

Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz



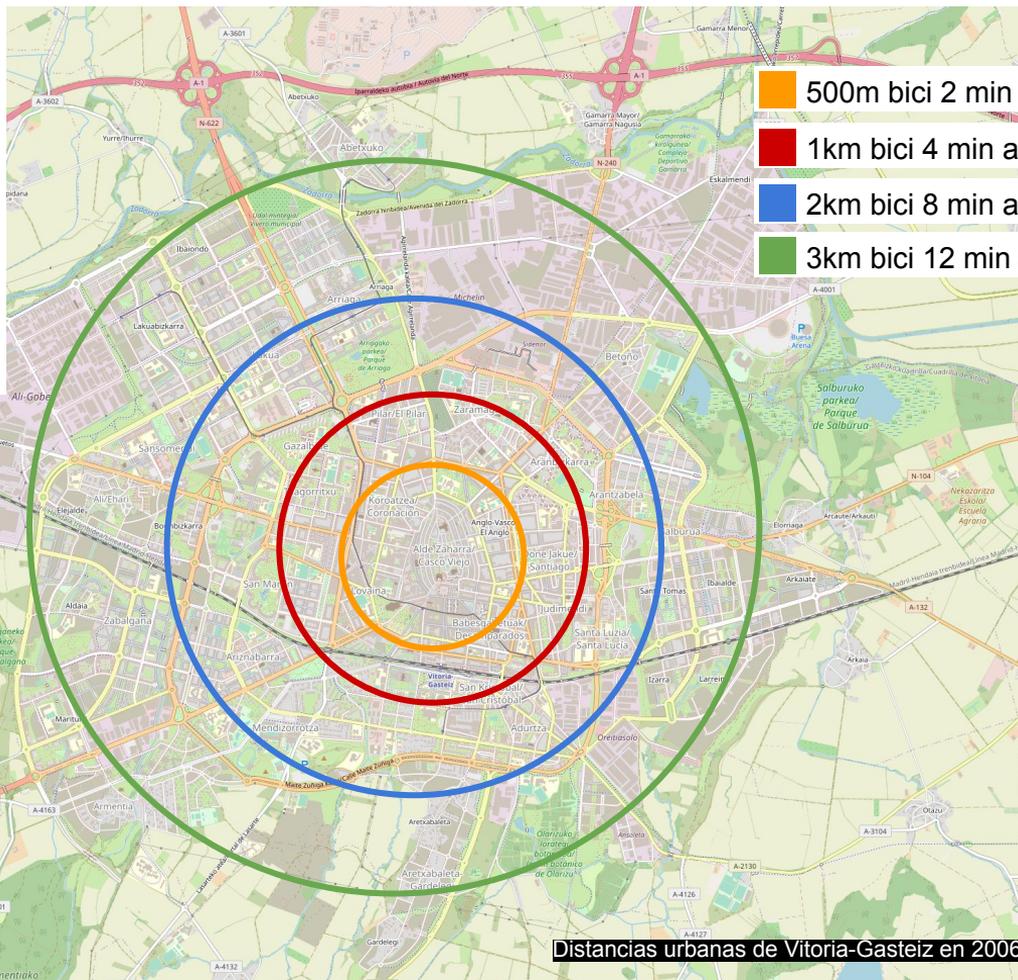
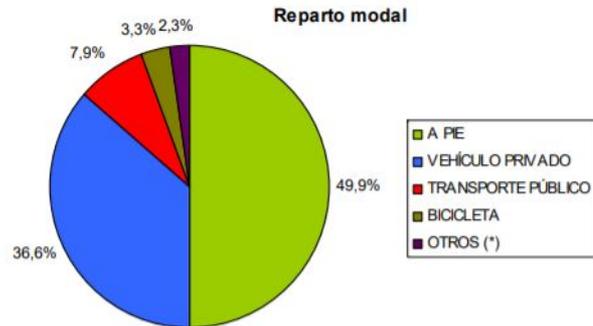
Plaza de la Virgen Blanca

Sara Arbolea Rodríguez

Laura Falagán Rodríguez

Luz Pardo del Viejo

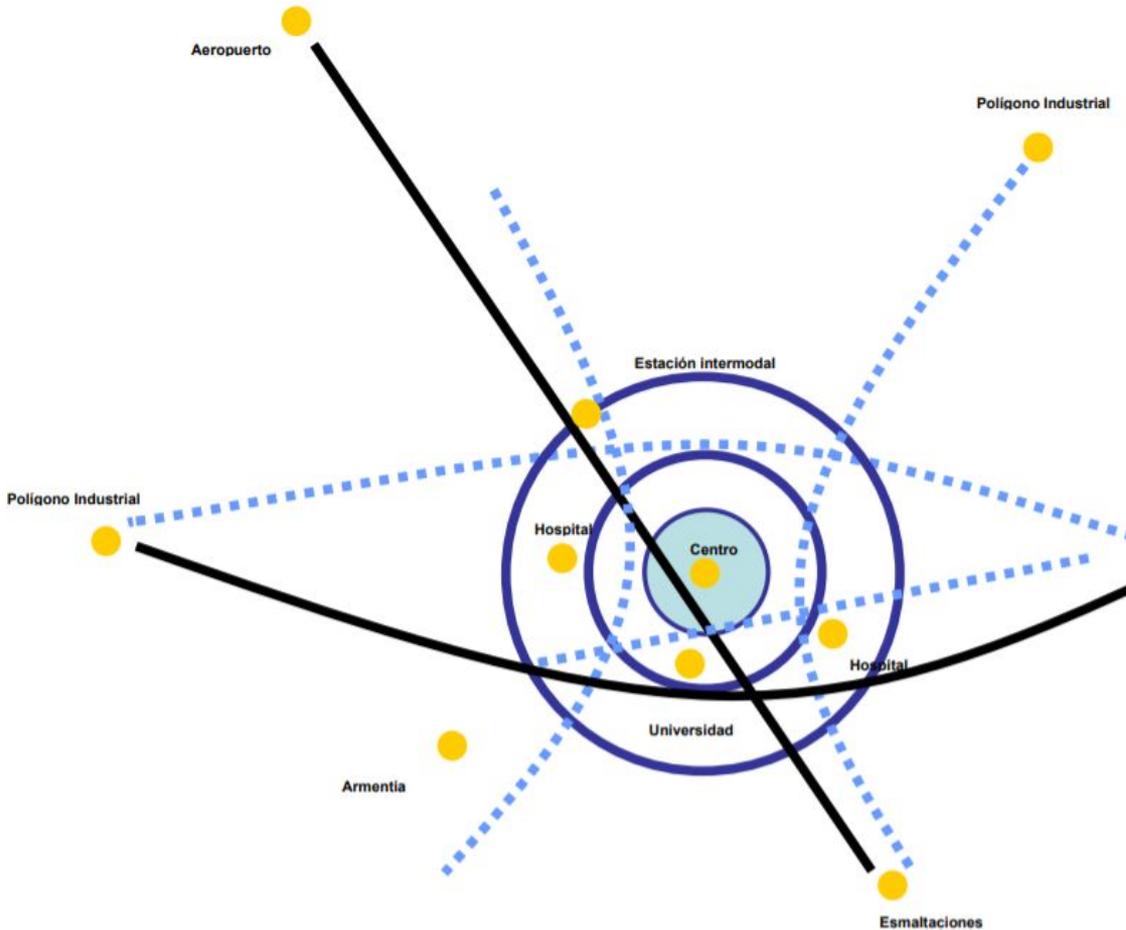
María Zufiur Azcorreta



- 500m bici 2 min a pie 5min
- 1km bici 4 min a pie 13min
- 2km bici 8 min a pie 25min
- 3km bici 12 min a pie 40min

Distancias urbanas de Vitoria-Gasteiz en 2006

Reparto modal de los habitantes de Vitoria a partir de la encuesta de movilidad Vitoria 2006



Esquema del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz de 2006. Imagen cortesía de Ayto. de Vitoria-Gasteiz

Documento elaborado por:

Agencia de Ecología Urbana de Barcelona

Por encargo de:

Ayuntamiento de Vitoria - Gasteiz

Dirección:

Salvador Rueda (Director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona)

Fecha:

Octubre 2007

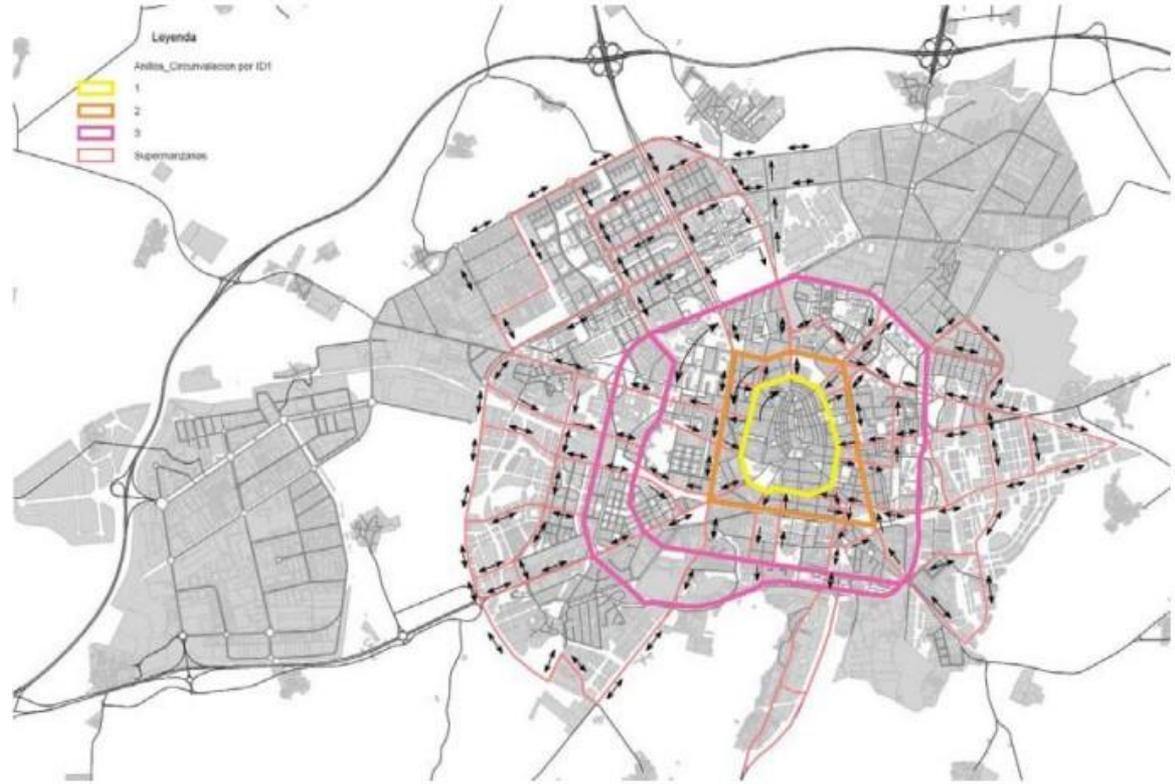
Objetivos:

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

CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

Se establece una nueva célula urbana (400x400m) destinada a la motorización y que viene conformada por un perímetro de vías principales. La unión de dichas células da lugar a una red de vías básicas por donde circula el conjunto de la motorización, en especial el vehículo de paso.

Por calles interiores de la célula urbana se restringe la circulación del vehículo de paso y se permite la circulación del resto de móviles: vehículos de residentes, carga y descarga, emergencias, servicios, etc.



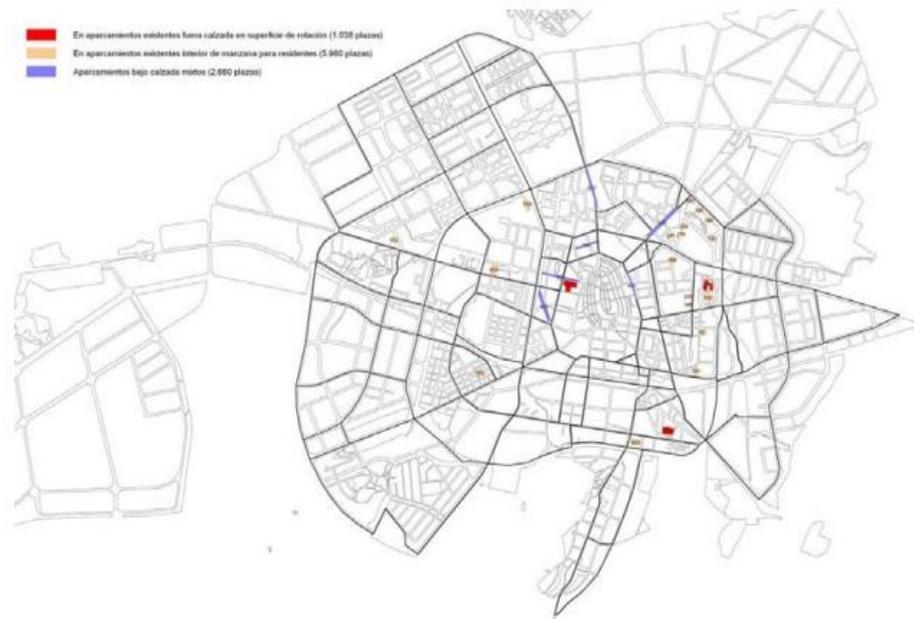
APARCAMIENTO

Construir en el subsuelo 13.544 plazas de aparcamiento para residentes y de rotación en aparcamientos distribuidos por toda la ciudad.

Establecer en una primera fase un área verde de aparcamiento para residentes en el interior de las supermanzanas. En las vías básicas, establecer el sistema OTA para vehículos de rotación.

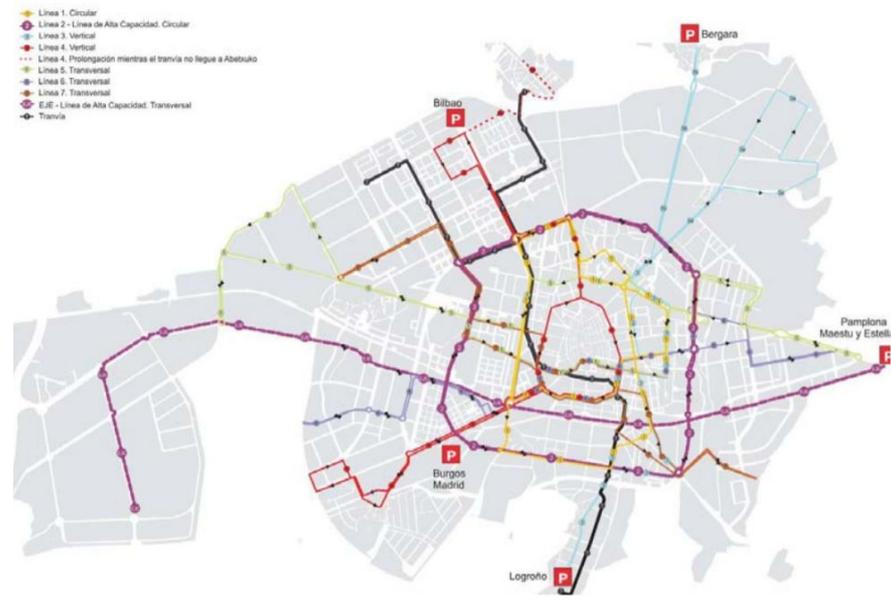
Retirar, en una segunda fase, en el interior de las supermanzanas los aparcamientos en superficie y mantener el sistema OTA en las vías básicas, siempre que sea compatible con la implantación de los carriles bici, y de bus.

Construir 6 plataformas logísticas de 35x35m y 2 de 20x25m aprovechando la construcción de la red de aparcamientos.





Red de Autobuses Actual



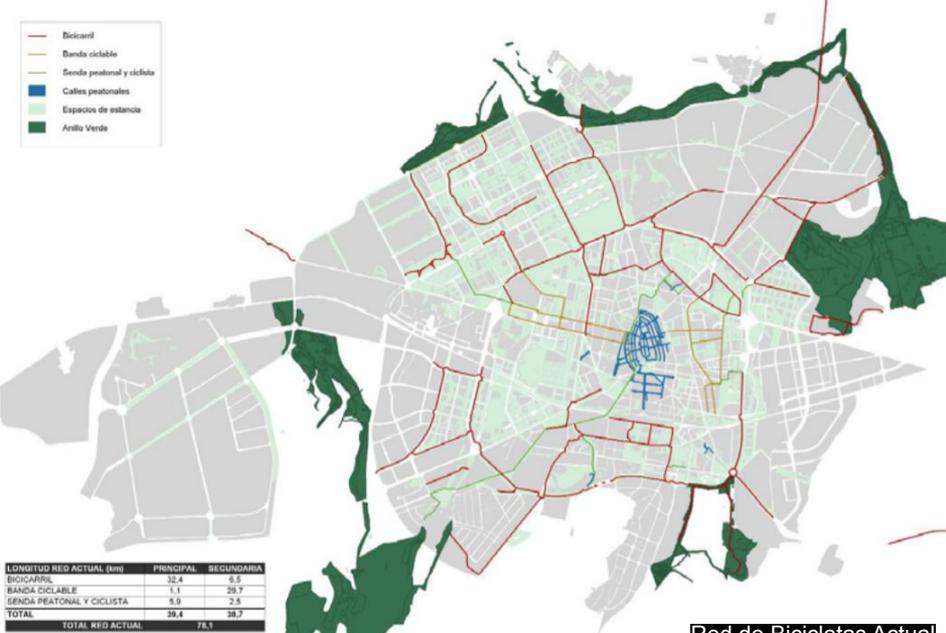
Propuesta de Red de Autobuses.

TRANSPORTE PÚBLICO

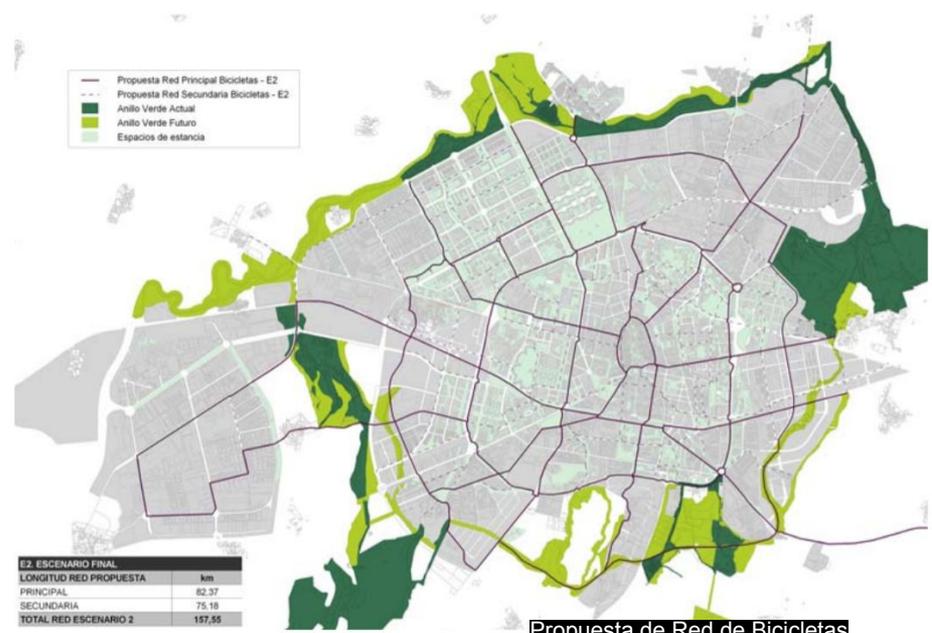
La nueva red de autobuses aumenta su frecuencia de paso acomodándose al tranvía, creando 68,3 km de carril bus segregado.

Se implantan 2 líneas de autobuses de alta capacidad (BRT), una de las cuales atraviesa la ciudad de Este a Oeste siguiendo el trazado actual del ferrocarril, y la otra, que tiene la función de distribuidora, sigue el anillo exterior.

Se crea una conexión con el sistema de préstamo de bicicletas en las paradas de autobuses, creando puntos nodales urbanos.



Red de Bicicletas Actual



Propuesta de Red de Bicicletas

BICICLETA

Se crea un sistema de préstamos de bicicletas y completan la red de carriles bici, constituyendo así una red continua y segura, que dé servicio al conjunto de la ciudad.

Se desarrolla una red secundaria de carriles de bicicleta que penetre de manera capilar en el conjunto de barrios.



Red de Sendas Urbanas y ubicación de Supermanzanas



Propuesta de Red de Sendas Urbanas y ubicación de Supermanzanas



Sección de una calle de la red básica



Sección de una Supermanzana



VERDE URBANO

Aumenta la vegetación urbana, ampliando el volumen verde en las calles que sea factible por su sección.

Recorridos peatonales se relacionan con la vegetación, siguiendo los árboles que modifican su color según las estaciones del año.

Un corredor verde urbano une al anillo verde de Este a Oeste siguiendo la actual traza del ferrocarril

SOSTENIBILIDAD

1. Recuperar el concepto de sostenibilidad para Vitoria-Gasteiz, más allá del medio ambiente.

MOVILIDAD SOSTENIBLE

1. Establecer una nueva jerarquía en el uso de la ciudad, en la que el peatón sea el protagonista, seguido de los medios de transporte no motorizados y el transporte público y, en último término, el vehículo privado.
2. Asegurar la convivencia entre todas las formas de moverse en la ciudad y la interoperatividad entre modos, sobre todo en los no motorizados.
3. Incentivar y promocionar el uso del transporte público y desincentivar el vehículo privado.
4. Conseguir que los medios no motorizados se conviertan en un medio de transporte habitual.
5. Lograr un transporte eficaz y eficiente en el uso de la energía.
6. Promover la accesibilidad universal a los diversos modos de transporte.
7. Sensibilizar e informar a la ciudadanía con respecto a los distintos modos de desplazamiento.

MODELO DE CIUDAD

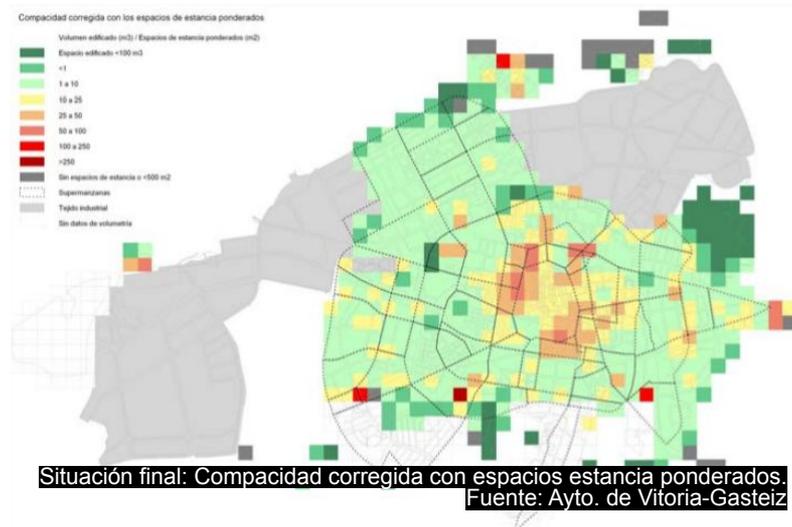
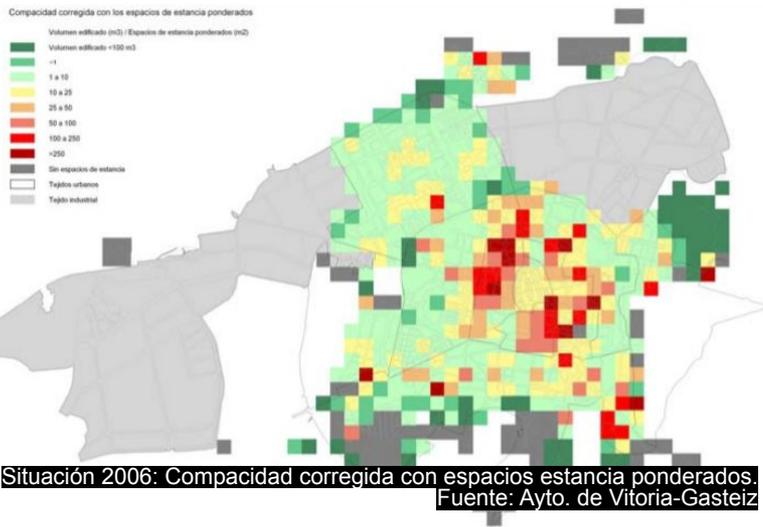
1. Apostar por una ciudad segura y accesible.
2. Lograr una ciudad menos ruidosa y contaminante.
3. Buscar soluciones a la movilidad que no consuman suelo.
4. Integrar la movilidad en las políticas urbanísticas.
5. Conseguir espacio público amplio para los ciudadanos y restringido para los vehículos a motor, ordenado primando a la ciudadanía frente al vehículo particular. Bien comunicado para peatones y ciclistas, así como por transporte público rápido y frecuente con otros espacios alejados.
6. Procurar un espacio público que acoja la vida social y económica e integre comercios y locales de ocio y servicios. Que acoja frecuentes actividades colectivas para grupos pequeños.

1. Se libera el 71% del espacio público que hoy se destina al paso de vehículos, para otros usos.



2. La proporción de viario destinado al coche pasa del 63% al 29% y el del peatón del 37% al 71%.
3. La accesibilidad en el espacio público para las personas con movilidad reducida pasa del 83% actual al 94% en el futuro.

4. Mejora el equilibrio entre el espacio dedicado a la funcionalidad y la organización urbanas (compresión) y el espacio dedicado al relax, el contacto con el verde, etc. (descompensado).

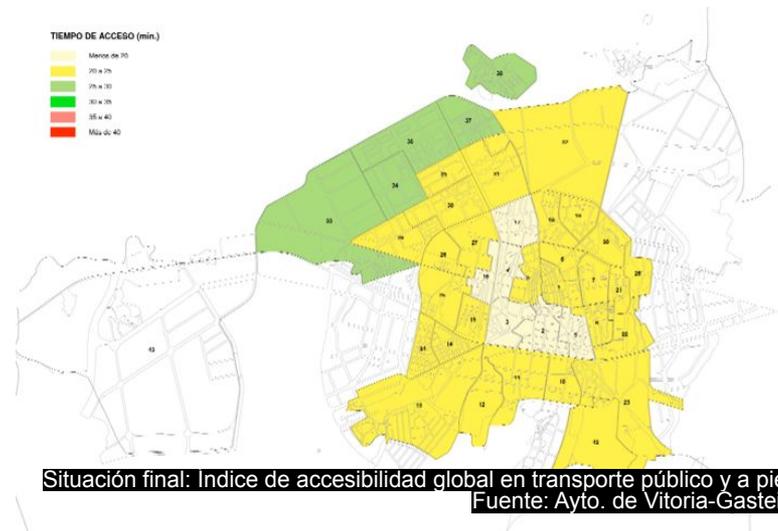
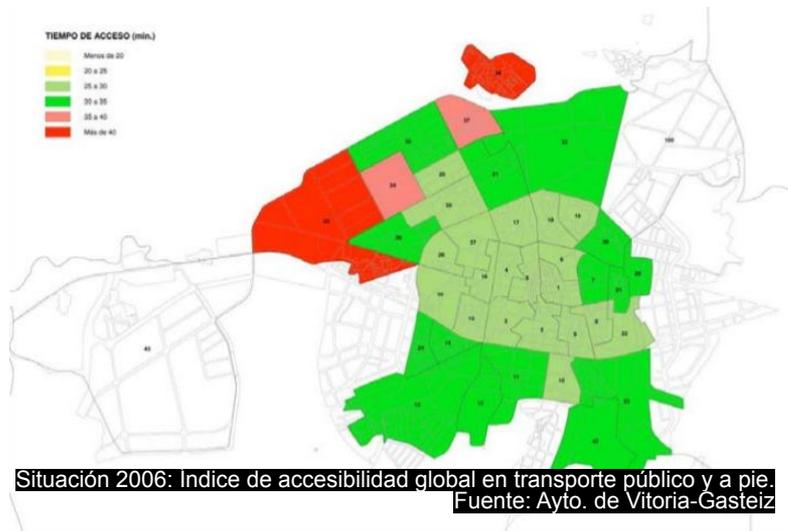


5. Se reduce el reparto modal del vehículo privado en un 28,8% y se incrementa el del transporte público en un 119,2% y el de la bicicleta en un 54,6%. Eso supone un nuevo modelo de movilidad.

6. El espacio público en el interior de las supermanzanas se ve libre de aparcamiento. Para ello se construyen 13.544 plazas de aparcamiento en el subsuelo o fuera de la calzada.

7. Se reduce de modo definitivo el déficit infraestructural de aparcamiento en Vitoria-Gasteiz.

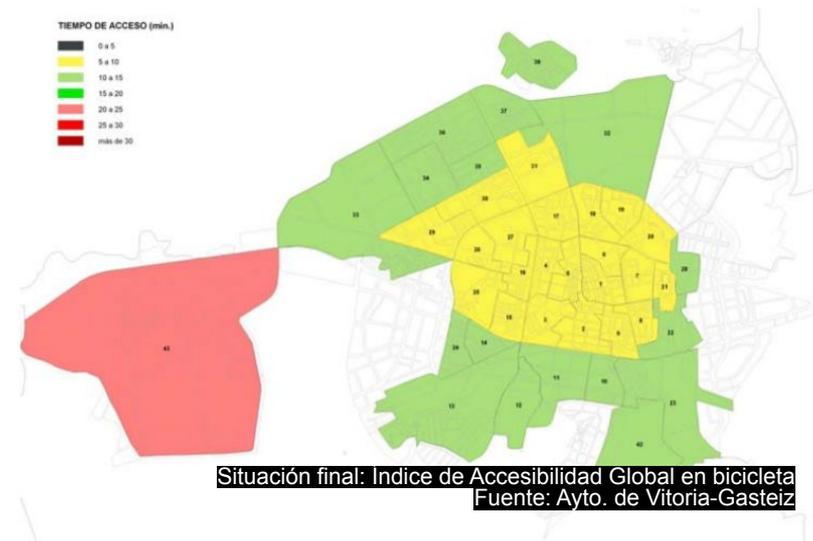
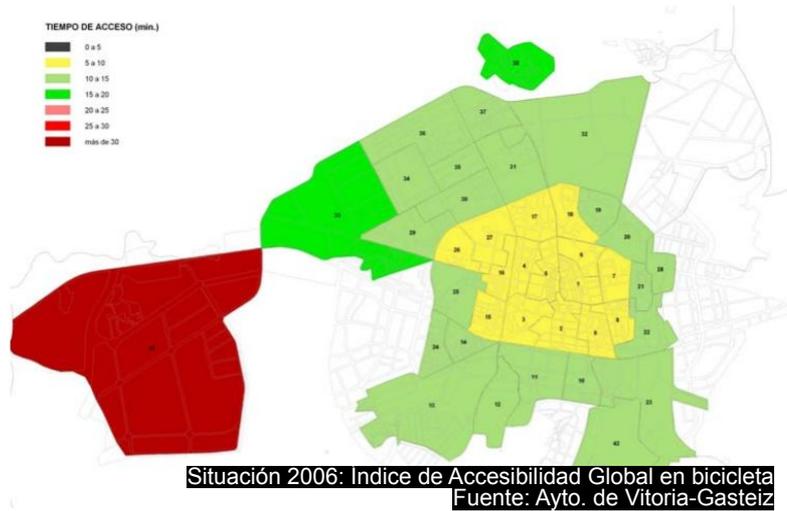
8. El transporte público será un medio de transporte competitivo en relación al vehículo privado.



9. El tiempo medio de espera en la parada será inferior a 5 minutos en toda la ciudad (frecuencia de paso inferior a los 10 minutos), aumentará la velocidad comercial en 2km/h y la población que tiene una parada de bus a menos de 300m y/o de tranvía a menos de 500m será del 99,1 % (en la actualidad es del 97,0 %).

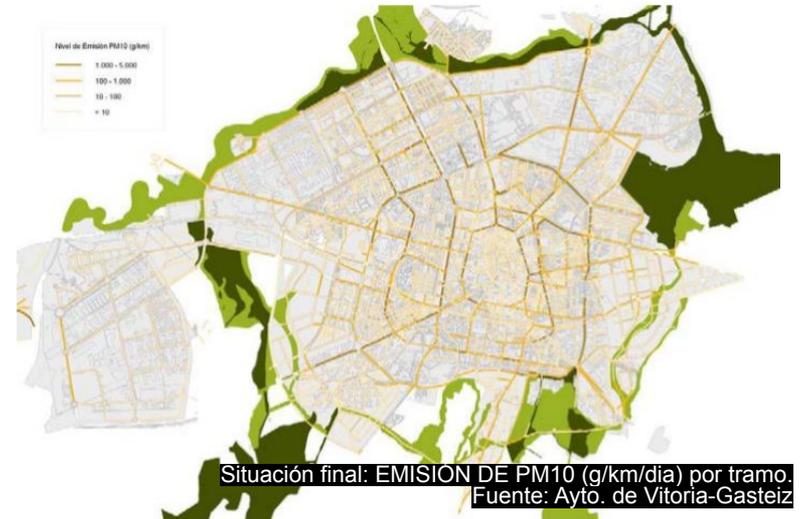
10. El tiempo medio de viaje en transporte público se reduce en 10 minutos, teniendo en cuenta que con la nueva red se aumenta el trasbordo hasta el 33%. En la actualidad no llega al 1%.

11. La bicicleta será el medio de transporte más rápido con el mejor índice global de accesibilidad.



12. El viaje será seguro para el ciclista y para el peatón.

13. Se reduce el consumo de energía y con ello las emisiones a la atmósfera.



14. Se incrementa la superficie urbana expuesta a niveles sonoros equivalentes $Leq < 65$ dBA de 184.987 m lineales en la situación actual a 247.879 en el escenario final (incremento del 34%).

15. Aumenta el volumen verde en el espacio público vitoriano.

16. Aumenta la actividad económica fruto de la mejora de la calidad urbana.

17. Mejora el Índice de Habitabilidad en el espacio público para las variables de la morfología urbana (relacionadas con la ergonomía): accesibilidad, reparto del espacio público y apertura de vista al cielo.



Situación 2006: Variables de morfología.
Fuente: Ayto. de Vitoria-Gasteiz



Situación final: Variables de morfología.
Fuente: Ayto. de Vitoria-Gasteiz

18. Mejora el Índice de Habitabilidad en el espacio público para las variables de atracción (relacionadas con la percepción psicológica): diversidad, actividades atractivas, volumen verde.



Situación 2006: Variables de atracción en conjunto.
Fuente: Ayto. de Vitoria-Gasteiz



Situación final: Variables de atracción en conjunto.
Fuente: Ayto. de Vitoria-Gasteiz

19. Mejora el Índice de Habitabilidad en el espacio público para las variables de confort (relacionadas con la fisiología): ruido, contaminación atmosférica, confort térmico.



Situación 2006: Variables de confort en conjunto.
Fuente: Ayto. de Vitoria-Gasteiz



Situación final: Variables de confort en conjunto.
Fuente: Ayto. de Vitoria-Gasteiz

20. Mejora el índice de habitabilidad urbana del 16% en el escenario actual al 32% de calles con condiciones óptimas.



Situación 2006: Variables de morfología.
Fuente: Ayto. de Vitoria-Gasteiz



Situación final: Variables de morfología.
Fuente: Ayto. de Vitoria-Gasteiz