Planing for livable streets Towards a liveable, vibrant and resilient city through new mobility and public space strateg ies.

Mr. Juan C. Escudero Environmental Studies Centre (CEA) Vitoria-Gasteiz City Council



donde **Ci Vertie** es capital bertan **Dertiea** nagusi where **the green** is capital



A compact, pedestrian scale city until recent growth and latest urban developments.

- Administrative
 Capital of the
 Basque Country
- 240,580
 inhabitants
- 276.81 km.
- 46 homes/ha.
 - 101.51 inhabitant/ha. (residential areas)
- A city where everything is at hand, accessible on foot and by bicycle.

Market Day. 1955 Source: Municipal Archives of Vitoria-Gasteiz

ALZADOS

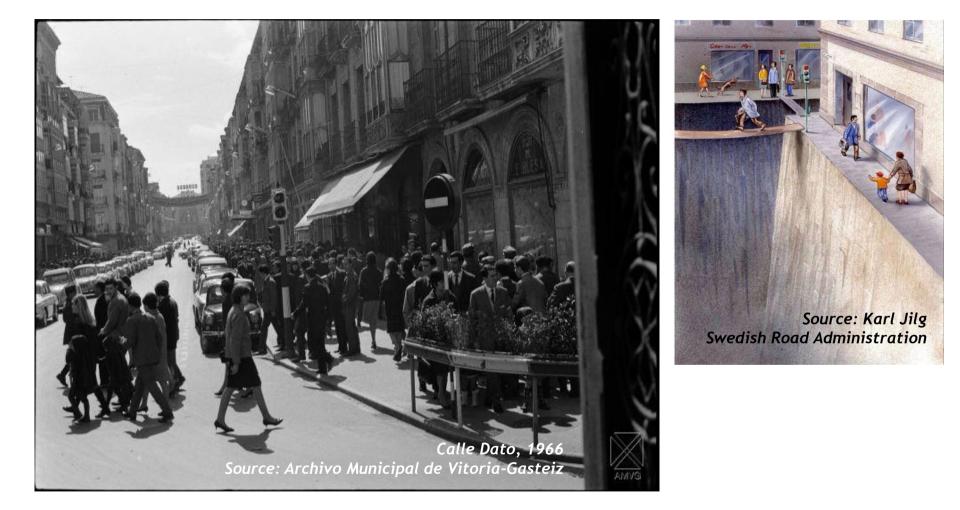
DRETA SISTE

116



FAR VUI BUJ





Are we designing cities for people or for cars?



Januarv, 1991

In 25 years, the vehicle fleet had quadrupled, while the population had increased by 60.000 inhabitants and 85.000 new cars were circulating in its streets.

EL TRAFICO EN VITORIA

Circular en coche por Vitoria se ha convertido en un suplicio. Los taxistas fueron los primeros en protestar, aunque la aplastante realidad de los hechos ha obligado a los políticos y técnicos a reconocer que las cosas no funcionan. Una muestra: Recorrer en hora punta los escasos novecientos metros de la calle Francia-La Paz puede costar

diez minutos. Los graves problemas de tráfico de Vitoria no son comparables a los de Madrid o Bilbao, pero contrastan con la fluidez que disfrutaba la ciudad hace algo más de un año. Son muchos los que marcan el inicio del deterioro en octubre de 1988, cuando el Ayuntamiento puso en marcha -valga la paradoja- un plan de mejora del tráfico.

Politicos, técnicos y usuarios coinciden en denunciar el grave deterioro del tráfico

Circula como puedas

J. J. Corcuera

VITORIA. Luncs, seis y media de la tarde. Hora punta, punifsima, y llueve, «Los días de lluvia es todavía peor; todo el mundo coge el coches, asegura M.T., un taxista con muchos años de oficio, mientras imprime fuertes valantazos a su vehiculo para esquivar a los turismos y furgonetas estacionados en doble y hasta en triple fila en la calle Domingo Beltrán, Se circula lento, muy lento. Un macarrilla serpentes entre los vehiculos a lomos de una motocicieta con el

EL CORREO ESPAÑOL-EL PUEBLO VASCO

domingo, 13 de enero 1991

EL TRAFICO EN VITORIA La Corporación está abocada a delegar el control de los aparcamientos en una empresa privada

La fuerte desconexión entre los departamentos municipales obliga al Ayuntamiento a adoptar una politica de 'parcheos'

La furste desconación entre los difurentes departamentos relaciona-tor com el tráficos ha obligate al Aynanamiento a realizar una publica normento de partolo: Campania al informatina, dos outrafica e los paras el seguintento del tráfico, más rotostas de las Ventas en cuentos as caración es el oblic flas con del decigar de su Ventas que se guardas en la antecianya. La para oute decigar las Ventas que se OTA en una eseguina al para oute ventas de las

J. J. C. VITORIA. El departamento de Fotos desde la gria

<text><text><text><text> Foice desde la gria Ad la couse, el Ayuztaniesto te la vitto fornado a tratte de al-facto de traffico con tratte de la constructura de la constructura de la constructura la constructura de la constru-tiona de la constructura de la constructura de la constru-ciones obre las obras vinitas y atitación de la colara e de la minua la velocidan en la cioada minua la velocidan en la cioada en instituía do sa querar de dia-minua la velocidan en la cioada en instituía do sa querar de dia-minua la velocidan en la cioada en instituía do sa querar clinaria

mervar otomdas para tristar de dia-timura la visicar de dia-toria de la constancia de la conduct de laboratione en el control sema-forio en la parasa de Hondmary Lovaina, en moderniarita la sa esta constante de la control sema-tado en un autobia, permitinar con our utilizar en metio de trans-porte de la constancia de la con-porte de la constancia de la con-tación en la constancia de la con-ficiencia de la constancia de las la constancia de la constancia de las las de las de las de las de las del las de las della della della della las della della della della della della della della las della della della della della della della della las della della della della della della della della della las della de

tografiar las matriculas de los que permanezcan mai estacionados.

lent" 0 miento en doble filos, asegura Bas-sa. Los técnicos ya han remitido, a los politicos un angulo desiser to-tres la boada i del sistenza y es pre-visitiles que la Corporcielos termine por decidirse por esta formala sungue a Signon Spolitora sin oris-cideras que supendría vano esta cideras que supendría vano esta 1150755-1 anos particularese

BATTER B

avica e El Ayuntamiento altininará al apercamiento en bateria de General Aleva

El plan que nunca existió

VITORIA. Los males del tráfico en Vitoria comentaron cuando el

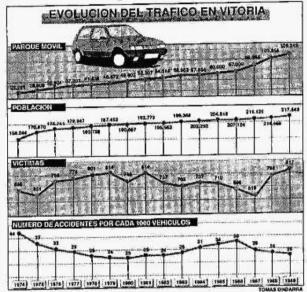
VITORIA. Los males del trifico su Vitoris concretanos cuando el Ayusamiento pazo en marcha, es extente de 1998, una iniciativa la proyeta considio en isongura una idea en enciente de la civolarito. El proyeta considio en isongura una idea que nomba muy bies-plan de centralización estamberte, en labilitar carriled-au en muitar esta de la considir a la constante en labilitar carriled-au en muitar esta de la constante en muchas actosticos en muitar questidar esta consuma de construir por el tejes de la control del trifico, reno-tatorios esta de la constante esta de la control del trifico, reno-tatorios en la de la procedime de la renorma de la constante de la deteriorem esta 1989, y desde 1990 hauta altere esta del trifico, reno-tatorios de la de la procedime de las renormas de las de las deteriorem esta 1989, y desde 1990 hauta altere esta de la sub del sub control testamberio del de la factoria de la sub del sub del sub control testamberio del de la 20.000 numera esta de la sub de la delacer y hauta esta del la de la procedime de la sub de la delacer control testamberio del de la 20.000 numera esta de la delacer bala de esta de la control de la de la control de la delacer porter de la de la procedime de la sub de la delacer porter desta de la de la control de la delacer de la delacer porter de la de la de la control de la delacer de la delacer porter desta de la de la control de la delacer de la delacer porter desta de la de la control de la delacer delacer de la delacer delacer delacer de la delacer d

La matriculación de vehículos bajó Les restrictions bago Un 12 % cen 1990 un 12 % cen 1990 mero de visicular maricular des denates 1990 con el distin-des denates 1990 con el distin-des denates 1990 con el distin-des argente una distinta 1989, del 19 el deve es censaro no 10.114 El perque total acumul-lador argente nos 19000, ellaro meros entes del Scorri de renato ses as registros en el ferentes per a registro en el renato 1937-1988, con cerca de 30.00 1937-1988, con cerca de

100 en Alluva, Pranceso trutos Espinoza. Mas del 80% del parque noval corresponde a Vitoria. Alava se sitia como una de las provincias con mayor número de vehiculos por habitante y concer el underimo puesto en el matorio estatal. Segin deno municipales, la velocidad media que reguita el defino en Vitoria en de treina.

Serin datos matericases, la vecidida malas que regalente trafloc entra por tore. Las acuas maio construite sor, Les Ha-rrias con 19.000 vehiculas dis-tratas entratas en la seria construite sorta de la seria terraria, con 16.000, Bases, Constación y Forida, con al dente foredo y miertos), tal dente foredo y miertos), tal dente foredo y miertos, tal dente foredo y miertos, tal dente foredo y miertos, portas computars de auto-bases grantas, con una fer-cuencia de allada de cinco mie-ano miertos de trafos melos melos melos en en entratos de auto-tos portas computars de auto-bases grantas, con una fer-cuencia de allada de cinco mie-mento estaba que toro miertos en entratos de trafos de auto-tore portas computars de auto-bases grantas con una ference miertos en entratos de auto-sentos estabas de cinco miertos en entratos de auto-tore portas computars de auto-bases grantas con una ference miertos en entratos de auto-sentos estabas de cinco miertos de auto-tos estabas de cinco miertos de auto-tos de auto-entos de allada de cinco miertos de auto-sentos estabas de trafos melos de auto-sentos de allada de cinco miertos de auto-

cuentra de falina de conte inte-mainte, mainte, postante de Turviss, Jon Untaria, constiders, por su par-ne que está equivocado el que puede instituir al privado. En Vitoria «abalió» la forcamenta es de quiese ministra, forcamenta las está más balieros en seguida-da precio decimienta acordo de artes de tartes acorden al ser-vicio de forma genutras.



· Atravesar el kilómetro escaso del tramo Francia-La Paz puede costar diez minutos en hora punta

 «Creo que las cosas están cada día peor porque cada vez suelto más tacos», asegura un repartidor

de colesiales atravicsa despreocupado la calzada sorteando la hilera inmóvil de vehiculos. «Hace dos años echaba gas-oil cada tres días, pero desde que pusieron tantos semáfotos tengo que hacerlo cada doss. Ningún pitujo a la vista. Parece que se esconden. La cámara de televisión que, en teoría, centrali-za los semáforos de Francia, La Paz y Santiago gira marcada desde la alta cucaña enclavada junto al hospital. Los semáforos guiñan su ciclo de tres colores sin que los vehiculos avancen de forma fluida. «Esto sólo responde a un criterio de dejadez política. Las ordenanzas se hacen y hiego se dejan al libre albedrío de los ciudadanoss, denuncia el concejal socialista Juan Antonio Martinez de Butrón.

Atravesar el escaso kilómetro Francia-La Paz ha costado cerca de diez minutos. En hora punta, circular desde Tzagorritzu al centro puede llevar más de veinte minutos, tjempo equivalente a viajar desde Lakua a Murgula y volver. El carril-bus de la calle La Paz está invadido por dos furgonetas de Telefónica, por otras dos de reparto, por tres turismos y por un camión que descarga su mercancia en una galería comercial. Un autobús urbano permanece aparcado en doble fila, y un segundo ocupa otro carril intentando superarle. Solo existe un pequeño pasillo. Gabriel I., de 34 años, repartidor de electrodomésticos desde hace doce, afirma con sesto aburrido: «Creo que las cosas estan cada día peor porque cada vez suelto

La descoordinación entre los departamentos municipales, la escasa vigilancia policial, la filosofia peatonal del alcalde y el uso abusivo del coche por parte de los ciudadanos han sumido a Vitoria en un auténtico caos. Los técnicos aseguran que el remedio es todavia posible. De momento, cada uno circula como puede, o como le dejan.

> más tacos. El más suave es 'Me cago en Rusia's.

La ratonera

Milagro. Aparece un policia municipal en una motocicleta, Bien, por fin. Pero el poli no descabalga, acelera en zig-zag y desaparece con un ronronco por la calle Rioja. siJodé, pero es que tienen miedo, o quèls, grita un ejecutivo al borde del infarto. Manuel Fernández Angulo, presidente de Protección Ciudadana, asegura que «nos harian falta 120 agentes más para poder controlar los 5.000 aparcamientos restringidos. Cuando se planteo la posibilidad de vigilar los barrias a la OTA, opté por la primero, porque lo considero prioritario. De todos modos es una falacia decir que no se vigila el tràfi-

El siguiente paso del viacrucis urbano está en General Alava. La peculiar zona de aparcamiento en bateria diseñada por el super-departamento de Ordenación Territorial, que preside Juan José Nanclares, ha convertido la calle en una auténtica ratonera. Un solo turismo estacionado en doble fila impide el paso a un autobús urbano. El conductor del mastodonte azul gesticula desde la ventanilla mientras a sus espaidas sucha un coro de clazonazos. «Si es lo que digo yo, aqui se hacen las cosas con los ples. En vez de tanto carril de bicicletas, que no usa casi nadie, deberían haber hecho más para los autobuses», señala afligido. El concejal que preside Tuvisa, Jon Uriarte, reconoce que alos cambios en el sistema de aparcamientos y las numerosas obras viarias que se realizan en Vitoria han perjudicado al horario de paradas de los autobuses».

Baldosas peatonales

El taxi deja atrás la plaza del General Loma, próximo objetivo de las baldosas peatonales del Ayuntamiento. En la Avenida de Gasteiz parece que la onda verde se-mafòrica funciona mejor, hasta llegar a la rotonda que distribuye el tráfico de Beato Tomás de Zumárraga, Sancho el Sabio y la propia Avenida. Alli, los vehículos se amontonan en el semáforo de la plazoleta, hasta el punto de impedir el paso a los que circulan en dirección a Bilbao. «El Ayuntamiento parece empeñado en construir rotondas en todas las esquinas. En lugar de buscar buenas soluciones, sólo consigue que el tráfico circule más lentos, asegura el portavoz de los concejales de EA, Mikel Mintegi.

Pero existen otros puntos negros, algunos de ellos alejados del centro. Entre otros, el embudo del puente de Castilla, las peligrosas autopistas-cinturones de Salvatierrahide y Jacinto Benavente, el semaforo eterno de Obispo Ballester, la calle permanentemente colapsada de Ariznavarra, los puentes asfaltados de vehículos de San Cristobal y Las Trianas o la trampa sin salida de Vicente Golcoechea.

Fin del trayecto. El taximetro tiene agujetas. El próximo dia, mejor a pie.



A commitment by tradition...



The Kingdom of Walking.

The car free area started in 1976, and in 1993 reached up to 40,000 square meters and up to more than 20 streets. In this period, the number of cars grew by 50%

Some of the pedestrianized streets registered up to 25,400 vehicles a day before to free them from the cars.



Primero fueron los magnolios y despues vinieron las jardineras y los bancos. Quien iba a pensar una cosa semejante en la mismísima calle de Dato. Pues ahí estan, algo pachuchos los árboles pero con esperanzas de mejor vida en opinión de los técnicos. Todo ello, más parecido decorado en Postas, cohesiona una zona peatonal que sido preocupación esencial de esta Corporación y que abarca ya des-de la Virgen Blanca hasta la de los Fueros por un lado y Dato por otro desde su arranque hasta la calle de San Prudencio. Discutida por los comerciantes tramo a tramo, el primero, hasta General Alava, puede conside-rarse ya aceptado. Es muy previsible que acabe pasando igual con el segundo. Los ciudadanos ya han dado su veredicto ocupando el espacio en todos sus rincones.





DARIAS MARCHA ATRAS ATZERA EGINGO ZENUKE? Dato: 38 urte autorik:gabe

La calle Dato da marcha atrás 38 años

Como arrangue de la Semana de la Movilidad. 15 coches clásicos visualizaron cómo era la vía antes de ser peatonal CUANDO NO TENIA ARBOLES



«OUIERO JUGADORES QUE AYUDEN AL EQUIPO»

Los coches circularon ayer por la céntrica

calle para recordar lo que hemos ganado P4

https://youtu.be/wgoE5RG8yfl

DATO REGRESA A LOS 80

La original acción es el aperitivo de la Semana de la Movilidad. 21 IOSU ONANDIA



Pedro Martínez, técnico del Baskonia, asegura estar «contento» con la actual plantilla P64

FISCALÍA Y DEFENSAS BUSCAN APLAZAR EL JUICIO EL LUNES P28

Invites dal Araba Cla Club - de 1960 a 1980 - aparcan aver en la calle Dato, en el tramo re General Álava y la calle Po A su lado, paneles en los que apa arteria en el pasado y hasta ahora. 980 no había árboles ni bancos

≤ Agurtzane Salazar ∰ Alex Larretxi

VITORIA - Quince espectaculares coches clásicos del Araba Classic Club, de 1960 a 1980 se pudieron vol ver ayer por la calle Dato de Gasteiz, pero esta vez no se trataba de la promoción de una serie de época, de esas que suele traer el Festival de la Televisión de Vitoria (FesTVal). No. En esta ocasión, la céntrica e icónira arteria de la ciudad daba marcha atrás 38 años para recordar, gracias a una iniciativa del Ayuntamiento y el Centro de Estudios Ambientales (CEA), cómo era este espacio antes de su peatonalización.

El concejal gasteiztarra de Medio Ambiente, Iñakí Prusilla, explicó que El Post-it la capital alavesa fue una de las ciu lades pioneras en la peatonalización de parte de su centro urbano hace casí cuatro décadas, decisión que La iniciativa Los To vehículo clásicos del Araba Classic Club durante la pasada jornada se con-memoraba con esta acción enmarque se llevaron ayer a la calle Dato de Vitoria sirvieron para da cada dentro de la celebración de la 19 edición de la Semana Europea de comienzo a la 19 edición de la Semana Europea de la Movilida la Movilidad, que cuenta con progra Sostenible, que cuenta con pro gramación hasta el 22 de sepmación hasta el próximo viernes 22. Para simular el regreso de la carretiembre. Esta acción, en concreto del Centro de Estudios Ambienta tera a Dato, se instalaron pegatinas iancas que simulan la señalización les (CEA) y el Ayuntamiento de de tráfico, y por estos carriles desfi-Gasteiz, sirvió para llamar la ate laron durante horas los coches de integrantes del Araba Classic Club. ción de la ciudadanía y reivindio los beneficios de los espacios ¿Qué pasaría si hoy en día diérapeatonales, al recordar cuando os marcha atrás?", se preguntaba por Dato pasaban los coches isilla tras señalar que si fuera asl



0

el centro perdería calidad de vida. De hecho, en 1980 en la calle Dato no había ni un árbol, ni un banco, ni un aparcabicis, y era una via de dos carríles de circulación, con cientos de vehículos a motor que cruzaban a diario el centro del Ensanche. mientras que en la actualidad cuen-ta con 68 árboles, 33 bancos, 53 aparcabicis y un eje peatonal. "En el sur de Europa, podemos afir

mar que Vitoria fue una de las pri-meras ciudades que apostó por peatonalizar una calle de estas caracte rísticas. Y tenemos que seguir es: senda. Por ejemplo, a través de la actualización del Plan de Movilidad que se está llevando a cabo en la actualidad junto con la Agencia de Ecología de Barcelona. Debemos potenciar que el espacio público sea para personas", resaltó Prusilla.





La oposición critica a Cuerda por su anuncio de peatonalizar el entorno de la Virgen Blanca

Consideran que puede generar graves problemas de tráfico en la ciudad

P. GLZ. DE VIÑASPE

VITORIA.— El anuncio por parte del alcalde del proyecto pira pea tionalizar diversos calles cóntricos de Vitoria ha provocidon inue los partados de la oposición municipal hayan hecho públicas sus criticas. Los grupos han consurado la forma en la que se ha hechorpública la noticia y han coincidido en la falta de medida por parte de Cuer da en la extensión de la zona peatonal

El primer edil comunicà el vicanes la posibilidad de que las calles Prado, Virgen Blanca y Mateo de Moraza fuesen cerradas al trófico de turismos privados y restrungidas al paso de autobuses y vehículos de carga y descarga. La medida, que el alcalde destacó que se encontraba en fase de estudio por parte de los técnicos municipales, contó con el excepticismo por parte de sus socios de Gobierno local, Javier Rojo.

Los grupos de la oposición mantienen planteamientos similaros entre si, y contras sus criticas en la faita de moderación en la ampliación de las vías para peatones.

José Antonio Pizarro, de Unidad Alavesa, apuesta por una mayor racionalización del sistema. «Es imprescindible mantener un equilibrio en este proceso, para no entorpecer el tráfico rodado por la ciudad -indica- En peatonalización requiere un estudio mucho más profundo que el que se ha realizado a lo largo de toda esta legislatura». El edil foralista creu que el sistema utilizado ha sido el de cortar calles, limitándose a desviar el utilico por las vías más rinkimas.

Pizarro resulta los antecedentes generados en el último tramo de Dato y Siervas de Jesús «Esta peatonalización va a generar groves problemas de tráfico, como ha ocarrido en la calle Elorida -indica- A pesar de que nos remitimos a un posterior estudio sobre el tema mi posición no es favorable a prioris.

AUSENCIA DE APARCAMIENTOS.- El grupo municipal de Herri Batasuna se considera uno de los precursores de la política de cerrar vias



al tráfico scuando lo propusinos en la legislatura 79-83, y por ello sontos favorables siempre y cuando se tenga en cuenta a las asociaciones de vecinos».

Guillermo Perea destaca la carencia de aparcamientos que existen en la zona, que crée que se va a agravar cuando se ponga en práctica el anoncio del alcalide. aDe los cuatro parkings proyectutos colectivos vecinales demandan estos lugares para dejar los coches si se los cierran las culles», afirma el conscejal abertale.

En este sentido, recuerda el fracaso de la política de Cuerda en el tema de carrilas de hiel para significar su comportamiento en este asunto: «Los colectivos ecologistas ya le dijeron que esó no podra funcionar, pero estamos en vispera de elecciones y huele un poco mal que se hagan este tipo de anuncios en fechas próximas a esta cita».

El representante del Partido Popular mastró su rechazo a reatizar une valoración sobre el tema, ya que tenen previsto lievarlo a la proxima comisión de Infraes-

tracturas y Servicios, «Es un proyecto que va a cambiar la ciudad de úna manera drástica, con perjuicios para gente que tiche gatajes en la zona, por lo que no se puede tomar a la ligora», aseguraba Miguel Angel Echevarría.

CONTRADICCIONES DE LOS SOCIOS.- El concejal subraya que se está terminando la legislatura, y varios de los proyectes van a pasar a nanosdel siguiente equipo de Gobierno municipal «en el que no parece que vaya a estar el soñor Cuerda». Cree que las propias contradicciones de los socios municipales que ayer se reflejaron en las dellaraciones realizadas a EL MUNDO DEL PAIS VASCO por el teniente alcalde, Javier Rojo, dan una idea de la dinensión del tema.

Les explicaciones que José Angel Cuerda ofreció el viernes para justificar su propuesta fueron las de la ruptura del concepto peatonal con cruces como los de General Alava y Prado. Pizarro erec que los recientes atropellos que se han produció en cichos puntos han podido flevar al alcalde a conveneerse de la bonanza de la medida.

La coincidencia de los grupos políticos en la precipitación del mandatario nacionalista al realizar el anuncio destacan el debate que ha provocado un terma sobre el que existe un consenso básico. La ampliación del espacio peatonal a espaciós como la calle Basifurri y la zona de Portal de Arringa no han suguesto una sustancial discrepancia ante su menor incidencia en la planificación del tráfico redado.

En este sentido, Cuerda destacó que lo que iba a ser en primera instancia un vial «disutsorio», en alusión a la calle Prado, se había convertido en una zona de tránsito errection

Tanto Pizarro como Echevarría consideran que la alteración en este punto crucial de la citudad puede suponer en cambio de tal magnitud que la decisión debe ser tomada de una mantera consensuada, mientras el representante de Herri Batasuna destaca la necesaría uportación de los agentes sociales afectados en la resolución definitiva sobre el particular.



A commitment by tradition...



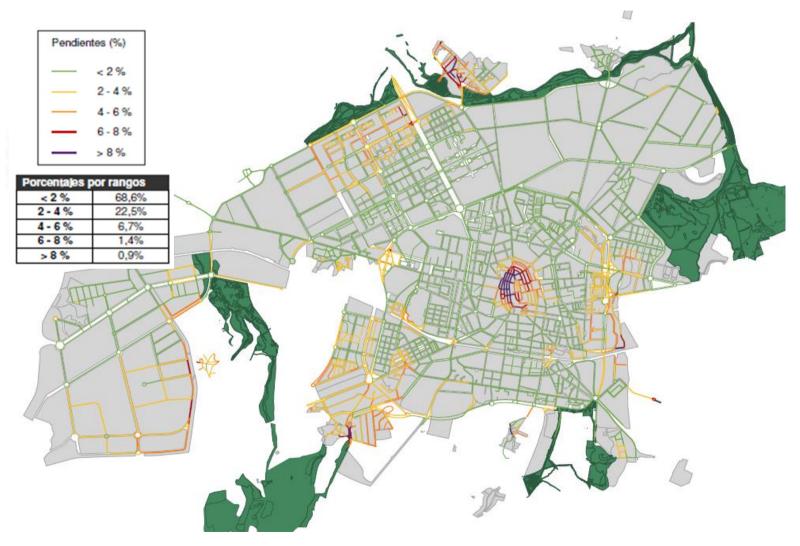
A shopping street in the heart of the medieval quarter.

Renovation of the Plaza de la Virgen Blanca, the real heart of the city, has made it a paradise for pedestrians.

Nowadays the pedestrian zones reach up to 500,000 square meters.



A commitment by opportunity...



Slope map.

reen capital

Source: Sustainable Mobility and Public Space Plan of Vitoria-Gasteiz



A commitment by opportunity...

Adequate accessibility



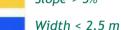
Width > 2.5 m and Slope < 5%

Moving walkway

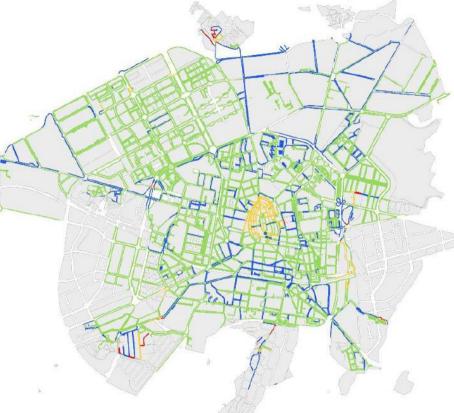
Inadequate accessibility



Width < 2.5 m and Slope > 5%



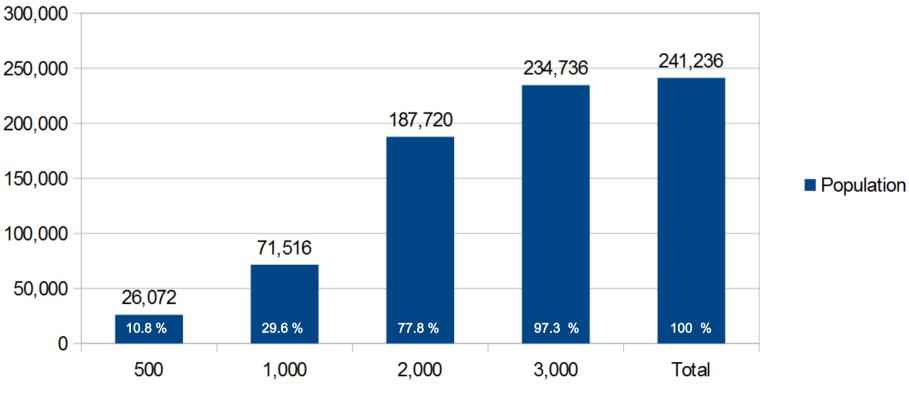




Accessibility map. Source: Sustainable Mobility and Public Space Plan of Vitoria-Gasteiz



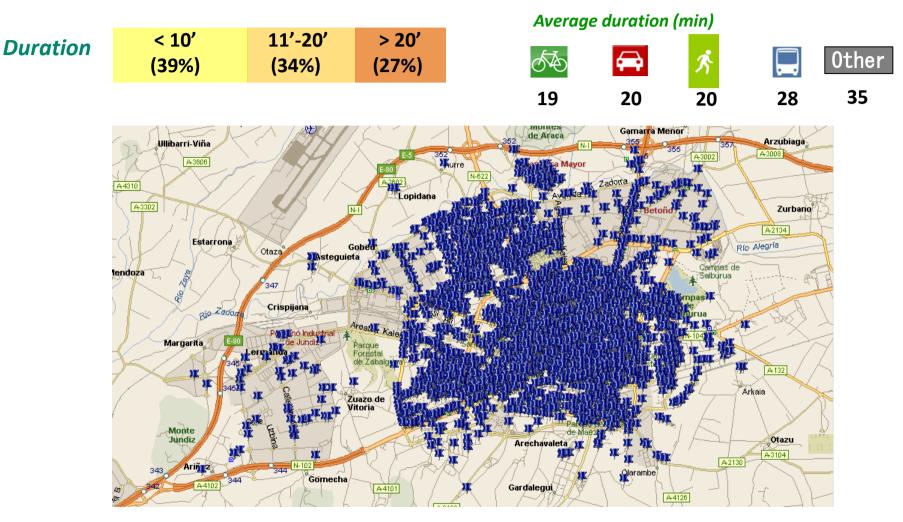
Distances to the city centre



meters to the city centre



A commitment by opportunity...



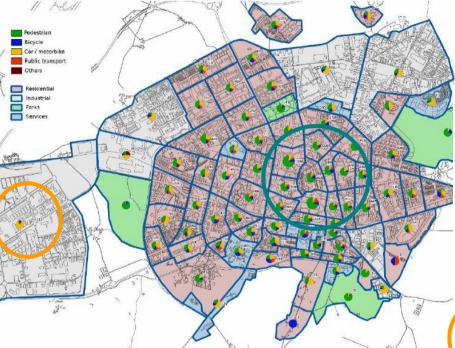
Source: 2014 Mobility survey (Fig.: mobility pattern -trips- for a typical working day in VG)

Average distance (Km)

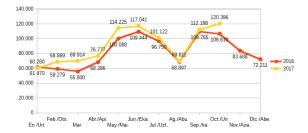




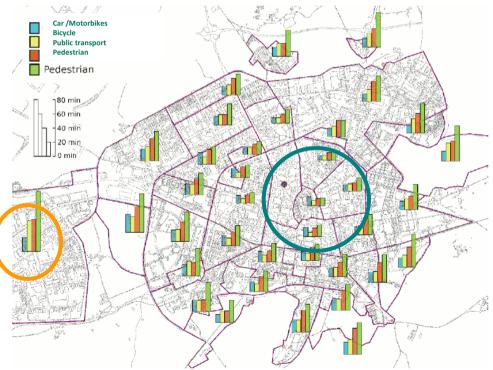
A commitment by opportunity...



Modal split per destination of the city (source EDN 2014)



Active mobility is really competitive within a large part of the city.



Average journey time (in minutes) to the city centre, using the main modes

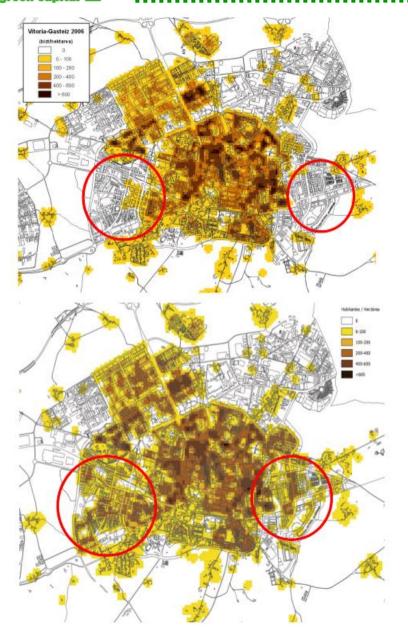


A commitment by convenience ...

Modal Split trend. Changes in urban scale forces a quick motorisation in the daily mobility



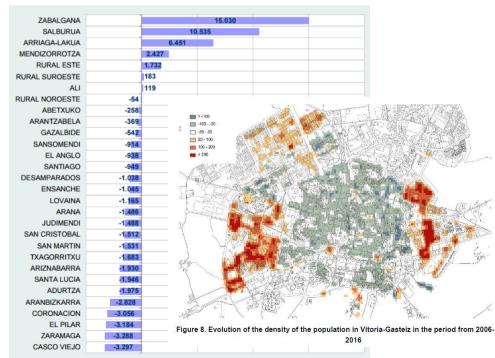
A commitment by convenience ...



VITORIA

reen canital

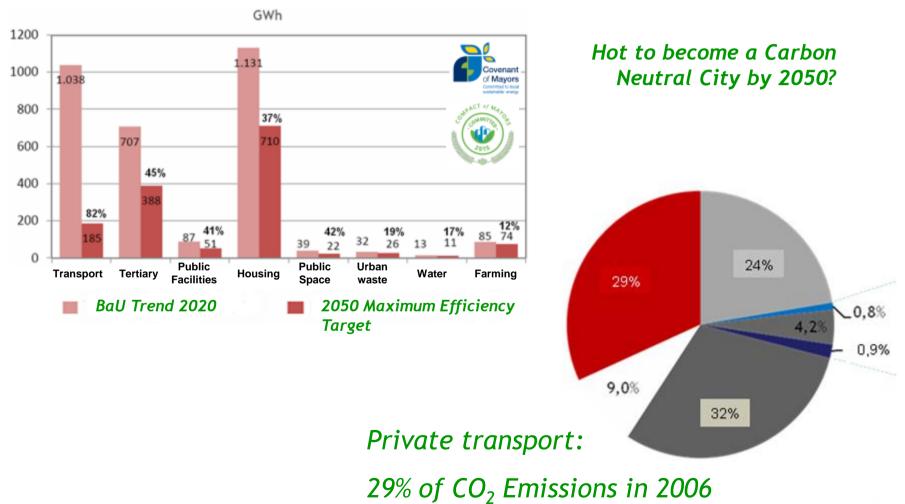
Current Master Plan programmed a major urban development in the short to medium term. In the last 8 years have been built about <u>16,000 homes</u>, expanding the city in another <u>9 million square meters</u>.



Population trend by neighbourhoods (2001-2013).



A commitment by convenience ...





The social consensus ...

Towards a successful Plan through citizen engagement.





October 2006 1st participatory workshop. Mobility and sustainability in Vitoria-Gasteiz Report

> November 2006 2nd participatory workshop. Mobility in Vitoria-Gasteiz in 2010???

> January 2007 3rd participatory workshop Citizens' Pact for Sustainable Mobility

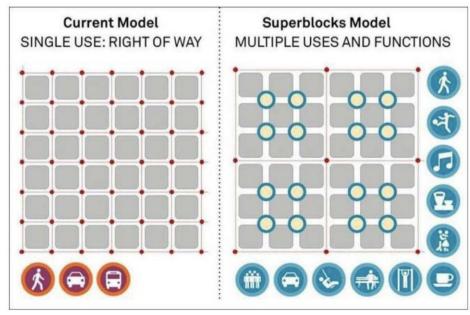


- Citizens' Pact for Sustainable Mobility
- Signature. April 2007
- Plenary approval. September 2007
 - Social Council approval. July 2008

A new urban cell: Superblocks and main roads.

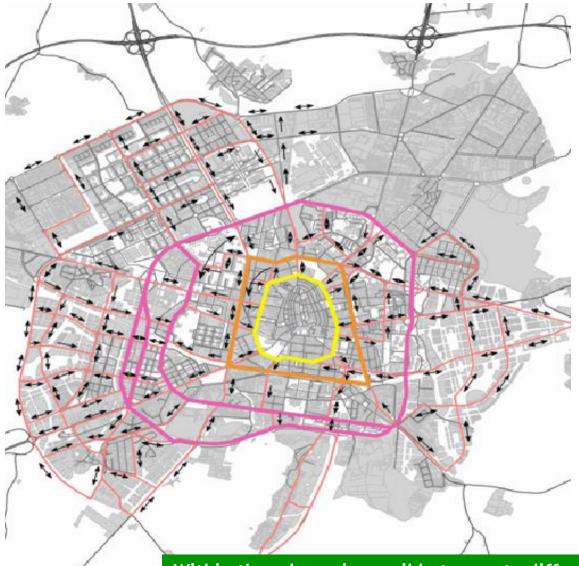
- The <u>superblock</u> is a key element of the mobility and public space strategy.
- A superblock is a new concept, a geographical space delimited by main corridors that covers several city blocks.
- Private cars and public transport are kept outside the superblock while the inner streets are redesigned to be mainly used by pedestrians.
- It gives back the public space to the people and foster social interactions at street-level.







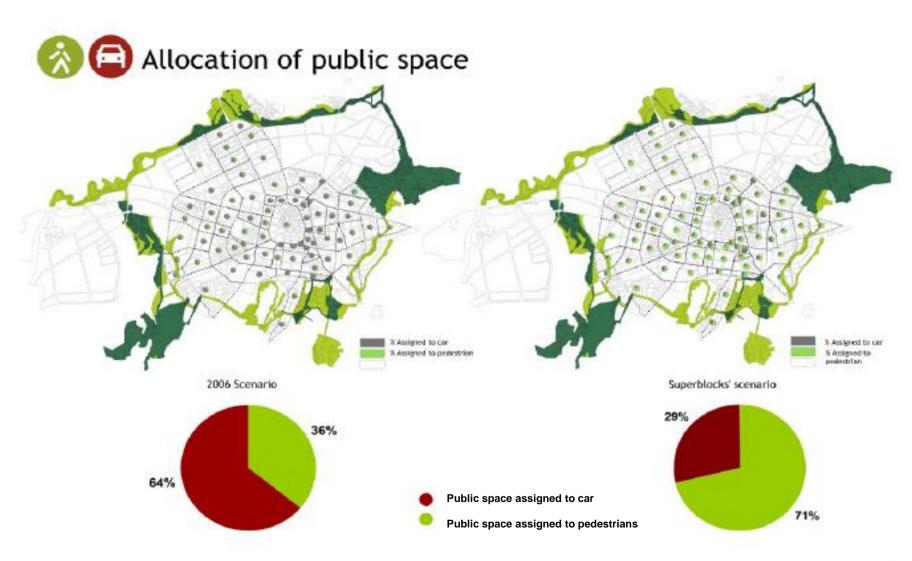
A new urban cell: Superblocks and main roads.



Vitoria-Gasteiz has reorganized the whole city in 72 superblocks.

Within the scheme is possible to create different and efficient networks for pedestrians, cyclists and motorized modes





Super-block scheme allows ...

• To free public space for mobility activities, accommodation and respect for pedestrians.

• To ensure the diversity of activities in a re-qualified public space.

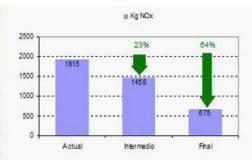
• To improve accessibility.

VITURIA

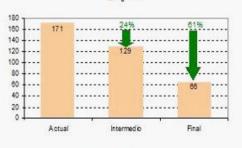
• To reduce noise and polluting gas emissions in the city.

• To not significantly affect traffic capacity, neither in the super-block district, nor in the rest of the city.





Emisiones de NOx diarias (kg) debidas a la tráfico. Fuente: Elaboración propia



Ka PM10

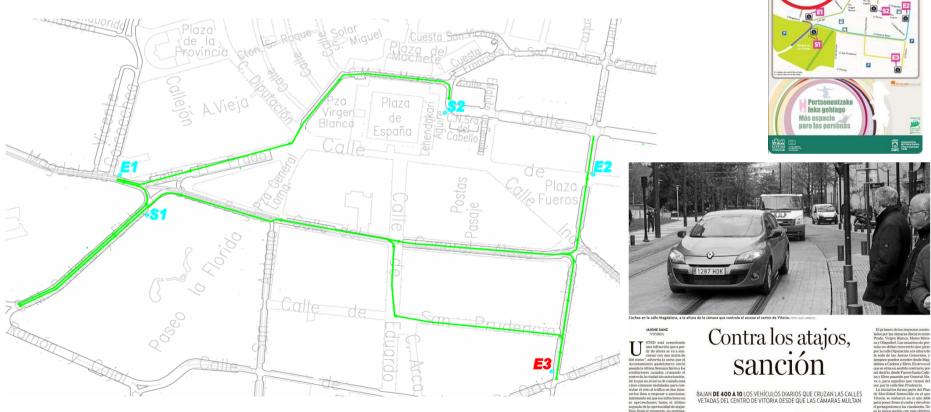
Emisiones de PM₁₀ diarias (kg) debidas a la tráfico. Fuente: Elaboración propia







Based on the control of through traffic using the transit time between two points (input / output) controlling four routes:



IDEOKAMERAZ KONTROLATUKO

DITUZTE ERDIGUNERA SARTZEN DIREN IBILGAILUAK CONTROL DE ACCESO DE VEHICULOS AL CENTRO A TRAVÉS DE VIDEOCÁMARAS

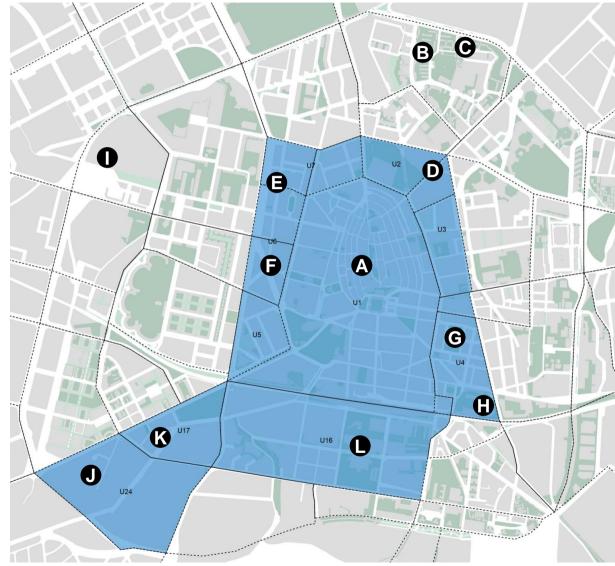


En los últimos años, se han realizado diversas actuaciones de pacificación y también de reforma del espacio público bajo los criterios del modelo de ordenación de Supermanzanas. A continuación, se proponen actuaciones que refuercen y consoliden las ya realizadas de nueva ejecución.

Reformas en el espacio público

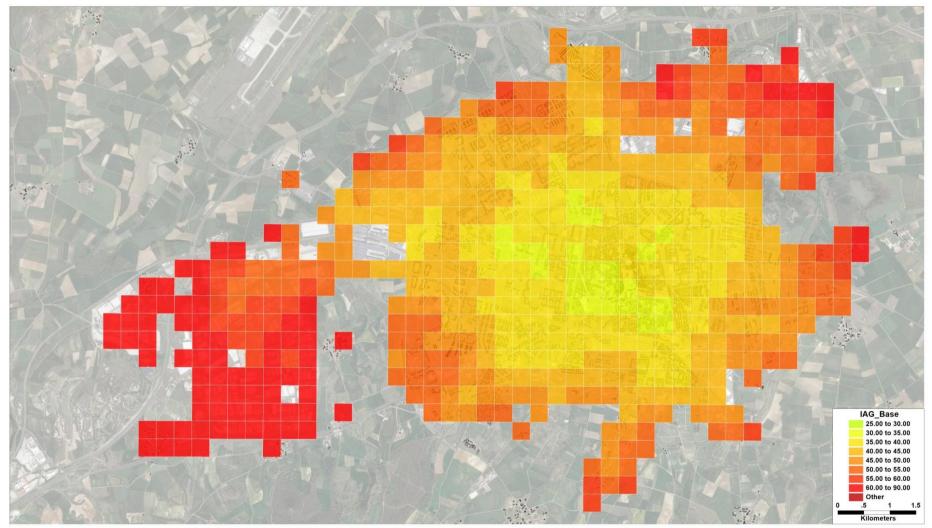
А	Supermanzana Central
B/C	Reformas en Barrio Zaramaga
D	Parque del Norte
E	Barrio Coronación
F	Barrio Lovaina (Sancho el Sabio)
G/H	Barrio Judimendi: Plaza Sta
	Bárbara; PI de Toros
1	Barrio Txagorritxu
J/K/L	Pacificación + sección única de
	calles

Áreas con pacificación de tráfico



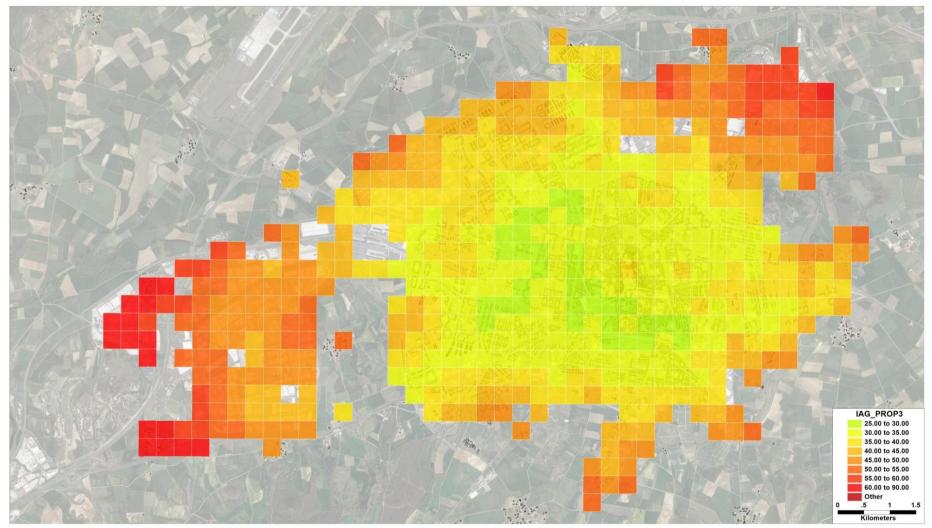


INDICADORES - ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD GLOBAL. ESCENARIO BASE



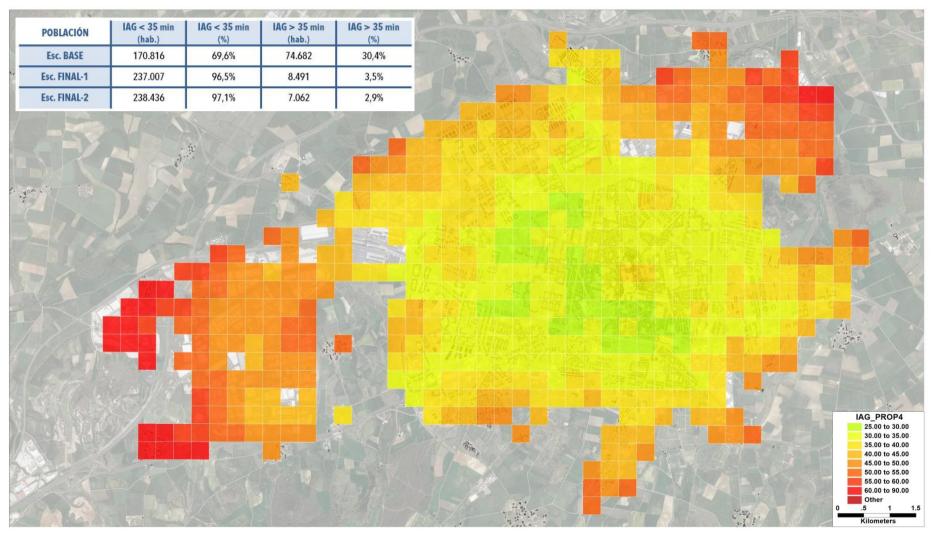


INDICADORES - ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD GLOBAL. ESCENARIO FINAL - 1





INDICADORES - ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD GLOBAL. ESCENARIO FINAL - 2





CONVENCIONAL

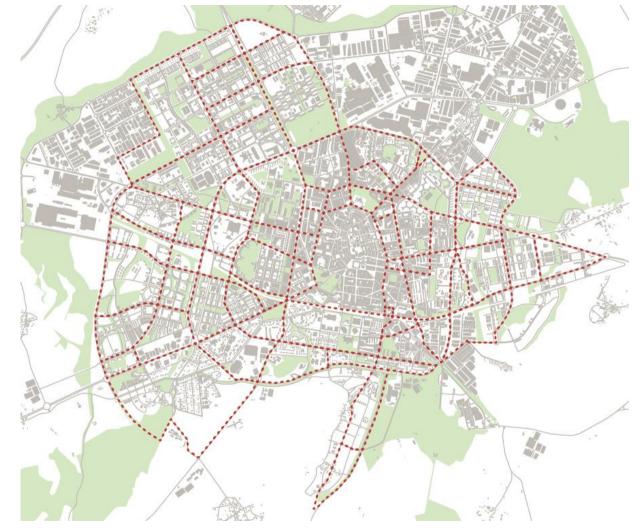
We keep "walking"

Viario para el transporte motorizado Viario para el peatón y otro usos del espacio público (sección única) 🖨 💷 🔒 Vehículos de paso y transporte público 🖨 💷 🛤 PL

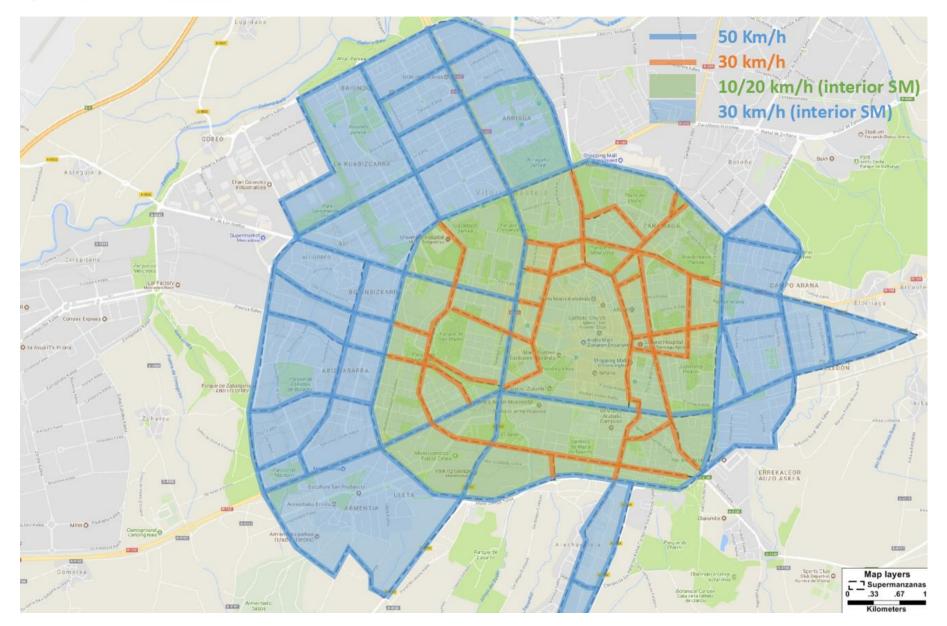


Propuesta

30 superblocks 830 ha. 142,422 people









Actuaciones Estructurantes

Corto y medio plazo

Prioridad 1:

- Supermanzana Central
- Barrio de Judimendi
- Los Herrán
- Senda Urbana Portal del Rey

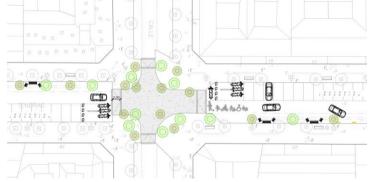
Prioridad 2:

- Barrio Coronación
- Barrio Zaramaga
- Barrio El Pilar

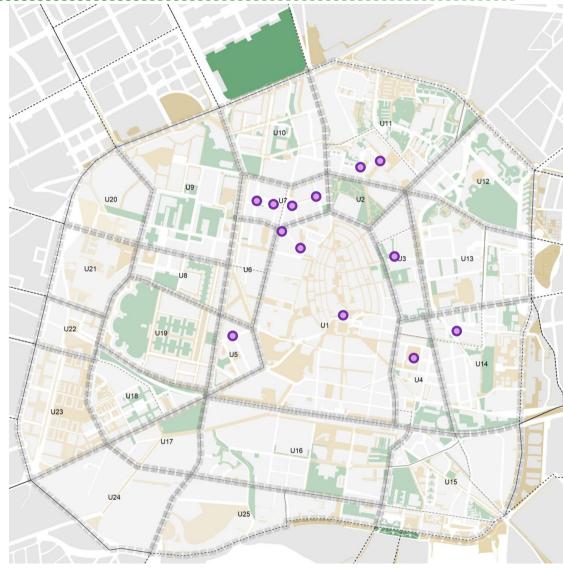












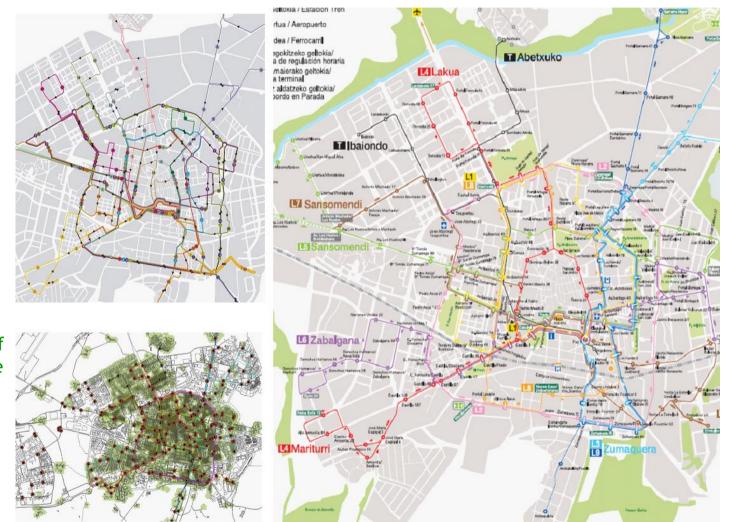
A new public transport network

 In 2009 Vitoria-Gasteiz created a new bus and tram network.

VITORIA

areen capital

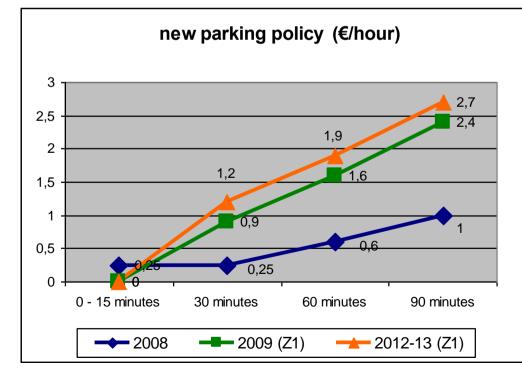
- The old one, based on 18 bus lines, was replaced by a totally new integrated grid (2 tram lines and 9 bus lines) ...
- ...which guaranteed better frequencies (10 min.), better use of resources and access to any point of the city with one sole transfer.
- Part of a "Push & Pull" strategy...

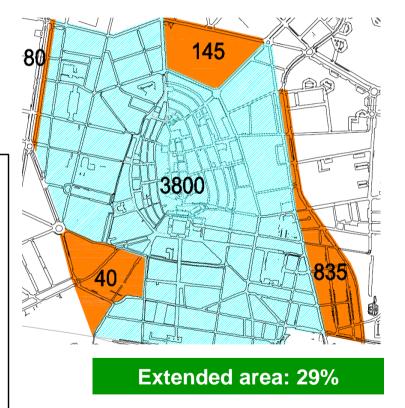


A new on-street parking policy

...because the very same day Vitoria-Gasteiz nearly tripled parking tariffs in the city centre (plus increased by ~30% the regulated area extension in the city centre).

Higher prices:













Evolución del transporte público en Vitoria

Απο	Evolución demográfica	TOTAL VIAJEROS
1998	217.628	11.440.653
1999	218.774	11.523.504
2000	218.950	11.383.474
2001	220.254	11.474.560
2002	222.329	11.560.716
2003	224.586	11.717.606
2004	224.965	11.482.471 Tranvía
2005 1	227.194	11.218.597
2006	229.080	10.582.940
2007	230.585	12.043.305
2008 ²	233.399	12.642.648 + 111.180 12.753.828
2009 3	236.525	10.544.413 + 4.689.282 15.233.695
2010	239.361	11.090.678 + 6.977.841 18.068.519
2011	240.580	11.881.073 + 7.425.646 19.256.709
2012 4	243.298	12.164.910 + 7.275.965 19.440.875
2013	242.147	12.761.549 + 7.279.296 20.040.845
2014	242.924	13.084.298 + 7.296.723 20.381.021
2015	245.036	13.766.138 + 7.699.814 21.465.952
2016	246.042	14.522.984 + 7.723.445 22.246.429
2017	247.820	15.162.164 + 8.137.654 23.299.818
2018	250.051	15.759.827 + 8.304.395 24.064.222

¹ A principios de 2005: Llegan los primeros vecinos de Zabalgana y Salburua

² Diciembre de 2008: Puesta en marcha del tranvía

³ Julio de 2009: Arranca el ramal de Abetxuko

³ Octubre de 2009: Reorganización de las líneas de Tuvisa

³ Noviembre de 2009: La OTA se amplía y triplica sus tarifas

⁴ Septiembre 2012: El tranvía llega al centro de Abetxuko

.....

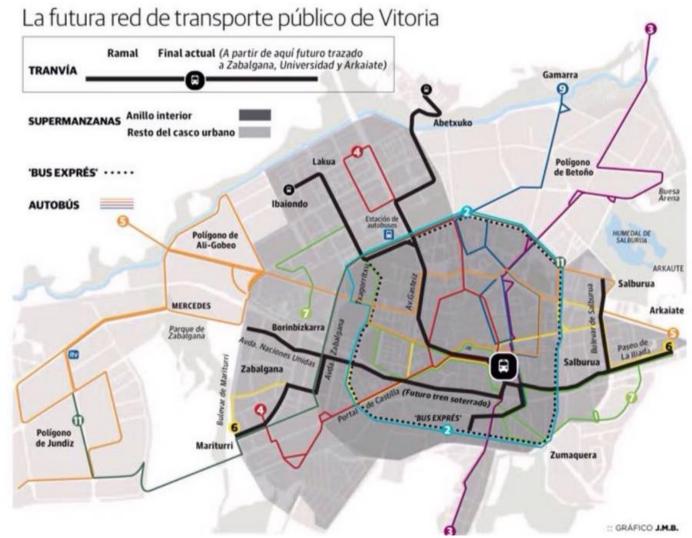


Towards new high capacity corridors.











We keep "walking" ...

EL CORREO ESPAÑOL-EL PUEBLO VASCO. DESDE 1910. WWW.GICOTTEG.COM





ARABA/ÁLAVA

Miércoles 01.03.17

LOS GOBIERNOS CENTRAL Y VASCO DESATASCAN EL TAV



El tren de alta velocidad entrará en Vitoria soterrado tres kilómetros

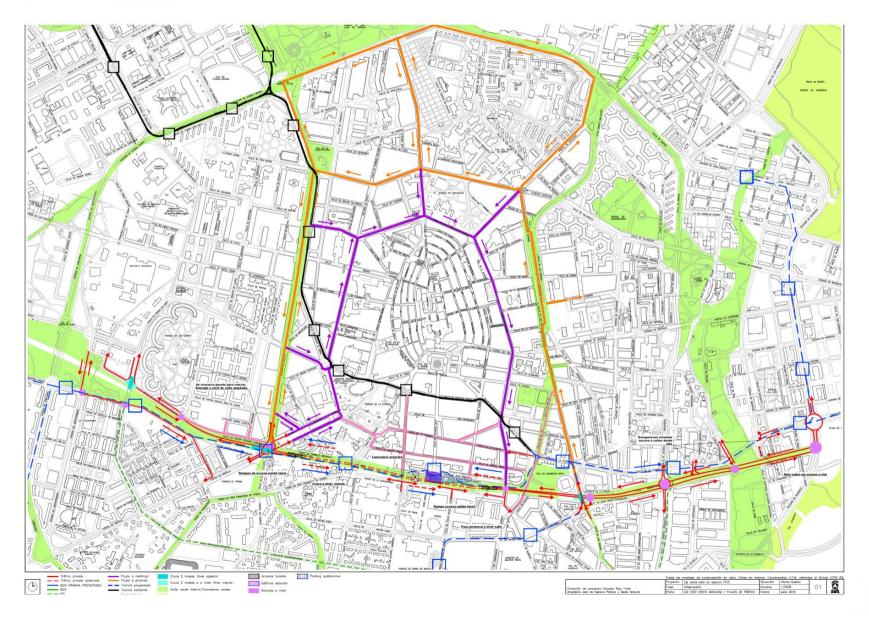


Fomento acepta el plan del Gobierno vasco para soterrar el tren 3 kilómetros en Vitoria





Actualización del Plan

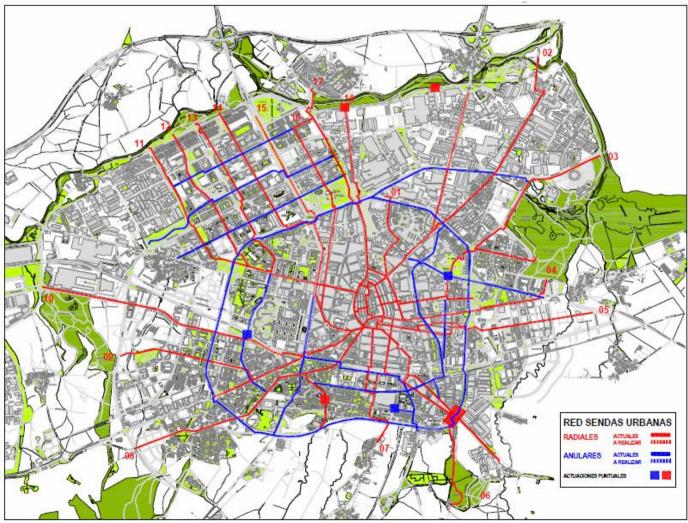


GASTEIZ An improved pedestrian network



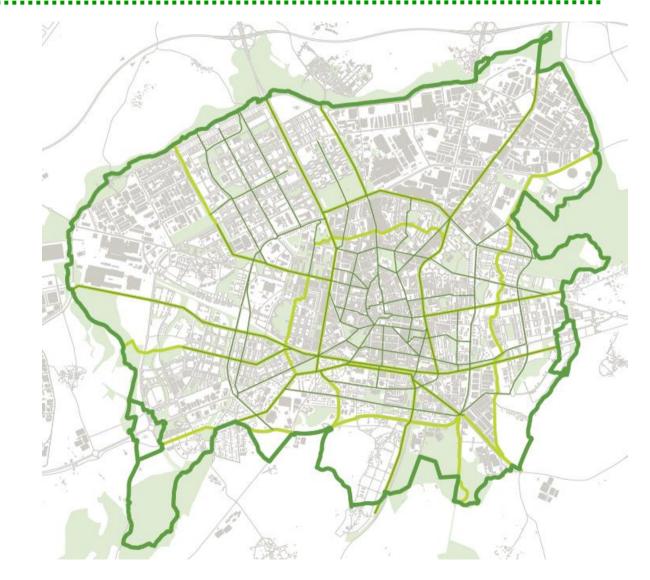






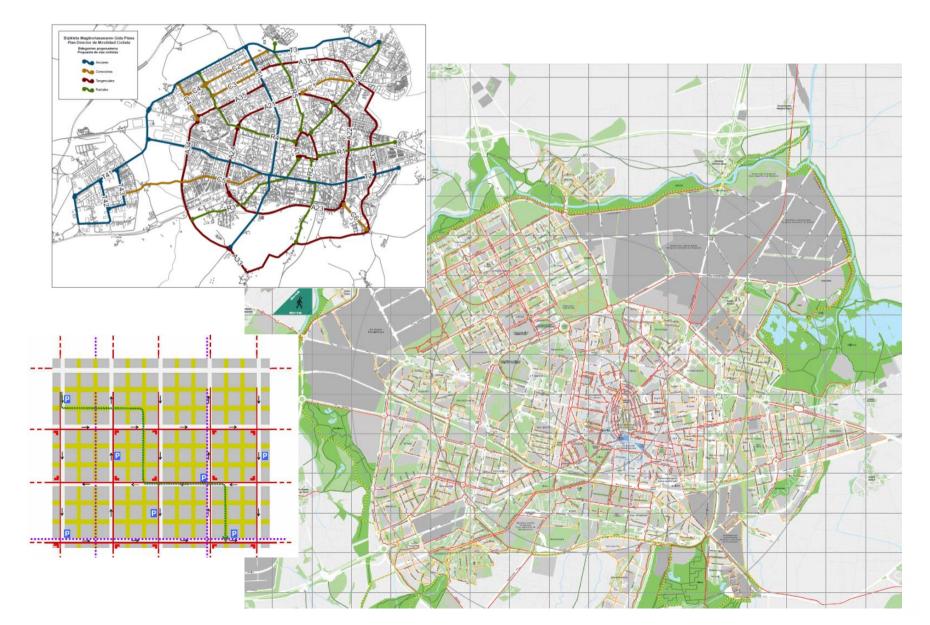


We keep "walking"



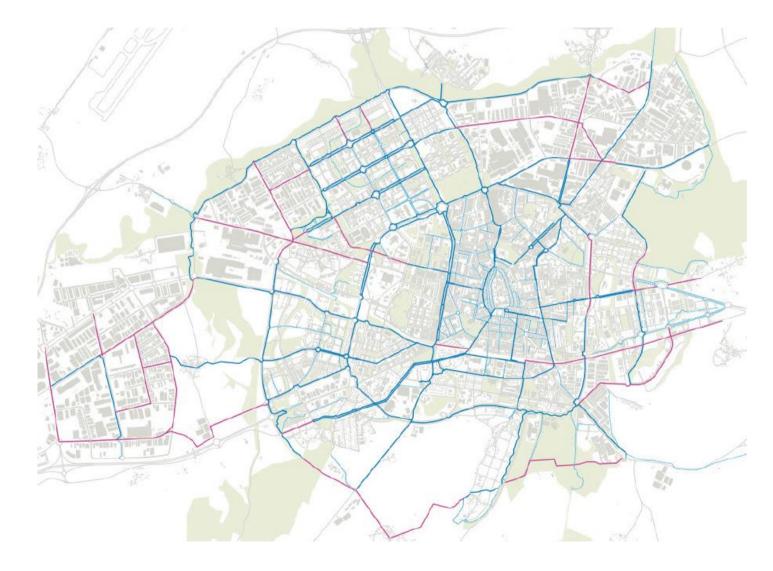


An improved bicycle network





We keep "walking"





Pilot Superblock. Sancho el Sabio Street.





Pilot Superblock. Sancho el Sabio Street.





Pilot Superblock. Sancho el Sabio Street.





Domingo 23.12.18 EL CORREO



--- Una mutación urbana sobre raíles

IOSU CUETO

№4 icueto@elcorreo.com

VITORIA, Del claxon a la campana. Del asfalto al manto verde. Las dos imágenes de la derecha tienen un punto enigmático. La calle Sancho el Sabio dominada por los coches antes de 2008 y después de la metamorfosis que acompañó a la implantación del tranvía. Pura efectividad por contraste. De cuatro carriles de tráfico a uno. 140 aparcamientos eliminados. Y como resultado, un gran bulevar semipeatonal por el que se asoma un convoy cada 7 minutos. Engendro mecánico para algunos y referente del transporte público para muchos, nadie duda del impacto de un medio de transporte que se abre paso a costa de arrinconar al coche.

Los más jóvenes contemplarán ahora la verdadera dimensión de lo que supuso apostar por un proyecto que generó controversia en una ciudad alérgica a los cambios. No solo fue Sancho el Sabio, en la cercana Avenida, en General Álava o en Lakua el tranvía se abrió paso a costa de la eliminación de decenas de árboles y de la modificación de varias paradas de autobús y de taxi. Un ramal de doble vía exige crear un corredor exclusivo de 6 metros de anchura, lo que deja pocas alternativas. Pero al mismo tiempo, el ajetreo en el entorno de los andenes de Euskotran abre nuevas oportunidades comerciales y de reordenación urbana.

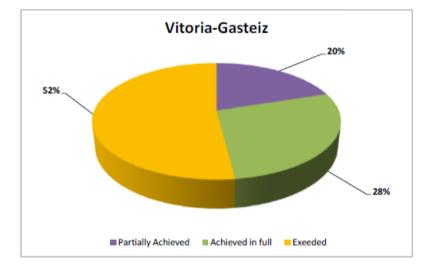
El reto de coordinar esta transformación lo lidera Txema Izquierdo, director de los trabajos del primer ramal del tranvía y también la actual obra de ampliación de los raíles hacia la UPV. El técnico de Euskal Trenbide Sarea (ETS), sociedad pública dependiente del Gobierno vasco, recalca que mucho antes de poner las vias surgen auténticos quebraderos de cabeza.



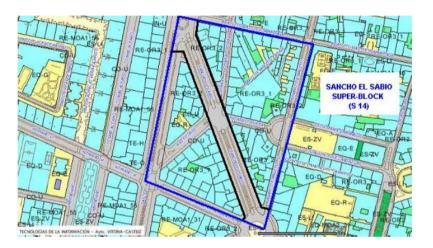


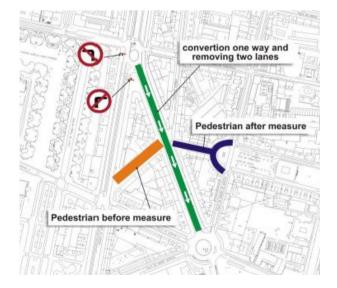
City evaluation outputs

Pilot Superblock Monitoring and Evaluation: main results (MODERN).



Vitoria-Gasteiz achieved objectives







Pilot Superblock Monitoring and Evaluation: main results (MODERN).

Indicator	Before (2009)	B-a-U (2010)	After (2010)	Difference:		Difference:	
				After	Before	After	B-a-U
8. CO2 emissions (tn)	755	759	438	-317	-42%	-321	-42%
10. NOx emissions (tn)	2.4	2.41	1.4	-1	-42%	-1.01	-42%
11. Small particulate emissions (tn)	0.13	0.13	0.08	-0.05	-38%	-0.05	-39%
12. Noise perception (dBA)	66.5	66.85	61	-5.5	-8%	-5.85	-9%
14. Acceptance level	0	0	7.4	7.4	-	7.4	-
103. Pedestrian surface	45%	45%	74%	29	64%	29	64%
Indicator	Before (2012)	B-a-U (2013)	After (2013)	Difference:		Difference:	
				After	Before	After	B-a-U
23. Average vehicles speed	27.8	27.77	25.58	-2.22	-8%	-2.19	-8%
Indicator	Before (2009)	B-a-U (2011)	After (2011)	Difference:		Difference:	
				After	Before	After	B-a-U
24. Average modal split	86% / 11% / 3%	88% / 9% / 3%	19% / 68% / 12%	-67% / 57% / 9%		-69% / 59% / 9%	
		•					

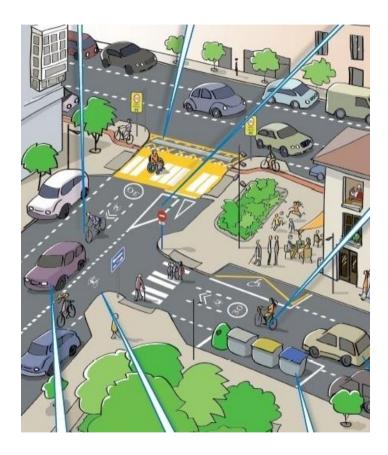


No.	Target	Rating			
1	To increase the free public space for citizens activities in the area up to 10%.				
	It is increased the pedestrian surface (64%) in the pilot superblock.				
2	To improve the acoustical quality of the area up to 10%.				
	It is decreased the noise perception (-8%).				
3	To reduce emissions of polluting gasses in the area up to 10%.				
	It is decreased the emissions (-40%).				
4	To obtain a higher level of use of pedestrians and bicycles and a reduction of use of cars in the area up to 10%.				
	The modal split change from cars (-63%) to pedestrians (55%) and bicycles (8%).				
5	To reduce the average speed of vehicles in the inner streets of superblocks up to 5%.				
	The average speed of vehicles in the inner street has decreased (-8%).				
NA = Not Assessed, O = Not Achieved, * = Substantially achieved (at least 50%), ** = Achieved in full, *** = Exceeded					

An improved bicycle network



Area 30 Pilot scheme in the city centre.

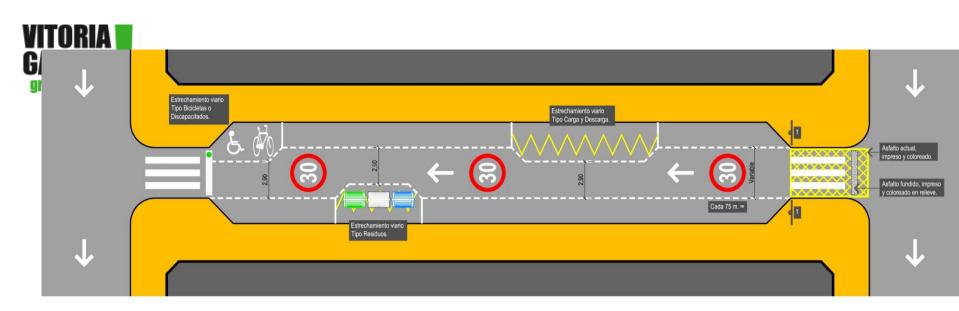


The measure does not end here but extends to all city.

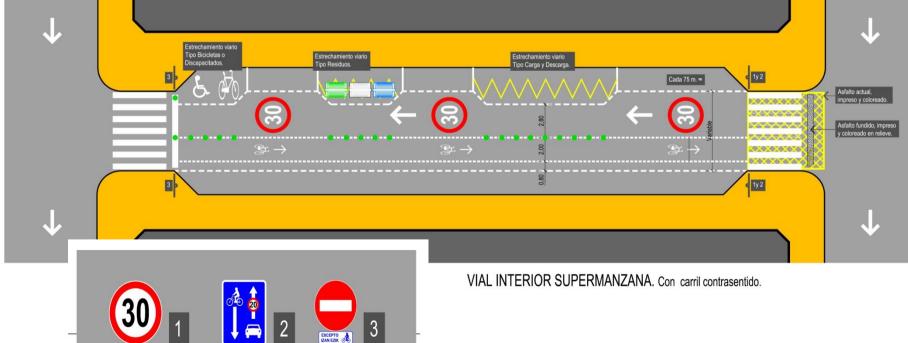
The increase in the number of cyclists on sidewalks and pedestrian areas has led to conflicts with pedestrians, so has been designed a traffic calming campaign in 47 streets of downtown with 3 objectives

- Improving road safety for pedestrian and cyclists
- Reduce emissions of pollutants
 - Reclaim the space for pedestrians





PROPUESTA CALMADO TRAFICO. VIAL INTERIOR SUPERMANZANA



Improved permeability for cyclists

ioca Cola

8060 CLY

Improved permeability for cyclists

0580 DYB



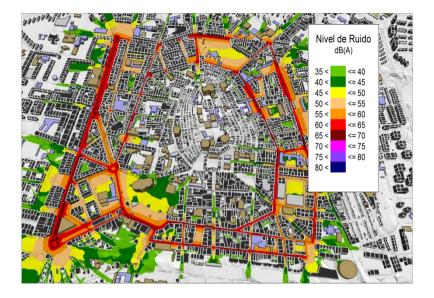
Road safety trainning at primary school

SUL.

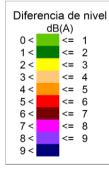
A



Traffic-calming assessment



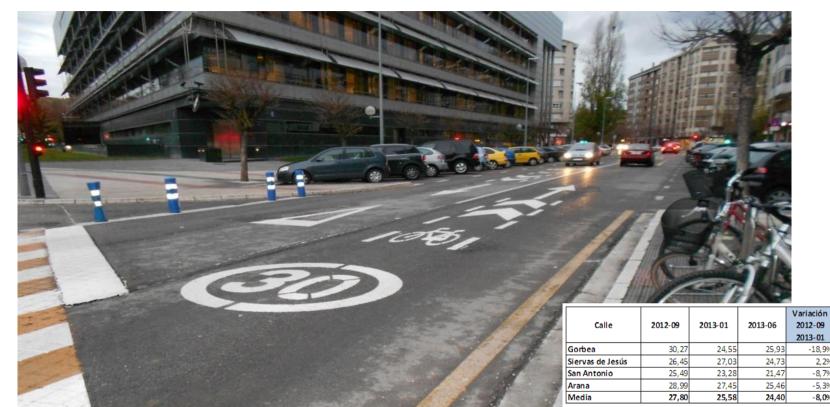
Reduction in the noise levels in the pilot area after the implementation of the measure

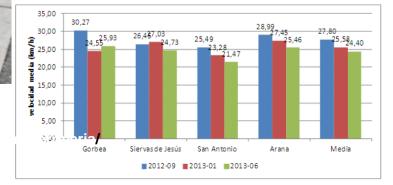






Traffic-calming assessment





Variación

2013-01

2013-06

5,6%

-8,5%

-7,8%

-7,2%

-4,6%

-18,9%

2,2%

-8,7%

-5,3%

-8,0%

Variación

2012-09

2013-06

-14,4%

-6,5%

-15,8%

-12,2%

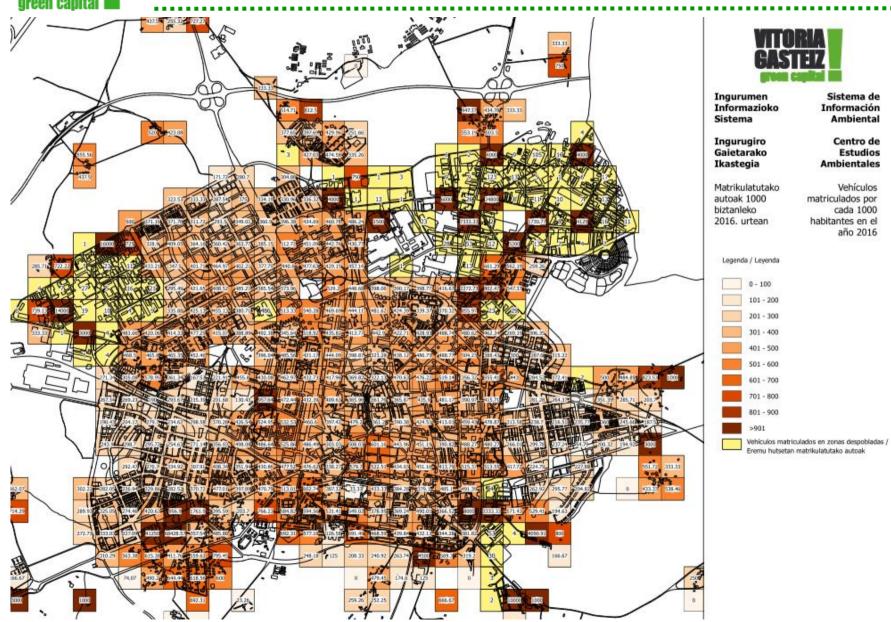
-12,2%

The "Inner" Green Belt.

GASTEIZ green capital From a private car oriented public space







Sistema de

Ambiental Centro de

Estudios

Vehículos matriculados por

cada 1000

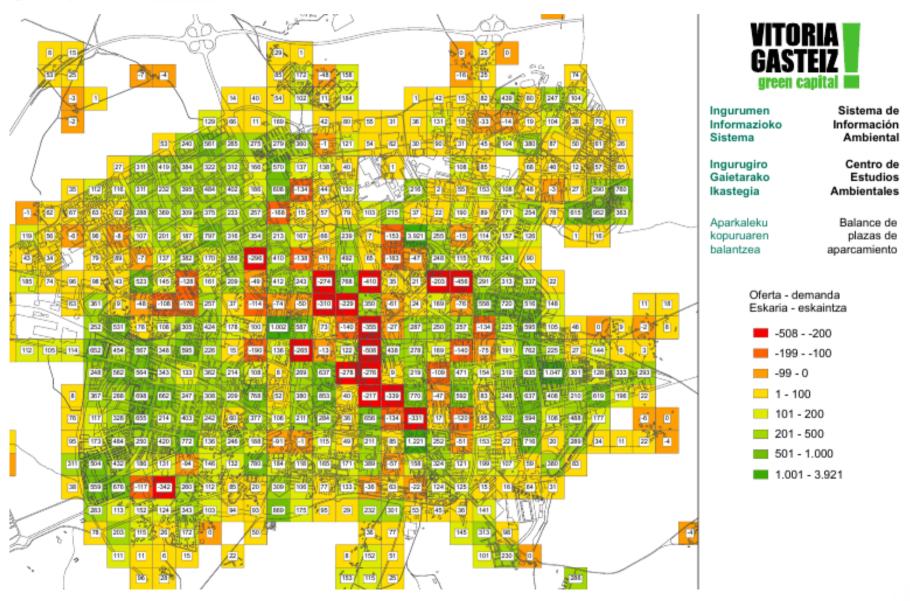
año 2016

habitantes en el

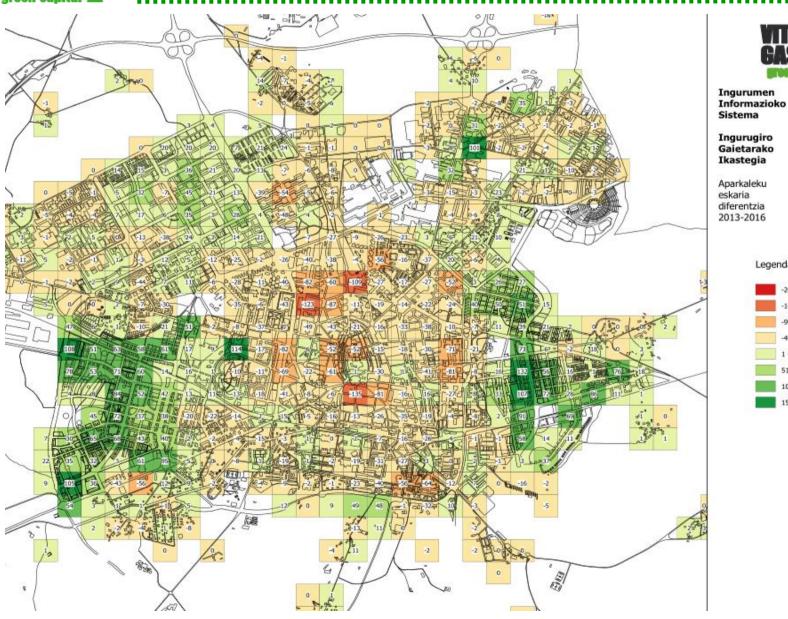
Información

Ambientales



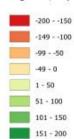








Sistema de Información Ambiental Centro de Estudios Ambientales Diferencia de demanda de plazas de aparcamiento 2013-2016 Legenda / Leyenda





......

THE PROJECT AND EXECUTION

Main pedestrian walkway

SOME OF THE ACTIONS CARRIED OUT ARE: Riparlan forest · The pedestrianization of spaces reserved for cars and the conditioning of cycle paths, . The recovery of the previously existing riverbed that takes clean water from the river Batan, preventing this form entering the sewage system. · The Installation of sustainable drainage systems enhancing natural rainwater purification. · The planting trees (native species) along the new riverbed and associated with pedestrian spaces, · The installation of a new lighting system following Staright G 01 * criteria, · The installation of a green façade in the energy rehabilitation of the Europa CEC. Bus stop on raised platform BI-directional (Nantes-type) blke lane: Sewage collector greenning tramway Permeable paving: Traditional dry set (previously asfalted) - Flood allevation and infitration shifted tree plt masonry wal composed by soll and grave; Recovered riverbed; bigger soll volume than "alcorque" consolidation of the river banks Round bedplate by bloengineering techniques restrained forest Colonizer birch forest Pedestrian streets Recovered riverbed Greenning tramway, sedum plantation Bi-directional bike lane Sewage collector Riparlan forest Bus stop on raised platform (Nantes-type)

Traditional dry set masonry wall City convention Center, green wall

Calm waters
 Round bedplate restrained forest

Boarding zone



to a people and nature oriented public

NORTH REDECA

A Phin



Before

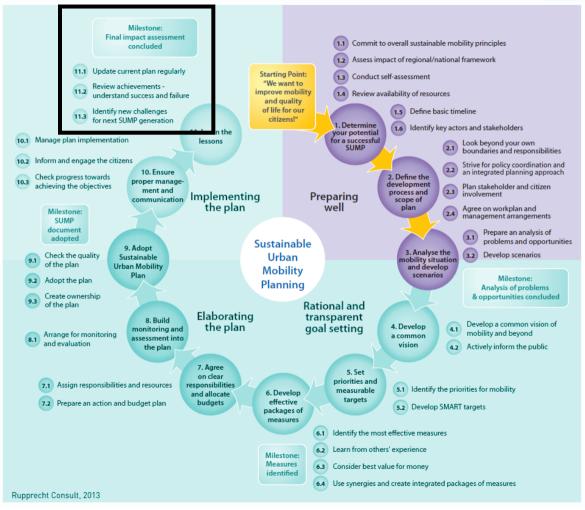


After





We keep "walking"



Evaluation report of the Sustainable Mobility and Public Space Plan and the Master Plan for Cyclist Mobility of Vitoria-Gasteiz



2006-2016 A decade of changes in the mobility of Vitoria-Gasteiz



Thank you @eskubi