

## VITORIA-GASTEIZ: HACIA UNA CIUDAD MÁS HABITABLE A TRAVÉS DE UN NUEVO PARADIGMA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

[Versión imprimible en pdf](#)

**Juan Carlos Escudero Achiaga**  
Director del Centro de Estudios Ambientales  
Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

Vitoria-Gasteiz, Capital Verde Europea 2012, cuenta con unas condiciones muy favorables para que el peatón, la bicicleta y el transporte público jueguen un papel importante en la movilidad cotidiana de su ciudadanía. Se trata de una ciudad compacta, de tamaño medio, sin área metropolitana y con una topografía prácticamente llana. La ciudad, que ha ido creciendo en torno a la almendra medieval, presenta a vista de pájaro una forma circular con un radio aproximado de 3 km. Eso quiere decir que para desplazarse de un extremo de la ciudad al otro apenas hay que recorrer 6 km, una distancia accesible para una gran parte de sus habitantes. Presenta además una amplia oferta de áreas peatonales y de zonas verdes, con 45 metros cuadrados de zona verde por habitante y más de 30 km de sendas peatonales dentro de la zona urbana y 91 km a lo largo del Anillo Verde que rodea la ciudad.

Hace ya seis años, la ciudad apostó por poner en marcha un Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público. El objetivo de este Plan es reducir la participación de los desplazamientos en automóvil privado para dar prioridad al transporte público, un modo de transporte más universal y accesible para todos los sectores de la población; favorecer los desplazamientos peatonales y ciclistas; además de recuperar un espacio público de calidad disponible para otros usos (encuentro, relación, disfrute, juego, etc) diferentes al de la movilidad motorizada.

### PANORAMA GENERAL

Este Plan, fruto de un dilatado proceso de maduración técnica, de socialización ciudadana y de consenso político, plantea un horizonte a medio-largo plazo, pero empieza ya a ofrecer unos primeros resultados claramente esperanzadores. Transcurridos ya sus primeros años, la última encuesta de movilidad de 2011 evidencia que, en comparación con la de 2006 cuando se dio inicio a los trabajos de elaboración del Plan, los desplazamientos a pie han aumentado hasta llegar a consolidar el 53,6% de los traslados que se producen a diario en nuestra ciudad. Son datos muy positivos, porque en estos años se ha conseguido invertir la tendencia negativa que se venía observando, mejorando este dato en 4 puntos, desde el 49,6 % que se registraba hace apenas un lustro. Pero, es igualmente destacable la evolución que ha manifestado el uso del vehículo privado durante este mismo periodo, pasando del 36,6% de los viajes en el año 2006, a solamente el 28,0% a fecha de hoy. Mientras tanto, se ha duplicado el uso de la bicicleta, pasando del 3,4% al 7,0%, que si lo comparamos con los datos de hace 6 años, viene a suponer un incremento de en torno al 300% en el número de desplazamientos realizados al día en bicicleta.

Cabe también remarcar que esta positiva evolución en el reparto modal se ha producido a pesar de la notable expansión urbana que se ha producido con los ensanches residenciales de Zabalzana y Salburua -nuevos barrios de la ciudad-. Y es que en este último lustro, con la ampliación de estos nuevos ensanches, la superficie de la ciudad ha crecido una tercera parte, lo que nos induce a pensar que, de no haberse incidido decididamente en la planificación y gestión de la demanda de nuestra movilidad, asistiríamos a un escenario muy preocupante en cuanto a los patrones de sostenibilidad urbana de la capital alavesa.

En todo caso, estos datos tan positivos son posibles en una ciudad como Vitoria-Gasteiz, en la que desde su centro urbano hasta los mismos bordes de su Anillo Verde, esa amable transición campo-ciudad, distan apenas 3 kilómetros, una distancia perfectamente abordable en bicicleta, unos 12-15 minutos de desplazamiento, o andando, no mucho más de 40 minutos de paseo.

En cuanto a transporte público, los datos de 2011 son igualmente muy positivos. Se ha conseguido aumentar el número de viajeros en autobús y tranvía, hasta los 19.405.717, un 7,4% de aumento respecto a 2010, y en un 53,5% respecto a 2008, último año sin el funcionamiento del tranvía. De cualquier forma, los primeros datos disponibles de 2012, los del primer semestre, también nos hablan de una evolución positiva, con un aumento del 3,83% en el número de viajeros en comparación con el mismo periodo de 2011. Es decir, que desde los primeros pasos del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público en el año 2006, se ha conseguido un incremento de viajeros superior al 70%, un dato muy relevante si se compara esta evolución con la media de las ciudades españolas, en las que en el mismo periodo los viajeros que utilizan los medios de transporte público muestran patrones bien diferentes.

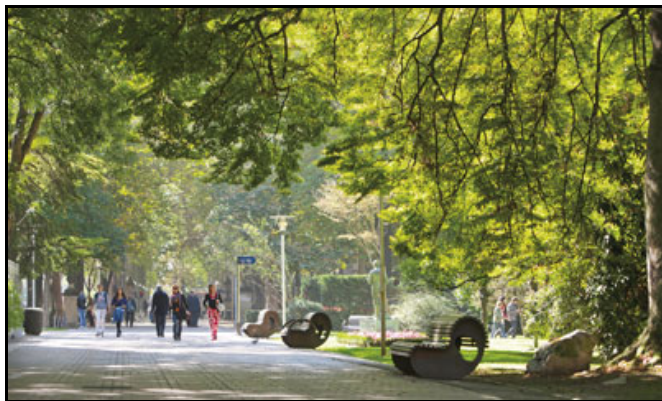


En Vitoria se ha duplicado el uso de la bicicleta. Foto: Quintas. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

### DESARROLLO DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO

Un elemento clave dentro de este Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público es la reorganización del espacio público y de las redes de movilidad de acuerdo a una nueva célula urbana, la "supermanzana". Esta apuesta estratégica establece una nueva jerarquización en el viario urbano, reservando un número limitado de calles, las vías básicas, para el tráfico de paso motorizado. Estas vías básicas son las que delimitan a su vez las distintas "supermanzanas", cuyas vías interiores pasan a orientarse pensando en otros usos diferentes a los del tránsito motorizado. Así, este esquema de adecuación del espacio público persigue lograr una mejor convivencia entre todos sus usuarios, contribuyendo a consolidar los desplazamientos a pie y en bicicleta como alternativas eficaces, seguras y atractivas en el esquema global de movilidad.

La apuesta por el calmado de tráfico, inherente al modelo de "supermanzana", resulta además mucho más práctica y económica que la tradicional por el carril bici segregado como solución tipo para la movilidad ciclista. Por otro lado, al eliminar el tráfico vehicular de paso por las vías interiores, y disminuir la velocidad de tráfico residual en éstas, se configuran espacios más seguros y confortables para la ciudadanía que se desplaza a pie.



Vitoria presenta una amplia oferta de áreas peatonales y de zonas verdes, con 45 metros cuadrados de zona verde por habitante. Foto: Quintas. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

Una de las características más importantes del Plan es su carácter transversal, con una amplia gama de agentes interesados, que han participado en su diseño desde sus primeras etapas. A tal fin se ha creado una comisión técnica interdepartamental para supervisar el trabajo y un "Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible". El Plan tiene como objetivo proporcionar una solución integral para la planificación urbana de Vitoria-Gasteiz, con implicaciones evidentes en ámbitos tan diversos como el tráfico, el transporte público, la planificación urbanística y del espacio público, la salud de la población o las políticas locales de energía y de lucha contra el cambio climático por citar algunas. Muchas de estas medidas necesarias y propuestas están incluidas a su vez en el Proyecto MODERN, uno de los consorcios del Programa europeo CIVITAS+.

## UNA ESTRATEGIA LOCAL PARA LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

Vitoria-Gasteiz anhela posicionarse en primera línea en la investigación y promoción de nuevas soluciones de movilidad sostenible y planificación urbana. En este sentido, la movilidad eléctrica está llamada a formar parte de las estrategias de nuestra ciudad en materia de movilidad sostenible y de lucha contra el cambio climático. En este sentido, en coherencia con las estrategias regionales, estatales y comunitarias se trabaja en el desarrollo y fomento de otras alternativas de movilidad más eficientes y respetuosas con nuestro entorno.



Se ha conseguido aumentar el número de viajeros en autobús y tranvía. Foto: Quintas. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

En este contexto, el Departamento de Industria y Energía del Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz han formalizado un convenio de colaboración que se ha traducido en la inauguración este pasado verano de un Centro de Movilidad Eléctrica. Esta instalación, un referente en lo relativo a la promoción y sensibilización sobre la movilidad eléctrica, ofrece en sus más de 200 m<sup>2</sup> un punto de información para la ciudadanía, una base de "e-carsharing" y puntos de recarga de vehículos eléctricos. En esta plataforma, que se complementa inicialmente con otros puntos de recarga y estaciones de "e-carsharing" en sendos aparcamientos subterráneos de la ciudad, se pueden conocer los últimos modelos eléctricos de los principales fabricantes, obtener información sobre las ayudas existentes para la adquisición de este tipo de vehículos, así como gestionar reservas y recoger los vehículos del sistema de "e-carsharing". Acuerdos como éste pretenden sentar las bases para que la actual Capital Verde Europea pueda avanzar en el cumplimiento de los compromisos plasmados en su Plan de Lucha Contra el Cambio Climático, en el cual se recoge el objetivo de que para 2050, apenas un 10% de desplazamientos se produzcan en vehículo privado y que, en su totalidad, éstos prescindan del uso de combustibles fósiles.

Como medida complementaria, también durante este verano, Vitoria-Gasteiz ha inaugurado la primera instalación de carga rápida en una electrolinera, con la que se puede recargar en apenas 20 minutos, con una potencia 50 kW –mediante el protocolo Chademo-, de hasta el 80% de la batería de un vehículo eléctrico. Este hecho supone un punto de inflexión para el despliegue e implantación del vehículo eléctrico, ya que permitirá reducir los tiempos de carga, lo que aumenta la autonomía y flexibilidad de estos vehículos. Este nuevo punto es el primero de una serie de instalaciones de carga rápida que se desplegarán a futuro en estaciones de servicio de toda España, en el marco del acuerdo alcanzado entre IBIL, dependiente del Ente Vasco de la Energía, y otros socios estratégicos.

Estas iniciativas no dejan de ser unos primeros pasos, incipientes aún en la implantación del vehículo eléctrico como alternativa y opción más eficiente desde un punto de vista energético y que diversifica las fuentes de energía en el transporte. De hecho, el objetivo que se marca actualmente el Gobierno Vasco es que para el año 2020 circulen en Euskadi entre 41.000 y 43.000 coches eléctricos y se disponga de una red de recarga que ronde los 13.000 puntos.

Otro acuerdo importante para el desarrollo de la movilidad eléctrica en la capital vasca es la firma de un convenio entre el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz e Hiriko, una iniciativa liderada por un consorcio de empresas vascas que desarrolla en la capital alavesa un nuevo concepto de movilidad eléctrica a la demanda. La iniciativa se soporta en el diseño y desarrollo de un vehículo de reducido tamaño, de tracción eléctrica, biplaza, plegable y gobierno electrónico que se integraría en soluciones globales de movilidad a la demanda en determinados ámbitos urbanos. El primer prototipo de este vehículo, presentado en Bruselas el 24 de enero de 2012 por el Presidente de la Comisión Europea, Sr. José Manuel Barroso, ya ha dado sus primeros pasos por las calles de Vitoria-Gasteiz y es una muestra de la capacidad de innovación de la vigente Capital Verde Europea como respuesta a los retos planteados en materia de movilidad sostenible y de lucha contra el cambio climático.

Otros artículos relacionados con: [movilidad](#), [ciudad](#), [desarrollo sostenible](#)