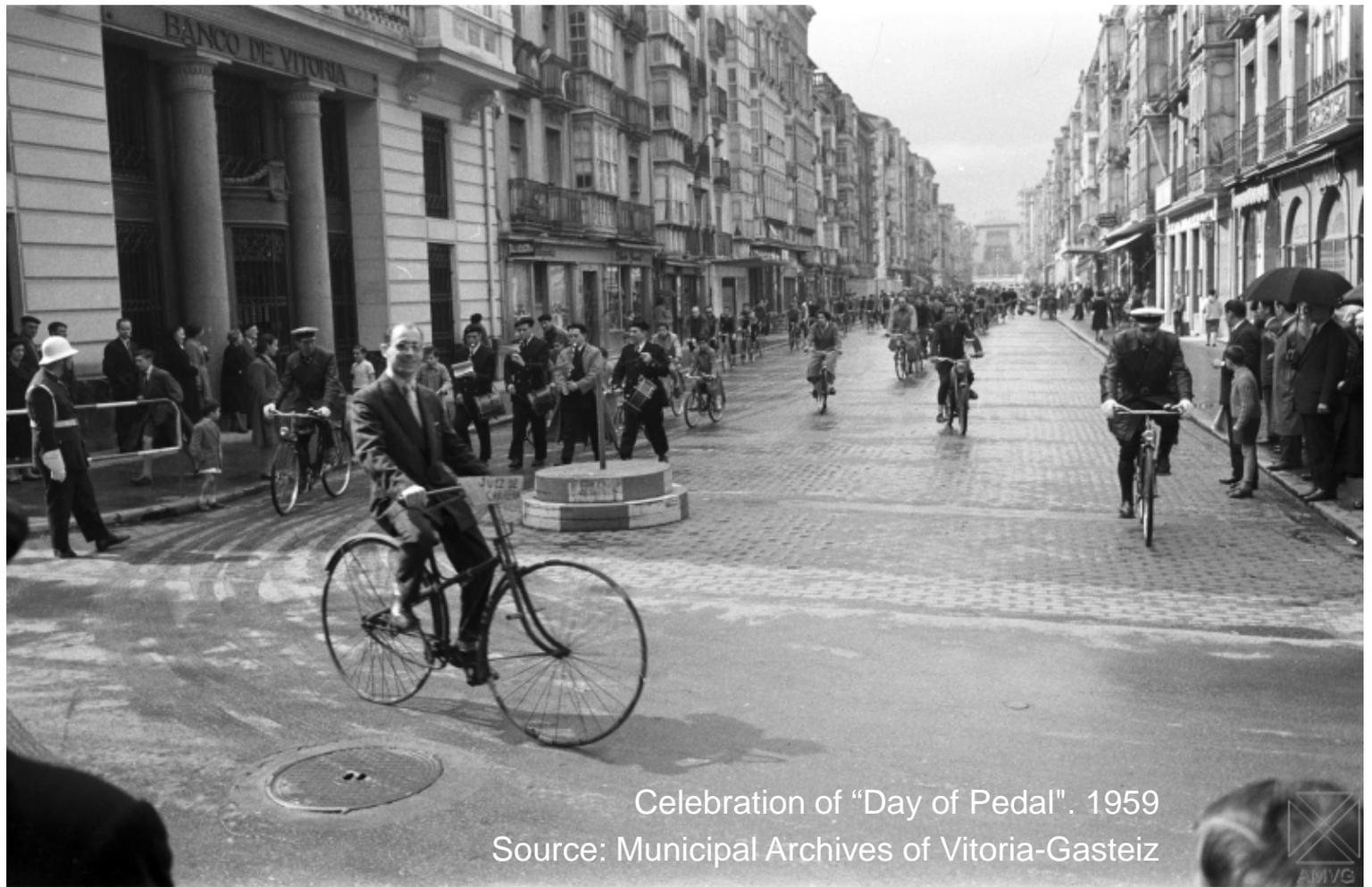
CEA

Ingurugiro
Gaietarako Ikastegia

por tradición...



Dato Street



Celebration of "Day of Pedal". 1959
Source: Municipal Archives of Vitoria-Gasteiz



por tradición...



*Instalaciones de Bicicletas Iriondo en la calle
Comandante Izarduy, en 1957¹⁵*



*Ciclistas en Portal de Villarreal.
Verano de 1955¹⁶*

Fuente: Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz

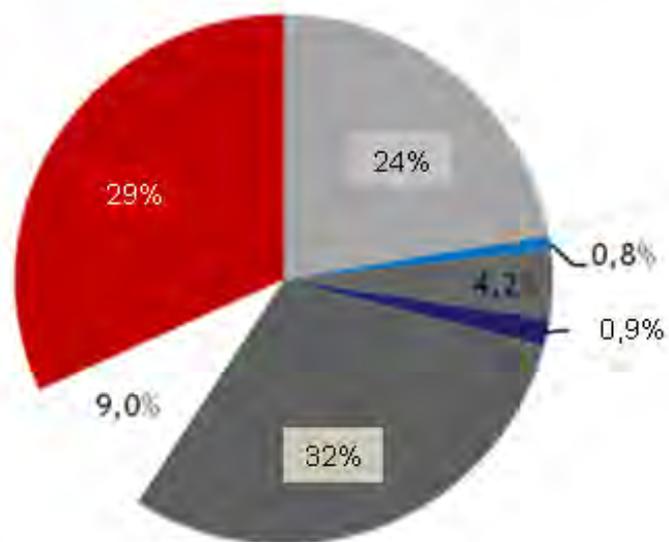


Antiguo carril-bici de Portal de Gamarra (1964)
ARQUÉ. Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz.



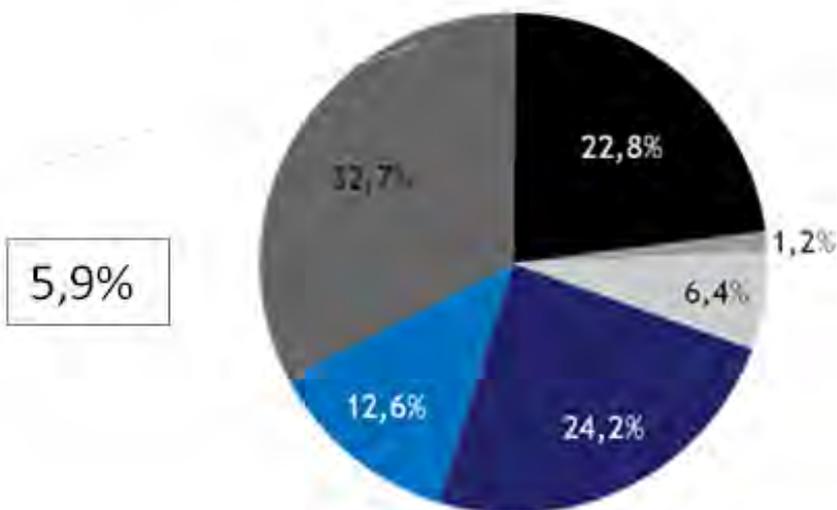
Diagnóstico. Emisiones 2006

Municipio (841.710 t CO₂)



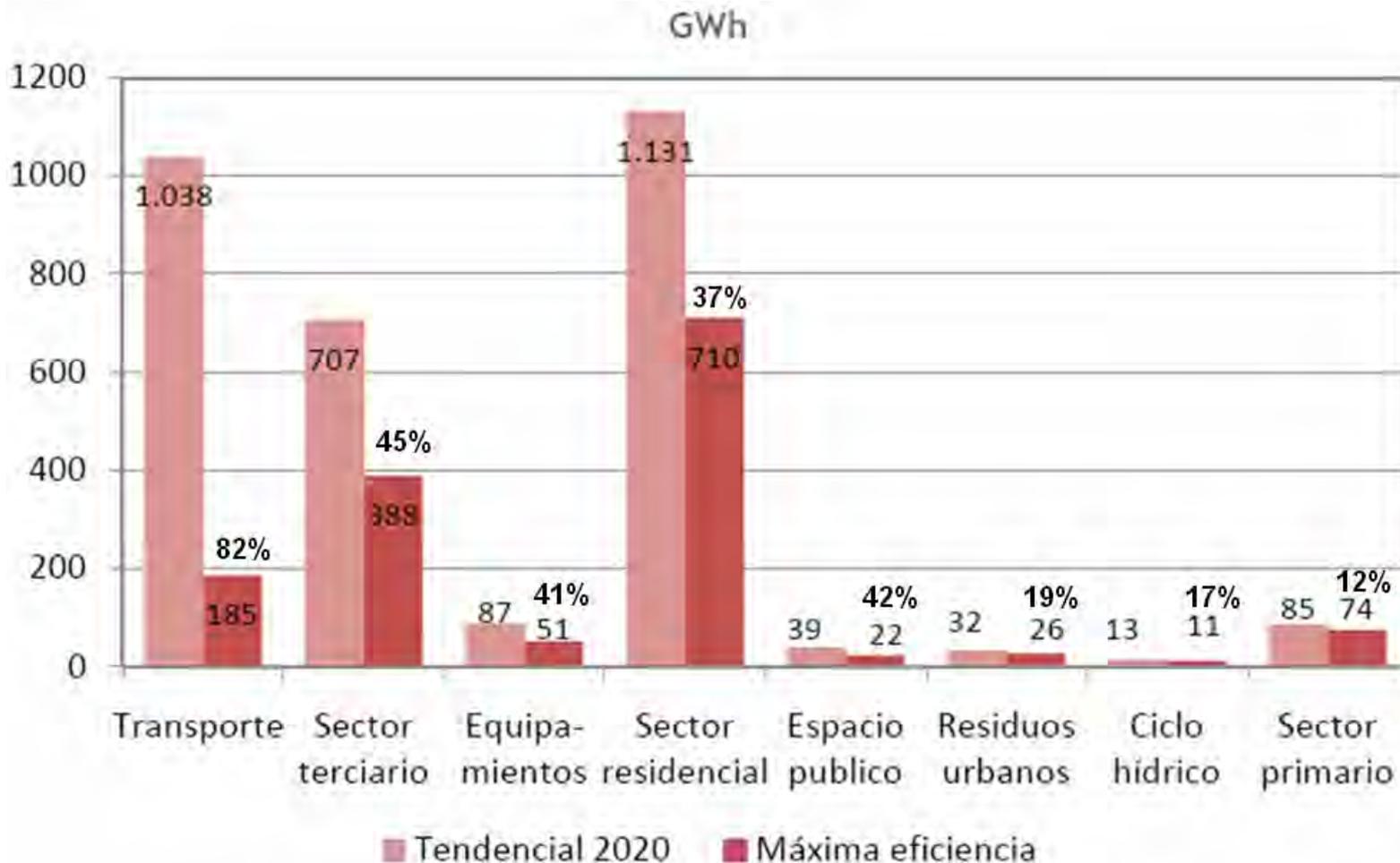
- Comercial
- Ciclo hidrológico
- Equipamientos y servicios municipales
- Gestión de residuos y limpieza urbana
- Residencial
- Sector primario
- Movilidad

Ayuntamiento (49.278 t CO₂)

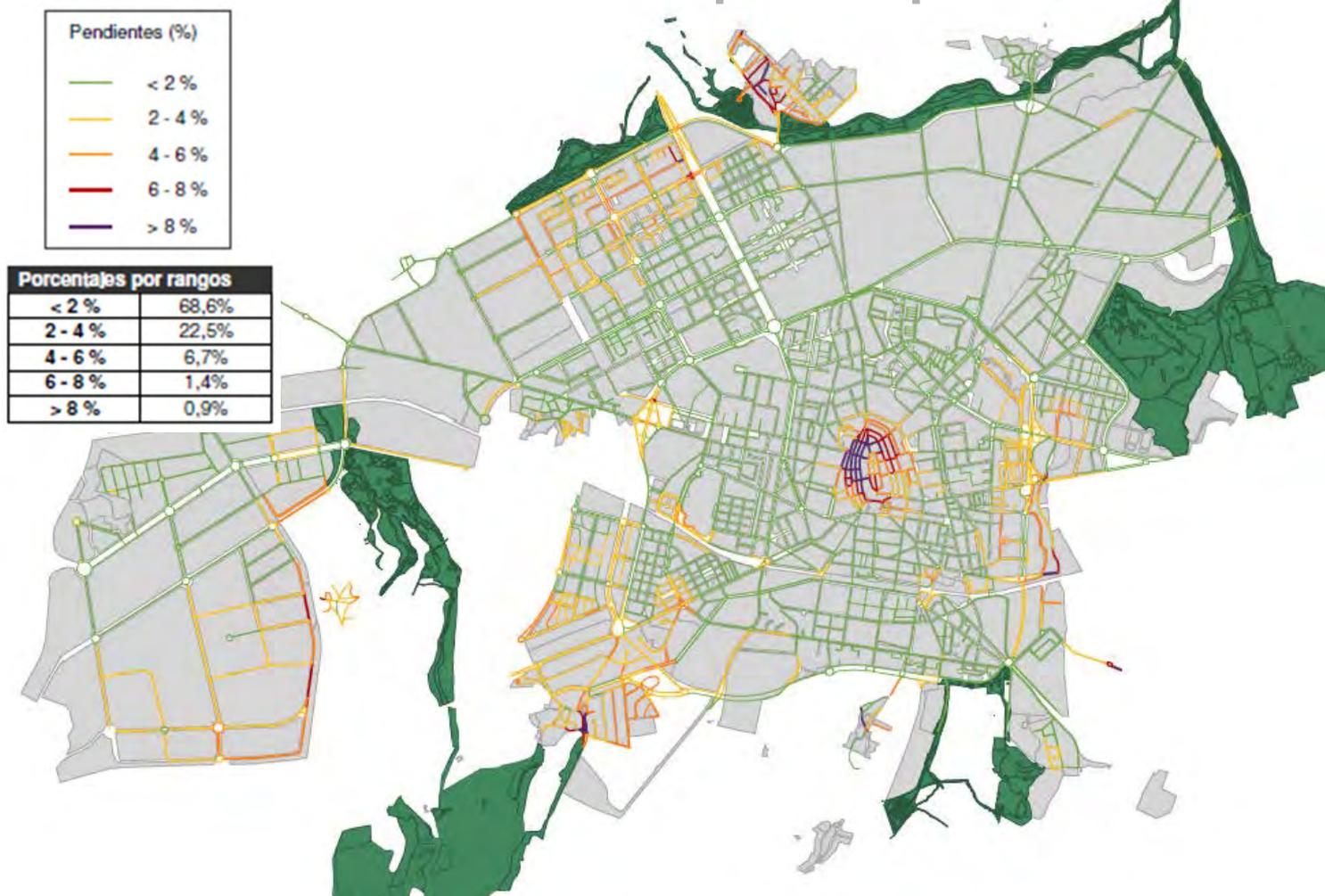


- Gestión de residuos
- Ciclo hidrológico
- Equipamientos
- Espacio público
- Flota municipal
- Transporte público

Año 2050 – Ciudad neutra en carbono



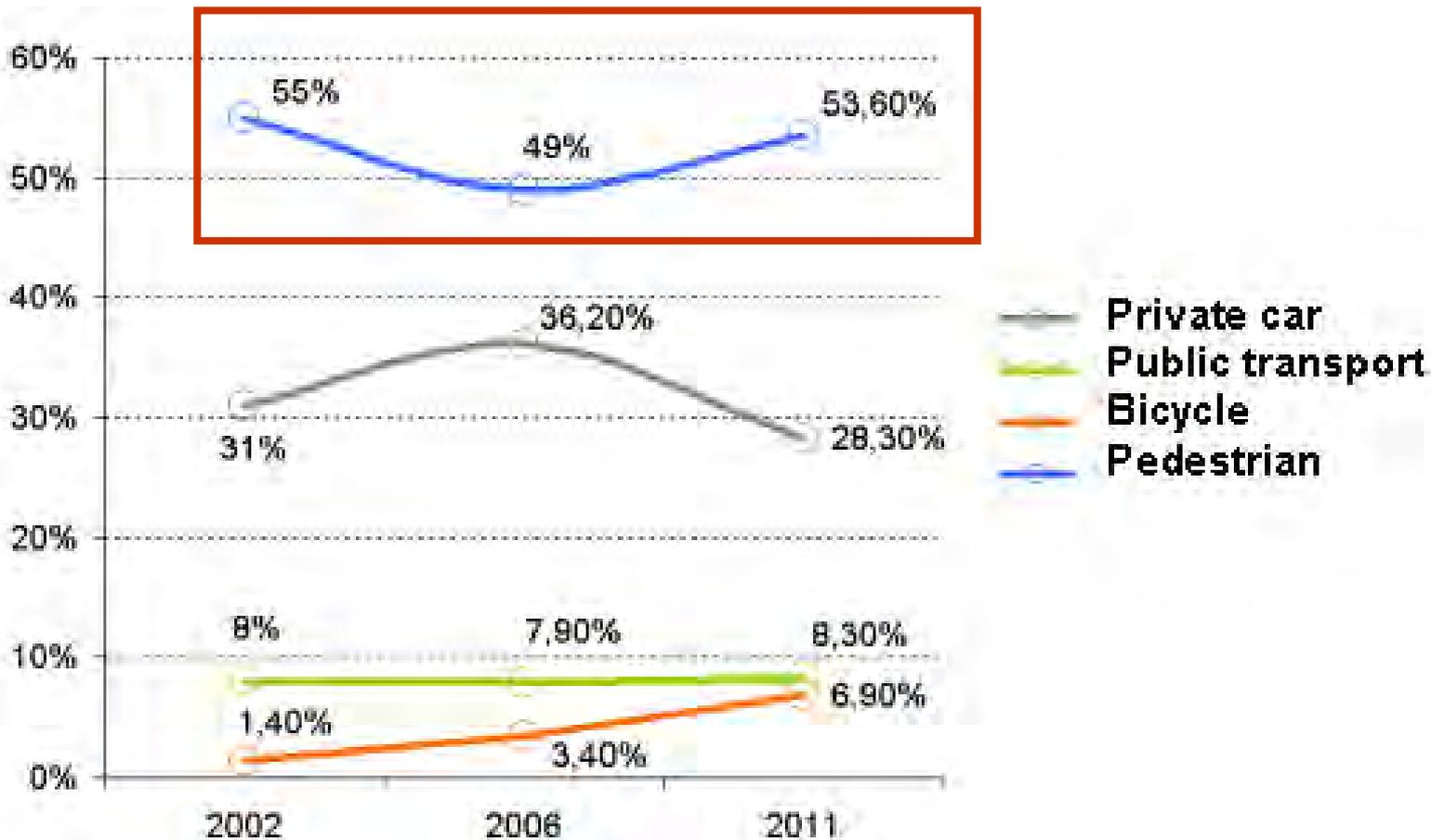
Consumo energético tendencial 2020 y de máxima eficiencia por sectores



Mapa de pendientes por tramo. Fuente: Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz

Main figures after 5 years of SUMP

We have succeeded in reversing the rising trend in private car use, raising the pedestrian share to 2002 levels and increasing the use of bicycle.





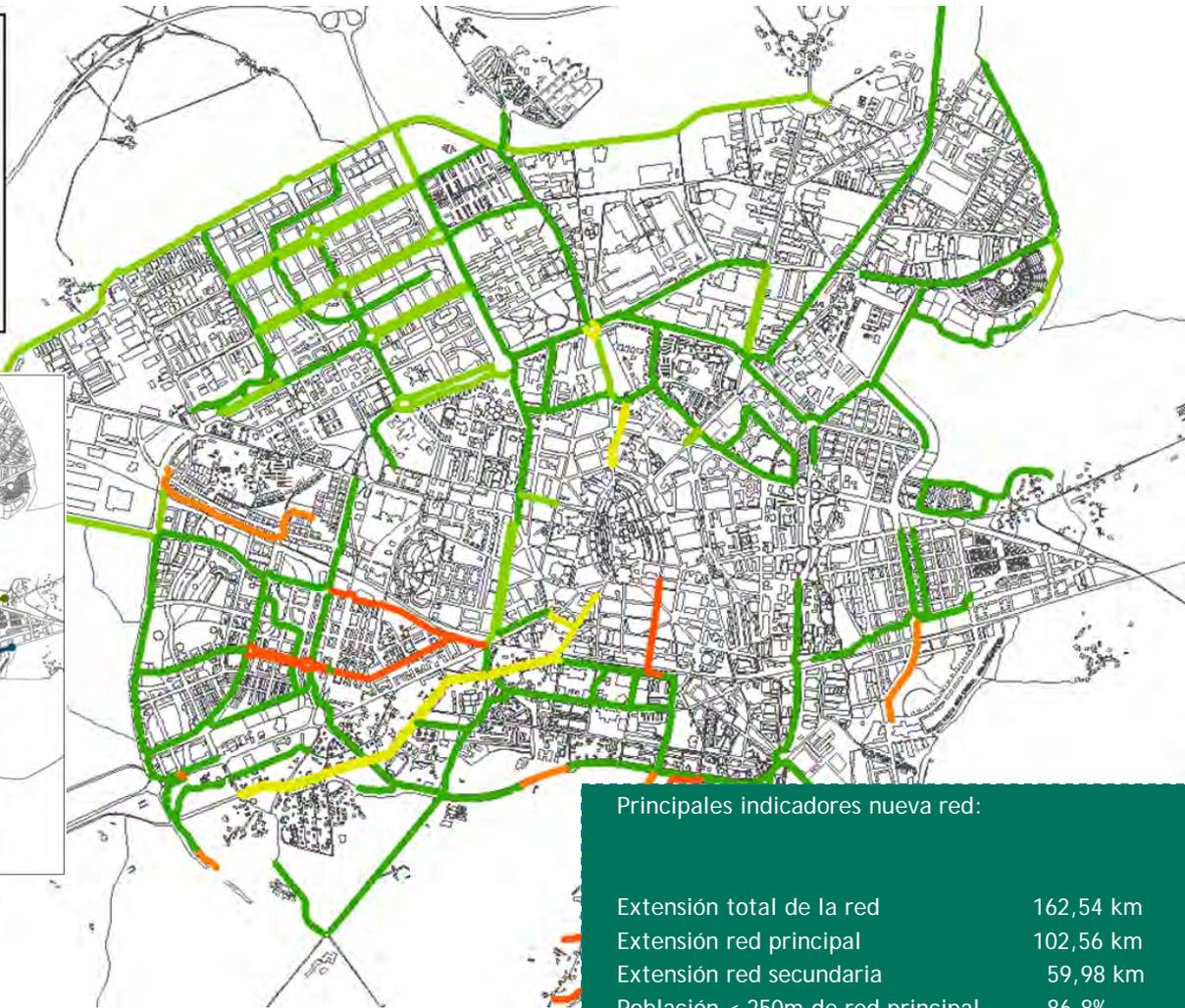
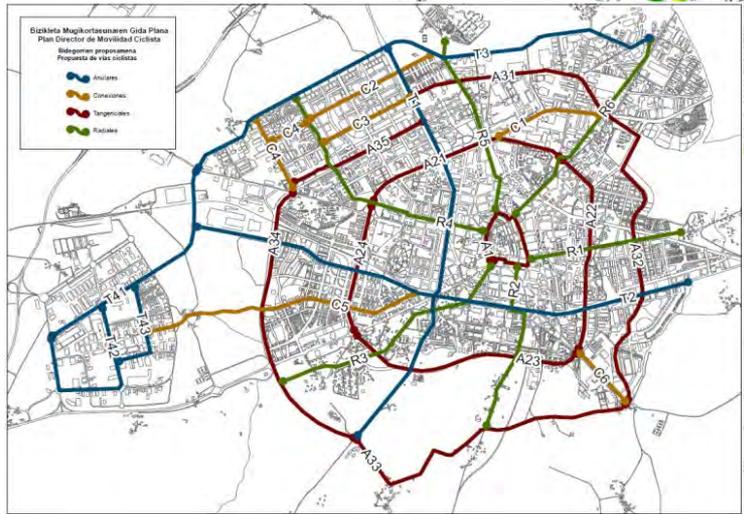
El esfuerzo conjunto del PMSEP y del Plan de Lucha contra el Cambio Climático está logrando, especialmente en el sector de la movilidad, un notable impacto en la reducción de emisiones, compromiso asumido por las ciudades signatarias del European Covenant of Mayors.

Evolución de emisiones de GEIs en Vitoria-Gasteiz

<u>GHGs emissions</u>	2006	2011	Δ 2011/2006	2006	2011	Δ 2011/2006
Municipality	t CO2e		%	t CO2e/inhab		%
Domestic sector	269.927	254.632	-5,67	1,17	1,05	-10,60
Services	202.227	179.713	-11,13	0,88	0,74	-15,78
Mobility	243.971	219.722	-9,94	1,06	0,9	-14,65
Primary sector	79.422	78.551	-1,10	0,34	0,32	-6,26
City council	45.771	43.023	-6,00	0,20	0,18	-10,92
TOTAL	841.318	775.641	-7,81	3,65	3,19	-12,60

Plan de Lucha Contra el Cambio Climático. Objetivo en 2020: -25 %

Redes de Movilidad: Red ciclable principal.



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%

Intención de cambiar: segmentación.

32% Nunca se lo ha planteado

21% Lo piensa de vez en cuando (pero no ha probado)

16% Ha probado y tiene intención de cambiar

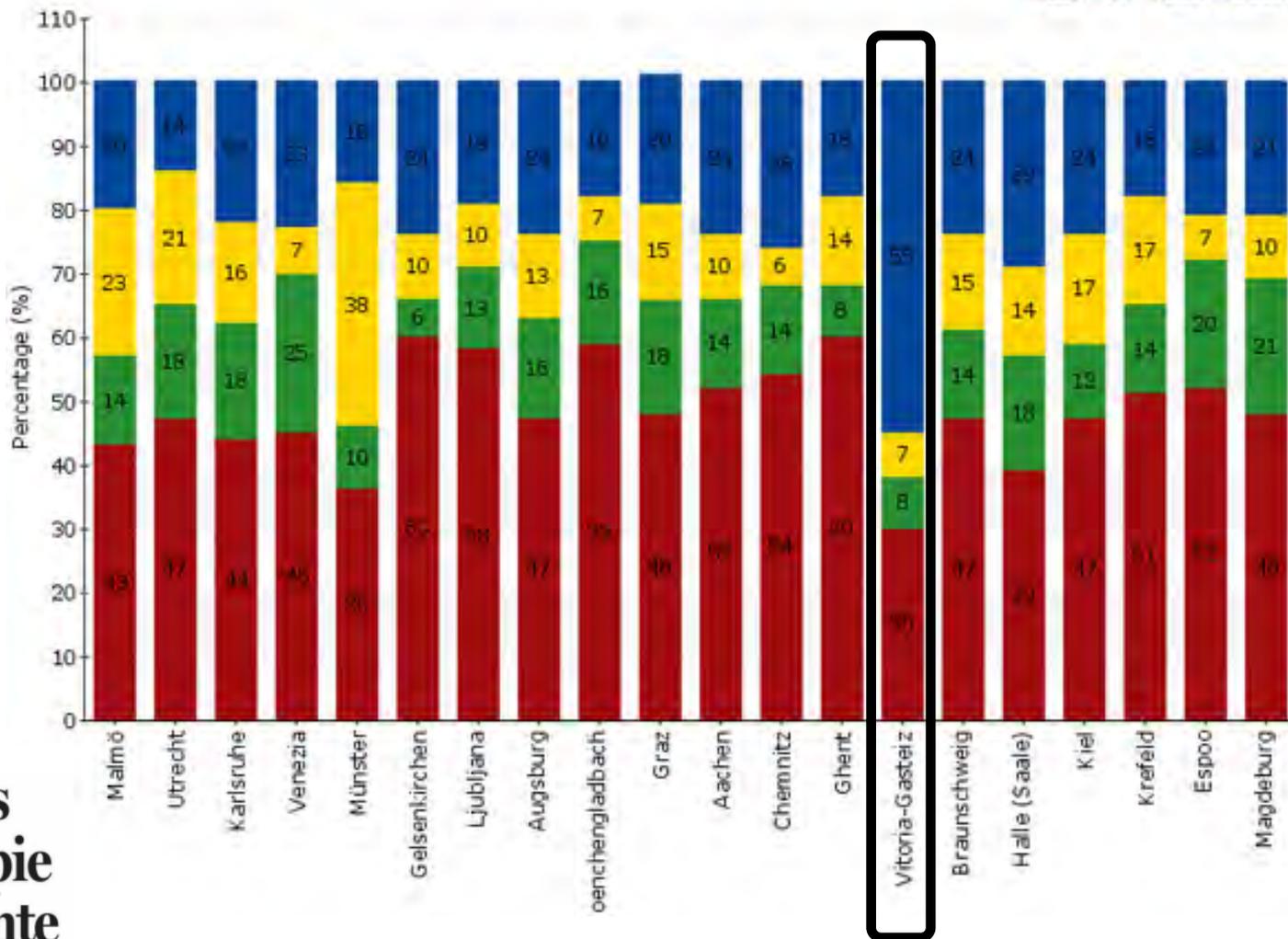
12% La bici es su modo habitual

12% Ha probado, pero no cambia

7% Era mi modo habitual, hoy no

Intención de cambiar: segmentación.

	<i>Nunca</i>	<i>Lo piensa</i>	<i>Ha probado y tiene intención</i>
	34%	24%	18%
	31%	27%	25%
	43%	23%	12%



La apuesta por los desplazamientos a pie y en bici sigue adelante

VITORIA TIENE, NO OBSTANTE, QUE DAR UNA MEJOR RESPUESTA AL TRÁFICO DE COCHES

El Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible retoma su trabajo cinco años después y se marca nuevos retos

Comparativa del reparto modal en ciudades europeas de tamaño similar a Vitoria-Gasteiz..

Fuente: TEMS - The EPOMM Modal Split Tool

El Plan Director de Movilidad Ciclista persigue impulsar el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual a través de las siguientes metas:

Meta 1: Integrar la bicicleta como una opción segura, limpia y funcional en la movilidad urbana cotidiana de Vitoria-Gasteiz.

Meta 2: Incrementar la participación de los desplazamientos en bicicleta en el reparto modal.

El Plan Director identifica una serie de objetivos:

- **Extender la red ciclista actual**, consolidando una red segura y funcional y priorizando la habilitación de aquellos ejes que conforman la red principal.
- **Adecuar la oferta de aparcamientos** de bicicletas en destino e incorporar mecanismos activos orientados a **limitar los robos de bicicletas**.
- **Adecuar la normativa local vigente** de acuerdo con un escenario de impulso a la movilidad ciclista urbana.
- **Incorporar la movilidad ciclista a nivel de todas las acciones de planificación, diseño y desarrollo urbano.**
- **Reducir la accidentalidad ciclista** en Vitoria-Gasteiz.
- Impulsar la comunicación, educación y participación ciudadana en el desarrollo de la movilidad ciclista, **creando una cultura de la bicicleta**.

Vitoria suma ya 120 kilómetros de carriles bici con los 10 nuevos en construcción



BEATRIZ CORRAL

San Antonio, Fueros, Borinbizkarra y Olaguibel tendrán sus bidegorris, como ya ocurre en Etxezarra, Arkaiate y Castillo de Quejana

VITORIA. Aún falta tiempo, pero cada vez está más cerca el día en que los vitorianos puedan recorrer casi toda la ciudad sin bajarse de la bicicleta. Siempre que así lo deseen, claro. La capital alavesa dispone ya –o lo hará en breve– de nada menos que 120 kilómetros de carriles bici en su red principal –Barcelona, por ejemplo tiene 180–. Una cifra nada desdeñable que se incrementa de forma progresiva. Como este año, cuando a los 109 kilómetros de 2011 se sumarán 10.630 metros entre el centro y la periferia de la ciudad. Algunos exclusivos para bicicletas y otros incluidos dentro del proyecto de calmado del tráfico, donde los vehículos no superan los 30 kilómetros por hora.

Varios son ya una realidad y otros, si bien se realizan con cargo a partidas de este ejercicio económicas, lo



Obras para el carril bici de la Avenida del Mediterráneo. © B. CASTILLO

serán a principios del próximo año. Toda una declaración de intenciones de una Vitoria que trabaja por potenciar los desplazamientos en medios de transporte sostenible y ecológico en detrimento del vehículo privado. Una tendencia secundada por la ciudadanía, que poco a poco demuestra su querencia al alza por las dos ruedas. No en vano, el 7% de los desplazamientos se realizan ya a pedales y son muchas las voces que cada cierto tiempo reclaman más bidegorris o mejoras en los existentes. Una tarea en la que el Ayuntamiento ya está inmerso.

Los primeros resultados se han visto recientemente al construirse vías para bicicletas que unen los nuevos barrios de Zabalgana y Maritutti, así como el polígono de Jándiz, con el centro de la ciudad. La prime-



El cruce entre Comandante Izarduy y el Paseo de la Zumaquera. FOTO: DINA

Vitoria eliminará los puntos negros del bici carril de Comandante Izarduy

EL BIDEGORRI SE **INTERRUMPE** EN CAMPO DE LOS PALACIOS, NIEVES CANO, ITURRITXU Y ZUMAQUERA

este trazado R-2, en el cruce del Campo Los Palacios se va a recortar una zona verde en la acera este

todos los semáforos estén en rojo para los coches. Además, en los cruces de Comandante Izarduy

Los ciclistas tendrán más de 1.600 nuevas plazas para aparcar la bici

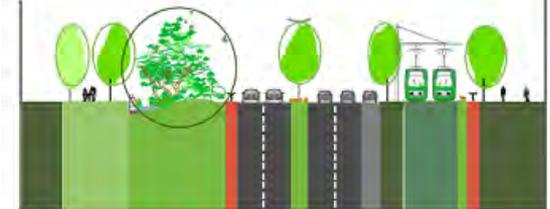
Los barrios de Salburua y Zabalgana, la Supermanzana Central y el Buesa Arena verán reforzado su número de soportes antes de verano

el presupuesto con el que contábamos no esperábamos poder colocar tantos aparcabicis», explicó ayer la concejala de Espacio Público, la popular Leticia Comerón, que dio a conocer el proyecto y matizó que esta iniciativa es parte del plan de «apoyo e impulso del Consistorio al uso de la bicicleta». La edil con-

forzadas mediante esta actuación. Porque ganarán, en total, 111 nuevos aparcabicis –24 y 87, respectivamente– colocados frente a «los centros educativos, zonas de juegos infantiles, ambulatorios, farmacias o supermercados», explica el Ayuntamiento.



A SECCIÓN ACTUAL

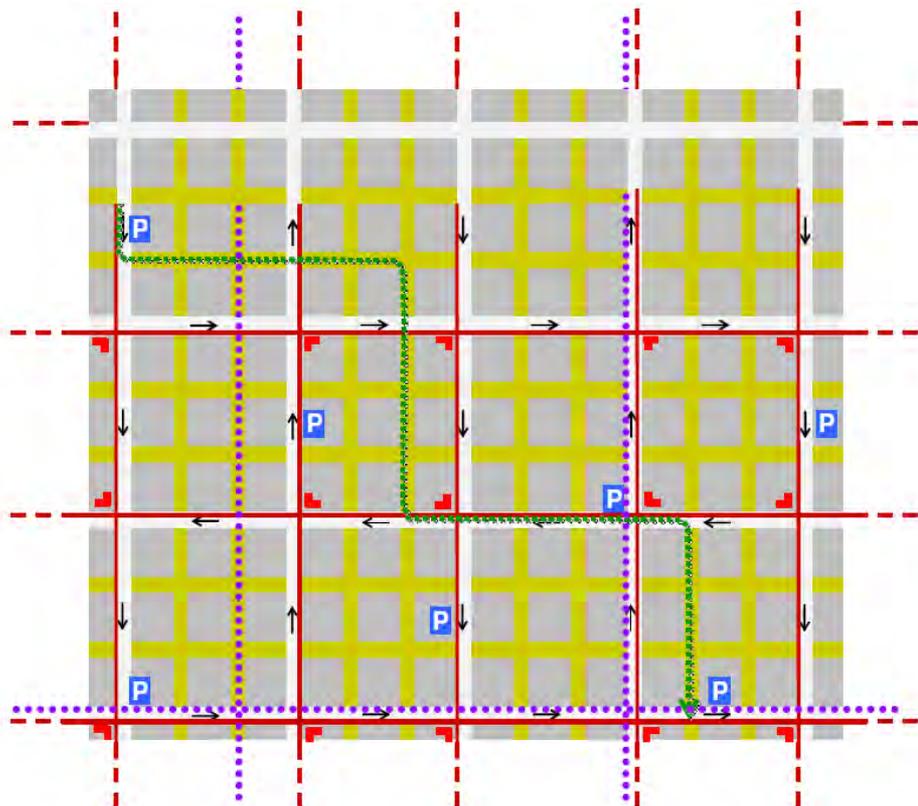


B SECCIÓN PROPUESTA









La red de vías ciclistas propuesta se concibe como una red autónoma que se integra y se adapta al esquema de *supermanzanas*, estructurándose jerárquicamente en dos niveles:

a) **La red básica de vías ciclistas:** Segregada en la medida de lo posible del viario básico que conforma los grandes ejes de conexión urbana y garantizando las conexiones de medio recorrido entre los diferentes barrios de la ciudad, el acceso a los intercambiadores modales, al sistema de equipamientos y a los principales nodos de atracción de los desplazamientos de la ciudad.

La red de proximidad: Alimentadora de la red básica, se articula capilarmente a través de una serie de itinerarios que posibilitan el acceso a los equipamientos educativos, culturales y deportivos, a los centros de trabajo, a las calles comerciales, a los parques, zonas de recreo y demás áreas de estancia. Transcurre por el interior de los barrios en gran parte de los casos en coexistencia con el resto de los usos, a velocidades inferiores a la red básica, convirtiendo de ese modo además a la bicicleta en un importante instrumento de pacificación del tráfico.

Calles a 30 km/h

VITORIA REDUCE LA VELOCIDAD EN 45 VÍAS DEL CENTRO PARA SACAR LAS BICICLETAS DE LAS ACERAS Y EMPUJARLAS HACIA LA CALZADA

El Ayuntamiento insta a “cambiar el chip” ante la próxima llegada de las supermanzanas a toda Vitoria

LA VELOCIDAD SE REDUCIRÁ A 30 KM/H PARA QUE LAS BICIS SALTEN A LA CALZADA

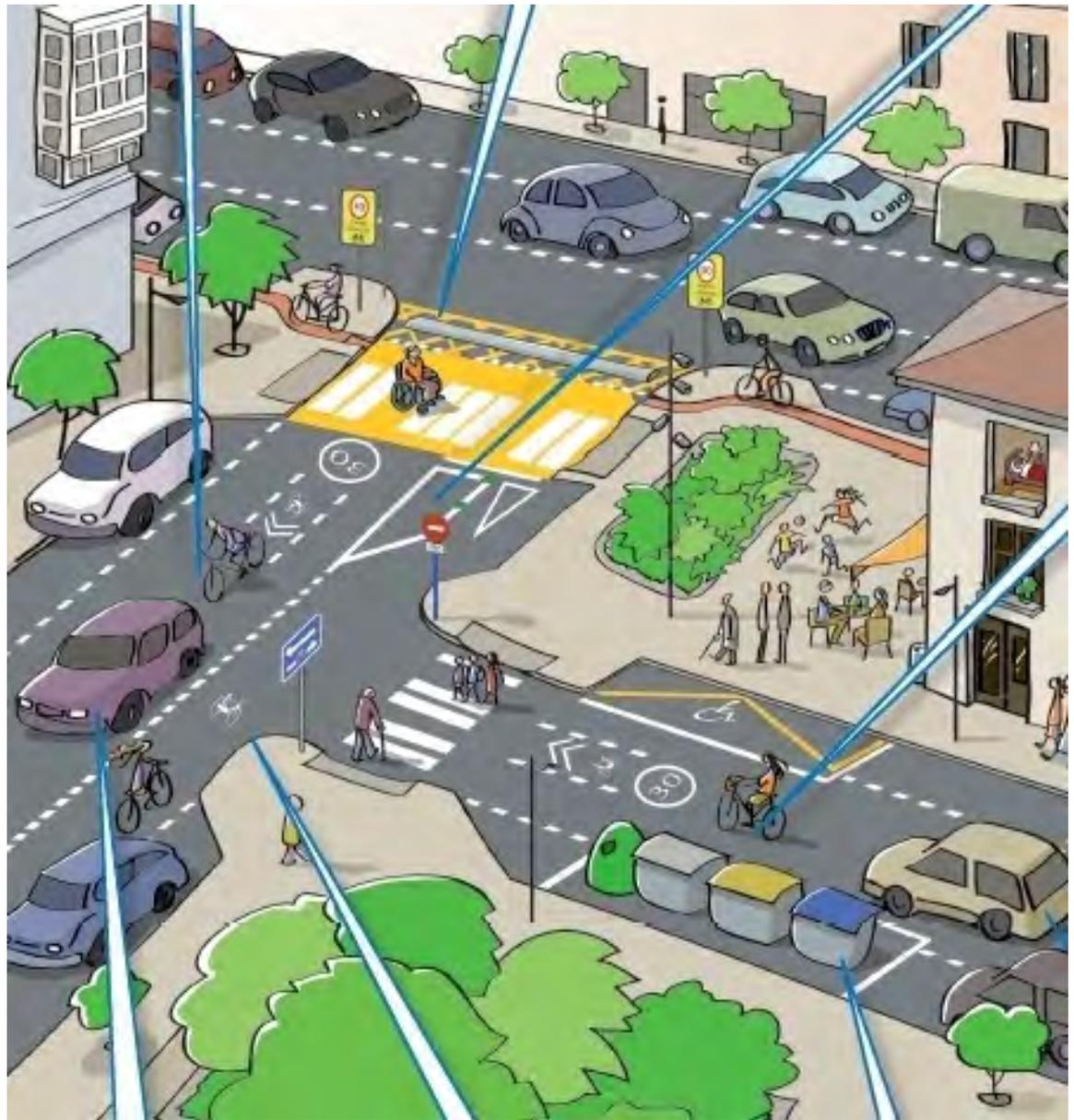
El equipo de gobierno reconoce que “va a costar” y será necesario sensibilizar

JAIONE SANZ

VITORIA. El reto de calmar el tráfico para llevar las bicicletas a la calzada y liberar la acera sigue adelante. La intención del Gabinete Maroto es trasladar “en los próximos meses” el recién estrenado modelo de supermanzanas del centro, en cuyos calles interiores la velocidad límite es de 30 y hasta 20 kilómetros por hora, “al resto de la ciudad”. El equipo de gobierno está convencido de que esta medida, contemplada en el Plan de Movilidad Sostenible, evitará los conflictos actuales entre peatones y ciclistas, y ofrecerá a éstos rapidez, comodidad y seguridad. No obstante, también es consciente de que asumir el nuevo escenario vitoriano “costará” y requerirá “un cambio de mentalidad”. Por eso, solicitó el apoyo de la oposición para, entre todos



Un coche pasa por una calle con bidigorri en una 'zona 20'. FOTO: J. L. GARCÍA



DESDE VITORIA-GASTEIZ

Vitoria reducirá la velocidad a 30 km. en 45 calles de la ciudad para mejorar el tráfico

La medida busca que los ciclistas circulen por las carreteras junto a los coches

Se pretende liberar las aceras para facilitar la convivencia con los peatones

BY

VITORIA. Las carreteras de Vitoria reducirán su límite de velocidad. Pero no todas. Por ahora, serán 45 las calles que verán fijado en 30 kilómetros por hora el máximo al que podrán circular los vehículos por ellas. La medida, anunciada esta mañana por el Gabinete Maroto, busca facilitar la convivencia entre peatones, ciclistas y conductores. ¿Cómo? Las vías elegidas serán compatibles con la red principal de bidegorris, por lo que se busca que, al circular los coches a menor velocidad, los ciclistas se animen a utilizar también una parte de la calza-



Semipeatonal. Calles Paz con Angulema y Rioja con restricción de velocidad. EDUARDO ARDOTE

impreso, coloreado y en relieve de dos centímetros, con la señal de límite 30 km/h para advertir al conductor que ingresa en una zona especial por donde también circulan los ciclistas.

Lineas para las bicicletas

Para las bicicletas se añadirán unas líneas que delimitan el espacio que tendrán asignado y por el que podrán circular. Este modelo, que ya se está aplicando con éxito según aseguran fuentes municipales en ciudades como París, Londres, Bruselas, Barcelona y San Sebastián, supondrá una inversión de 300.000 euros y se enmarca dentro del Proyecto Civitas, que subvenciona el 30% del presupuesto. Con esta actuación, desde el Consistorio confían en aliviar el problema eterno de convivencia que han



'ZONAS 30', OTRA VUELTA DE TUERCA A LA MOVILIDAD

Calmar el tráfico en 47 calles es la última apuesta de Vitoria para que peatones, ciclistas y vehículos mejoren su convivencia

MARÍA REGO



ENTwitter: @regomira

El peatón vitoriano conquistó hace casi cuatro décadas un pequeño pedacito de la ciudad para su uso exclusivo. Ocurrió en

unas discusiones sobre la conveniencia de reservar el centro a quienes se mueven a pie o en bicicleta que salpicaron la década de los ochenta. Hoy, superado ese debate y otras revoluciones, como la llegada del tranvía, el cambio total de las líneas de Trivisa o la extensión de la red ciclista, Vitoria se enfrenta a un nuevo reto en materia de movilidad: la ralentización del tráfico en 47 calles. Las polémicas 'áreas 30' -el número se refiere a que los vehículos no pueden circular a más de 30 kilómetros por hora en estas vías- implican

Agencia de Ecología Urbana de Barcelona y 'padre' del albedo documentado. Ese modelo urbanístico diferencia entre la red básica -el contorno de la 'supermanzana'-, por donde pasarán vehículos y transporte público, y sus ejes interiores, compuestos por calles 'parificadas' para residentes, emergencias o servicios. «El coche que quiera ir de un punto a otro de la ciudad podrá hacerlo de la manera más rápida posible, pero no por esas zonas», especifica.

Cambio radical en Tuvisa

El 28% de los desplazamientos dentro del casco urbano se realizan hoy mediante este medio de transporte al que los expertos en sostenibilidad miran cada vez con mayor recelo. El porcentaje ha caído ocho puntos desde 2006, la misma cifra que han ge-



Las zonas 30 preparan la ciudad para bajar las bicicletas de las aceras

COMO VEHÍCULOS QUE SON, CIRCULARÁN POR LA CARRETERA

La futura ordenanza de la bici recogerá esta prohibición y regulará su uso en las zonas peatonales

R. RUIZ DE GAUNA
VITORIA. Desde diciembre, Vitoria está inmersa en un intenso proceso de cambios circulatorios. Las denominadas zonas 30 tienen por objeto mejorar la convivencia entre peatones, bicicletas y vehículos, y la seguridad de los ciclistas en ciudad, para lo que se prohíbe a los coches ir a más de 30 kilómetros por hora. Esta medida de calmado de tráfico prepara la ciudad para el futuro, cuando las bicis no puedan transitar por las aceras ya que, como vehículos que son, su uso en las zonas peatonales



Uno de los carriles-bici en sentido contrario a los coches, en la calle Bizenta Mogel. FOTO: ALE GARCÍA

FOTO DE JAVIER LABARDE

Las 'zonas 30' han eliminado doscientas plazas de aparcamiento

La calle San Antonio y su prolongación hacia el campus, Juan Ibáñez de Santo Domingo, copan la mayoría de los espacios suprimidos

DAVID GONZÁLEZ
VITORIA. Las polémicas 'zonas 30',

o ciclistas usaron alguno de los carriles que van en sentido contrario a la circulación rodada. «Da mucho respeto. Mira cómo están algunos bolandos de los cruces. Se agradece que piensen en nosotros, pero creo que ni los coches ni los ciclistas estamos aún preparados para esta convivencia», razonaba Iker, un ciclista vitoriano a pie de acera.



Un cicloturista circula por el bicicarril de San

La calma se acerca a las 'zonas 30'

Los ciclistas, cada vez más acostumbrados a la catadura, se muestran satisfechos con el nuevo mapa urbano que presenta Vitoria

JOKIN ELIZABARR

VITORIA. No se puede decir, precisamente, que las 'zonas 30' se instalaran en Vitoria en un clima de calma total. Porque el planado de 47 calles de la capital alavesa, convertidas desde hace un par de meses en vías 'sensibles' con el ciclista en las que no es posible circular a más de 30 kilómetros por hora, levantó una auténtica polvareda en la ciudad. De hecho, la manifiesta del Departamento de Espacio Público, dirigido por la concejala Leticia Comenjos, fue recibida con la inicial desaprobación de los conductores, los peatones e incluso los amantes de las dos ruedas.

Sin embargo, EL CORREO ha podido comprobar a lo largo de varios recorridos en bicicleta realizados durante los últimos días que la tranquilidad se instaló, al menos poco a poco, por estas áreas de Vitoria. Reducirse por ellas resulta una experiencia «casi siempre -realmente satisfactoria-, y la mayoría de los obreros a los que el ciclista se enfrenta en sus trayectos son fruto de la mala educación de los conductores que no respetan la máxima velocidad permitida. Además, aunque todavía existen amantes de las dos ruedas que se resisten a lanzarse a la calzada, cada vez son más los que optan por abandonar la acera.

«Lo ideal es ir por el bicicarril, que



Algunos conductores aparecen en doble fila. - IBAÑEZ

do y más rápido por aquí. Además, todo el barrio de Zabalgina también está magníficamente conectado, exponen Jorge y Ruth, dos vecinos de la calle Las Calindas.

En cambio, en la larga de asfalto de Beato Tomás de Zamarriga, el ciclista se encuentra su habitad. 7 de cada 10 bicis van por la acera. Y los coches no respetan a los peatones. Son continuos los adelantamientos y los bocinazos. Frente al Eroski, varios conductores en doble fila complican más su vida las cosas. «No tengo problemas para ir por la carretera, pero aquí me parece peligroso», se queja Iker, un estudiante que destaca la zona de la Universidad y la nueva calle San Antonio como sus 'pistas' de ciclismo preferidas.

«Vitoria está haciendo un esfuerzo para aprender a circular por su

lita que va a traba. Posiblemente aquí arranca

que todavía voyan a mutiar por esto...». En Arriabarra, en la calle Ca-

carri en dirección contraria exclusivo para los ciclistas y el calmado», explica Ibañez, un ciclista marroquí que pedalea por Eulogio Serdán. «A los menos miedo que antes porque los coches no van tan tranquilos», confían las jóvenes Nekane Martín y Paula Beltrán.

Los vehículos de dos ruedas se disfrutan en áreas urbanas como Domingo Beltrán, Teniente y en los alrededores del centro cívico Altabe. Aunque en el recorrido de EL CORREO se comprobó cómo dos coches han aparcaron en el carril-bici para hacer la compra. «Al ciclista no le hacen tanta fuerza como se le hace a otro coche...», se excusa como puede uno de los infractores.

«Vitoria está haciendo un esfuerzo para aprender a circular por su









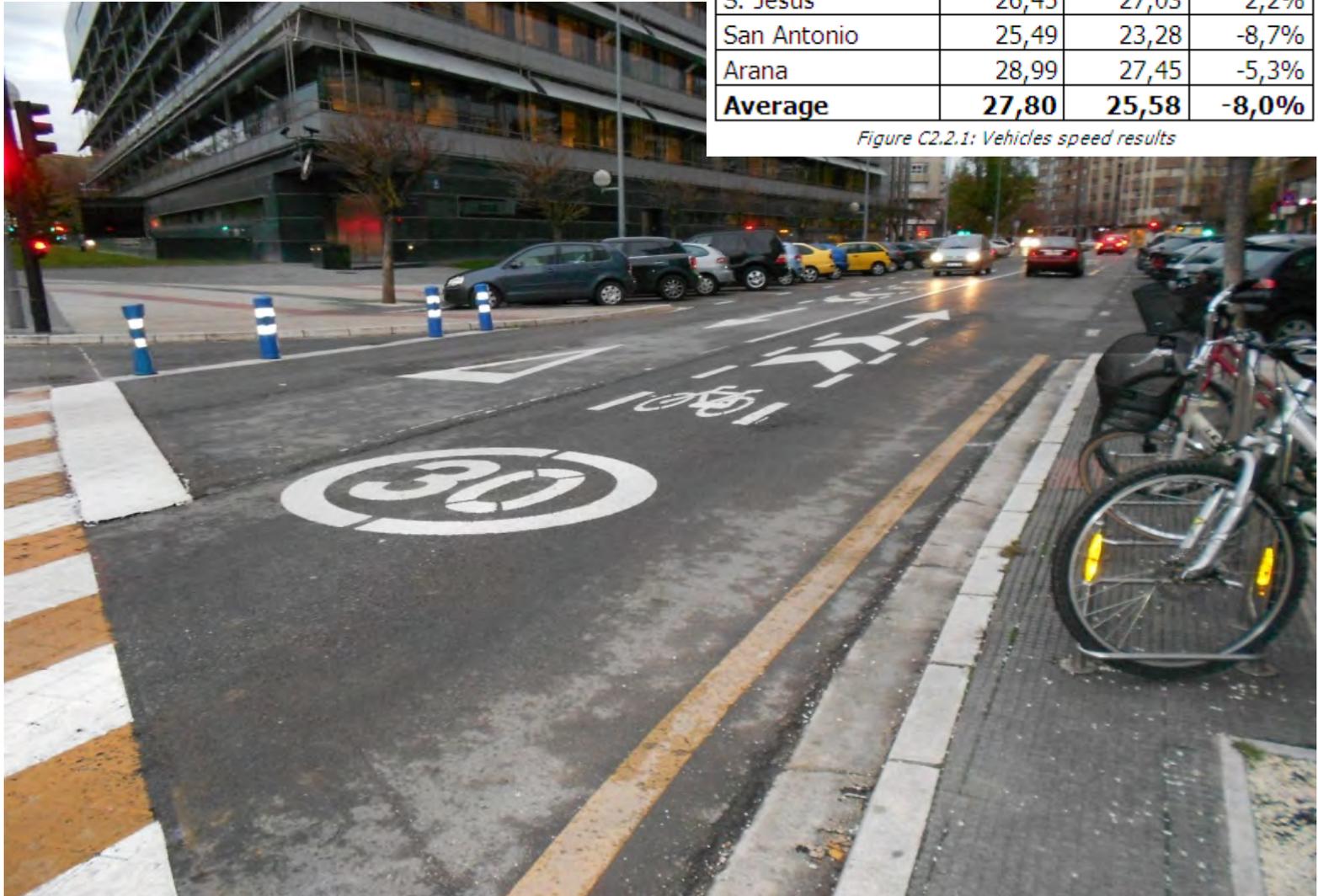






	Ex-ante	Ex-post	Variation
Gorbea	30,27	24,55	-18,9%
S. Jesús	26,45	27,03	2,2%
San Antonio	25,49	23,28	-8,7%
Arana	28,99	27,45	-5,3%
Average	27,80	25,58	-8,0%

Figure C2.2.1: Vehicles speed results





Des niños, ajeros a esta información, se desplazan en bicicleta. FOTO: JAVIER BORGUÑA

Vitoria apuesta los desplazamientos de los alumnos a sus colegios a pie y en bicicleta



Al cole, a pie o en bicicleta

El Ayuntamiento quiere implantar una experiencia piloto para crear grupos en que unos monitores acompañen a los escolares en sus trayectos a clase

alerar al resto de los usuarios de la arteria de que un grupo de escolares la atraviesa.

Sin la capacitación necesaria
El precio máximo de este contrato será de 20.000 euros que irán con



El Ayuntamiento ofrece cursos de conducción segura en bici a escolares

La ordenanza ciclista se aplaza hasta que se apruebe el nuevo Código de la Circulación

La normativa podría estar lista antes de verano y Vitoria aprovechará ese margen de tiempo para resolver cuestiones como el posible veto a la bici en las zonas peatonales

:: MARÍA REGO

VITORIA. La capital alavesa deberá esperar «unas semanas» más a conocer la definitiva ordenanza que



«Estacionar en carril-bici, 200 euros»

La Policía Local avisa que multará a los conductores que aparcen en las vías exclusivas para los ciclistas

:: JOKIN ELIZARAN

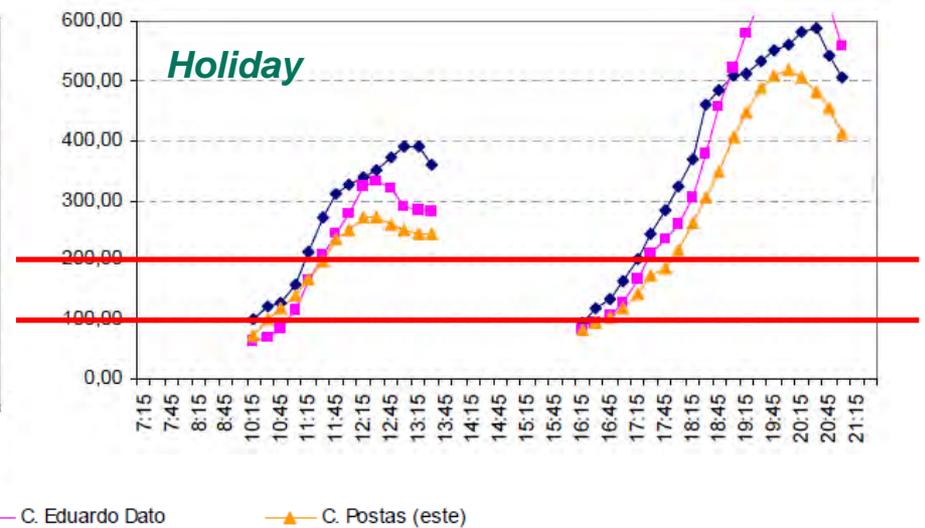
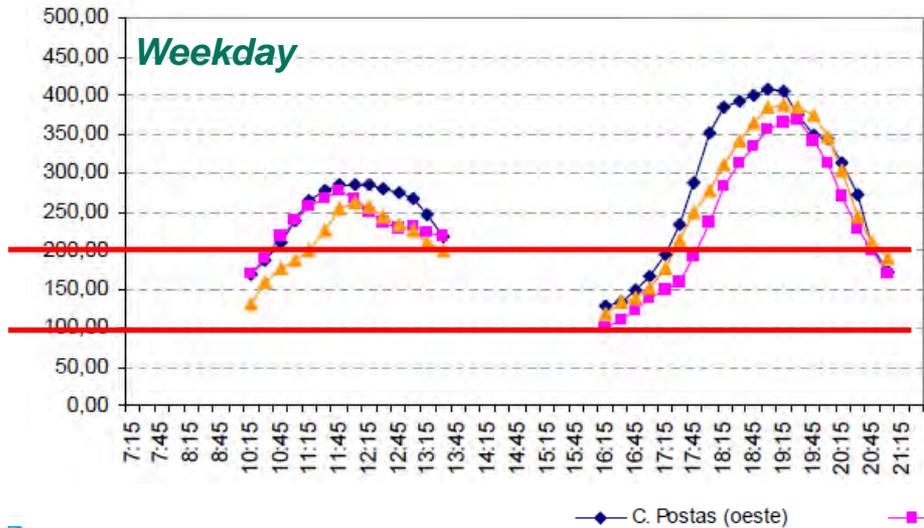
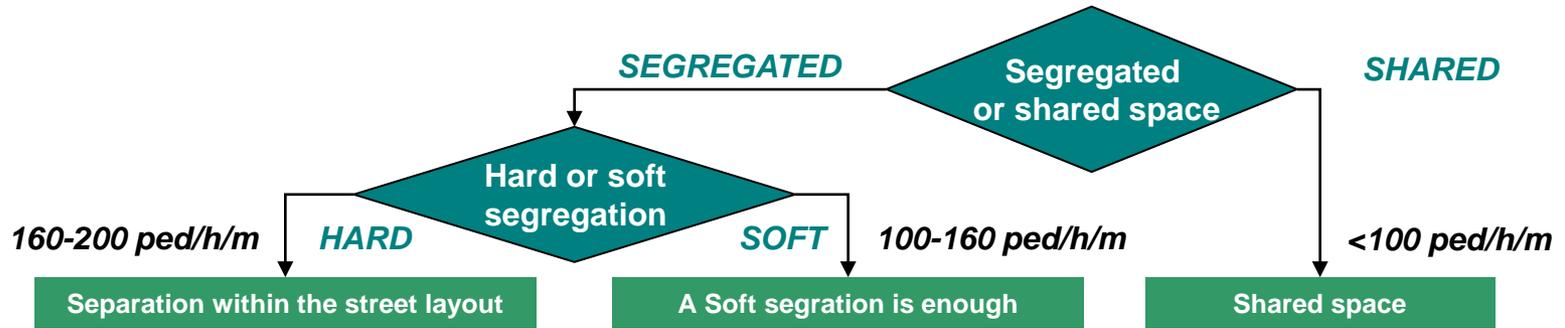
VITORIA. «Ha cometido una infracción al estacionar su vehículo en el 'carril-bici'. En esta ocasión no se le va a denunciar, pero le recordamos la obligación de respetar las normas de tráfico, circulación y seguridad vial, para evitar ser sancionados». Primer aviso. Pero a la próxima, 200 euros de multa.

Una nota como ésta, firmada por la Policía Local de la capital alavesa, se encuentran en sus coches los conductores que aparcen sobre las vías exclusivas para las bicicletas de las 'zonas 30' de Vitoria. Se trata de un procedimiento que arrancó en el mismo momento en el que el calmando del tráfico se puso en marcha»,



Así son los avisos que la Policía Local ha puesto en los coches mal aparcados. **:: JESÚS ANDRADE**

The barrier of a pedestrianized center



◆ C. Postas (oeste)
 ■ C. Eduardo Dato
 ▲ C. Postas (este)

Source: *Cycling in pedestrian areas - facts and guidelines* (Godefrooij. 2010).



jcescudero@vitoria-gasteiz.org