

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

Mr. Juan C. Escudero

Environmental Studies Centre (CEA)

Vitoria-Gasteiz City Council

VITORIA GASTEIZ



donde **el verde** es capital
bertan **berdea** nagusi
where **the green** is capital

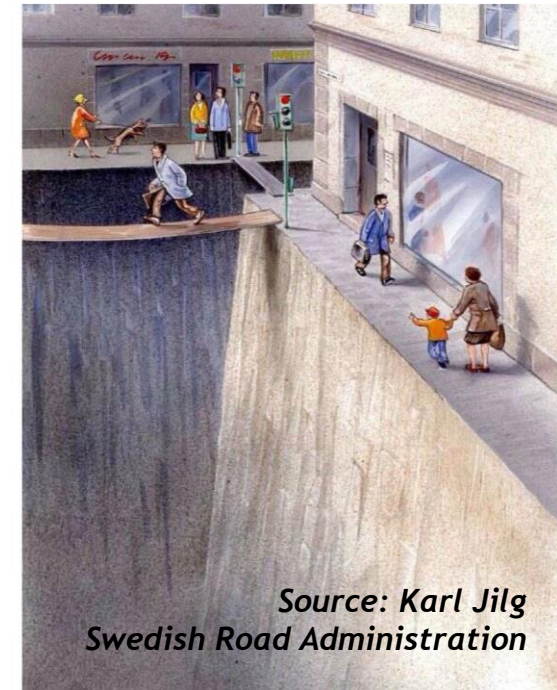


*A compact, pedestrian scale city until
recent growth and latest urban
developments.*

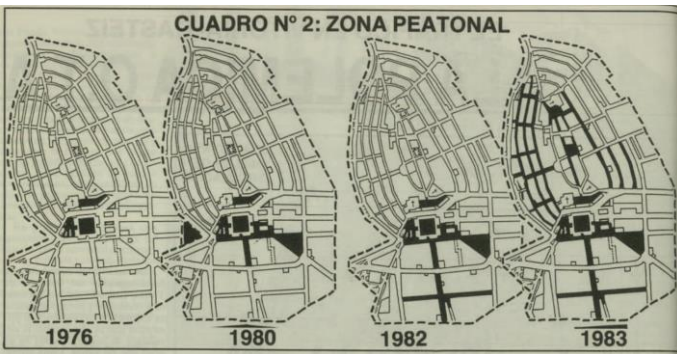
- Administrative Capital of the Basque Country
- 240,580 inhabitants
- 276.81 km.
- 46 homes/ha.
- 101.51 inhabitant/ha. (residential areas)
- A city where everything is at hand, accessible on foot and by bicycle.



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



Are we designing cities for people or for cars?



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 después vinieron las jardineras y los bancos. Quien iba a pensar una cosa semejante en la mismísima calle de Dato. Pues ahí están, 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 desde 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 considerarse 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.





<https://youtu.be/wqoE5RG8yfl>

EL CORREO

EL CORREO ESPAÑOL-EL PUEBLO VASCO. DESDE EL 10. www.elcorreo.com

**«QUIERO JUGADORES
QUE AYUDEN AL EQUIPO»**



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

**INTENTO DE PACTO EN EL 'CASO DE MIGUEL'
FISCALÍA Y DEFENSAS BUSCAN
APLAZAR EL JUICIO EL LUNES P28**

ARABA/ÁLA

Sábado 15.0
Nº 34.735+1.



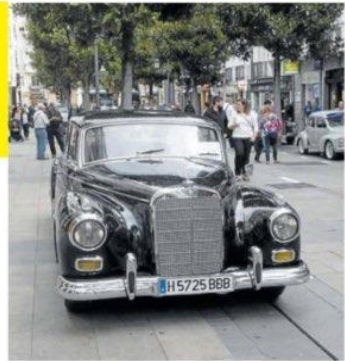
**Territorios
Mujer hoy**

**CUANDO NO
TENÍA ÁRBOLES**

Quince vehículos del Araba Classic Club -de 1960 a 1980- aparcaron ayer en la calle Dato, en el tramo entre General Álava y la calle Postas. A su lado, paneles en los que aparecían las diferencias existentes en esta arteria en el pasado y hasta ahora. En 1980 no había árboles ni bancos.

**% Agurtzane Salazar
IR Alex Larrea**

VITORIA - Quince espectaculares coches clásicos del Araba Classic Club, de 1960 a 1980 se pudieron volver 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 icónica 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, Iñaki Prusilla, explicó que la capital alavesa fue una de las ciudades pioneras en la peatonalización de parte de su centro urbano hace casi cuatro décadas, decisión que durante la pasada jornada se conmemoraba con esta acción enmarcada dentro de la celebración de la 19 edición de la Semana Europea de la Movilidad, que cuenta con programación hasta el próximo viernes 22. Para simular el regreso de la carretera a Dato, se instalaron pegatinas blancas que simulaban la señalización de tráfico, y por estos carriles desfilaban durante horas los coches de integrantes del Araba Classic Club. "¿Qué pasaría si hoy en día diéramos marcha atrás?", se preguntaba Prusilla tras señalar que si fuera así el centro perdería calidad de vida. De hecho, en 1980 en la calle Dato no había ni un árbol, ni un banco, ni un aparcabici, y era una vía de dos carriles de circulación, con cientos de vehículos a motor que cruzaban a diario el centro del Ensanche, mientras que en la actualidad cuenta con 68 árboles, 33 bancos, 53 aparcabici y un eje peatonal. "En el sur de Europa, podemos afirmar que Vitoria fue una de las primeras ciudades que apostó por peatonalizar una calle de estas características. Y tenemos que seguir esa 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", resalta Prusilla.



El Post-it

La iniciativa. Los 15 vehículos clásicos del Araba Classic Club que se llevaron ayer a la calle Dato de Vitoria sirvieron para dar comienzo a la 19 edición de la Semana Europea de la Movilidad Sostenible, que cuenta con programación hasta el 22 de septiembre. Esta acción, en concreto, del Centro de Estudios Ambientales (CEA) y el Ayuntamiento de Gasteiz, sirvió para llamar la atención de la ciudadanía y reivindicar los beneficios de los espacios peatonales, al recordar cuando por Dato pasaban los coches.

DATO REGRESA A LOS 80

Los coches circularon ayer por la céntrica calle para recordar lo que hemos ganado **P6**



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



La oposición critica a Cuerva 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 VIÑASPRE

VITORIA.— El anuncio por parte del alcalde del proyecto para peatonalizar diversos calles céntricas de Vitoria ha provocado que los partidos de la oposición municipal hayan hecho públicas sus críticas. Los grupos han censurado la forma en la que se ha hecho pública la noticia y han coincidido en la falta de medida por parte de Cuerva en la extensión de la zona peatonal.

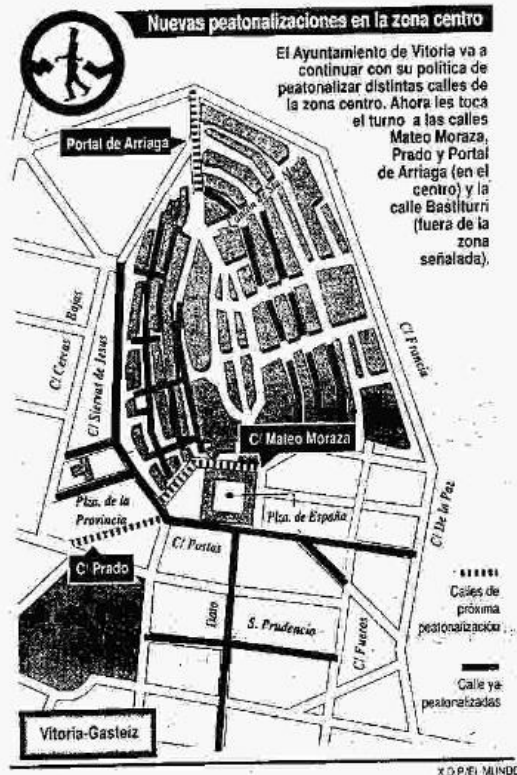
El primer edil comunicó el viernes la posibilidad de que las calles Prado, Virgen Blanca y Mateo de Moraza fuesen cerradas al tráfico de turistas privados y restringidas al paso de autobuses y vehículos de carga y descarga. La medida, que el alcalde destacó que se encontraba en fase de estudio por parte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

Los grupos de la oposición mantienen planteamientos similares entre sí, y contraponen sus críticas en la falta 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. La peatonalización requiere un estudio mucho más profundo que el que se ha realizado a lo largo de toda esta legislatura. El edil foralista cree que el sistema utilizado ha sido el de cortar calles, limitándose a desviar el tráfico por las vías más próximas.

Pizarro resalta los antecedentes generados en el último tramo de Dato y Siervas de Jesús. «Esta peatonalización va a generar graves problemas de tráfico, como ha ocurrido en la calle Florida», indica. A pesar de que nos remitimos a un posterior estudio sobre el tema mi posición no es favorable a priori.

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



al tráfico «cuando lo propusimos en la legislatura 79-83, y por ello somos 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 cree que se va a agravar cuando se ponga en práctica el anuncio del alcalde. «De los cuatro parking proyectados sólo se ha construido uno y los colectivos vecinales demandan estos lugares para dejar los coches si se les cierran las calles», afirma el concejal abertzale.

En este sentido, recuerda el fracaso de la política de Cuerva en el tema de carriles de bici para significar su comportamiento en este asunto: «Los colectivos ecologistas ya le dijeron que eso no podía funcionar, pero estamos en vísperas 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 mostró su rechazo a realizar una valoración sobre el tema, ya que tienen previsto llevarlo a la próxima comisión de Infraes-

tructuras y Servicios. «Es un proyecto que va a cambiar la ciudad de una manera drástica, con perjuicios para gente que tiene garajes en la zona, por lo que no se puede tomar a la ligera», asegura Miguel Ángel Echevarría.

CONTRADICCIONES DE LOS SOCIOS.— El concejal subraya que se está terminando la legislatura, y varios de los proyectos van a pasar a manos del siguiente equipo de Gobierno municipal «en el que no parece que vaya a estar el señor Cuerva». Cree que las propias contradicciones de los socios municipales que ayer se reflejaron en las declaraciones realizadas a EL MUNDO DEL PAÍS VASCO por el teniente alcalde, Javier Rojo, dan una idea de la dimensión del tema.

Las explicaciones que José Ángel Cuerva 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 cree que los recientes atropellos que se han producido en dichos puntos han podido llevar al alcalde a convenirse 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 tema sobre el que existe un consenso básico. La ampliación del espacio peatonal a espacios como la calle Basituri y la zona de Portal de Arriaga no han supuesto una sustancial discrepancia ante su menor incidencia en la planificación del tráfico rodado.

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

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

A commitment by tradition...



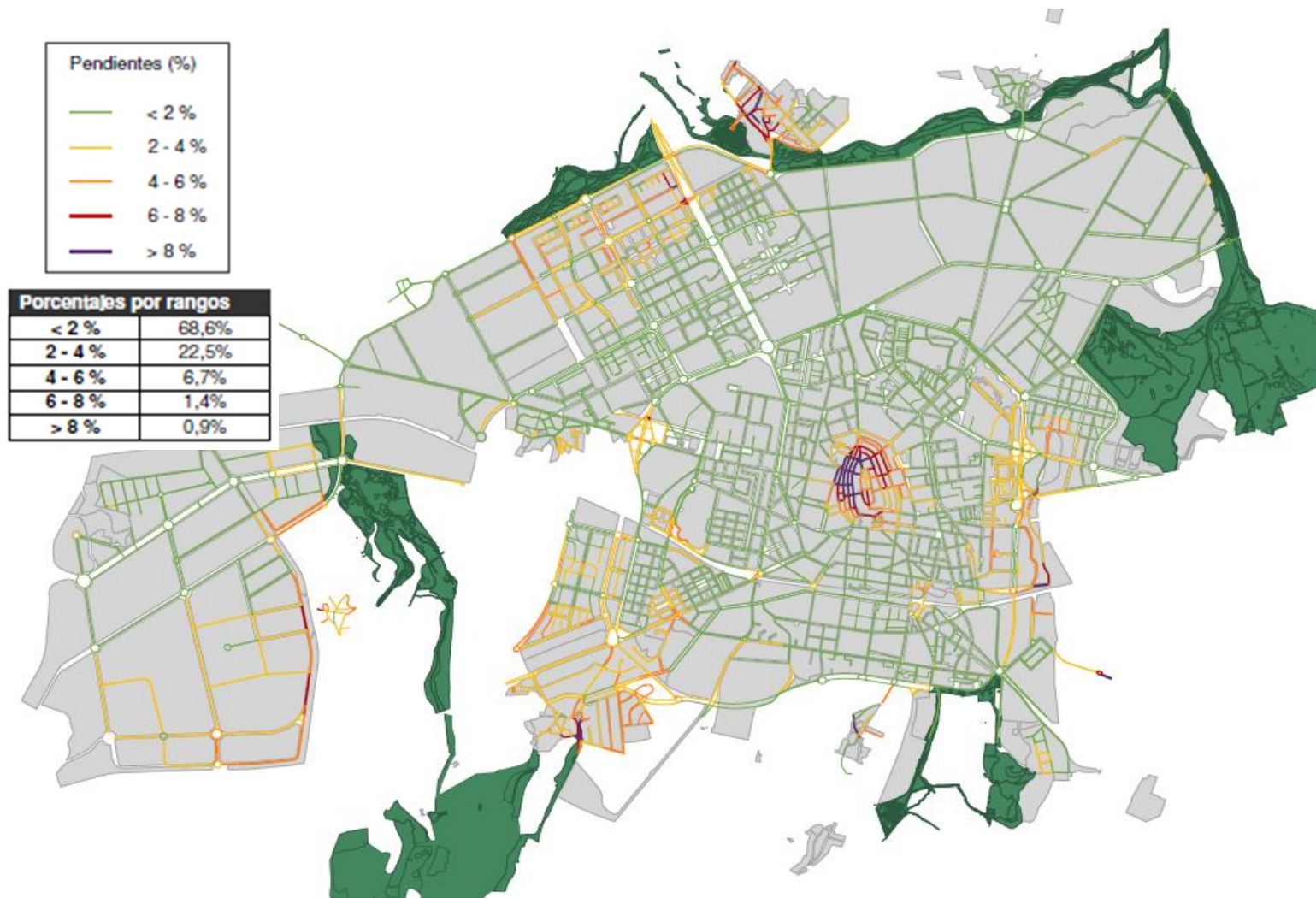
A shopping street in the heart of the medieval quarter.

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.




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

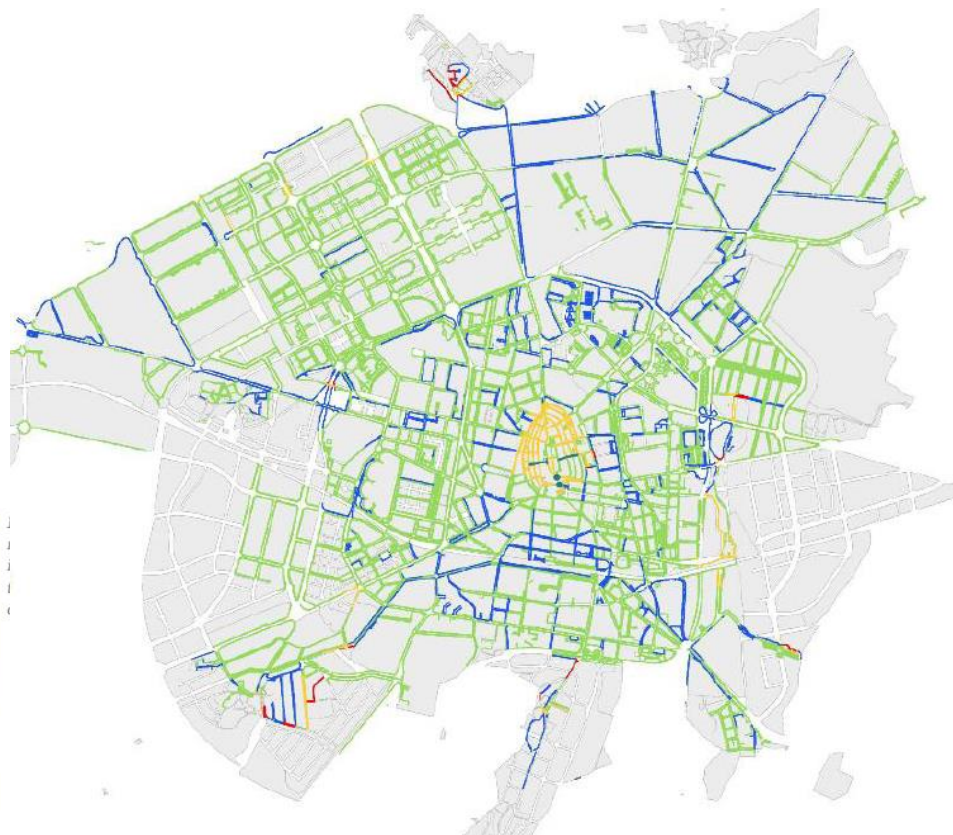
A commitment by opportunity...

Adequate accessibility

-  Width > 2.5 m and Slope < 5%
-  Moving walkway

Inadequate accessibility

-  Width < 2.5 m and Slope > 5%
-  Slope > 5%
-  Width < 2.5 m



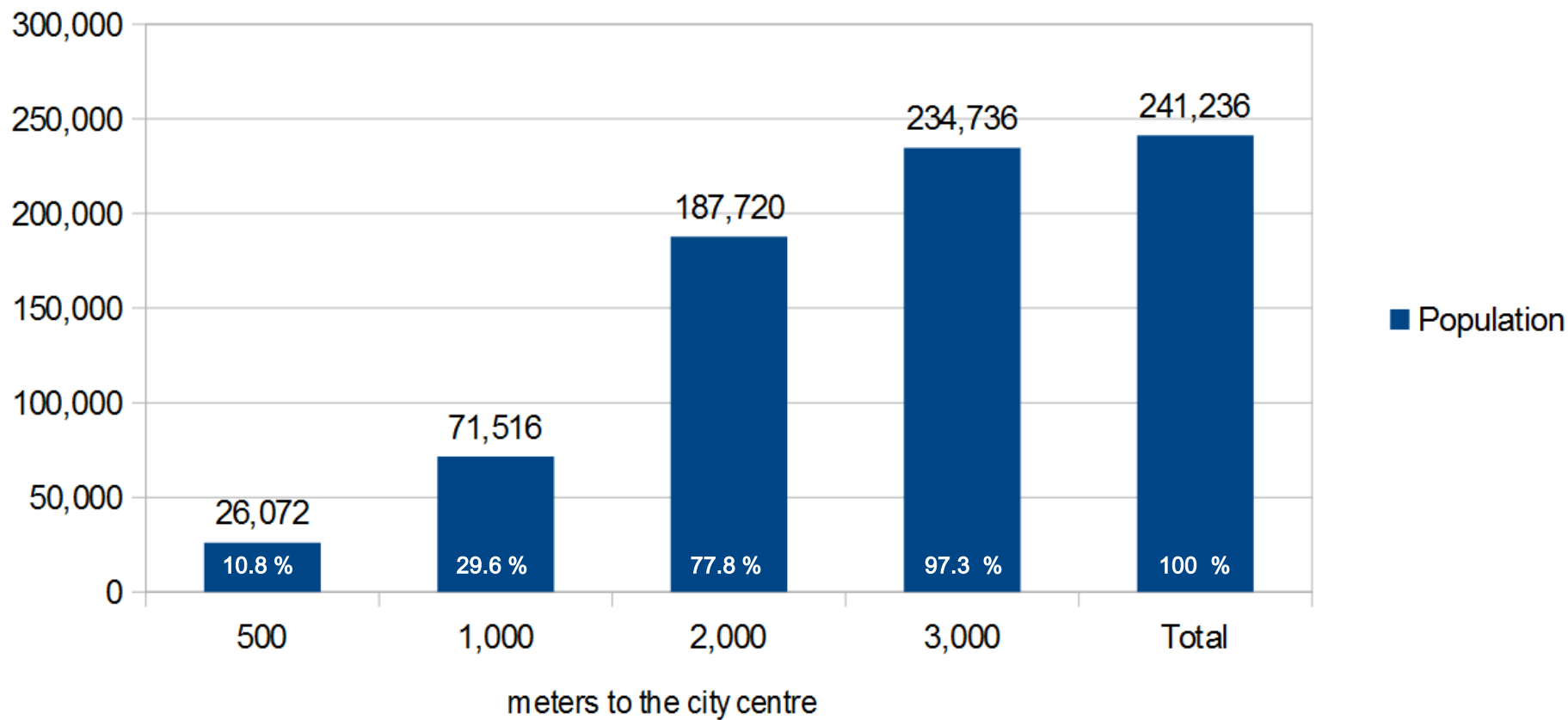
Accessibility map.

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



A commitment by opportunity...

Distances to the city centre



A commitment by opportunity...

Duration

< 10' (39%)	11'-20' (34%)	> 20' (27%)
----------------	------------------	----------------

Average duration (min)



19



20



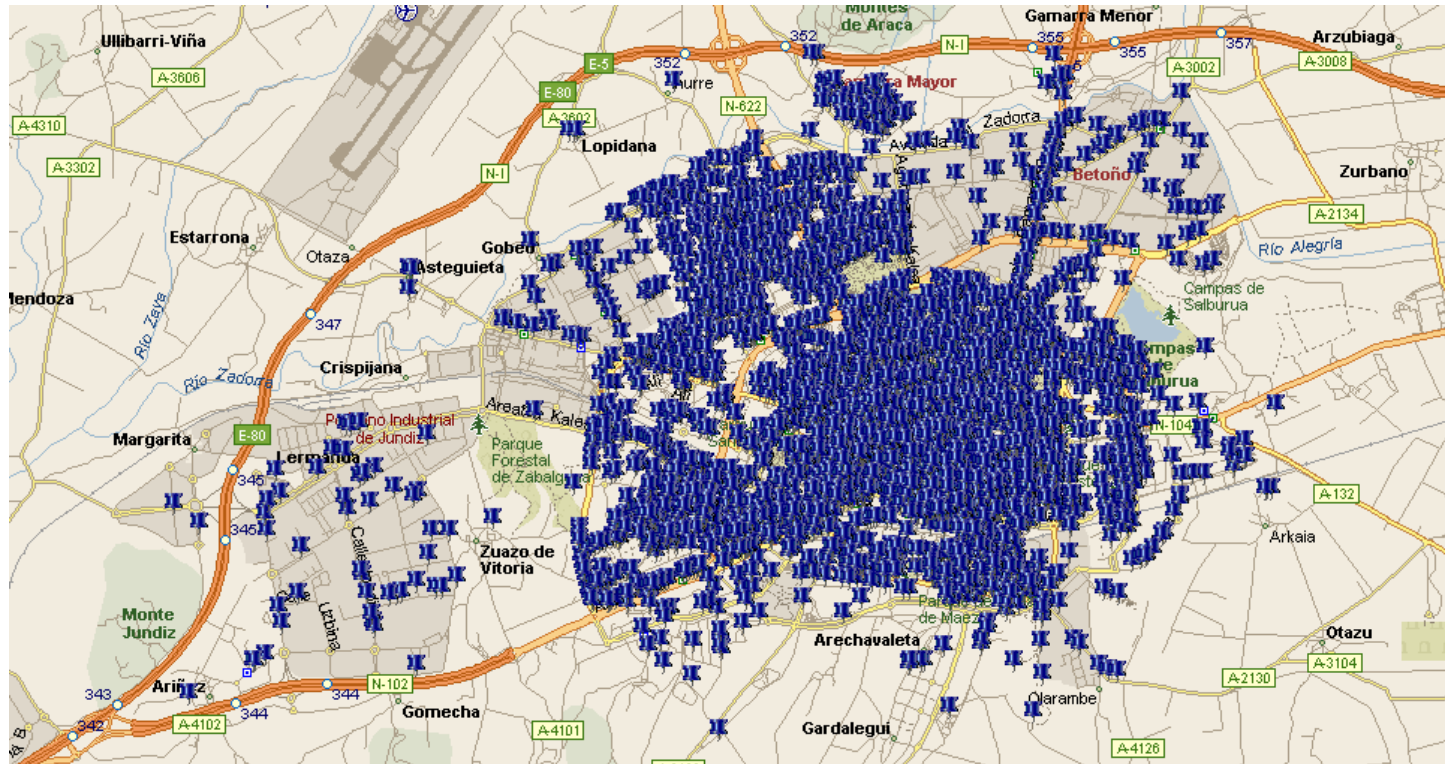
20



28

Other

35



Average distance (Km)



1.1



2.5



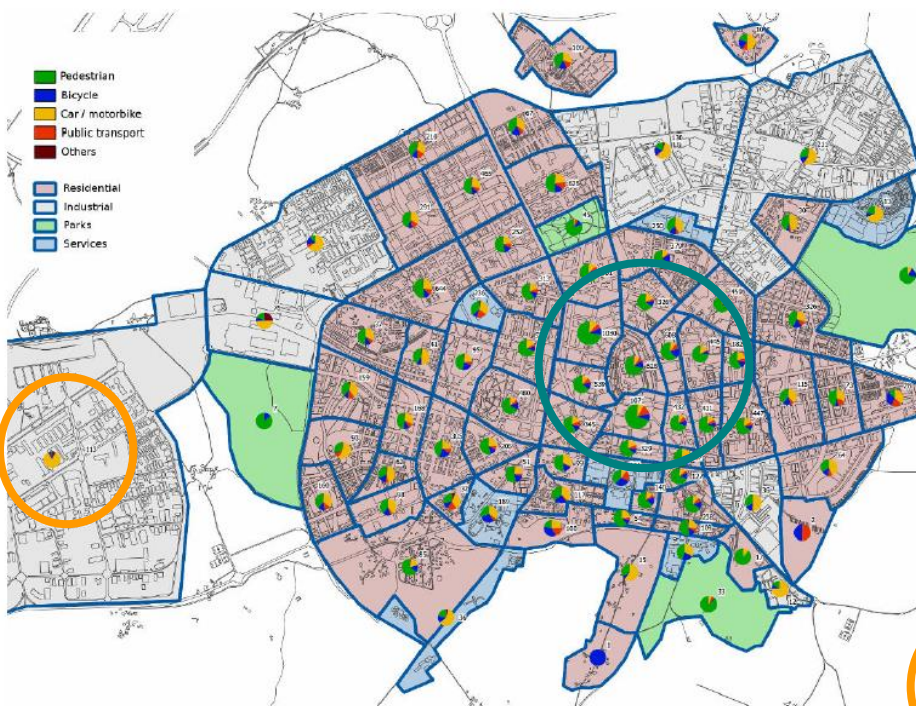
3.0



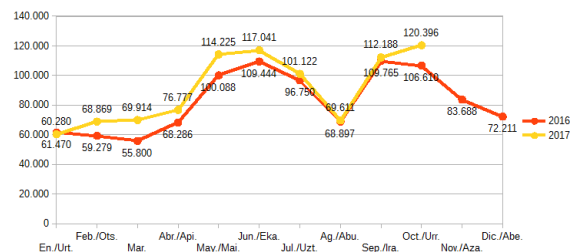
3.1

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

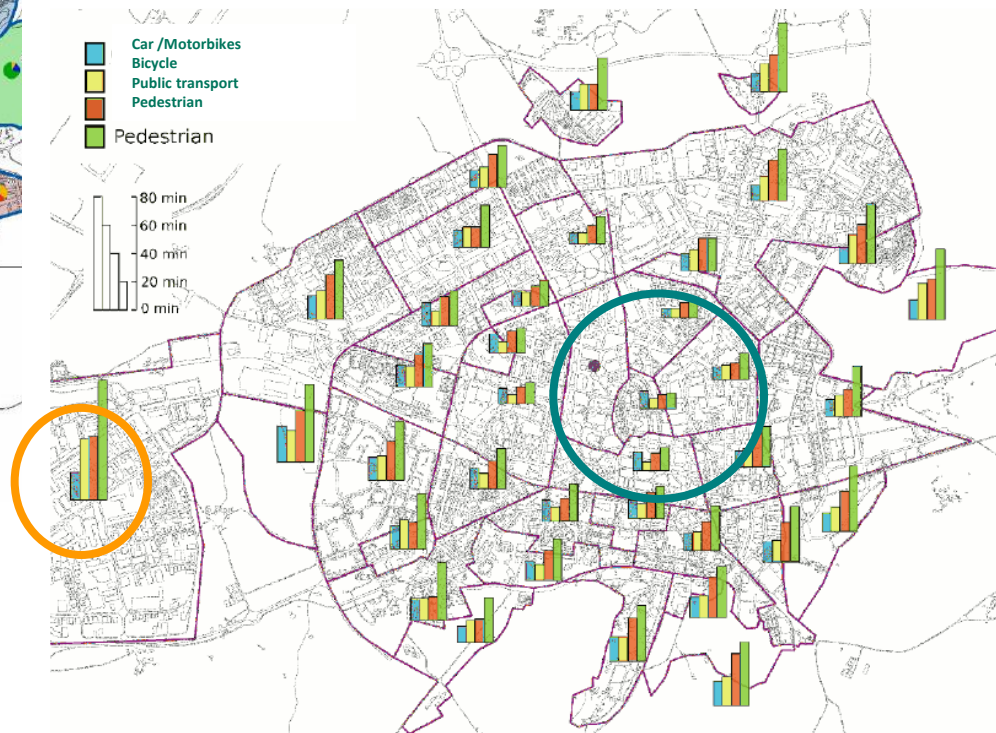
A commitment by opportunity...



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



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

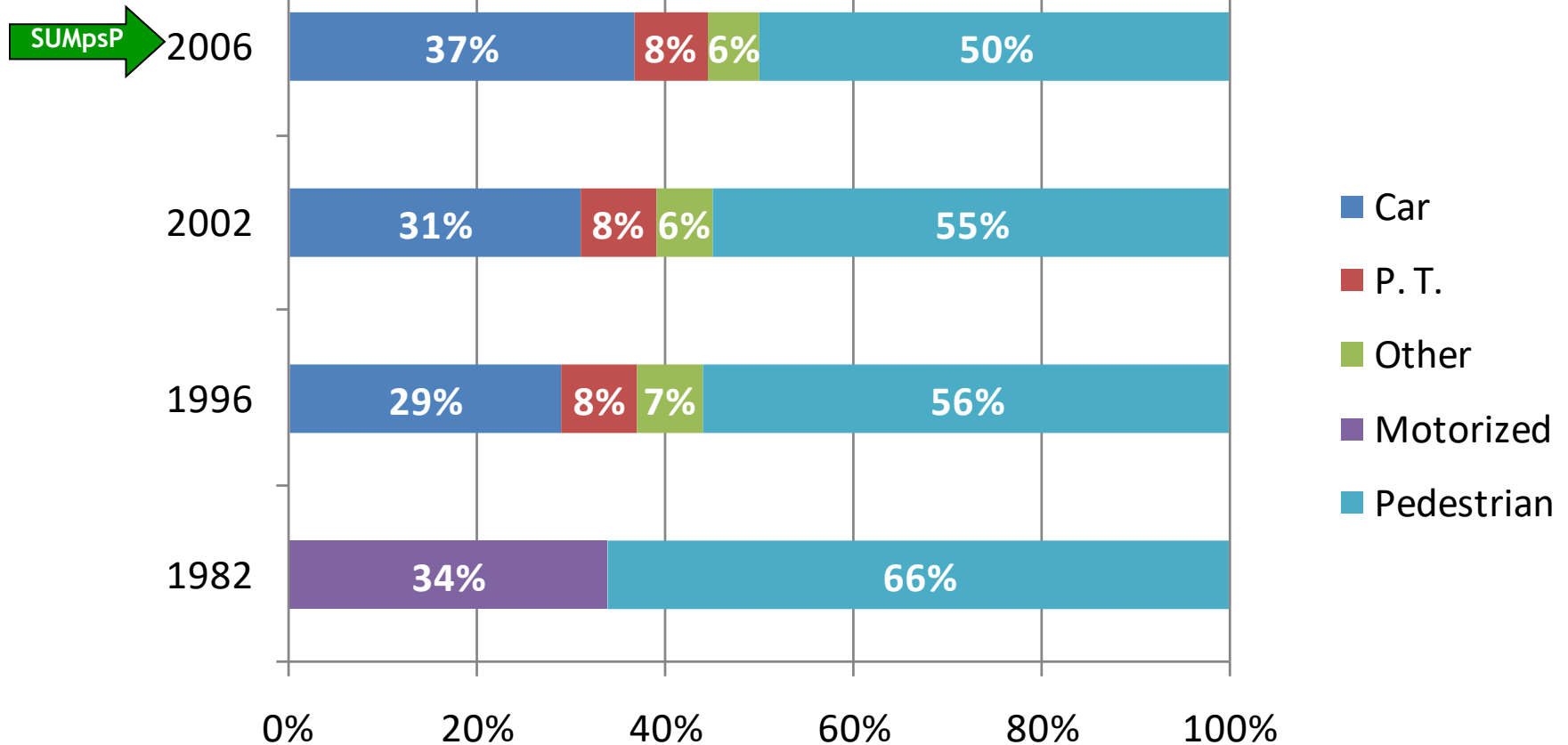


Average journey time (in minutes) to the city centre, using the main modes

A commitment by convenience ...

Modal Split trend.

Changes in urban scale forces a quick motorisation in the daily mobility



A commitment by convenience ...

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

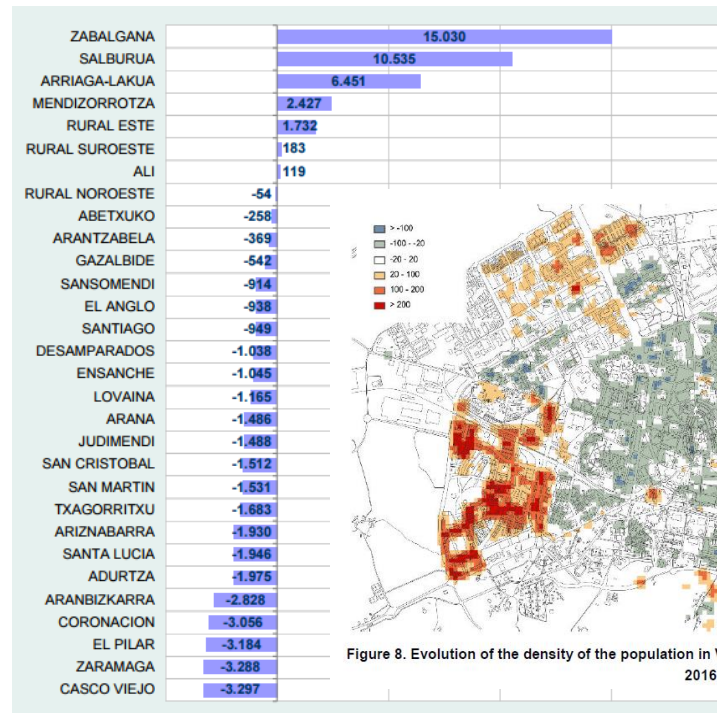
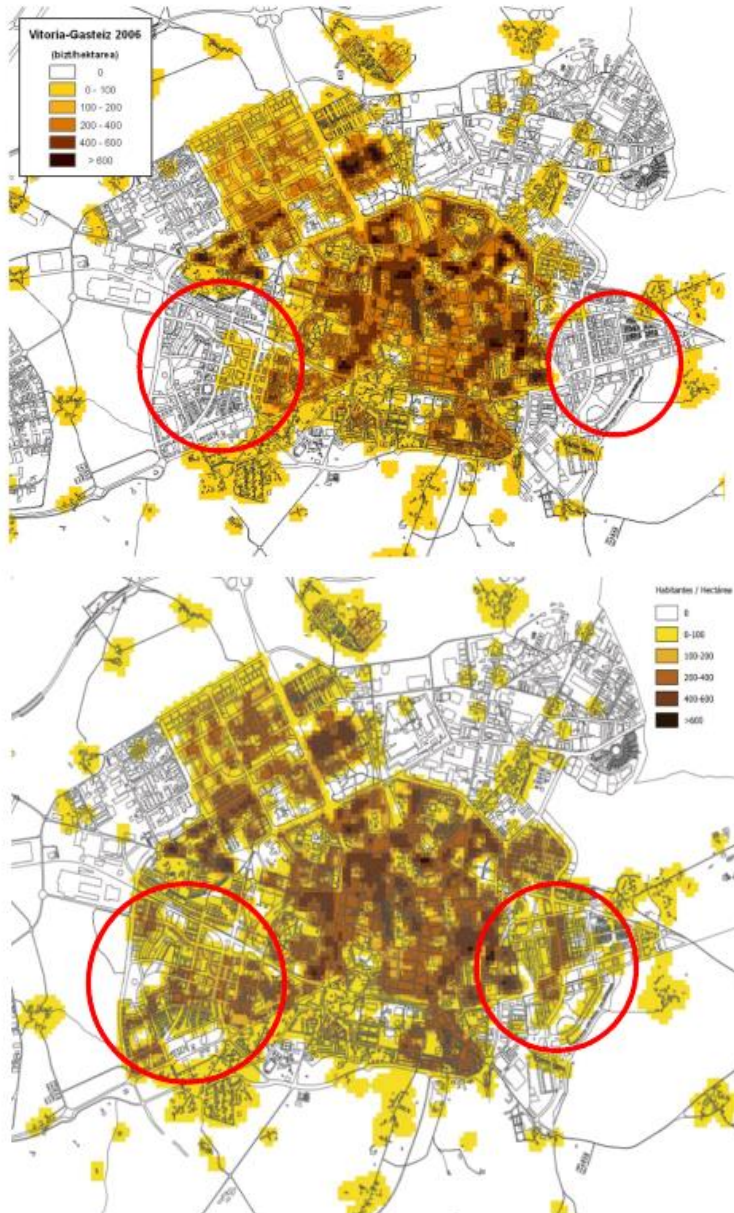
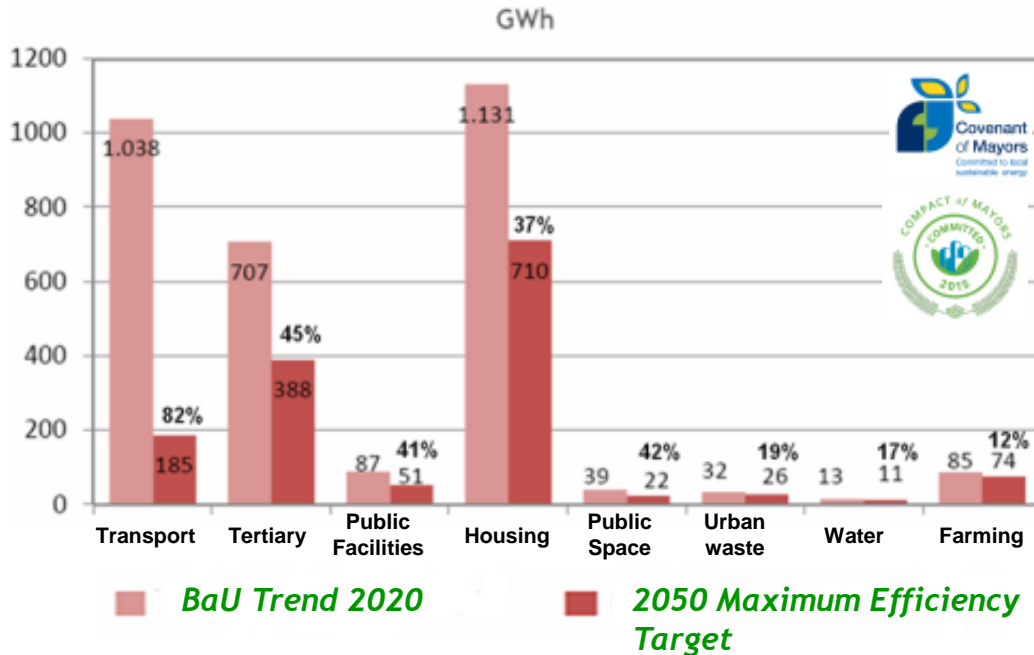


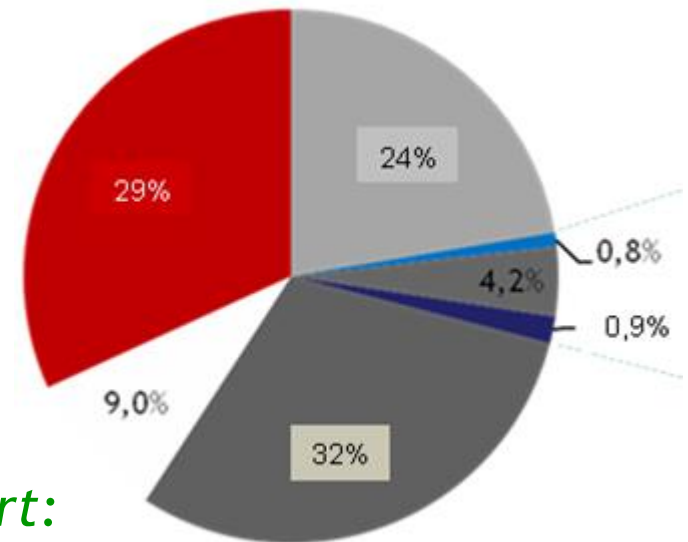
Figure 8. Evolution of the density of the population in Vitoria-Gasteiz in the period from 2006-2016

Population trend by neighbourhoods (2001-2013).

A commitment by convenience ...



Hot to become a Carbon Neutral City by 2050?



*Private transport:
29% of CO₂ Emissions in 2006*

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

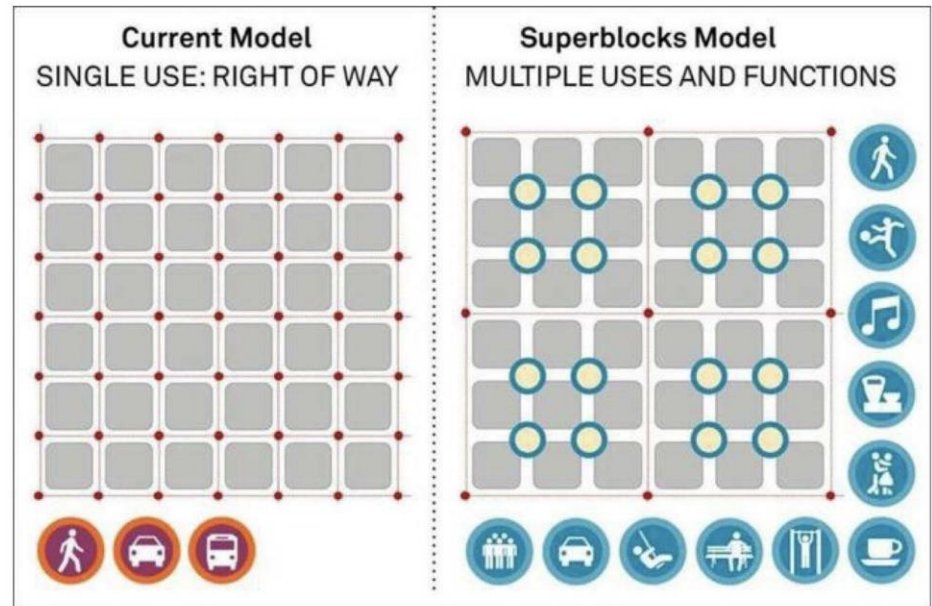


Citizens' Pact for Sustainable Mobility

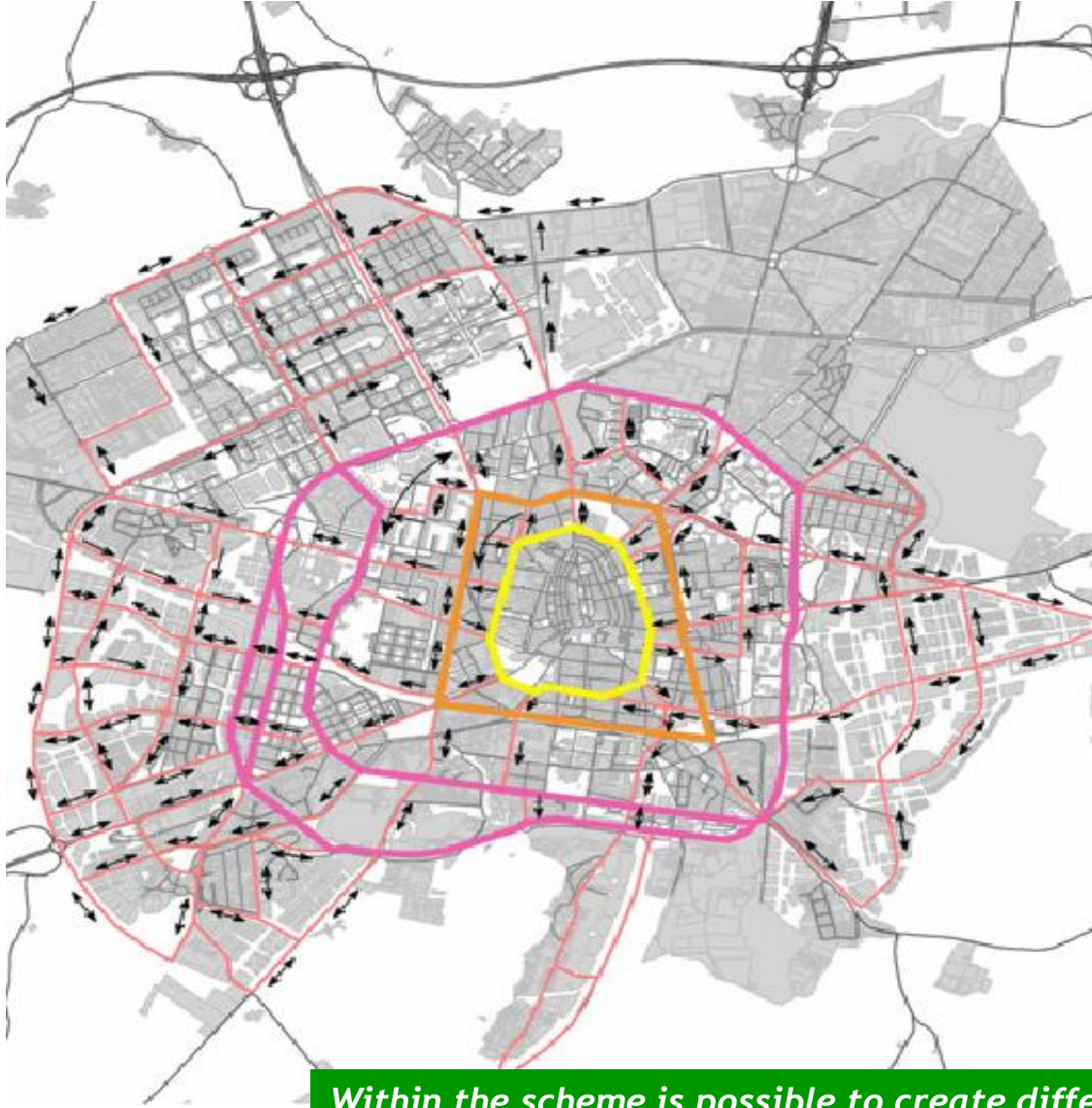
- Signature. April 2007
- Plenary approval. September 2007
- Social Council approval. July 2008

A new urban cell: Superblocks and main roads.

- The superblock 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.



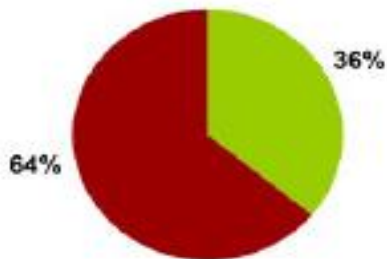
*Vitoria-Gasteiz has
reorganized the whole
city in 72 superblocks.*

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

A new urban cell: Superblocks and main roads.



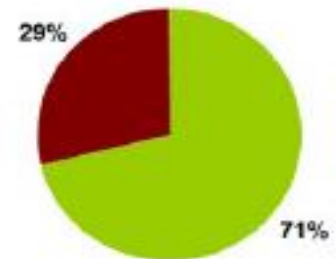
Allocation of public space



Public space assigned to car

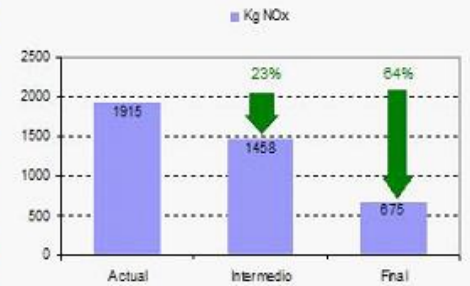
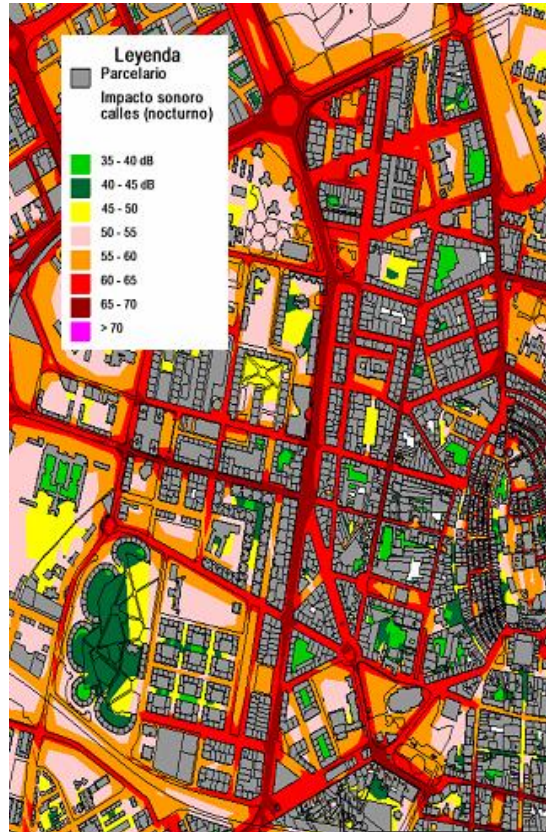


Public space assigned to pedestrians

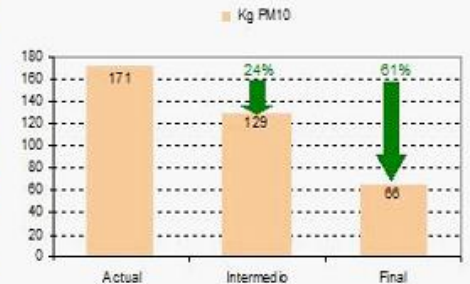


Super-block scheme allows ...

- 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.
- 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.



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

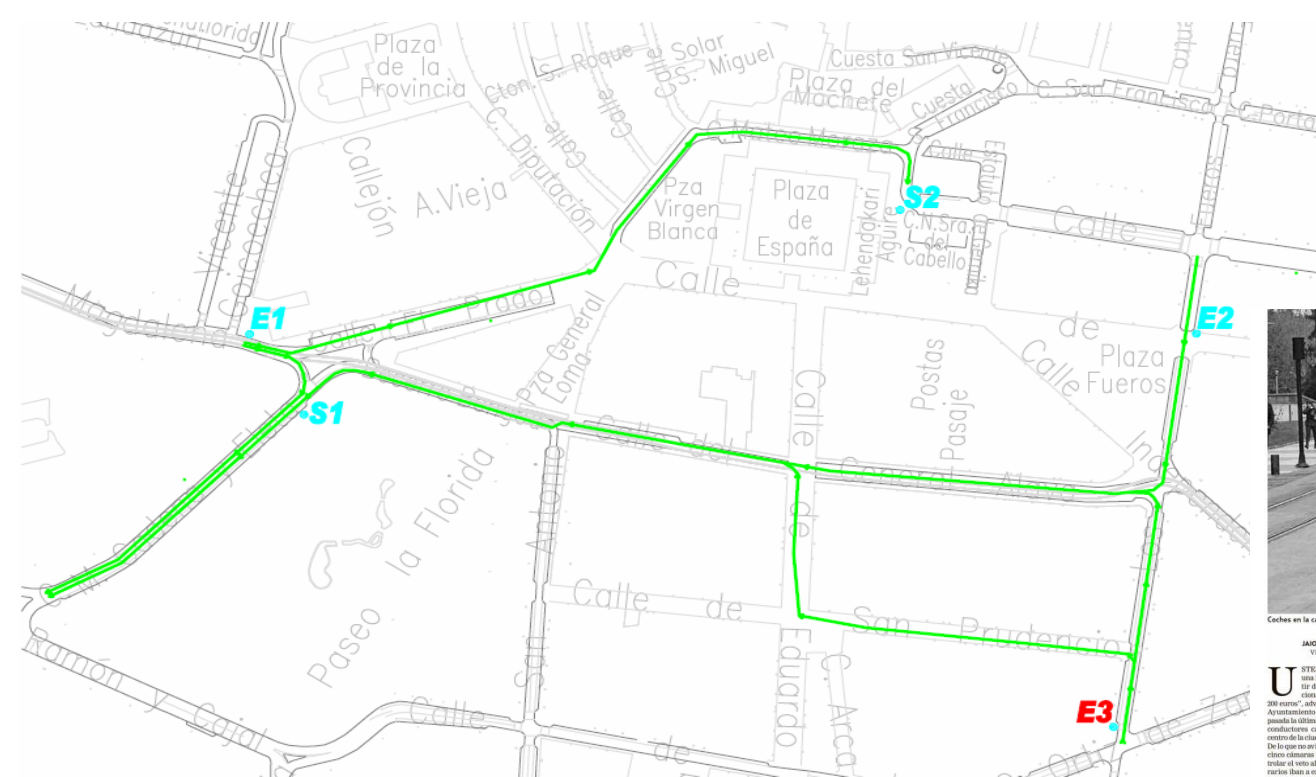


Emissiones de PM10 diarias (kg) debidas a la tráfico.
Fuente: Elaboración propia



Through traffic limitation automatic control

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



BIDEOKAMERAZ KONTROLATUKO DITUZTE ERDIGUNERA SARTZEN DIREN IBILGAILUAK
CONTROL DE ACCESO DE VEHÍCULOS AL CENTRO A TRAVÉS DE VIDEOCÁMARAS

Debekatuta dago hainemak ez duten ibilgailuak motorruek ezarritako ibilbideetatik igarotzea

Prohibido el paso a vehículos de motor no autorizados por los itinerarios indicados

Personentzako leku gehiago
Más espacio para las personas



Coches en la calle Magdalena, a la altura de la cámara que controla el acceso al centro de Vitoria. (FOTO AGN LABORTE)

Contra los atajos, sanción

BAJAN DE 400 A 10 LOS VEHÍCULOS DIARIOS QUE CRUZAN LAS CALLES VETADAS DEL CENTRO DE VITORIA DESDE QUE LAS CÁMARAS MULTAN

El primer de los traspasos controlados por las cámaras de acceso al centro de Vitoria, Virgen Blanca, Museo Mirón y Chapin. Los usuarios no pueden ni deben recorrerlos sino girar por la calle Diputación a la altura de la sede de las Juntas Generales, y tampoco pueden acceder desde Magdalena a Calles y Etxe. El control que se aplica en sentido contrario, por el derecho, desde Puente hasta Calles y Etxe pasando por General Alana, para aquellos que vienen del sur, por la calle San Prudencio.

La iniciativa forma parte del Plan de Movilidad Sostenible en el que Vitoria se embarcó en el año 2009 para poner freno al coche y devolver el protagonismo a los ciudadanos. No es la única acción con este objetivo.

We keep “walking”

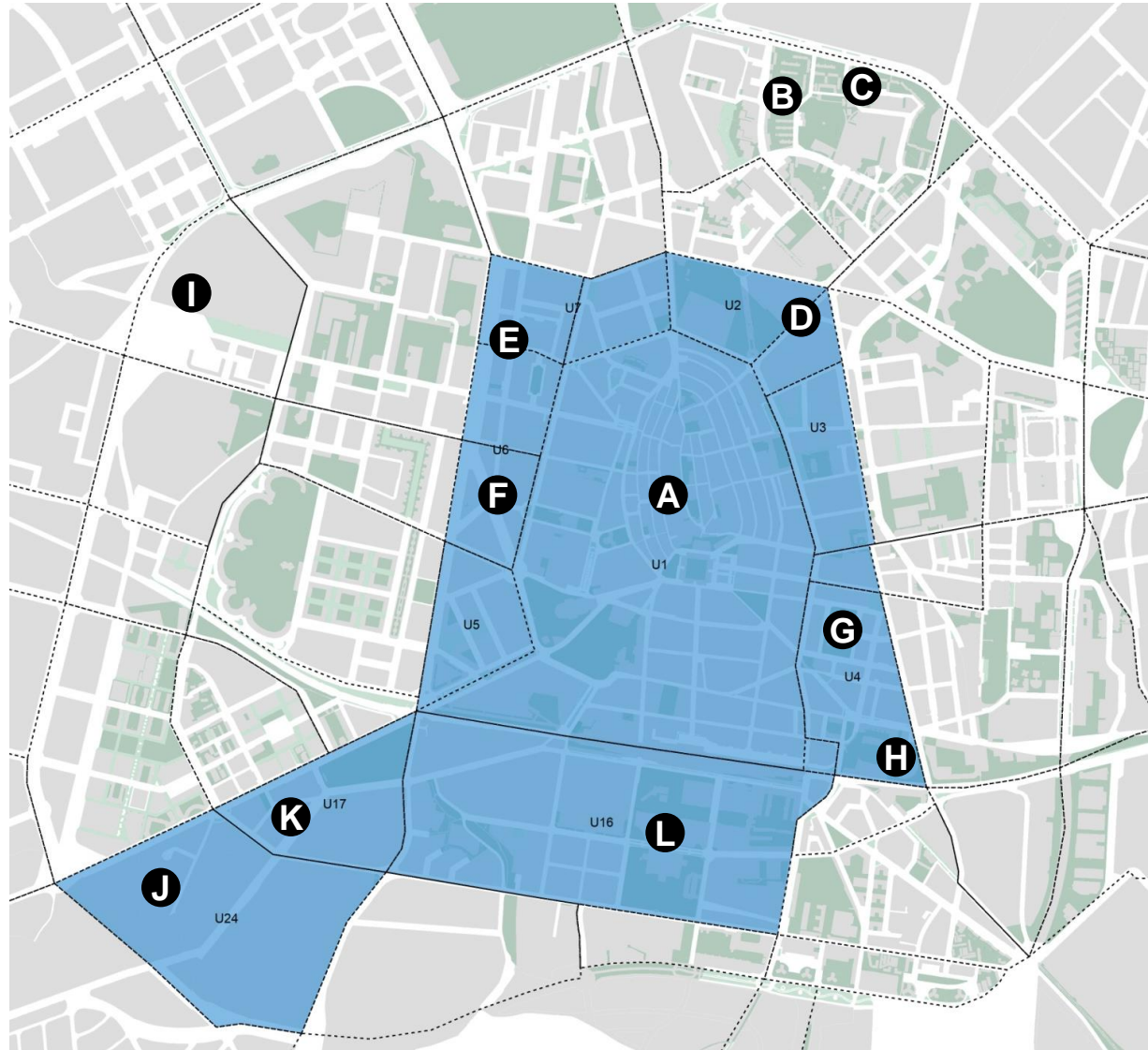
En los últimos años, se han realizado diversas actuaciones de pacificación y también de reforma del espacio público bajo los criterios del modelo de ordenación de Supermanzanas. A continuación, se proponen actuaciones que refuercen y consoliden las ya realizadas de nueva ejecución.

Reformas en el espacio público

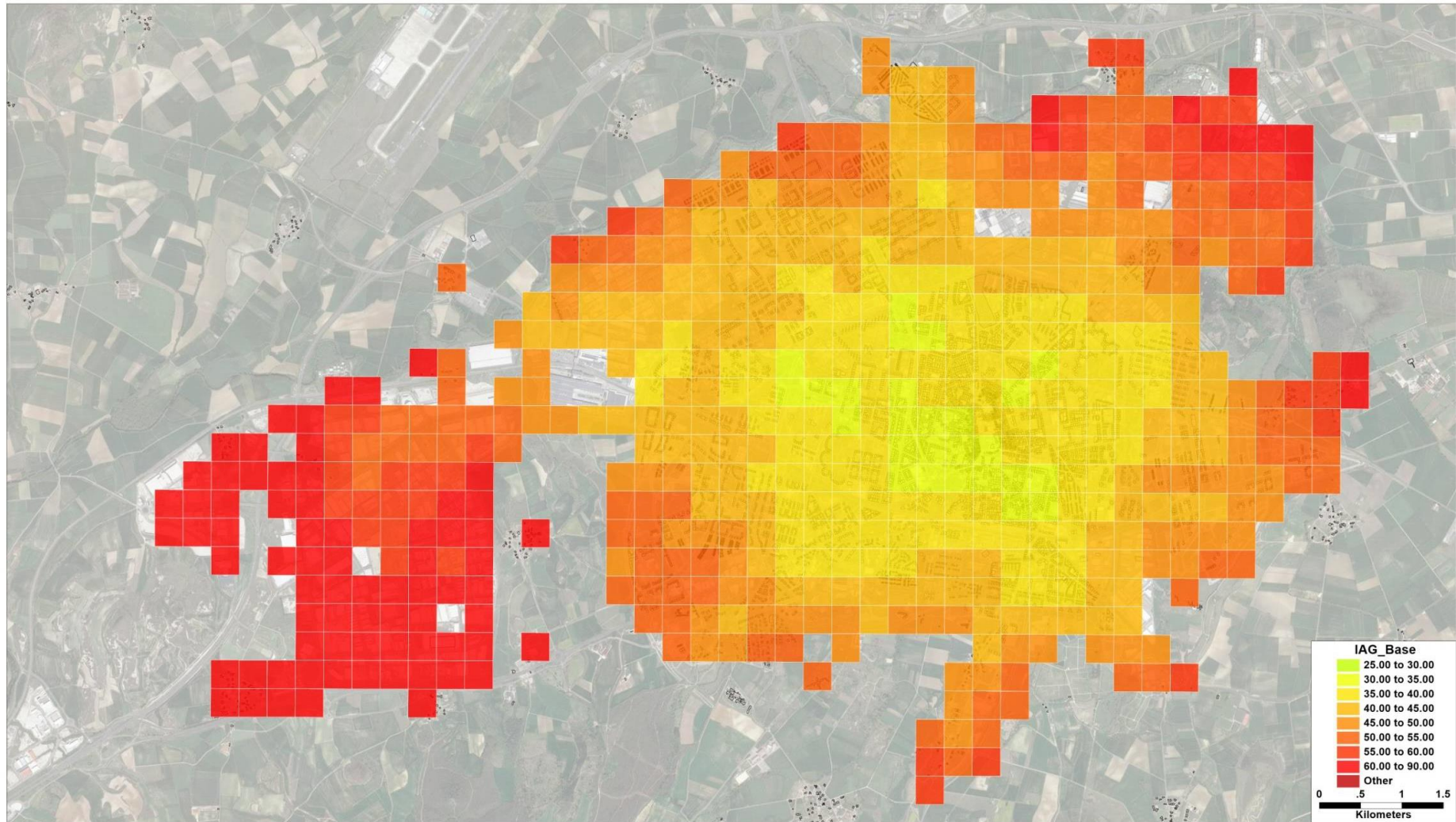
A	Supermanzana Central
B/C	Reformas en Barrio Zaramaga
D	Parque del Norte
E	Barrio Coronación
F	Barrio Lovaina (Sancho el Sabio)
G/H	Barrio Judimendi: Plaza Sta Bárbara; Pl de Toros
I	Barrio Txagorritxu
J/K/L	Pacificación + sección única de calles



Áreas con pacificación de tráfico

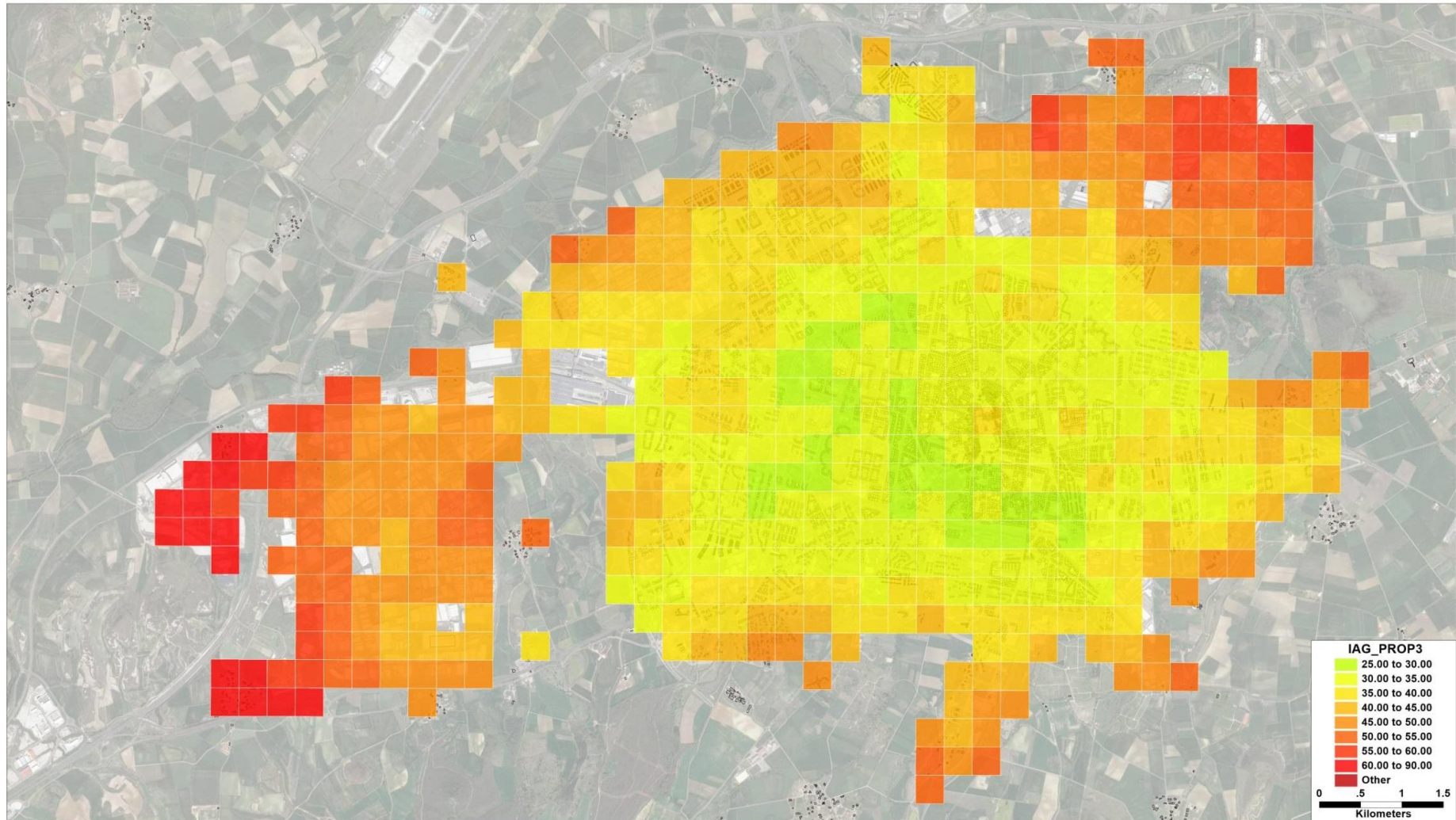


INDICADORES - ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD GLOBAL. ESCENARIO BASE



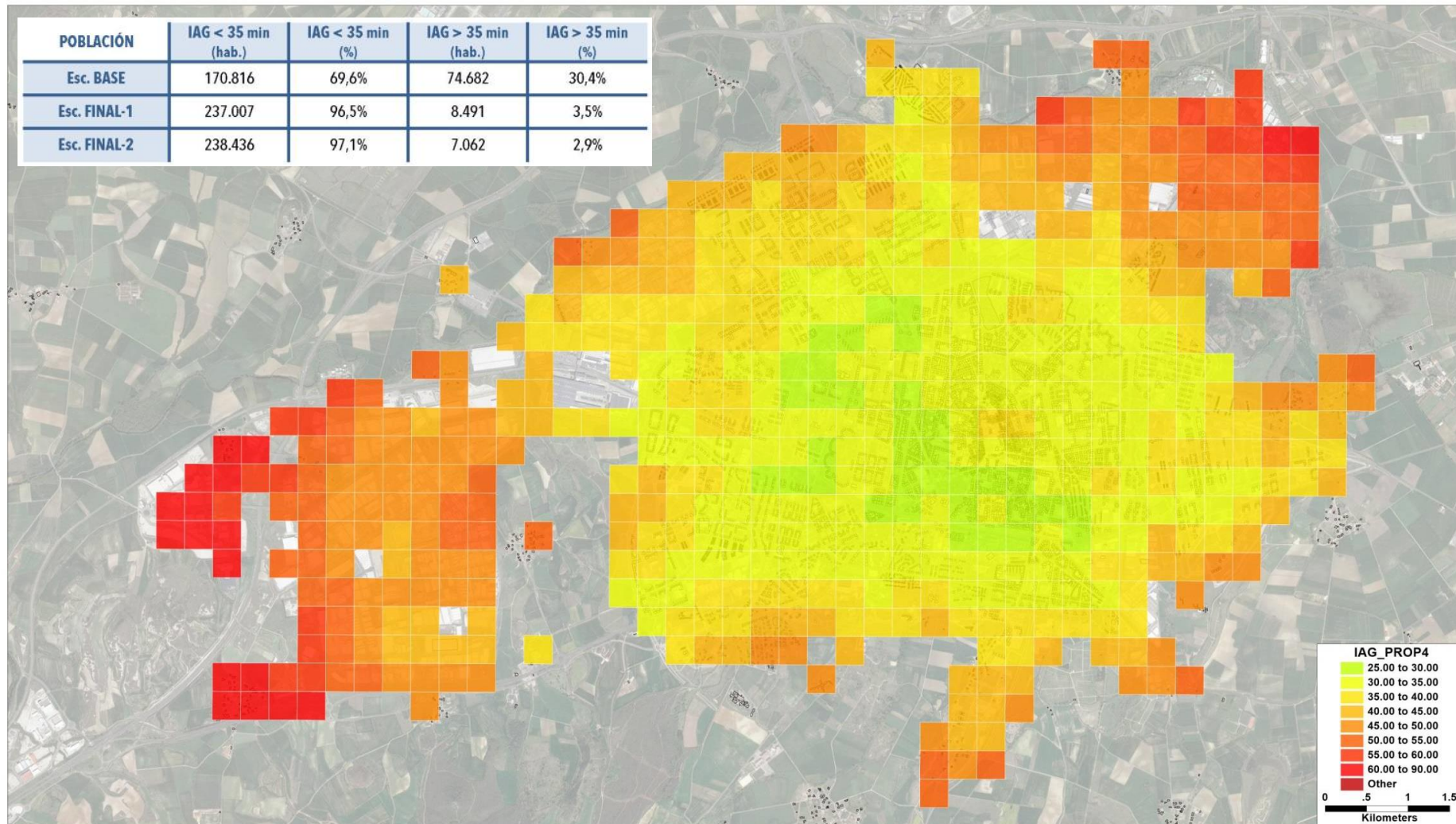
We keep “walking”

INDICADORES - ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD GLOBAL. ESCENARIO FINAL - 1



INDICADORES - ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD GLOBAL. ESCENARIO FINAL - 2

POBLACIÓN	IAG < 35 min (hab.)	IAG < 35 min (%)	IAG > 35 min (hab.)	IAG > 35 min (%)
Esc. BASE	170.816	69,6%	74.682	30,4%
Esc. FINAL-1	237.007	96,5%	8.491	3,5%
Esc. FINAL-2	238.436	97,1%	7.062	2,9%



We keep “walking”

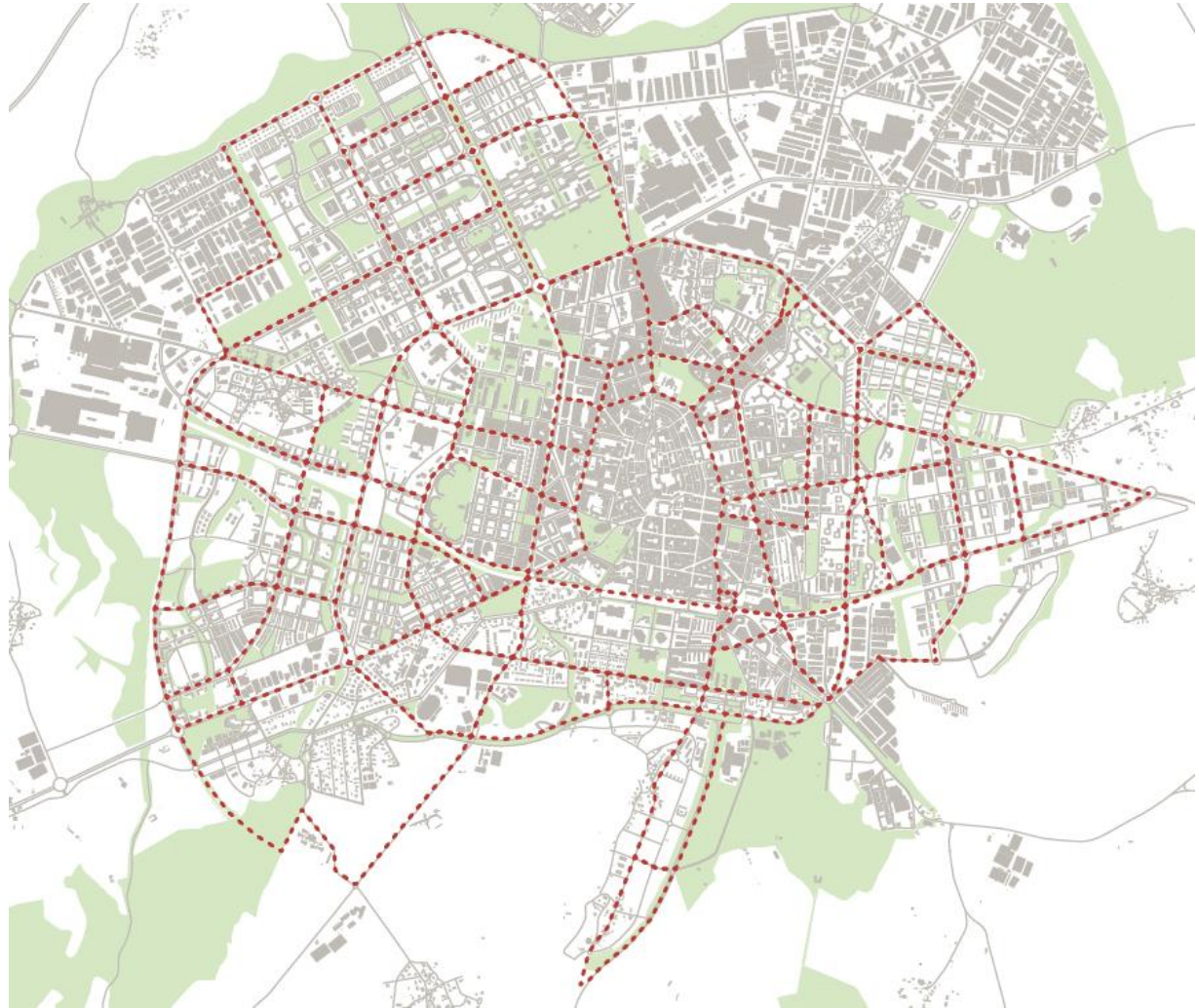


Propuesta

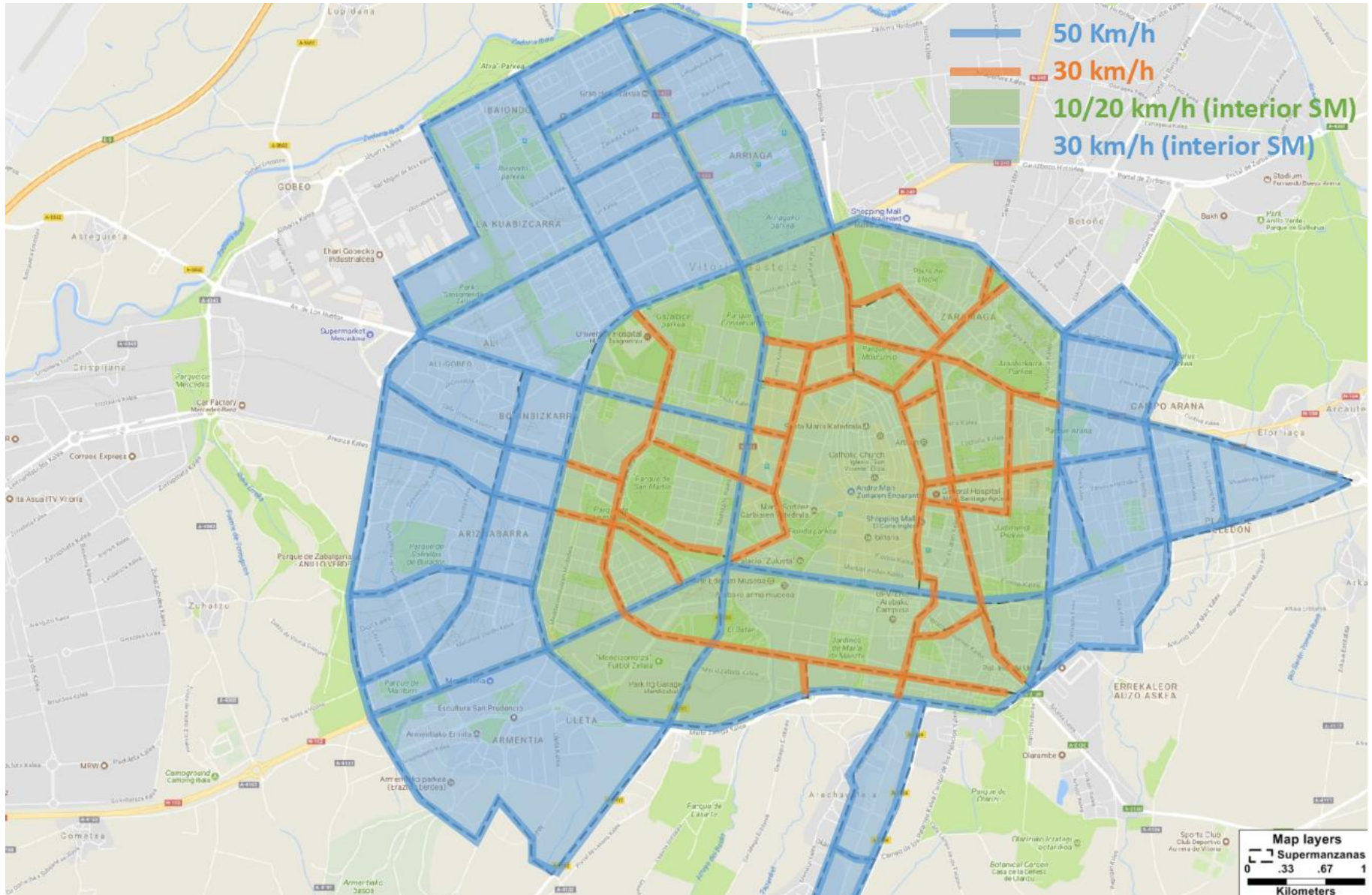
30 superblocks

830 ha.

142,422 people



We keep “walking”



Actuaciones Estructurantes

Corto y medio plazo

Prioridad 1:

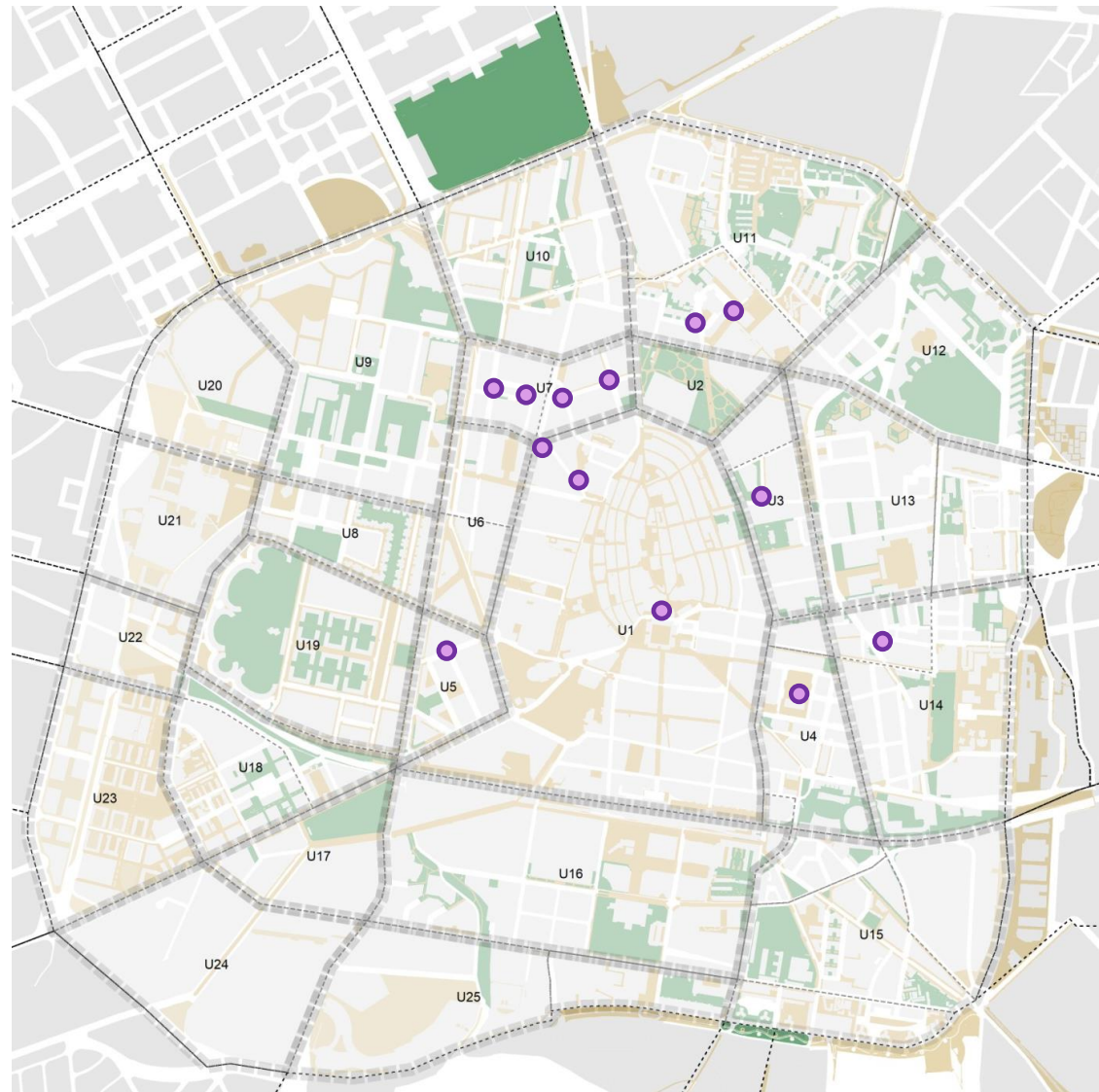
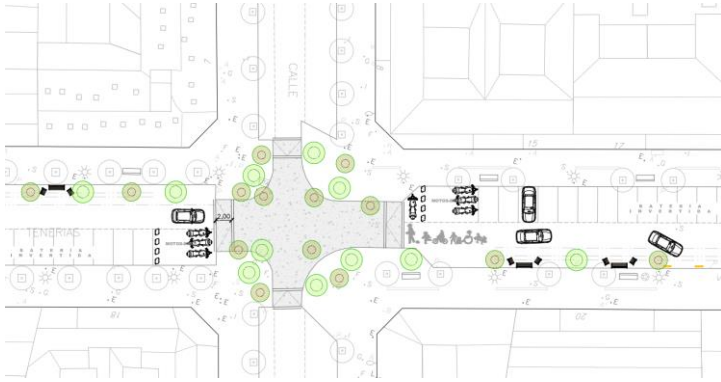
- Supermanzana Central
- Barrio de Judimendi
- Los Herrán
- Senda Urbana Portal del Rey

Prioridad 2:

- Barrio Coronación
- Barrio Zaramaga
- Barrio El Pilar



We keep “walking”



A new public transport network

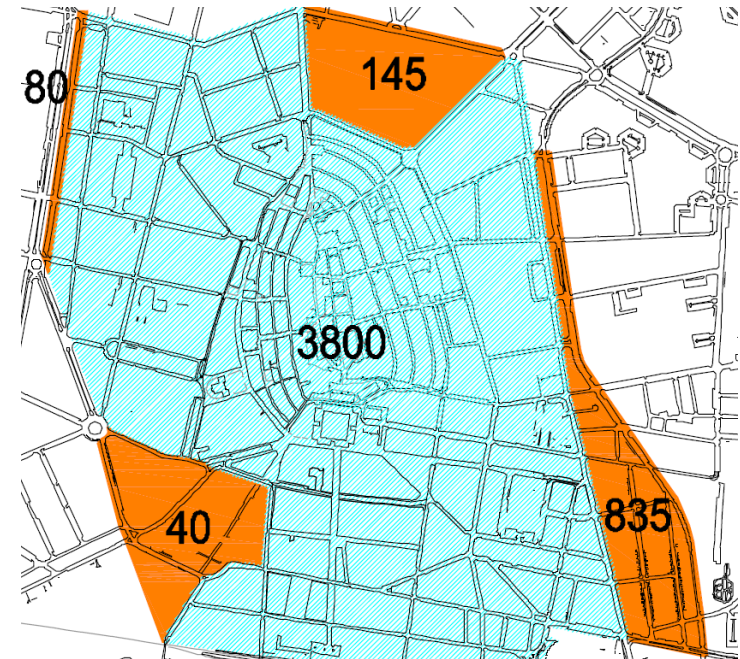
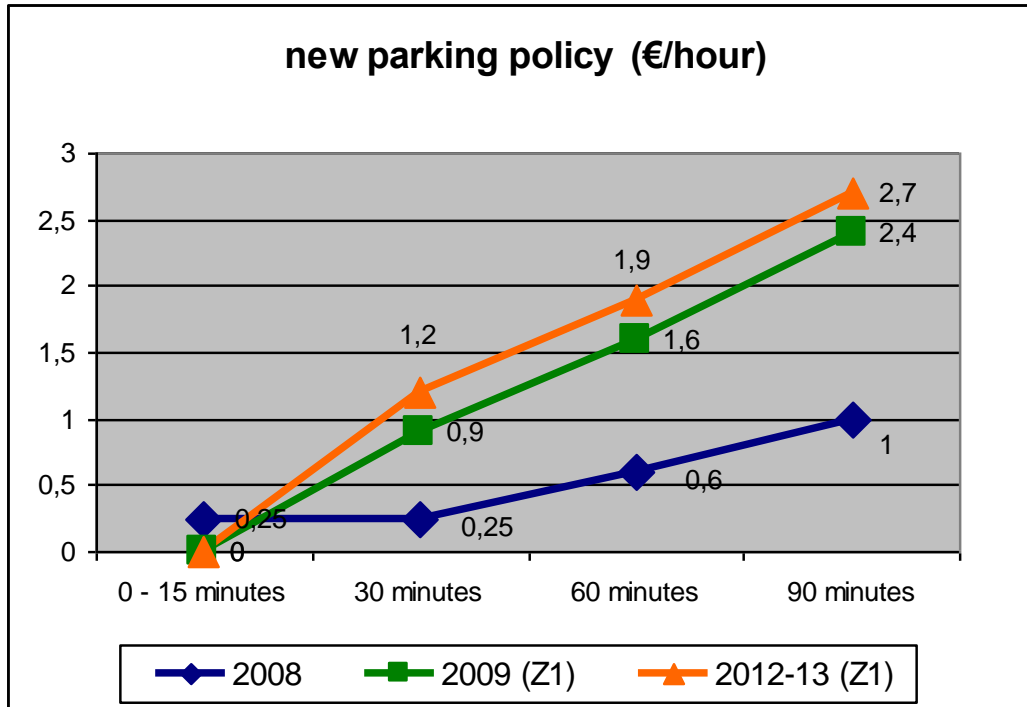
- In 2009 Vitoria-Gasteiz created a new bus and tram network.
- The old one, based on 18 bus lines, was replaced by a totally new integrated grid (2 tram lines and 9 bus lines) ...
- ...which guaranteed better frequencies (10 min.), better use of resources and access to any point of the city with one sole transfer.
- Part of a “Push & Pull” strategy...



A new on-street parking policy

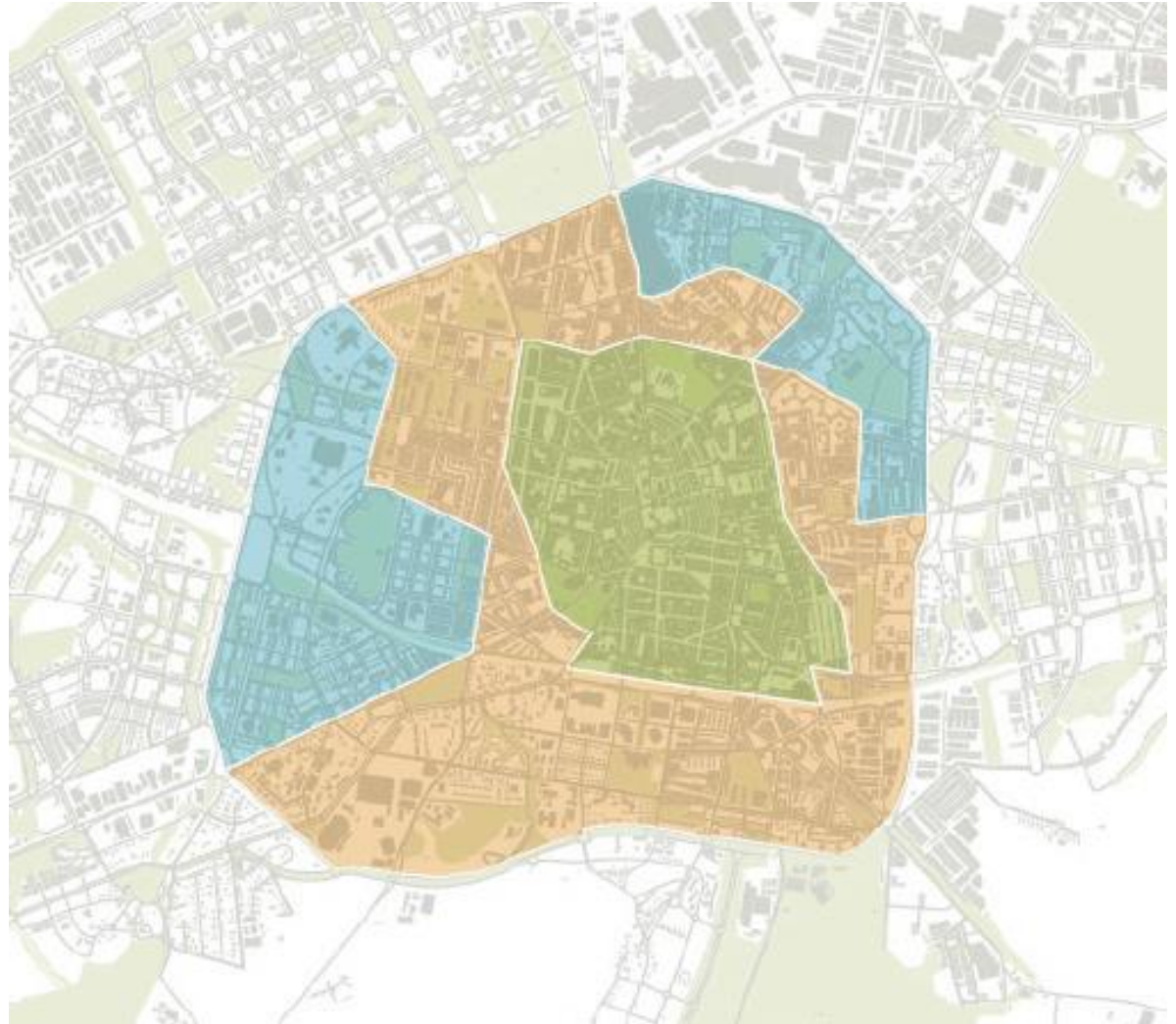
...because the very same day Vitoria-Gasteiz nearly tripled parking tariffs in the city centre (plus increased by ~30% the regulated area extension in the city centre).

Higher prices:

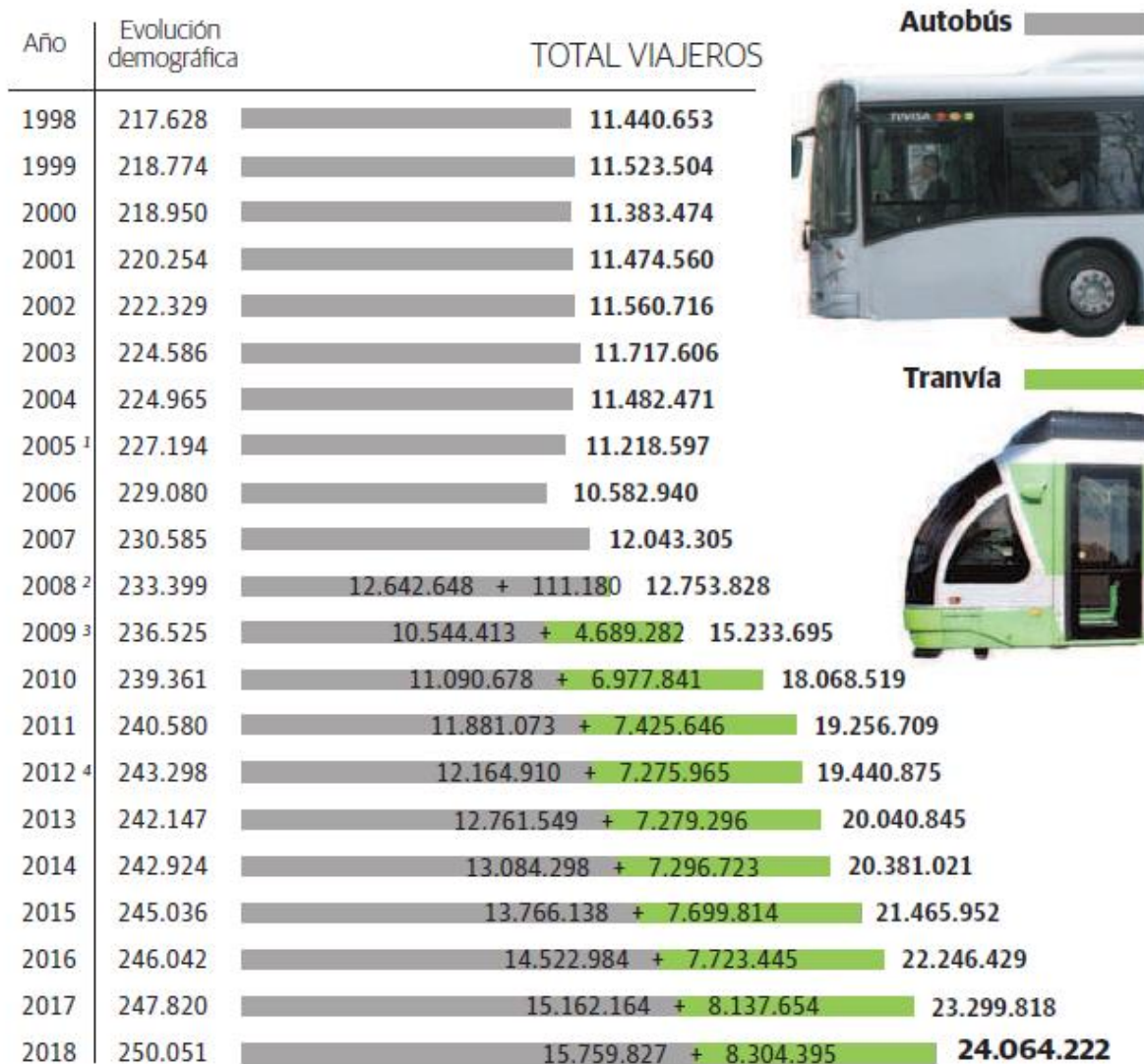


Extended area: 29%

We keep “walking”



Evolución del transporte público en Vitoria



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

² Diciembre de 2008: Puesta en marcha del tranvía

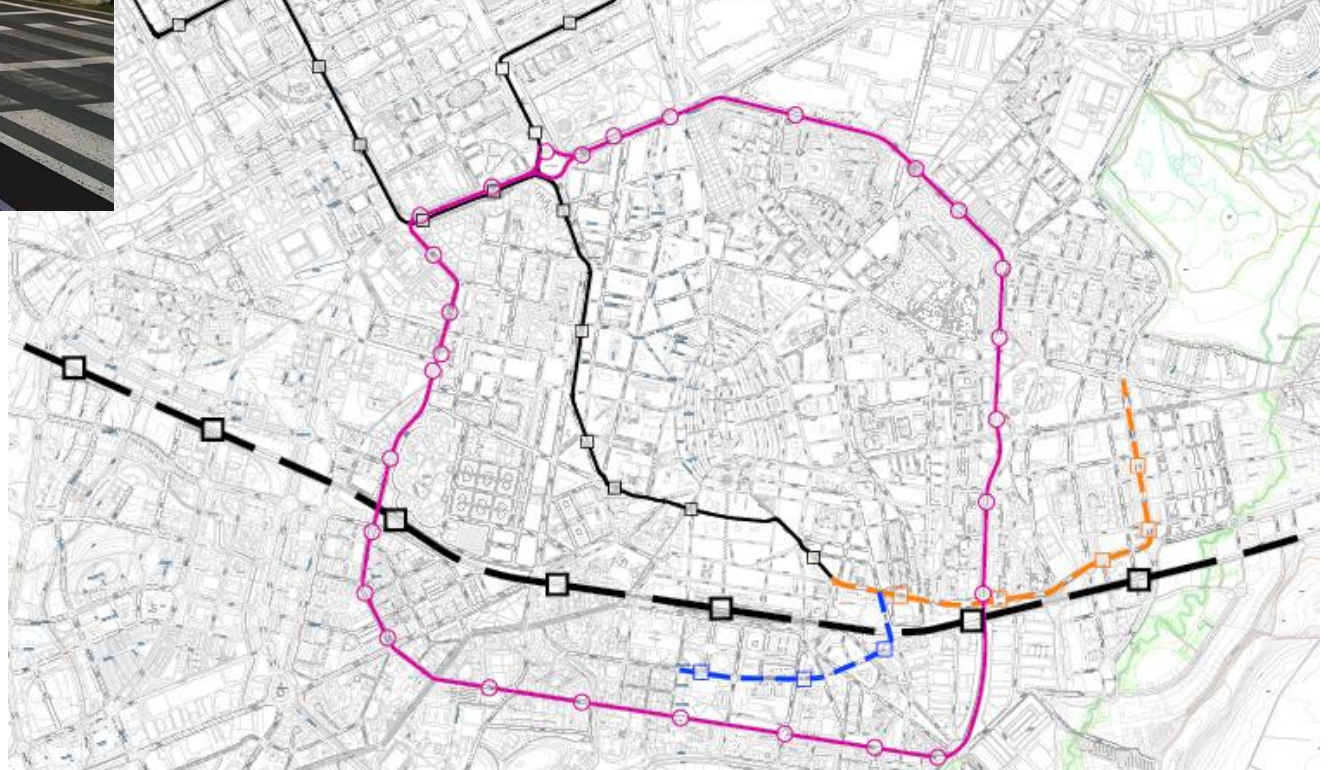
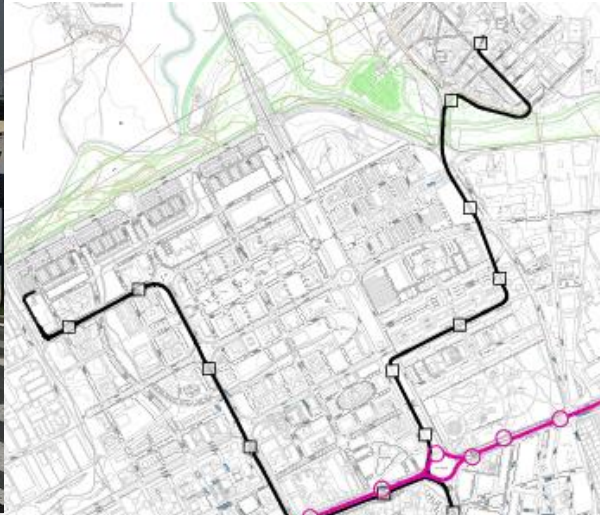
³ Julio de 2009: Arranca el ramal de Abetxuko

³ Octubre de 2009: Reorganización de las líneas de Tuvisa

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

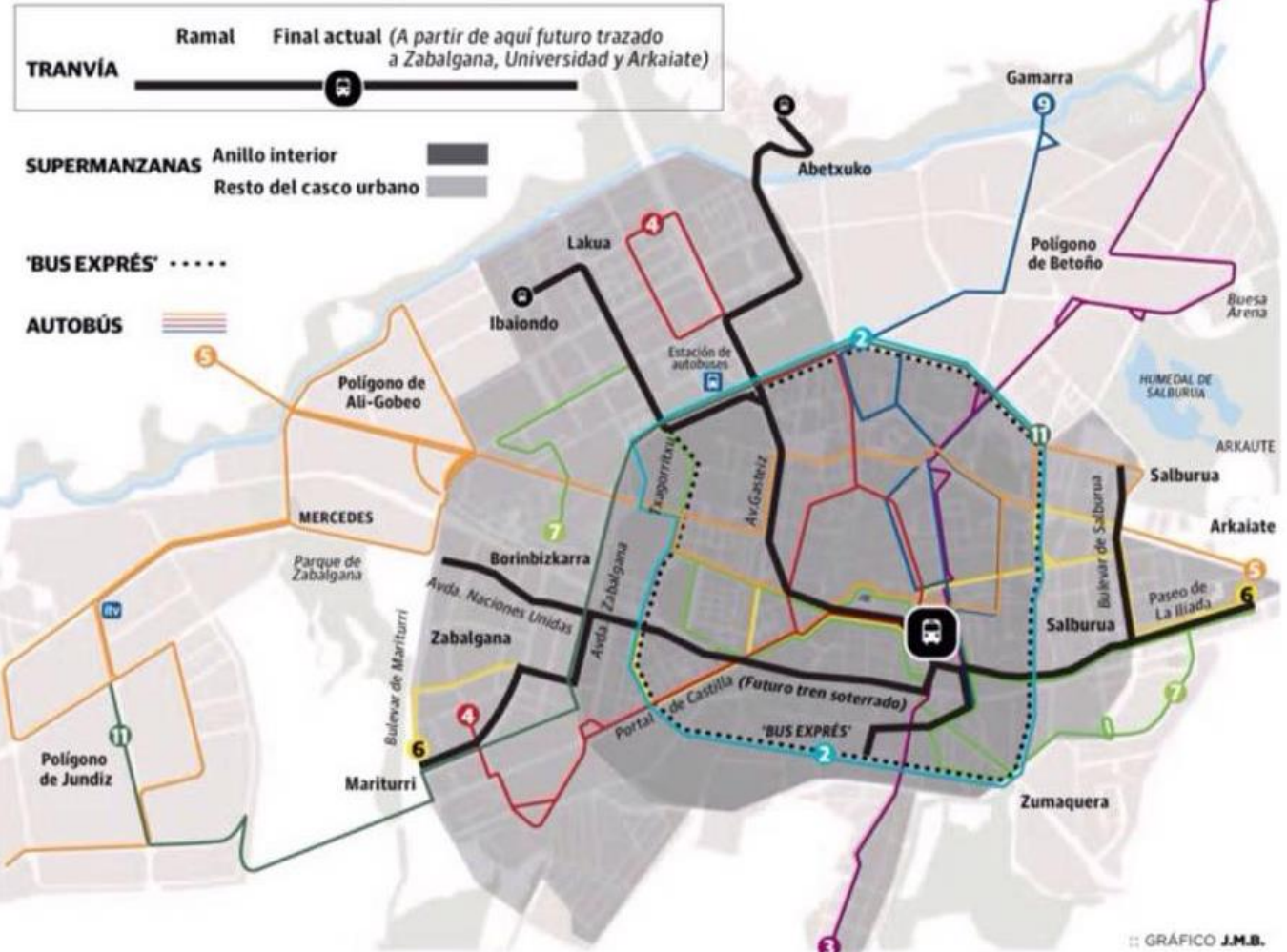
⁴ Septiembre 2012: El tranvía llega al centro de Abetxuko

Towards new high capacity corridors.



We keep “walking”

La futura red de transporte público de Vitoria



**AMAIA SALAZAR
SALTA A LA VISTA**



Llega al cine 'El guardián invisible', adaptación de la 'trilogía del Baztán', de Dolores Redondo, que da vida a la inspectora **P49**

**UN AUTOBÚS ENCIENDE LA
POLÉMICA CON UNA CAMPAÑA
CONTRA LA TRANSEXUALIDAD** **P16**

LOS GOBIERNOS CENTRAL Y VASCO DESATASCAN EL TAV

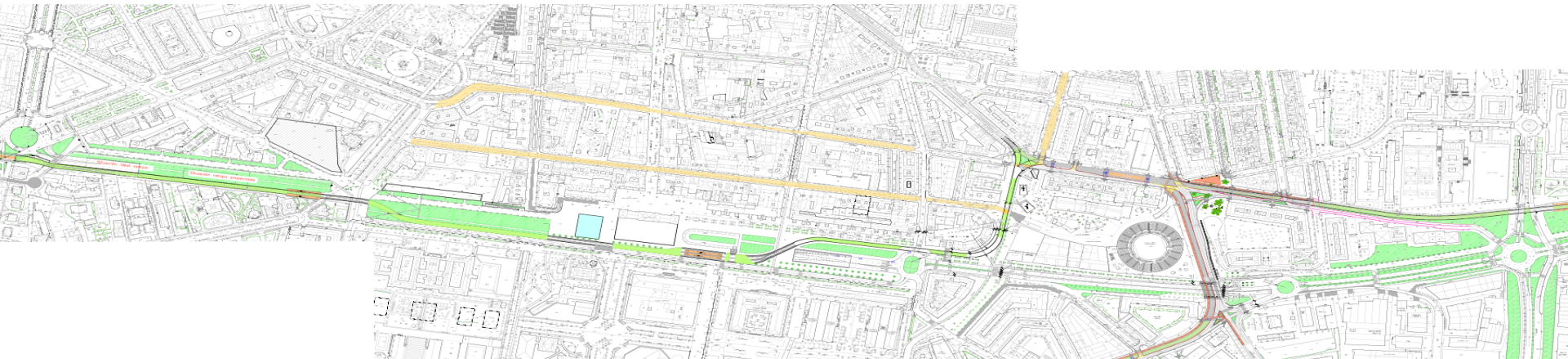


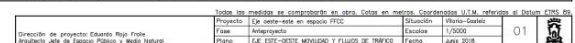
El tren de alta velocidad entrará en Vitoria soterrado tres kilómetros

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

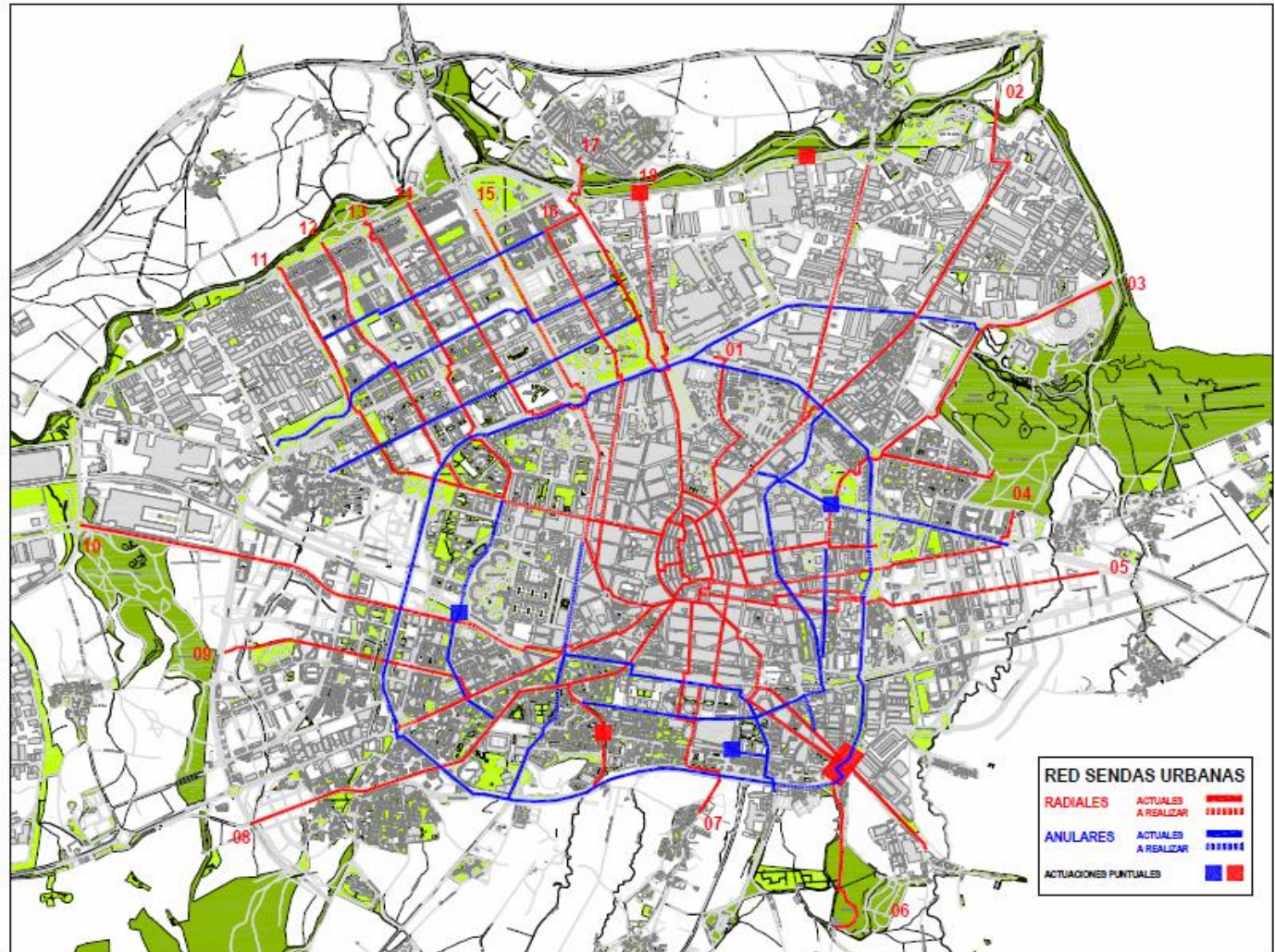


Nuevo espacio urbano
El soterramiento de la actual playa de vías junto a la estación dejará libre un amplio corredor. El Ayuntamiento deberá definir los usos de la zona, que tendrá un especial valor para la ciudad.
:: RAFA GUTIÉRREZ / G. V.





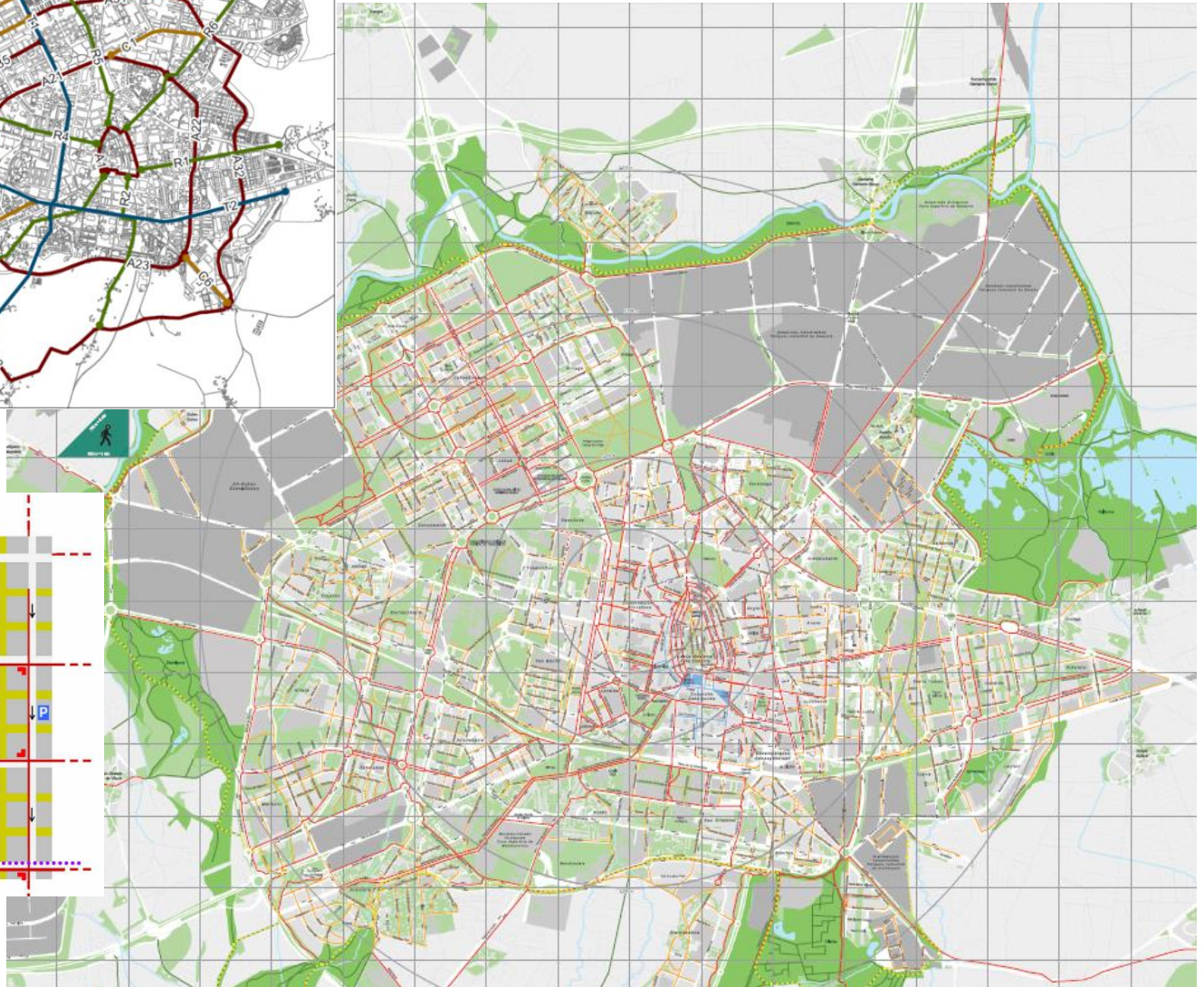
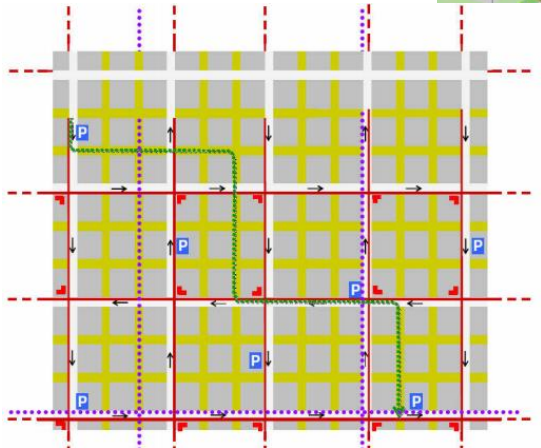
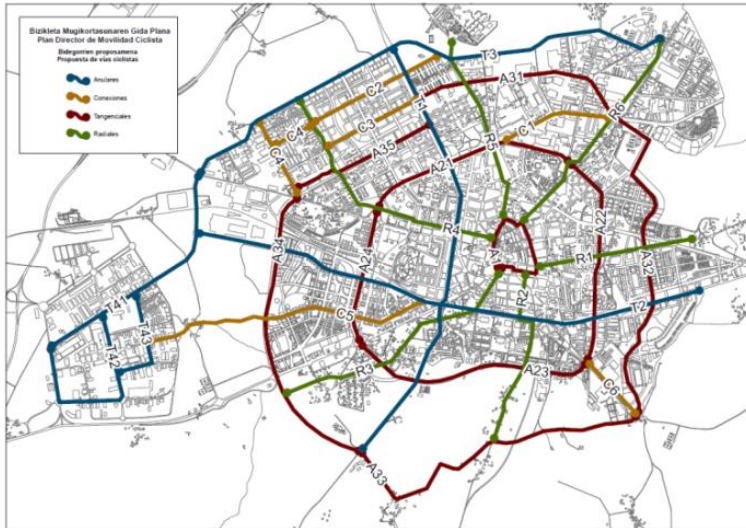
An improved pedestrian network



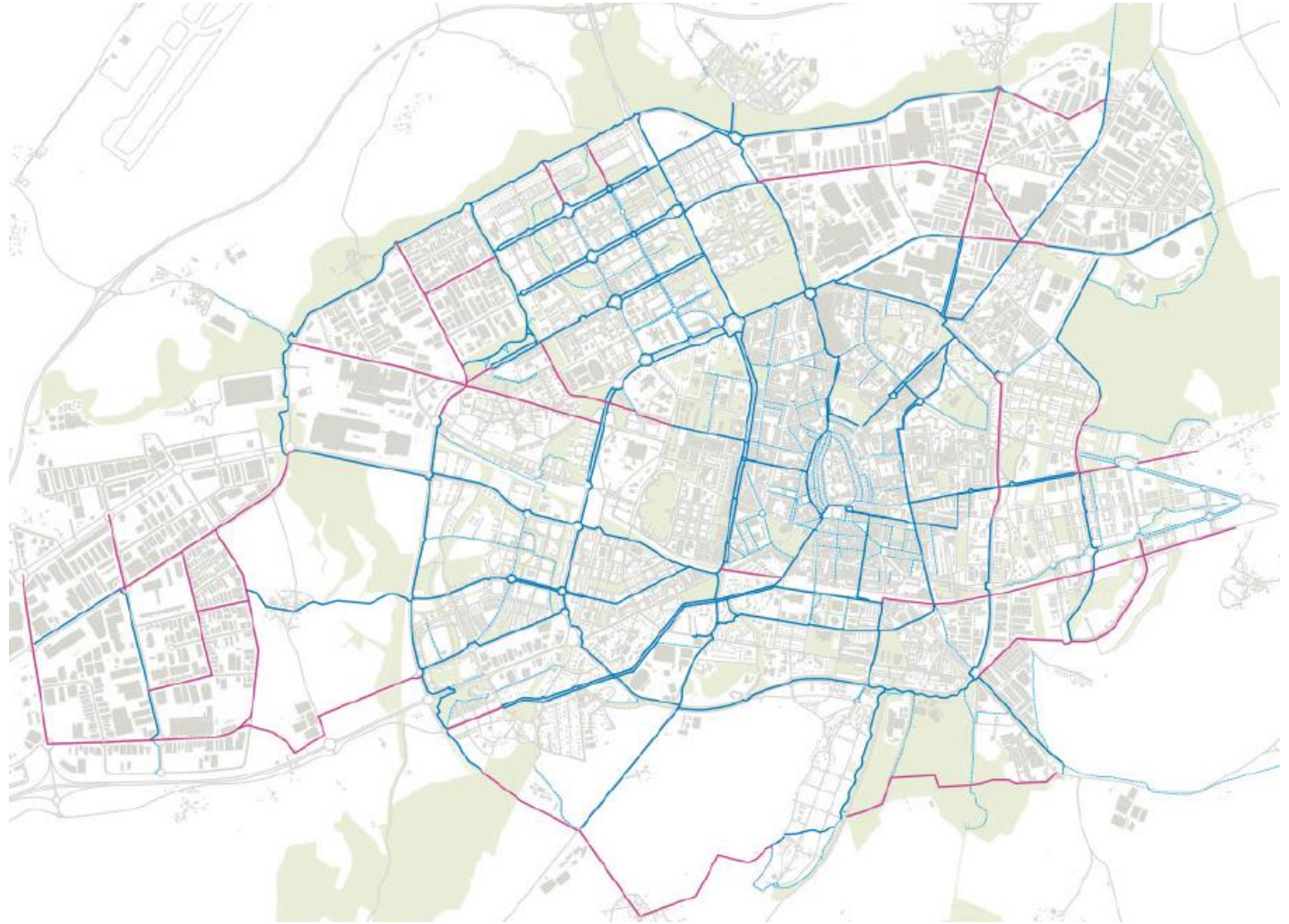
We keep “walking”



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.





... Una mutación urbana sobre raíles

**IOSU
CUETO**

icuetu@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 boulevard 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 Alava 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 Eusko-tran 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 vías surgen auténticos quebraderos de cabeza.

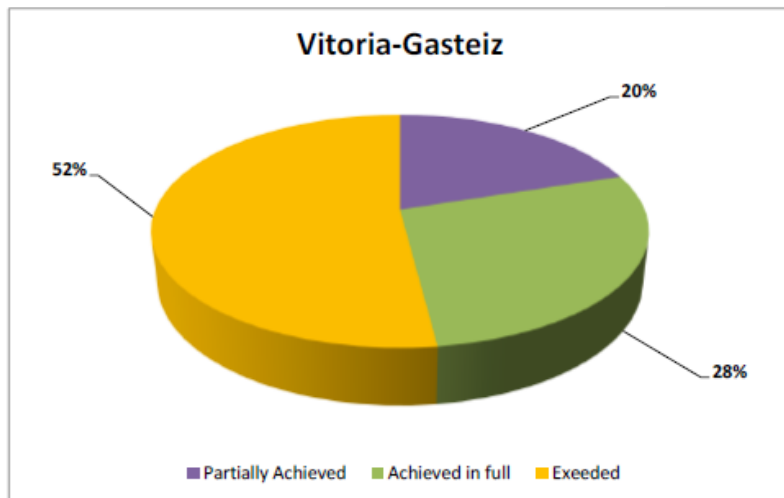


CALLE SANCHO EL SABIO

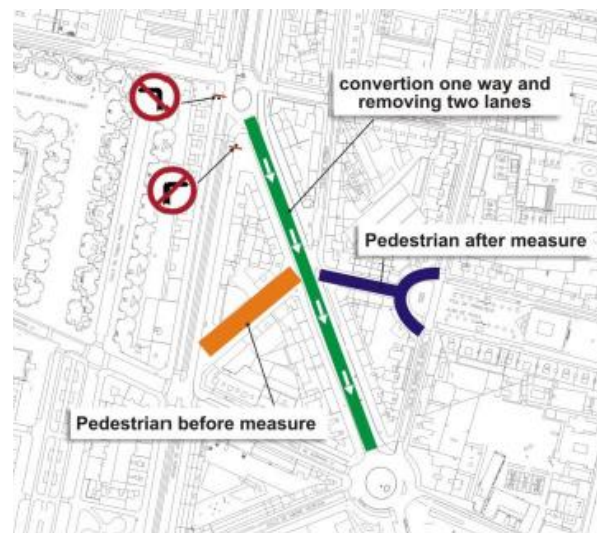


Pilot Superblock Monitoring and Evaluation: main results (MODERN).

City evaluation outputs



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%	

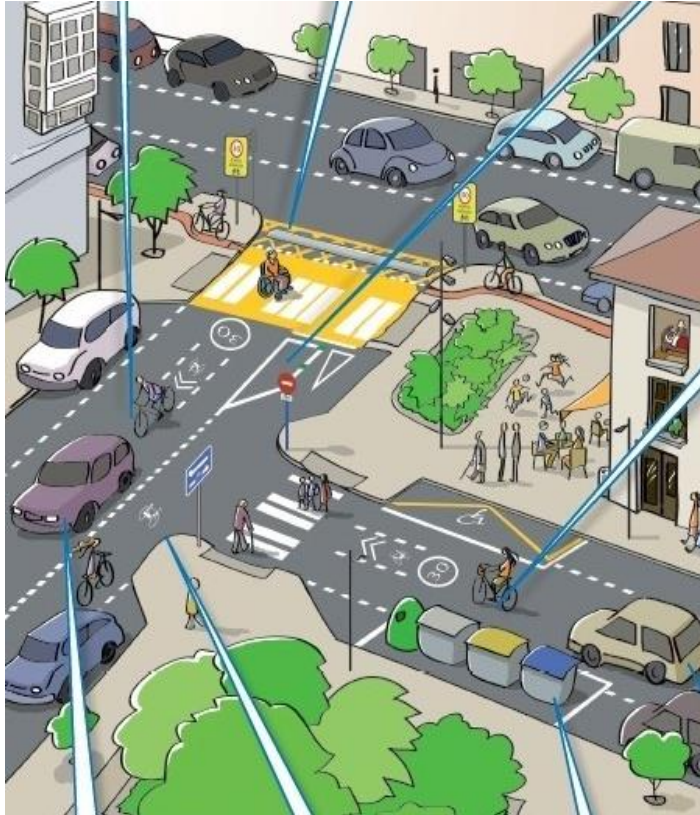


No.	Target	Rating
1	To increase the free public space for citizens activities in the area up to 10%. <i>It is increased the pedestrian surface (64%) in the pilot superblock.</i>	***
2	To improve the acoustical quality of the area up to 10%. <i>It is decreased the noise perception (-8%).</i>	*
3	To reduce emissions of polluting gasses in the area up to 10%. <i>It is decreased the emissions (-40%).</i>	***
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%. <i>The modal split change from cars (-63%) to pedestrians (55%) and bicycles (8%).</i>	***
5	To reduce the average speed of vehicles in the inner streets of superblocks up to 5%. <i>The average speed of vehicles in the inner street has decreased (-8%).</i>	***
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.

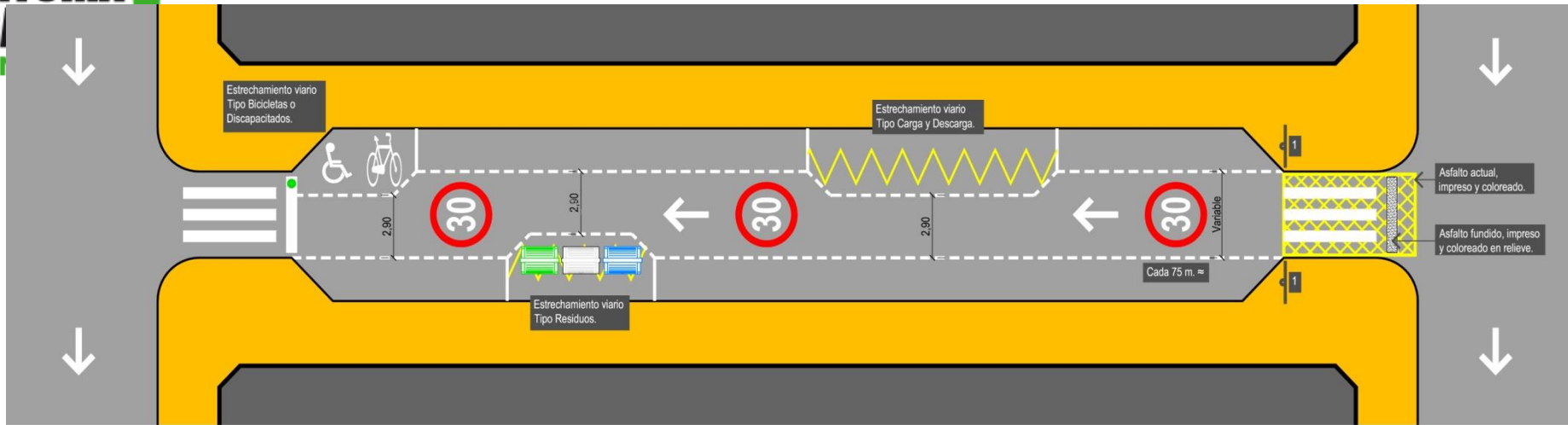


*The measure does not end here
but extends to all city.*

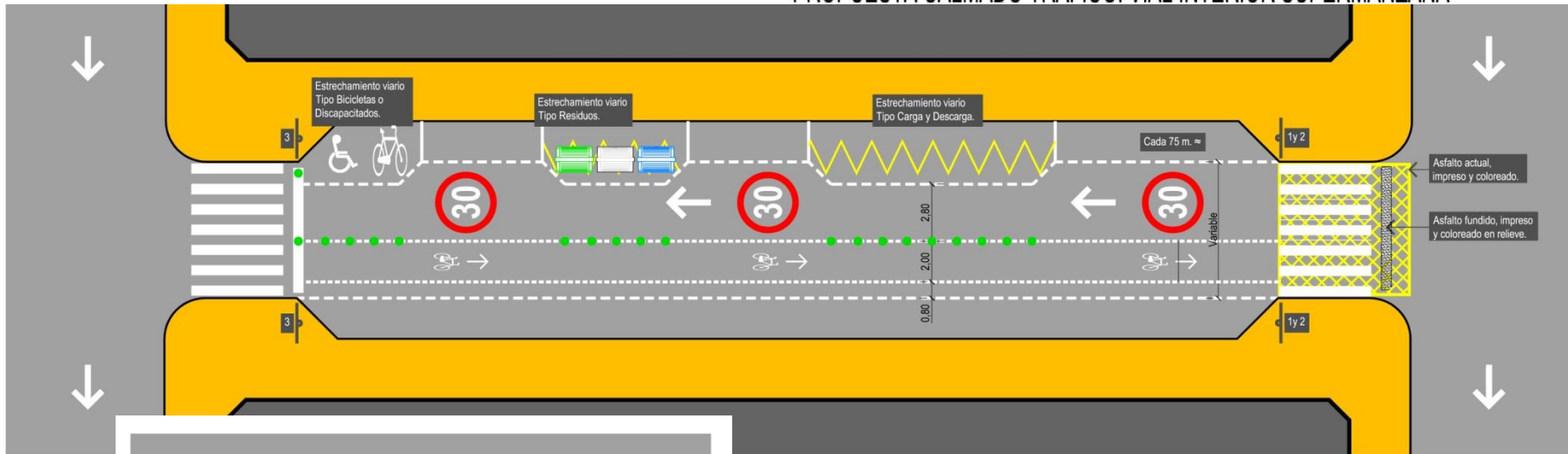
The increase in the number of cyclists on sidewalks and pedestrian areas has led to conflicts with pedestrians, so has been designed a traffic calming campaign in 47 streets of downtown with 3 objectives

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

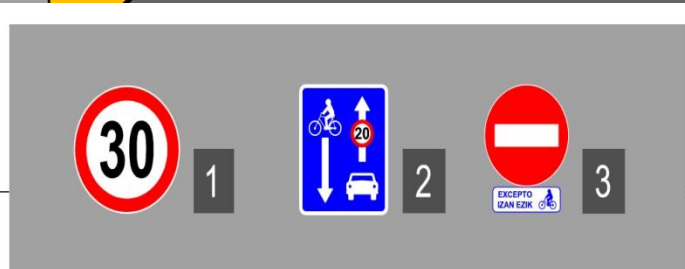




PROPUESTA CALMADO TRAFICO. VIAL INTERIOR SUPERMANZANA



VIAL INTERIOR SUPERMANZANA. Con carril contrasentido.





Improved permeability for cyclists



Improved permeability for cyclists

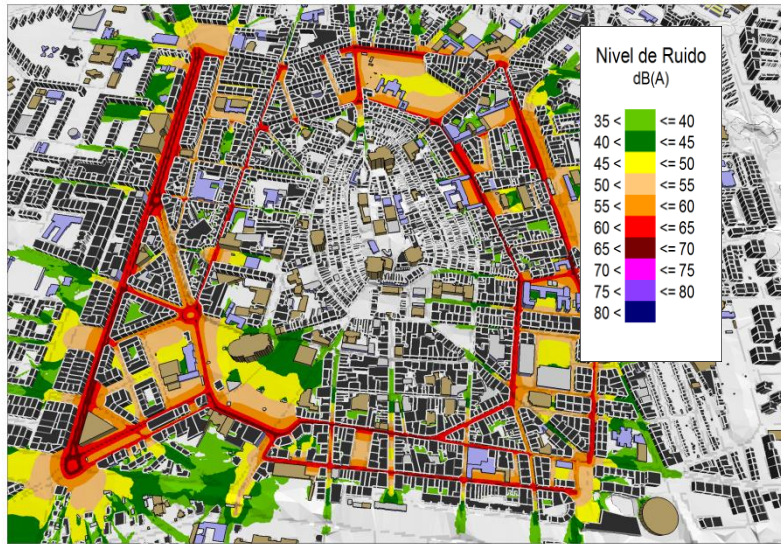


Improved permeability for cyclists

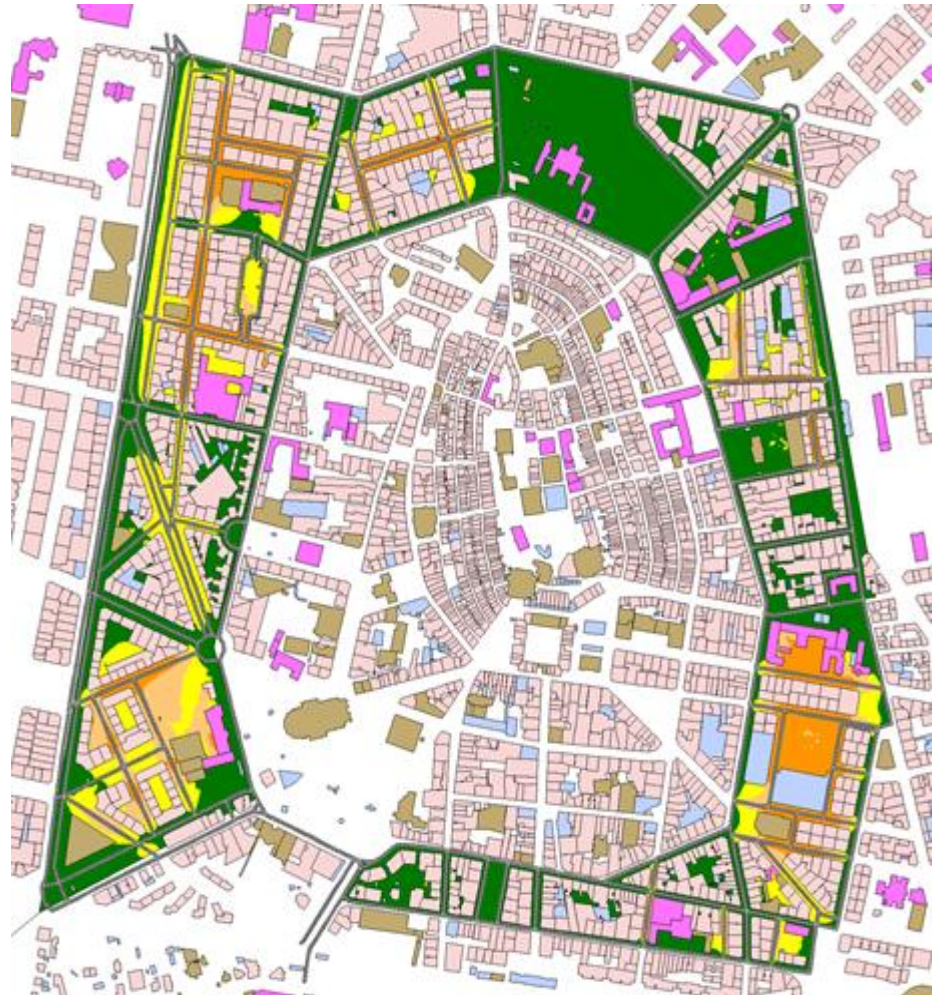
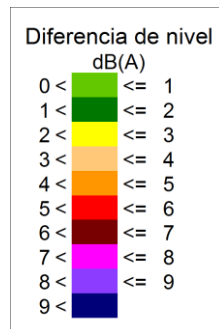


Road safety training at primary school

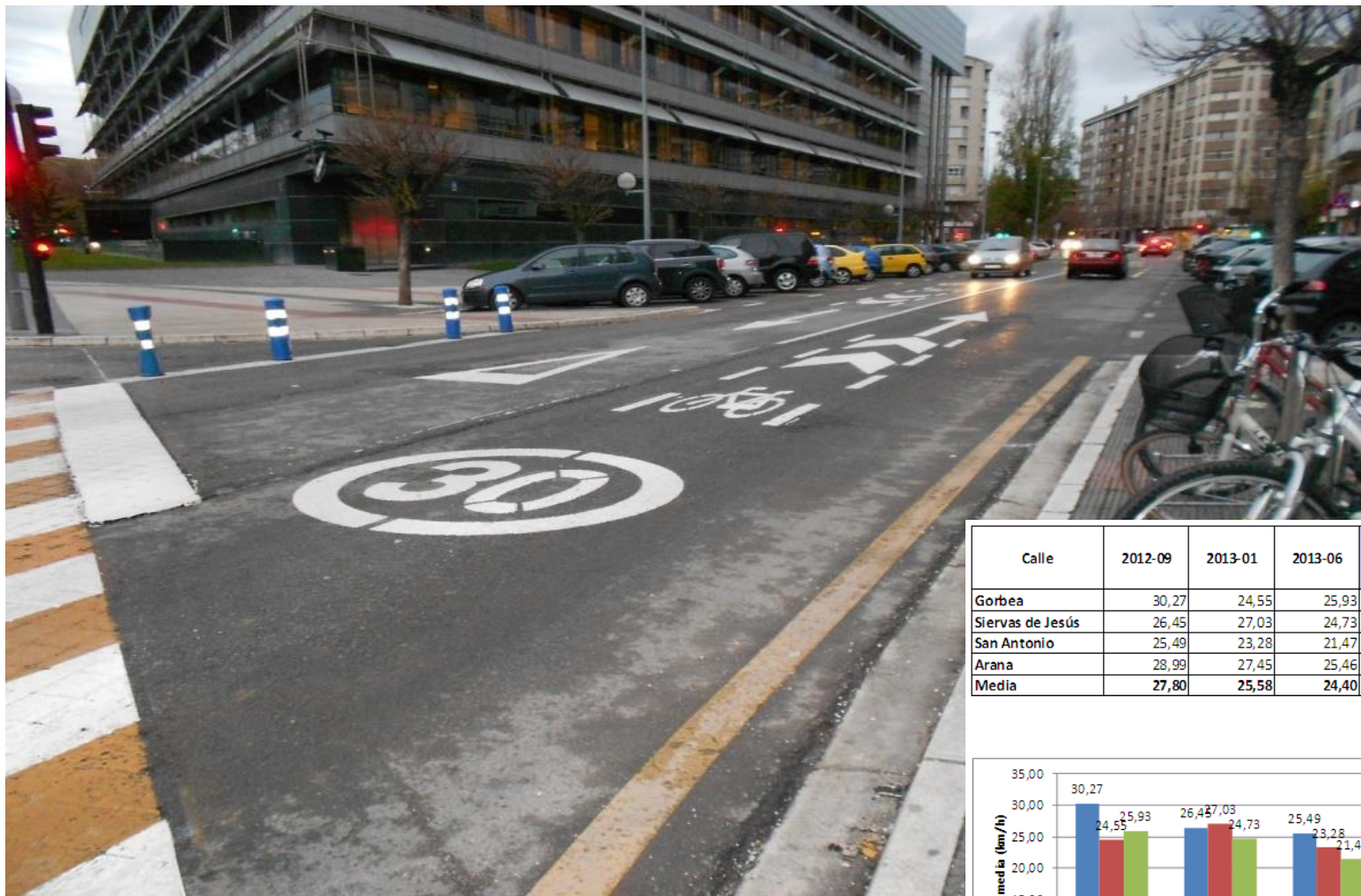
Traffic-calming assessment



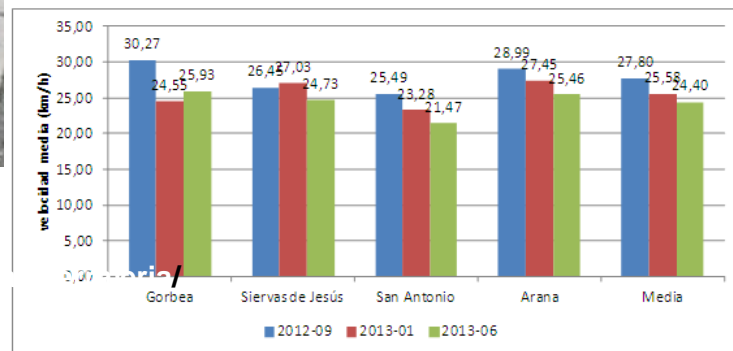
*Reduction in the noise levels
in the pilot area after the
implementation of the
measure*



Traffic-calming assessment



Calle	2012-09	2013-01	2013-06	Variación 2012-09 2013-01	Variación 2013-01 2013-06	Variación 2012-09 2013-06
Gorbea	30,27	24,55	25,93	-18,9%	5,6%	-14,4%
Siervas de Jesús	26,45	27,03	24,73	2,2%	-8,5%	-6,5%
San Antonio	25,49	23,28	21,47	-8,7%	-7,8%	-15,8%
Arana	28,99	27,45	25,46	-5,3%	-7,2%	-12,2%
Media	27,80	25,58	24,40	-8,0%	-4,6%	-12,2%

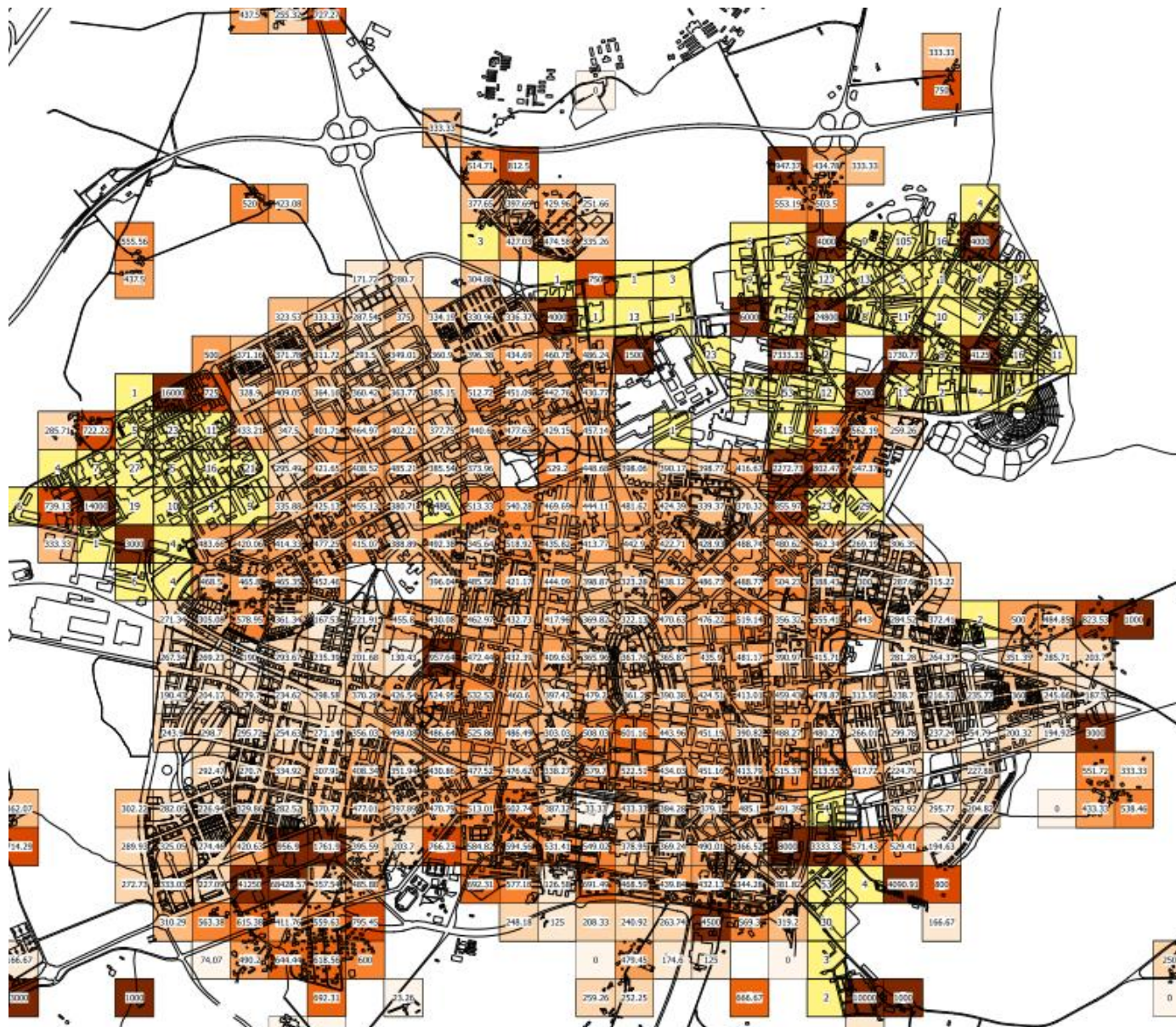


The "Inner" Green Belt.



From a private car oriented public space





**Ingurumen
Informazioko
Sistema**

**Sistema de
Información
Ambiental**

**Ingurugiro
Gaietarako
Ikastegia**

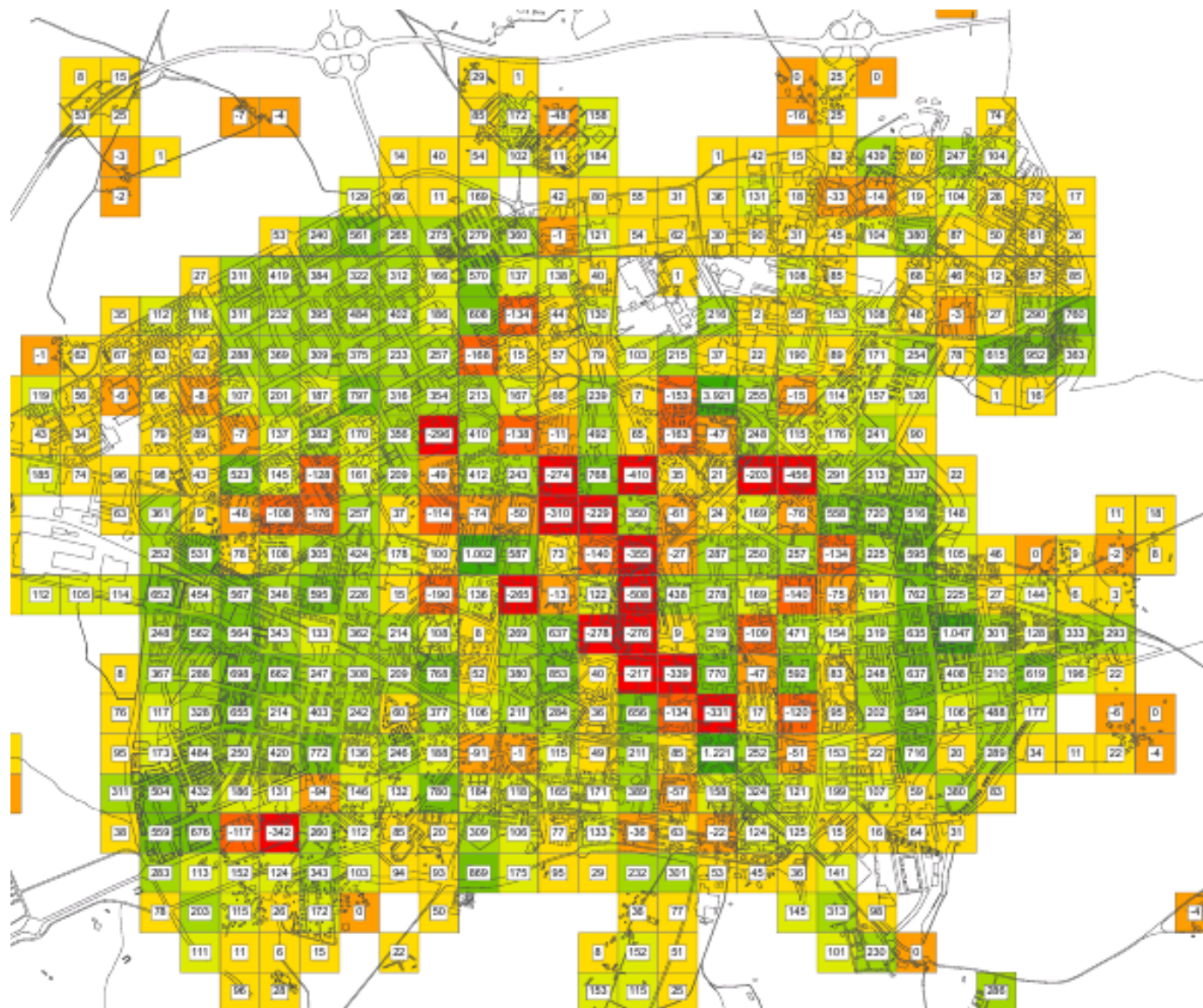
**Centro de
Estudios
Ambientales**

Matrikulatutako
autoak 1000
biztanleko
2016. urtean

Vehículos
matriculados por
cada 1000
habitantes en el
año 2016

Legenda / Leyenda





Ingurumen
Informazioko
Sistema

Sistema de
Información
Ambiental

Ingurugiro
Gaietarako
Ikastegia

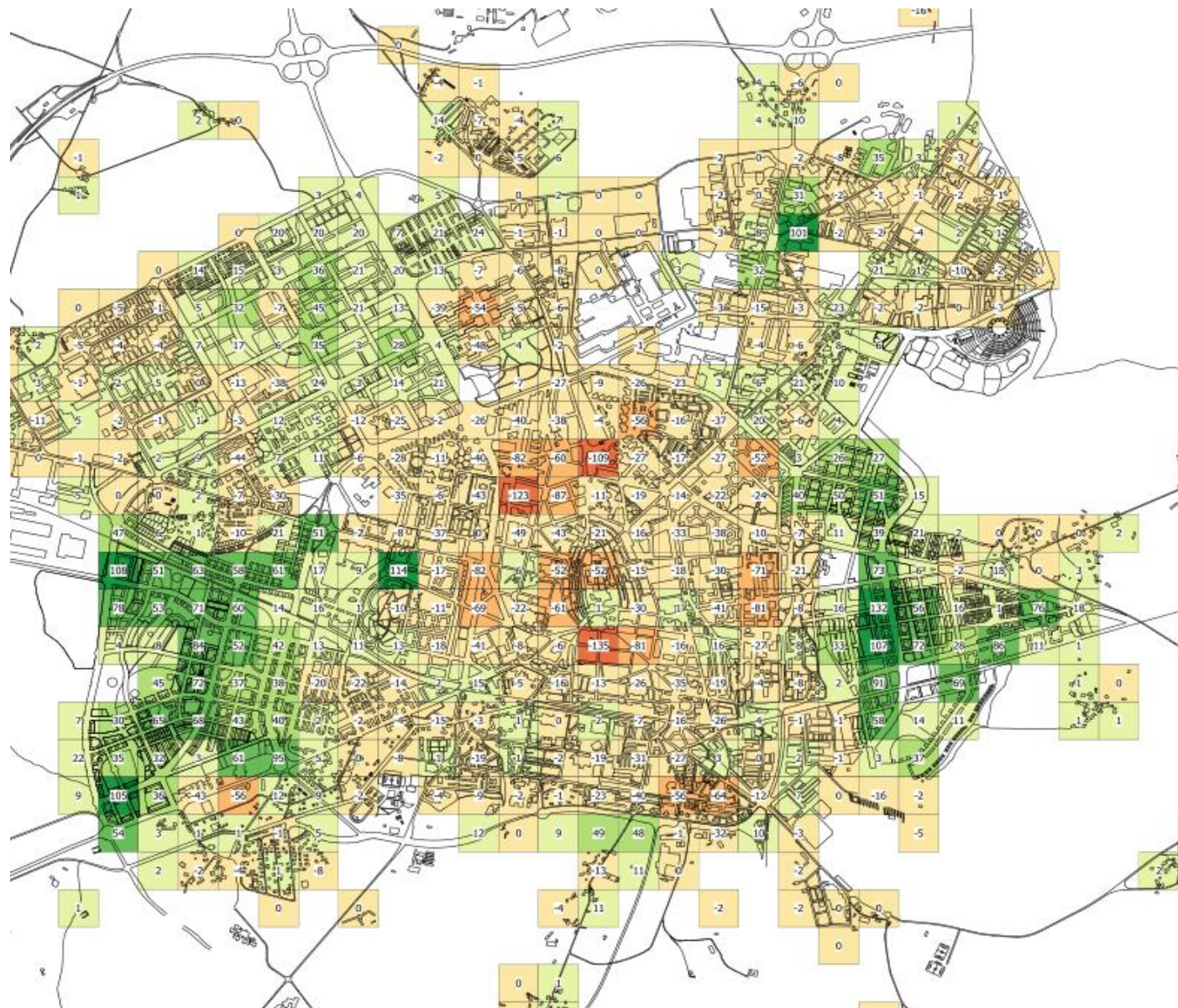
Centro de
Estudios
Ambientales

Aparkaleku
kopuruaren
balantzea

Balace de
plazas de
aparcamiento

Oferta - demanda
Eskaria - eskaintza

- -508 - -200
- -199 - -100
- -99 - 0
- 1 - 100
- 101 - 200
- 201 - 500
- 501 - 1.000
- 1.001 - 3.921



**Ingurumen
Informazioko
Sistema**

**Sistema de
Información
Ambiental**

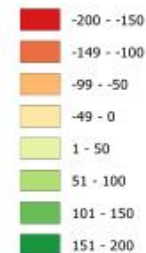
**Ingurugiro
Gaietarako
Ikastegia**

**Centro de
Estudios
Ambientales**

Aparkaleku
eskaria
diferentzia
2013-2016

Diferencia de
demanda de
plazas de
aparcamiento
2013-2016

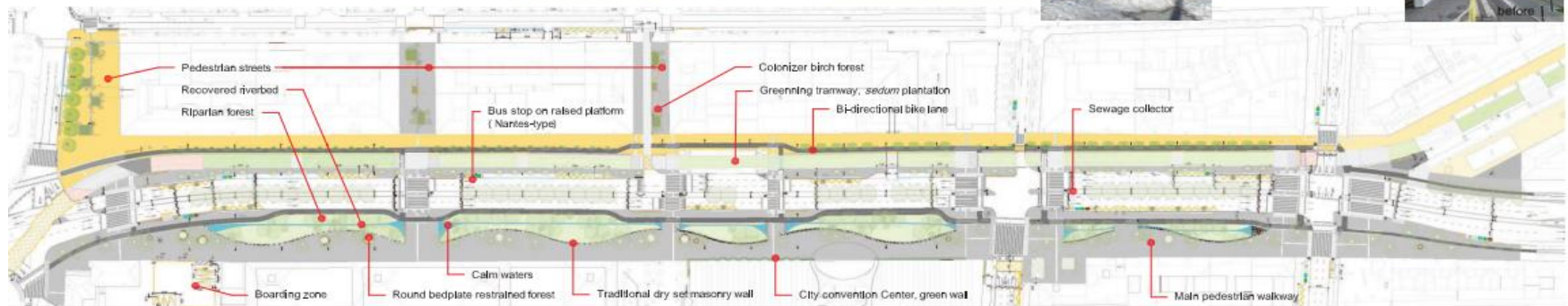
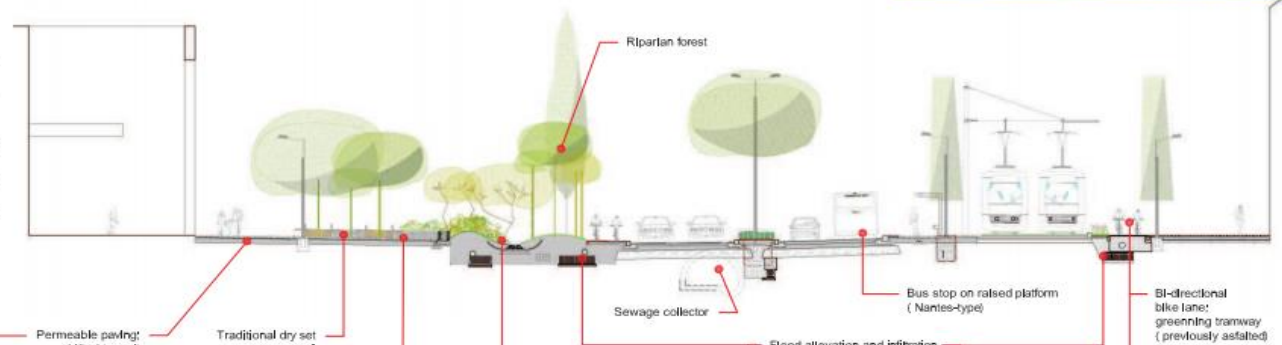
Legenda / Leyenda



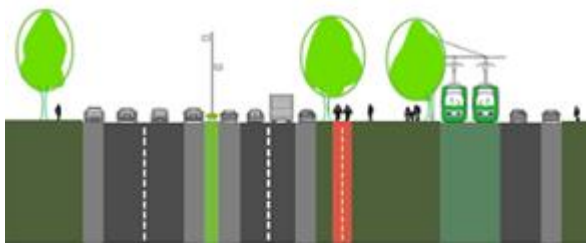
THE PROJECT AND EXECUTION

SOME OF THE ACTIONS CARRIED OUT ARE:

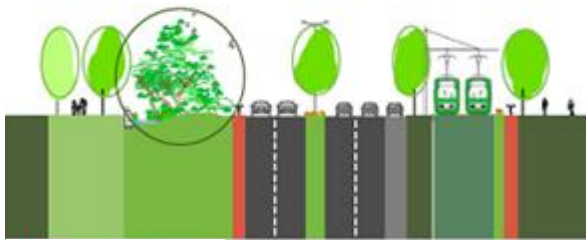
- The pedestrianization of spaces reserved for cars and the conditioning of cycle paths,
- The recovery of the previously existing riverbed that takes clean water from the river Batán, preventing this from entering the sewage system,
- The installation of sustainable drainage systems enhancing natural rainwater purification,
- The planting of trees (native species) along the new riverbed and associated with pedestrian spaces,
- The installation of a new lighting system following Starlight criteria,
- The installation of a green façade in the energy rehabilitation of the Europa CEC.



to a people and nature oriented public space.



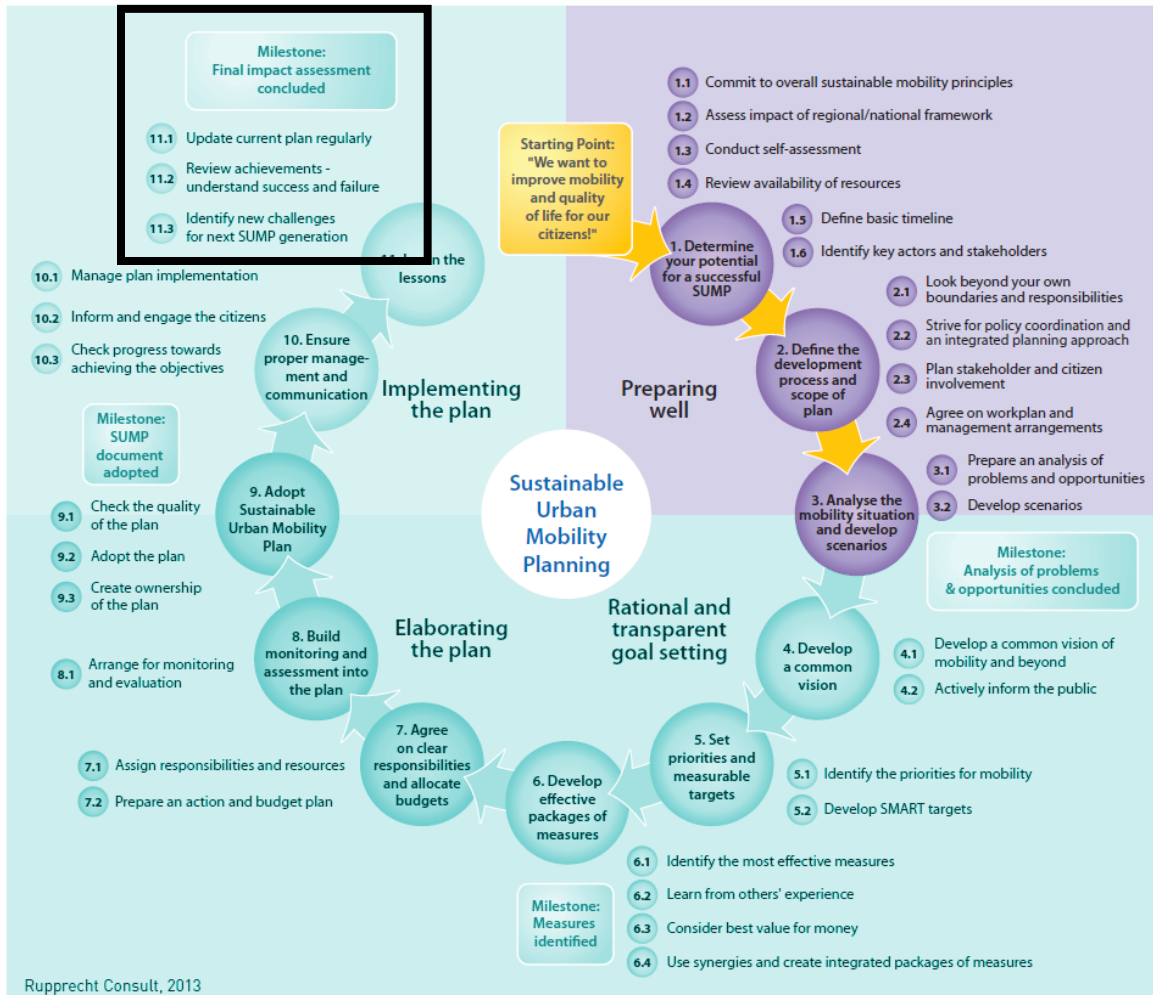
Before



After



We keep “walking”



Rupprecht Consult, 2013

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*