

Plan de Movilidad Sostenible de Vitoria-Gasteiz

*Jorge Ozcáriz Salazar
Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz*

¿Qué es la Movilidad sostenible?

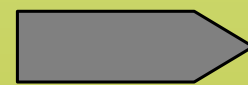
Tráfico



Gestión de vehículos



Movilidad



Otros flujos



**Movilidad
sostenible**



**Aspectos ambientales
sociales y económicos**

Aspectos ambientales

Ruido

Un 30% de la población de V-G se encuentra sometida a niveles de ruidos superiores a los recomendados por la UE

Contaminación atmosférica

Sectores	Toneladas (CO ₂)	%
Industria	531.648	33
Residencial	270.032	17
Servicios	199.552	12
Primario	21.222	1
Transporte	606.750	37

Ocupación de suelo

	M2	%
Transporte público	416.019	3,04
Vías ciclistas	104.385	0,76
Peatonal	3.412.860	24,95
Vehículos privados	9.744.729	71,24
Total	13.678.071	100

Aspectos sociales

La peligrosidad y el riesgo de accidente, además de los heridos y muertos que pueden generar, inducen a un conjunto de comportamientos derivados del temor al tráfico: reducción de la autonomía infantil, modificación de itinerarios peatonales, supresión de desplazamientos en bicicleta, reducción de los viajes a pie,...

Una ciudad planificada para el automóvil es injusta:

- margina a aquellos grupos sociales que no pueden conducir (disminuidos físicos o psíquicos, niños, ancianos) o que no disponen de vehículo propio (colectivos más desfavorecidos).
- los efectos ambientales nocivos inciden especialmente en los grupos de riesgo (niños, ancianos y enfermos)

Las calzadas y viales que se destinan al tráfico rodado ***detraen una gran superficie del espacio público de la ciudad***, destinando a los viandantes unas bandas a los lados de la calle (aceras): el ciudadano, de esta manera se convierte en un simple peatón.

Aspectos económicos

Inversiones privadas

Adquisición, uso y mantenimiento de los vehículos (en V-G 10.000 aut/año, 120 M€)

Inversiones públicas

Creación, gestión y conservación de las infraestructuras de tráfico y transporte

Subvenciones públicas

La empresa municipal de transporte urbano (TUVISA) recibe anualmente una elevada aportación para cubrir los gastos de explotación del servicio

Consumo energético

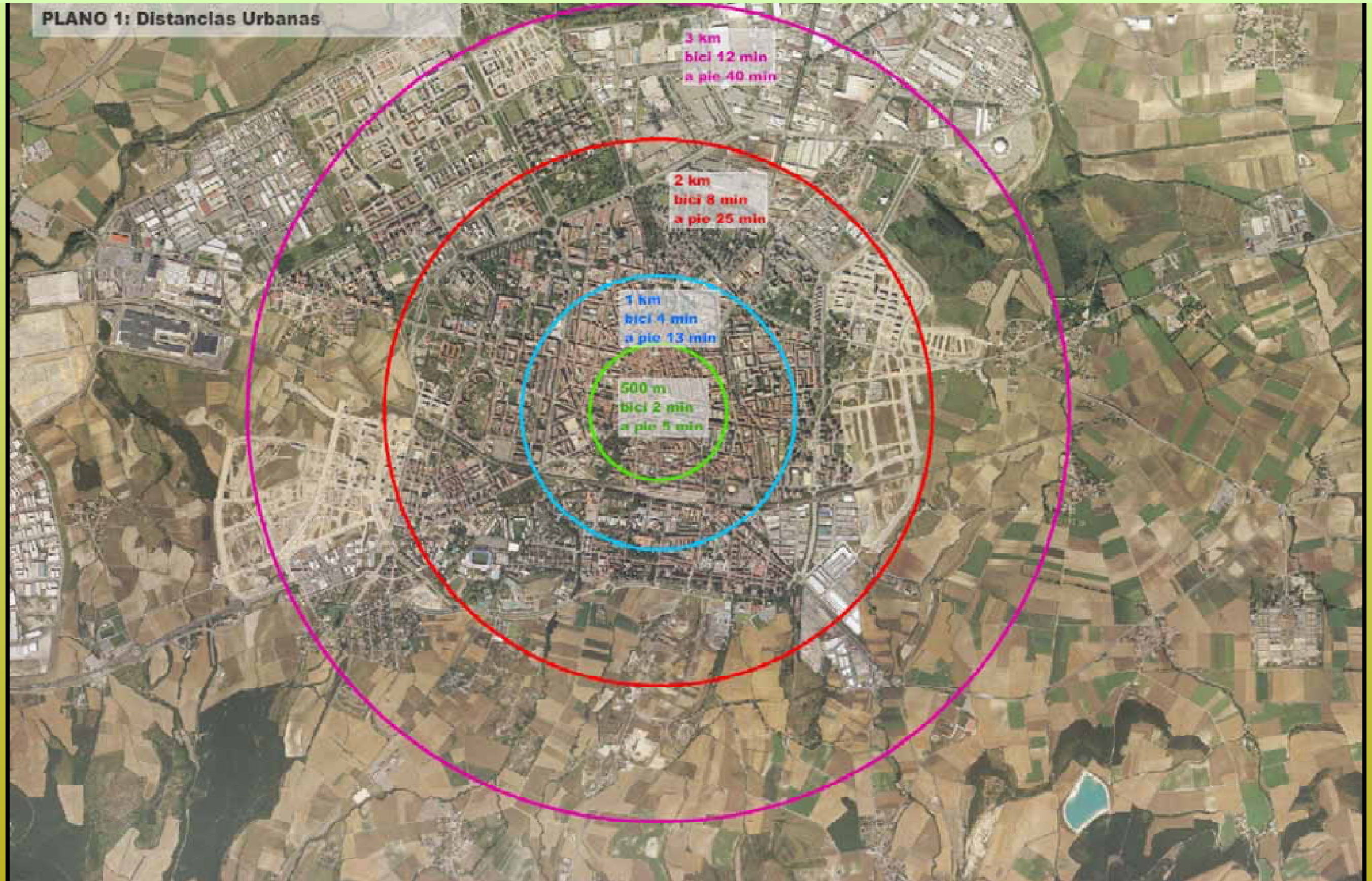
Sectores	TEP	%
Industria	177.268	34
Residencial	86.300	17
Servicios	51.830	10
Primario	6.912	1
Transporte	192.924	37

Consumo de suelo

Ocupación de amplias superficies en zonas urbanas, de alto valor potencial como suelo residencial o para actividades económicas

Parámetros del modelo de movilidad de V-G

Ciudad compacta, de escala peatonal hasta el más reciente salto urbanístico



Parámetros del modelo de movilidad de V-G

Reparto modal:

- el peatón es protagonista aunque el automóvil absorbe cada día mayor número de desplazamientos
- papel muy reducido del transporte colectivo urbano regular

Año	Automóvil	Transp. colectivo	Otros	Peatón
1982		33,6%		66,4%
1996	29%	8%	7%	56,0%
2002	31%	8%	6%	55%

Parámetros del modelo de movilidad de V-G

Hipermotorización

Ámbito	Nº de automóviles por 1.000 habitantes
Pamplona-Iruña	432
Donostia-San Sebastián	410
Vitoria-Gasteiz	437
Álava	453
C.A. País Vasco	420
España	454

Ámbito	Nº de automóviles por 1.000 habitantes
Vitoria-Gasteiz	437
Álava	453
C.A. País Vasco	420
España	454
Media UE	495
Alemania	546
Italia	581
Suecia	456
Reino Unido	463
Holanda	429
Dinamarca	354
Noruega	429

Conclusiones de los análisis realizados

Vitoria-Gasteiz cuenta con *rasgos propicios para establecer un modelo de movilidad que tienda a la sostenibilidad*, a pesar de que los actuales patrones de desarrollo en nuestras ciudades se orienten a provocar fricciones ambientales, sociales y económicas considerables y con tendencia al crecimiento.

Conclusiones de los análisis realizados

Se debería, por tanto, *seguir insistiendo en las medidas introducidas* en esa dirección en las últimas décadas (peatonalizaciones y semipeatonalizaciones, OTA, carriles bici, parkings disuasorios, sendas urbanas,...) así como en la *profundización y coordinación necesarias* entre ellas.

Conclusiones de los análisis realizados

La ciudad se encuentra hoy en la encrucijada de ***nuevos proyectos de transformación de la movilidad*** (tranvía, soterramiento del ferrocarril, intermodal,...) que deberían generar un cambio sustancial de rumbo en el modelo actual de desplazamientos, mediante su ***incardinación en un plan global gestionado de un modo coherente y unificado.***



Plan de Movilidad Sostenible de Vitoria-Gasteiz

Retos del Plan

- ***Invertir la tendencia*** al incremento en el uso del automóvil, trasvasando automovilistas a los medios de transporte públicos y a la bicicleta
- ***Reducir*** la necesidad de desplazarse (proximidad de los servicios básicos, comercio de cercanía,...)
- Conseguir ***redes funcionales y atractivas*** para los modos peatonal (sendas urbanas, caminos escolares) y ciclista
- Liberar superficie pública destinada al tráfico para crear ***nuevos espacios ciudadanos*** de calidad

Objetivos del Plan

-Diseño de una *propuesta integrada* para los diferentes modos de desplazamiento:

- Vehículo privado
- Transporte público
- Bicicleta
- Movilidad peatonal
- Otros (transporte escolar, transporte de empresas, carga y descarga, etc.)

-Adecuación del *espacio público* en relación con las distintas tipologías de movilidad.

-Establecimiento de las *metodologías de trabajo* y de las *herramientas* informáticas, estadísticas, de gestión de la información y de la participación ciudadana, necesarias para el desarrollo, puesta en práctica y seguimiento de las determinaciones del Plan.

Claves del Plan

- ***Consenso*** político y social: Participación ciudadana
- ***Coordinación a nivel municipal*** de todos los departamentos implicados tanto en la planificación como en la gestión de la movilidad
- ***Soluciones técnicas viables*** y que garanticen el correcto funcionamiento de todos los modos de movilidad

Desarrollo del Plan

