

# Otra manera de crecer: Planificando la ciudad a escala humana

Juan Carlos Escudero. Centro de Estudios Ambientales  
Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

# 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.*

3 Km

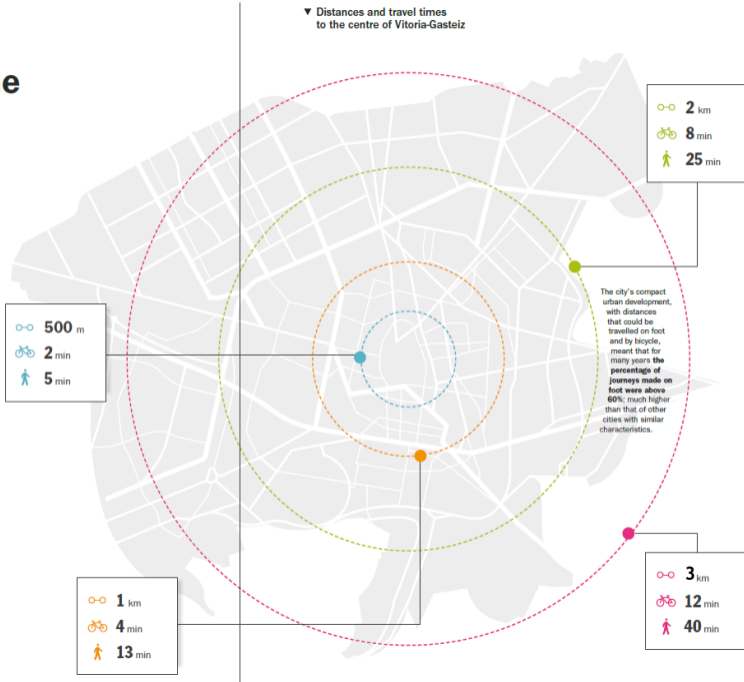
An aerial photograph of a city, likely San Sebastián, showing a dense urban core. A yellow arrow points from the center of the city towards the top of the frame, with the text '3 Km' written along the arrow. The city is surrounded by green fields and a river.

- *Administrative Capital of the Basque Country*
- *255,042 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.*

## The impacts of the city's growth on urban mobility

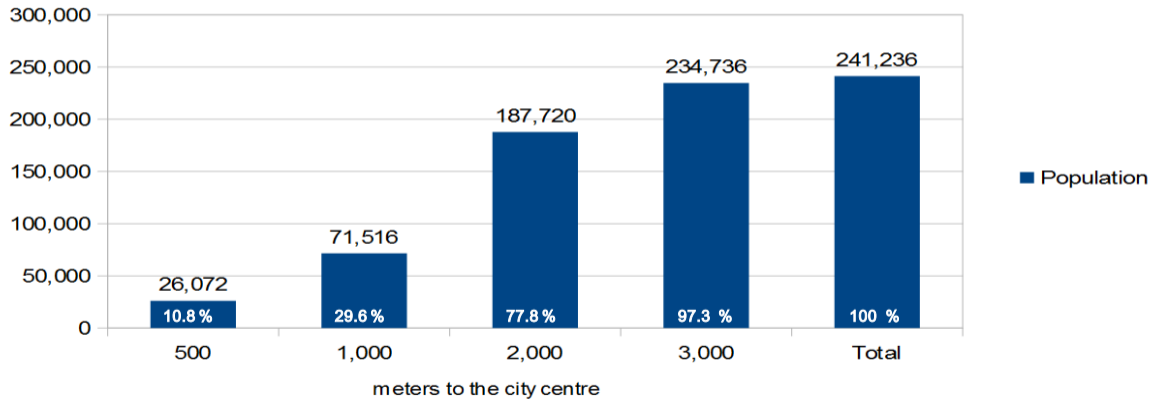
One of the main consequences of the city's urban growth was an increase in distances, and with it, an increase in travel and use of private vehicles.

Until the residential developments of the late twentieth century, Vitoria-Gasteiz had been a pedestrian-scaled city.



# *A commitment by opportunity...*

Distances to the city centre



# A commitment by opportunity...

## Adequate accessibility

 Width > 2.5 m and Slope < 5%

 Moving walkway

## Inadequate accessibility

 Width < 2.5 m and Slope > 5%

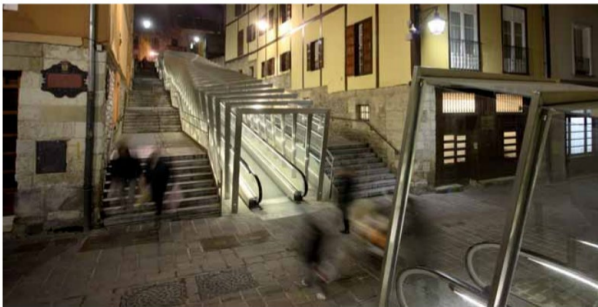
 Slope > 5%

 Width < 2.5 m



**Accessibility map.**

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





IBARRETA SASTRERIA

RELOJERIA ROGELIO  
FERREROS, 12

CALZADOS  
NDS

FAR  
VU  
BUJ

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





*Calle Dato, 1966*

*Source: Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz*



## Initial measures for sustainable mobility

In order to slow the use of the car and improve the environmental and living conditions of public spaces, a number of initial measures were adopted, such as a ban on travel by car in some city-centre streets during the weekend.

In 1976, work began to pedestrianize the city's urban centre; in 1983 the Medieval Quarter was pedestrianised and in 1993 the pedestrianisation was expanded to include more than 20 streets and an area of 40,000 m<sup>2</sup>.

Coinciding with the pedestrianisation of the Medieval Quarter, the OTA parking scheme was put in place to limit on-street parking and discourage car use in the city.

- 1976
- 1980 - 1982
- 1983
- 1988 - 1992
- 1993 - 1995
- 1999



▲ Dato street, before being pedestrianised.



▲ The pedestrianisation of a section of Dato street, in 1980, was a milestone in traffic calming policies in the city.



▼ General Loma squares, in 1990 (before its redevelopment) and in 2017.









# A commitment by tradition...

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



*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.*





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 pachucho 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>

## La calle Dato da marcha atrás 38 años

Como arranque de la Semana de la Movilidad, 15 coches clásicos visualizaron cómo era la vía antes de ser peatonal

# EL CORREO

EL CORREO ESPAÑOL-EL PUEBLO VASCO. DESDE EL DÍA 1 DE JUNIO DE 2018. [www.elcorreo.com](http://www.elcorreo.com)

ARABA/ALA

Sábado 15 de Septiembre  
Nº 34.735/1



Territorios

Mujer hoy

«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**

CUANDO NO TENÍA ARBOLES

Quince vehículos del Araba Classic Club de 1960 a 1980 se pudieron ver ayer por la calle Dato, en el tramo entre General Alava y la calle Pío Baroja. A su lado, paneles en los que aparecen las diferencias existentes en esta arteria en el pasado y hacia ahora. En 1980 no había árboles ni bancos.

% Agurtzane Salazar  
# Alex Larrea

## DATO REGRESA A LOS 80

Los coches circularon ayer por la céntrica calle para recordar lo que hemos ganado **P4**



La original acción es el aperitivo de la Semana de la Movilidad. © JORRI OKARINA

**VITORIA** - Quince espectaculares coches clásicos del Araba Classic Club de 1960 a 1980 se pudieron 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 (PostVal). 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 gasteletarra 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 22 de septiembre. Esta acción, en concreto, del Centro de Estudios Ambientales (CEA) y el Ayuntamiento de Gasteiz, sirvió para llevar a la atención de la ciudadanía y reivindicar los beneficios de los espacios peatonales, al recordar cuánto por Dato pasaban los coches.

### El Post-It

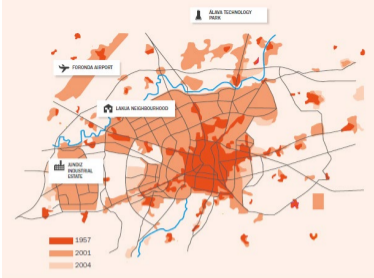
● **La iniciativa.** Los 15 vehículos clásicos del Araba Classic Club que se llevaron ayer a la calle Dato de Vitoria sirvieron para dar comienzo a la 19 edición de la Semana Europea de la Movilidad Sostenible, que cuenta con programación hasta el 22 de septiembre. Esta acción, en concreto, del Centro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



el centro perdería calidad de vida. De hecho, en 1980 en la calle Dato no había ni un árbol, ni un banco, ni un aparacabiz, y era una vía de dos carriles de circulación, con cientos de vehículos a motor que cruzaban a diario el centro del Euzanbake, mientras que en la actualidad cuenta con 68 árboles, 33 bancos, 53 aparacabiz y un eje peatonal.

“En el sur de Euzanbake, 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. ●

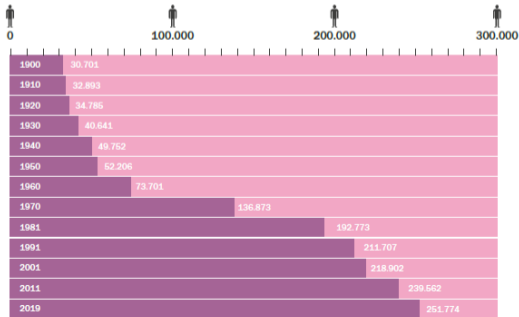




▲ Urban expansion of Vitoria-Gasteiz between 1957 and 2004

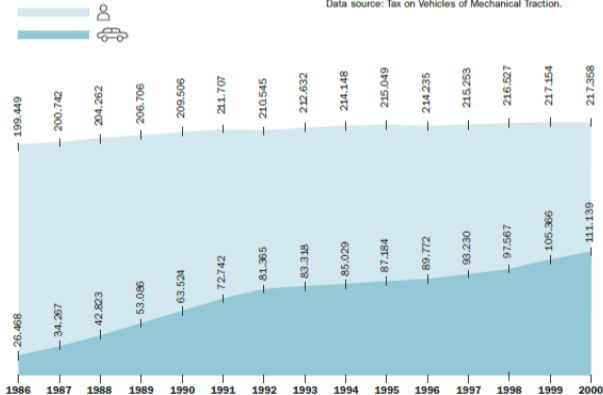
▼ Changes in the population of Vitoria-Gasteiz 1900 - 2019

Throughout the 60s, Vitoria-Gasteiz had the highest population growth of any city in the Spanish State, with annual growth of more than 8.57%. From the 90s to the present day, the population has grown at around 1% (data from the Spanish National Institute of Statistics).



▼ Trends in the vehicle pool in connection with changes in population

In the 14 years between 1986 and 2000, the number of vehicles in the city has quadrupled, well above the increase in population. While the population in Vitoria-Gasteiz had increased by approximately 20,000 residents, there were 85,000 new vehicles on its roads. Data source: Tax on Vehicles of Mechanical Traction.



January, 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 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 política de 'parcheos'**

La fuerte desconexión entre los diferentes departamentos subvencionados por el Estado ha obligado al Ayuntamiento a realizar una política de "parcheos". Compromiso, compromiso y compromiso a los ojos del Ayuntamiento, el tráfico, las personas y las personas en las paradas en la actualidad. La idea de delegar la gestión de la O.T.A. en una empresa privada...

mucho en dicho plan, asegura Ballester. Los técnicos ya han hecho un estudio de las necesidades de la Corporación territorial y se han planteado algunas medidas que algunos partidos aún consideran que deberían publicarse en un informe de responsabilidad política...

**Fotos desde la grúa.**

Así las cosas, el Ayuntamiento de Vitoria Gasteiz a través de una comisión de trabajo que dirige el director del tráfico en colaboración con el departamento de urbanismo, se plantea una política de "parcheos" que permita controlar el tráfico en las zonas de mayor actividad, por el momento, se trata de una política de "parcheos" que permita controlar el tráfico en las zonas de mayor actividad...



**El plan que nunca existió**

VITORIA. Los coches del tráfico en Vitoria cuadruplicaron desde el Ayuntamiento en 1966 en materia de tráfico, pero no en materia de planificación. El proyecto consistió en transformar una zona que hoy es una zona de tráfico en una zona de tráfico, pero no en materia de planificación. El proyecto consistió en transformar una zona que hoy es una zona de tráfico en una zona de tráfico...

Circular en coche por Vitoria se ha convertido en un apoplejo. Los taxistas fueron los primeros en protestar, aunque la apilante 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 carriles novecentistas 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 -vaiga la paradoja- un plan de mejora del tráfico.

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

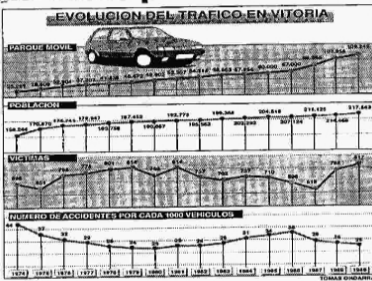
**Circula como pueudas**

J. J. Corcuera

VITORIA. Lunes, seis y media de la tarde. Hora punta, purísima, y llueve. «Los días de lluvia es todavía peor, todo el mundo roge el coche», asegura M.T., una taxista con muchos años de oficio, mientras imprime fuertes volantes a su vehículo para esquivar a los turistas y furgonetas estacionados dobles y hasta en triple fila en la calle Domingo Beltrán. Se circula lento, muy lento. Un macarrilla serpentea entre los vehículos a lo largo de una motociçleta con el...

**La matriculación de vehículos bajó un 12 % en 1990**

VITORIA. El Consejo de Regulación de Vehículos Matriculados en 1990 con respecto a 1989, cifra en el 12% el descenso de matriculaciones. El número de vehículos matriculados en 1990 fue de 17.900, cifra que supone una disminución del 12% con respecto a 1989, año en el que se matriculaban 20.114. El primer total acumulado desde 1985 con una cifra inferior a la de 1989. El número de vehículos matriculados en 1990 fue de 17.900, cifra que supone una disminución del 12% con respecto a 1989...



- 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 colegiales atraviesa despreocupado la calzada sorteando la hilera intermitente de vehículos. «Hace dos años echaba gas-ol cada tres días, pero desde que pasaron tantos semáforos tengo que hacerlo cada día». Ningún piloto la vicia. Parece que se esconden. La cámara de televisión que, en teoría, centraliza los semáforos de Francia, La Paz y Santiago gira mareada desde la súa cuncha enclavada junto al hospital. Los semáforos fluctúan en ciclo de tres colores sin que los vehículos avancen de forma fluida. «Esto sólo responde a un criterio de dejades dormir. Las ordenanzas se hacen y luego se dejan al libre albedrío de los ciudadanos», denuncia el concejal socialista Juan Antonio Martínez de Butrón.

Atravesar el escaso kilómetro Francia-La Paz ha costado cerca de diez minutos. En hora punta, circular desde Tagorritxu al centro puede llevar más de veinte minutos, tiempo equivalente a viajar desde Laku a Murguia y volver. El carril-bus de la calle La Paz está invadido por dos furgonetas de tres turistas y por un camión que descarga su mercancía en una palcra comercial. Un autobús urbano permanece aparcado en doble fila, y un segundo ocupa otro carril invadido superior. Sólo existe un pequeño espacio. Gabriel L., de 34 años, repartidor de electrodomésticos desde hace doce, afirma con gesto aburrido: «Creo que las cosas están cada día peor porque cada vez suelto...

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

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

**La ratonera**

Milagro. Aparece un policía municipal en una motocicleta. Bien, por fin. Pero el poli no desahoga, acciona en zig-zag y desahoga con un rictus por la calle Rioja. «Jodé, pero es que tienen miedo, o qué», grita un ejecutivo al borde del infarto. Manuel Fernández Aguado, presidente de Protección Ciudadana, asegura que «en las horas falta 120 agentes más para poder controlar los 5.000 aparcamientos restringidos. Cuando se plantea la posibilidad de vigilar los barrios a la O.T.A, opté por el primero, pero lo considero prioritario. De todas modos, cada una circula como puede, o como le dejan».

El siguiente paso del peacurris urbano está en Francia Alava. La peculiar zona de aparcamiento de barrio de la zona de super-departamento de Ordenación Territorial, que preside Juan José Narcares, 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 se levanta desde la ventanilla mientras a sus espaldas suena un coro de claxonazos. «Si en lo que digo yo, aquí se hacen las cosas con los pies. En propia Alava. A los vehículos se amontonan una casa nadie, deberían haber hecho más para los autobuses», señala alfido. El concejal de Vitoria, Juan José Narcares, reconoce que «a los cambios en el sistema de aparcamientos y las numerosas obras viarias que se realizan en Vitoria han condicionado al horario paradas de los autobuses».

**Baldosas peatonales**

El taxi dice atrás la plaza del General Loma, próximo objetivo de las baldosas peatonales del Ayuntamiento. En la Avenida de Gasteiz parece que la zona se divide en función de la velocidad de la rotonda que distribuye el tráfico de Beato Tomás de Zamarraga, Sancho el Sabio y la propia Avenida. Allí, los vehículos se amontonan en el semáforo de la plazaeta, hasta el punto de impedir el paso a los que circulan en dirección al centro. El semáforo parece empulgado en construir rotondas en todas las esquinas. En lugar de buscar baldosas peatonales, sólo consiguen hacer baldosas más lentas, asegura el portavoz de los concejales de EA, Mikel Mitxelena.

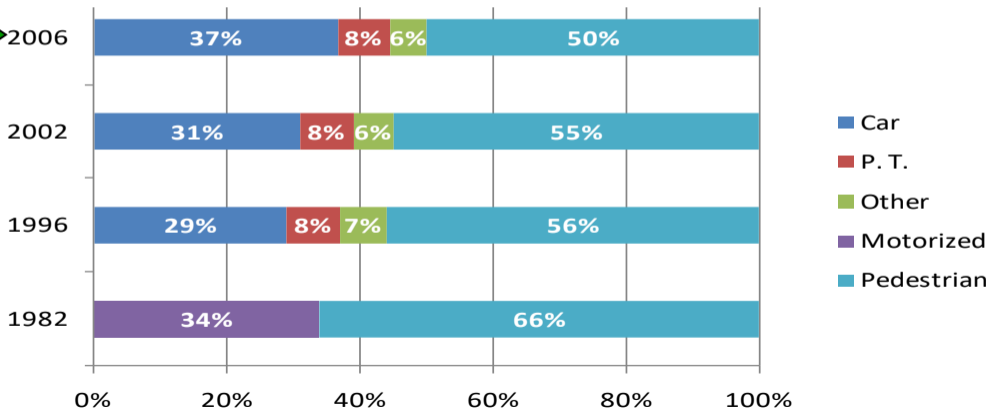
Pero existen otros puntos negros, algunos al otro lado del río. Entre otros, el embudo del puente de Castilla, las peligrosas autopistas-intromesas de Salvatierra-Atxuri y Jacinto Benavente, el semáforo eterno de Obispo Ballester, la calle permanentemente colapsada de Arzobispado, los puentes de 34 años, repartidor de San Cristóbal y Las Trianas o la trampa sin salida de Vicente Guerochoa. Fin del trayecto. El otro lado tiene aguas. El próximo día, mejor a pie.



# A commitment by convenience ...

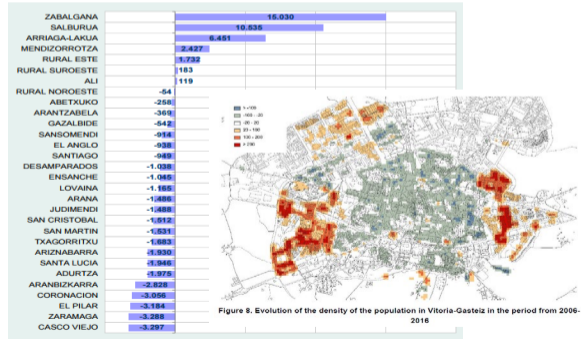
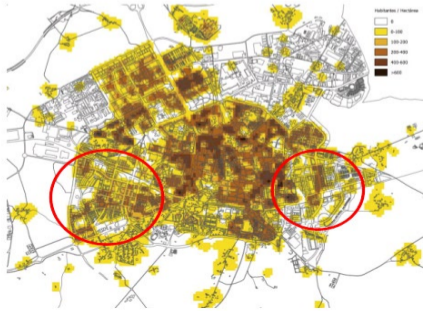
*Modal Split trend.*

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



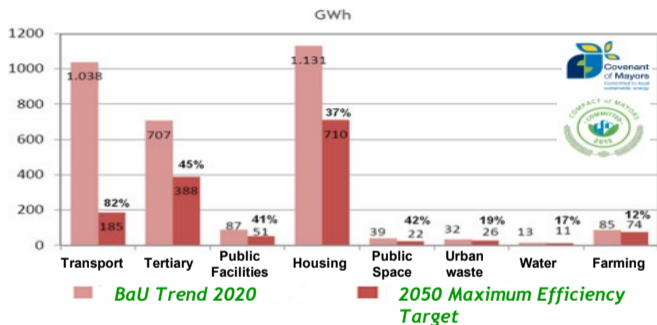
# A commitment by convenience ...

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.

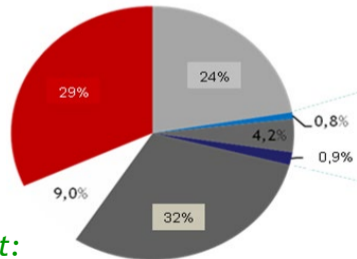


Population trend by neighborhoods (2001-2013).

# A commitment by convenience ...



*Hot to become a Carbon Neutral City by 2050?*



*Private transport:  
29% of CO<sub>2</sub> Emissions in 2006*

*Towards a successful Plan through citizen engagement...*



October 2006  
1<sup>st</sup> participatory workshop.  
*Mobility and sustainability in Vitoria-Gasteiz Report*

November 2006  
2<sup>nd</sup> participatory workshop.  
*Mobility in Vitoria-Gasteiz in 2010???*

January 2007  
3<sup>rd</sup> 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 Sustainable Mobility Plan for and by the people

Against this background, in 2007 after a process of public consultation - which resulted in the signing of a Citizens' Pact for Sustainable Mobility - the Sustainable Mobility and Public Space Plan (SUMPSP) of Vitoria-Gasteiz was drawn up.

This plan defined a set of strategies and actions for the development of a new comprehensive model of mobility and public space in the city in accordance with the scenario that had been determined through the public consultation.

The main objectives of the plan were:

**01** To reverse the trend of modal share, reducing the use of private cars in favour of sustainable modes of mobility.

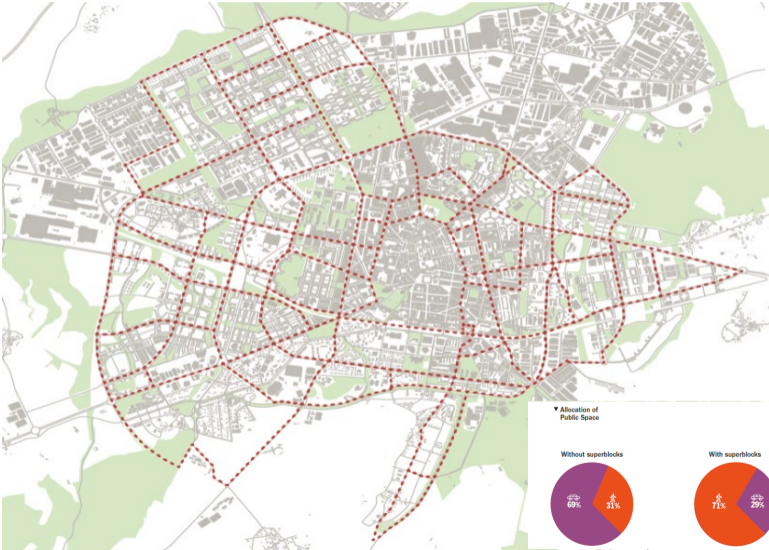
**02** To reduce space allocated to the car to increase the space for people.



▲ Events of the European Mobility Week in 2009.

# Superblocks, a key concept for a new mobility and public space policy

As a general criterion, the aim was to address **mobility and public space together**. The result of this approach was to establish the superblock as the basic urban unit in the city's future plan for mobility and public space.



## Implementation of the pilot superblock: Sancho el Sabio street

Between 2009 and 2010, the city's first superblock was implemented as a "pilot", in a central area with high population density and with a variety of uses and activities (commercial, services, etc.).

Sancho el Sabio street was changed from four lanes of bi-directional traffic (two in each traffic direction) to a single lane, and the adjacent streets were pedestrianised, including four parking lanes (two in each traffic direction).

▼ Transformation of Sancho el Sabio street, after the implementation of the first superblock in Vitoria-Gasteiz.



The positive impact  
of the Sancho el  
Sabio superblock pilot



THE PEDESTRIAN  
AREA WAS  
INCREASED BY 64%



64%

8%



THE NOISE  
LEVELS WERE  
REDUCED BY  
8%

40%



POLLUTANT  
GAS EMISSIONS  
DECREASED BY  
40%

63%



CAR USE REDUCED  
BY 63%

Pedestrians, bicycles  
and public transport  
became the priority modes  
of mobility in this axis and  
in the whole superblock.

This first superblock greatly  
reduced motor traffic in the  
area, with the consequent  
decrease in noise levels and  
air pollution and increase in  
road safety.

At the same time, the  
pedestrian space was  
increased and there was a  
boost in commercial and  
leisure activity.

# Pedestrian mobility

Vitoria-Gasteiz is a city where people walk a lot. In fact, in 2006, despite the strong presence of the car, more than 50% of urban journeys were still on foot. In 2020, despite the urban expansion over these years, the percentage has been maintained.

This good performance is due to several factors: distances are not too great, there are a high number of pedestrian zones - as a result of the pedestrianisation process initiated in the 1970s - and a long track record of accessibility and removal of architectural barriers.

Since the launch of the SUMPSP in 2006, and within the designed superblock model, numerous interventions have been carried out on public roads which have contributed to maintaining good levels of pedestrian movement in the city.



## ▼ Vitoria-Gasteiz "metrominuto"

A map showing walking times and distances between points of interest in the city.





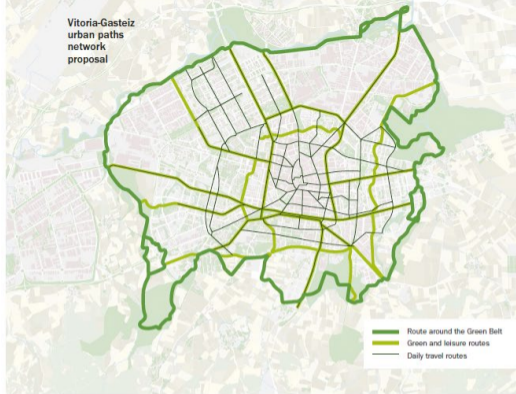


▼ **Reform of the surroundings of the Santa Bárbara square**

The reform included reorganising the accesses to the square, with the pedestrianisation of the adjacent street sections, the elimination of architectural barriers, and many other actions aimed at promoting greater activity and public use in this central urban space.



Vitoria-Gasteiz  
urban paths  
network  
proposal



**Creation of a network of urban paths**

To incentivise walking, as well as pedestrianising streets and implementing traffic-calming, we are working on a **network of urban paths** for everyday use and leisure walking; here the pedestrian has priority.

The objective is to guarantee a satisfactory level of accessibility to daily services and activities, reducing dependence on motorised transport.

It is also intended to promote travel on foot to urban and peri-urban green spaces as a way to promote physical exercise and health.

The network designed is organised as a series of safe, accessible pedestrian paths with high environmental quality, forming routes that connect places of interest such as squares, parks, community facilities, educational centres and other centres of activity.

Ideally, the paths correspond to the internal streets of superblocks, although in some cases they also run along main roads.

At present, several road axes function as urban footpaths, linking spaces and weaving this pedestrian network.

La Senda Path, an example of a green leisure route, between the central Florida park and the peri-urban park of Armentia in the Green Belt.



Badajoz street, an example of a daily travel route.

Street of the medieval town.



Urban path in the Molinuevo park.

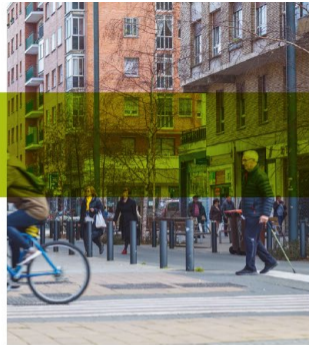


## Accessibility Improvement Interventions

During these years, and in line with the 2005 Vitoria-Gasteiz accessibility Plan, the characteristics of the roads and squares of Vitoria-Gasteiz have substantially improved.

Wide pavements, single platforms, slopes down from pavements at intersections, "ear" extensions, etc., have improved accessibility and pedestrian safety in most parts of the city.

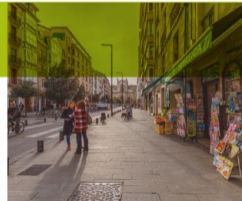
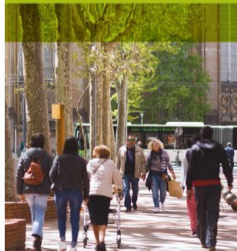
▼ Pedestrian level crossings on Chile and Cruz Blanca streets.



▼ Mechanical ramps and elevator access to the upper part of the city.



▼ Extension of sidewalks and single platform on Vicuña Colocochas and El Prado streets.



# *An improved bicycle network*





## Expansion and Improvement of the cycle network

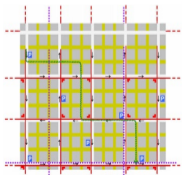
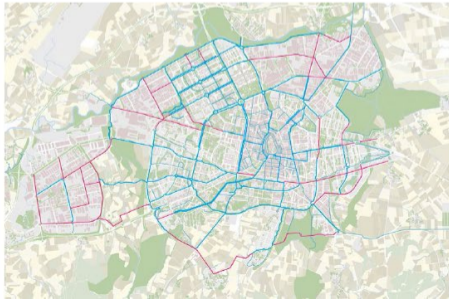
Over these years, the cycle network has been extended, going from 55 km in 2006 to more than 150 km in 2020 and new types of cycle paths have been implemented, which have improved the connectivity of roads and sections and the whole of the cycle network.

Although they were previously considered as segregated lanes on the pavement or the road, following the superblocks scheme, they are now adapted to the structure of each street, whether or not they are segregated.

### ▼ Vitoria-Gasteiz cycling network

The **main network** of cycle lanes, which runs along the main roads of the superblocks, connects the city's neighbourhoods with the centre and with the industrial estates, the green belt and local villages; the **secondary network**, largely in a cohabitation regime, which runs through the inner streets, allows access to educational, social and cultural facilities, as well as work centres, shops, recreation areas, etc.

 Current main cycling network  
 Proposed main cycling network



Currently the Vitoria-Gasteiz cycle network has 102.7 km of main network and 55 km of secondary network, formed by exclusive routes, shared spaces and pedestrian streets with a schedule of times when cycling is allowed.

29 % of the population lives at less than 100 m from the network and 77 % at less than 200 m.



## Measures to promote cycling

The promotion of cyclist mobility has been accompanied by an increased number of bike racks, the incorporation of mechanisms to limit bike theft, training and awareness campaigns and an adaptation of local regulations to improve pedestrian-cyclist co-existence.

As a consequence of these actions, between 2006 and 2019, cyclist mobility went from 3% to 8.5%, which represents an increase of 183% in modal share and 211% in journeys by bicycle.



▲ **VGbitz** is the service and network of **secure bicycle parking** that the Vitoria-Gasteiz City Council offers in various places in the city such as the Bus Station, main Post Office, sport facilities area of Mendizorrotza, University campus, Santiago hospital and Adurtza, Zaramaga, Arana and Santa Bárbara neighbourhoods.

In some of these streets urban furniture was incorporated (planters, trees, permeable pavements and other elements) that is helping to improve the environmental quality and

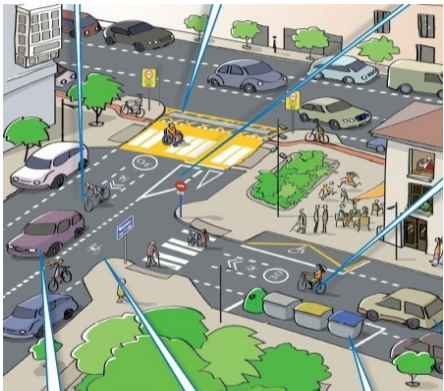
user experience, increase the permeability of the soil and green the city.



## Area 30 Pilot scheme in the city centre.

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



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







*Improved permeability for cyclists*



*Improved permeability for cyclists*

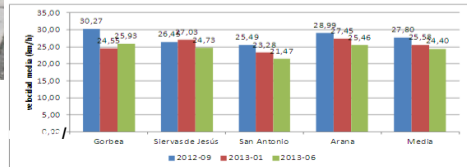


*Improved permeability for cyclists*

# Traffic-calming assessment



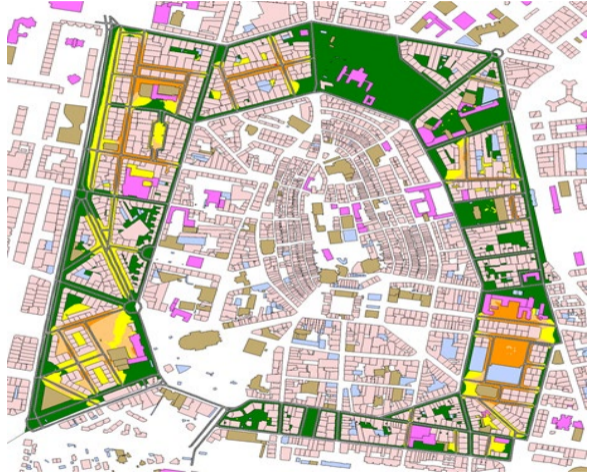
Calle	2012-09	2013-01	2013-06	Variación 2012-09 2013-01	Variación 2013-01 2013-06	Variación 2012-09 2013-06
Gorbea	30,27	24,55	25,93	-18,9%	5,6%	-14,4%
Siervas de Jesús	26,45	27,03	24,73	2,2%	-8,5%	-6,5%
San Antonio	25,49	23,28	21,47	-8,7%	-7,8%	-15,8%
Arana	28,99	27,45	25,46	-5,3%	-7,2%	-12,2%
Media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



# Traffic-calming assessment



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



# 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)

Such a new topology offers better frequencies (10 min.), better use of resources and access to any point of the city with one sole transfer.

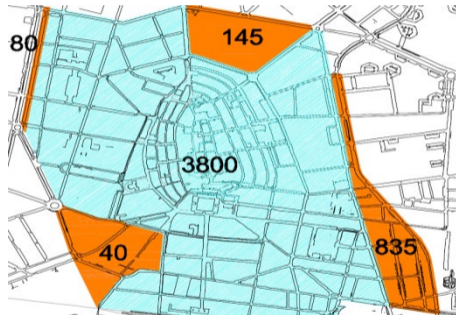
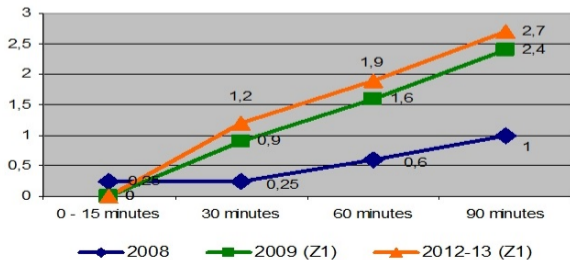


# A new on-street parking policy

Part of a “Push & Pull” strategy 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:

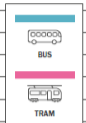
new parking policy (€/hour)



Extended area: 29%

▼ Evolution of public transport in Vitoria-Gasteiz

YEAR	POPULATION	TOTAL TRAVELLERS		
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		
2005 <sup>1</sup>	227.194	11.218.597		
2006	229.080	10.582.940		
2007	230.585	12.043.305		
2008 <sup>2</sup>	233.399	12.642.648	111.180 →	12.753.828
2009 <sup>3</sup>	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 <sup>4</sup>	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	13.064.298	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
2019	252.574	16.208.128	8.338.025	24.546.153



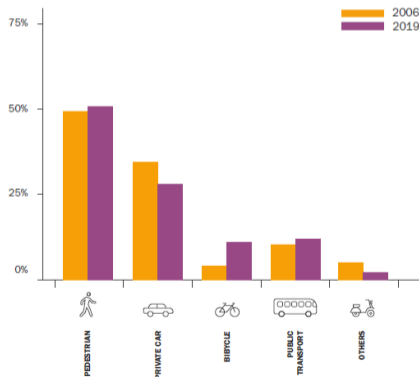
<sup>1</sup> In early 2005: The first neighbours of Zabalagna and Saibua are completed  
<sup>2</sup> December 2008: The tram service enters operation  
<sup>3</sup> July 2009: The extension of the Abetxuko tram branch enters operation  
<sup>4</sup> October 2009: Reorganisation of bus network  
<sup>5</sup> November 2009: The OTA expands and triples its prices  
<sup>6</sup> September 2012: The tram arrives in the centre of Abetxuko neighbourhood

▲ In the last 12 years, the number of journeys by bus and tram has doubled.

Through all the actions and measures implemented to promote the most sustainable modes of mobility in the city, in the last decade, the percentages

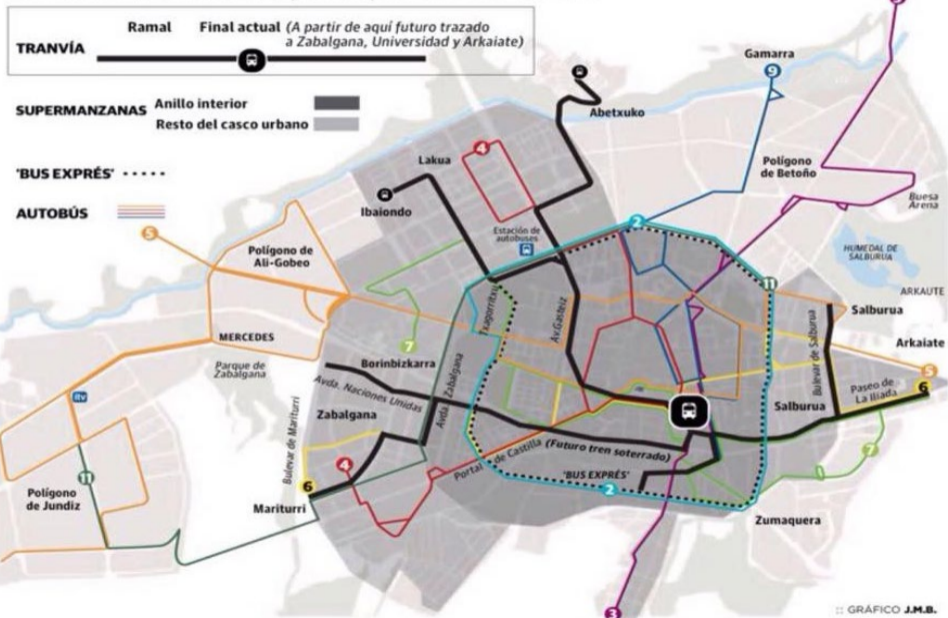
of use of the different modes of travel have been reversed, in favour of the most sustainable and to the detriment of the private vehicle.

▼ Modal share evolution in Vitoria-Gasteiz between 2006 and 2019

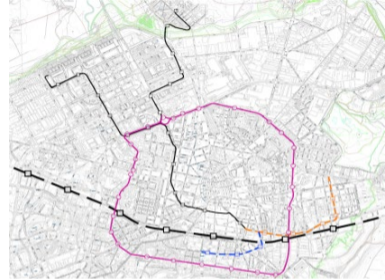




# La futura red de transporte público de Vitoria



# *Towards new high capacity corridors.*



**Ingurumen  
Informazio  
Sistema**

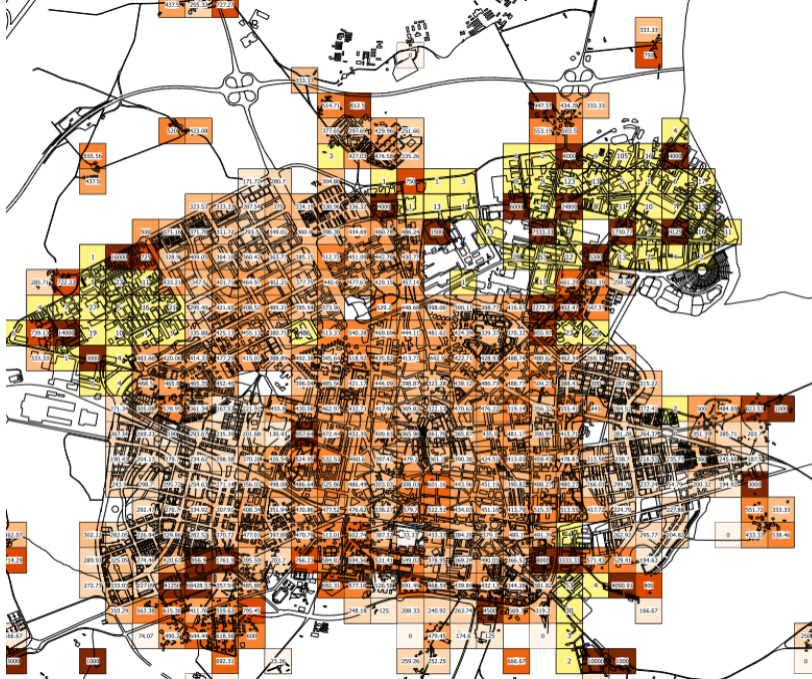
**Sistema de  
Información  
Ambiental**

**Ingurugiro  
Gaietarako  
Ikastegia**

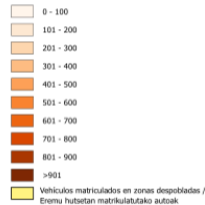
**Centro de  
Estudios  
Ambientales**

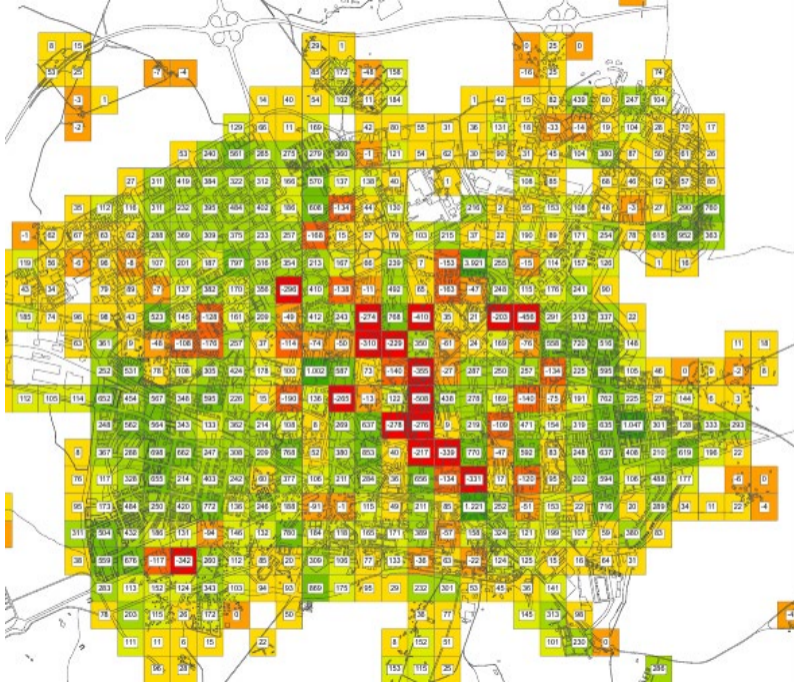
Matrikulatutako  
autoak 1000  
biztanleko  
2016. urtean

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

Balance 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**

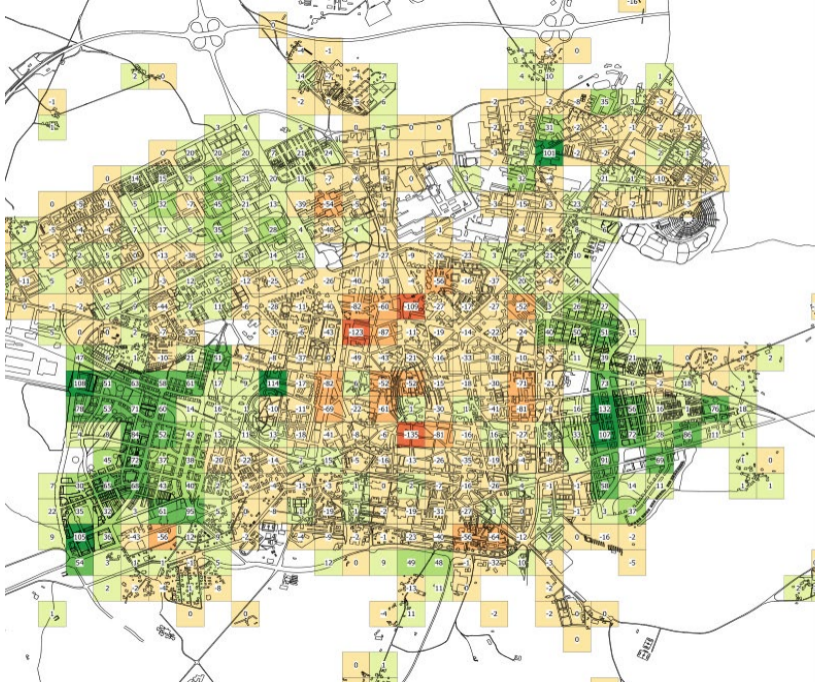
**Sistema de  
Información  
Ambiental**

**Ingurugiro  
Gaietarako  
Ikastegia**

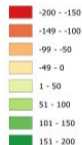
**Centro de  
Estudios  
Ambientales**

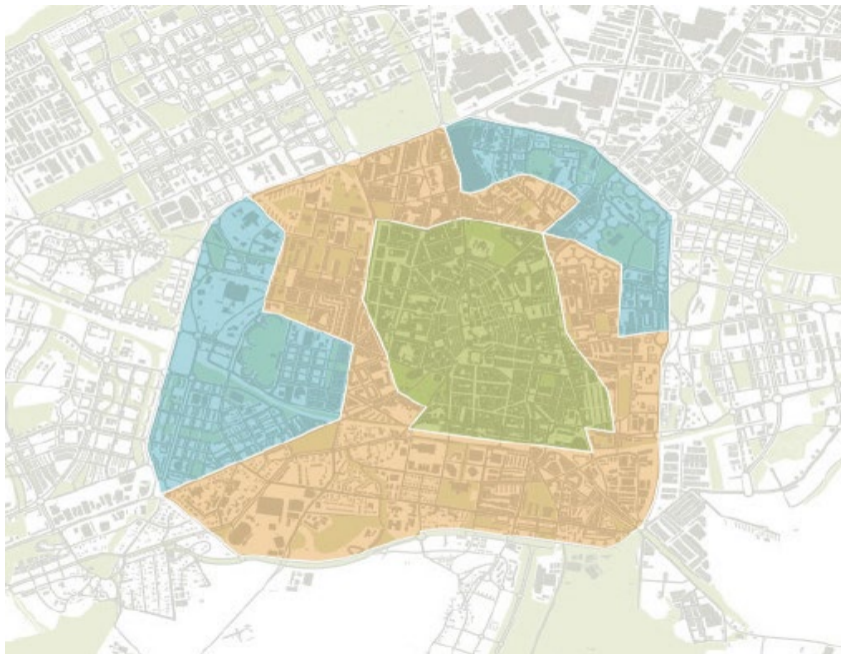
Aparkaleku  
eskaria  
diferentzia  
2013-2016

Diferencia de  
demanda de  
plazas de  
aparcamiento  
2013-2016

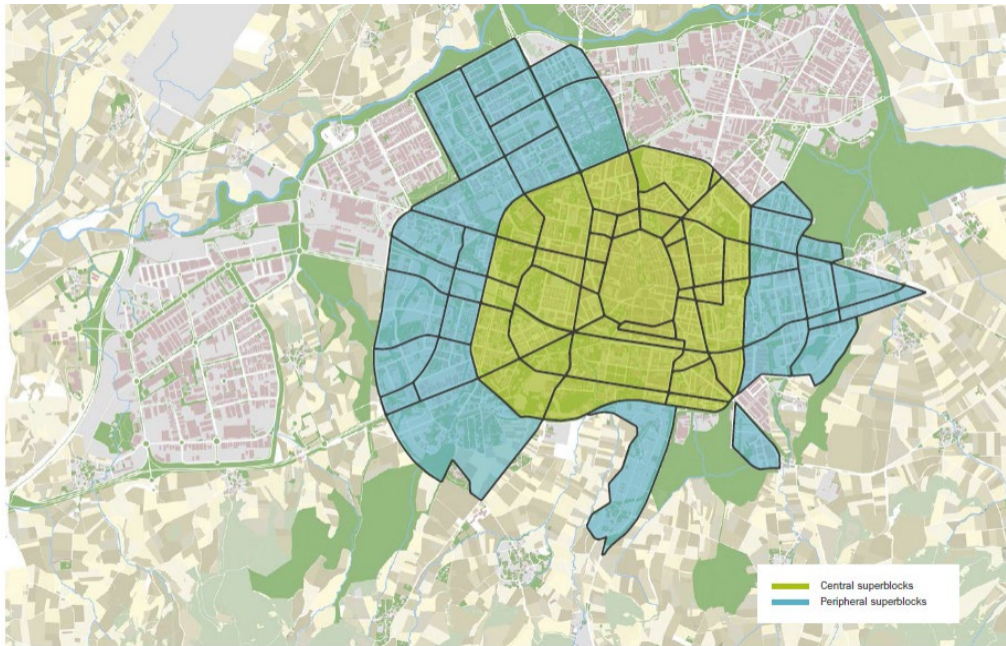


Legenda / Leyenda





*A new on-street parking policy*



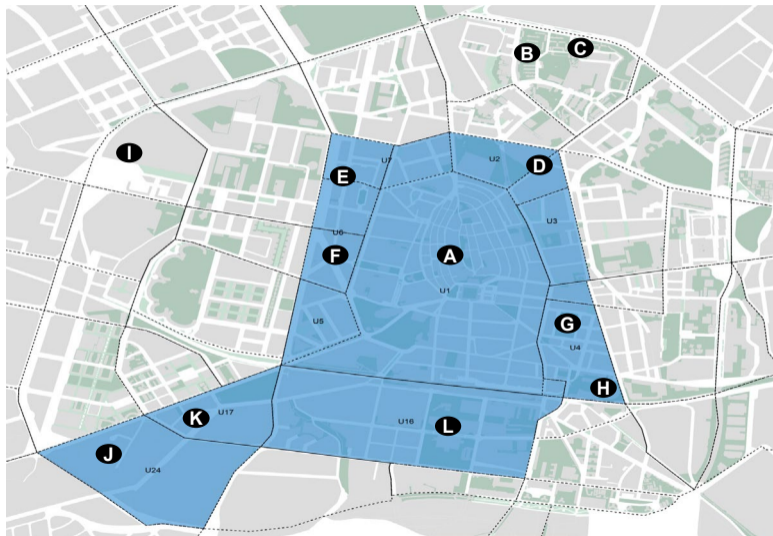
En los últimos años, se han realizado diversas actuaciones de pacificación y también de reforma del espacio público bajo los criterios del modelo de ordenación de Supermanzanas.

A continuación, se proponen actuaciones que refuercen y consoliden las ya realizadas de nueva ejecución.

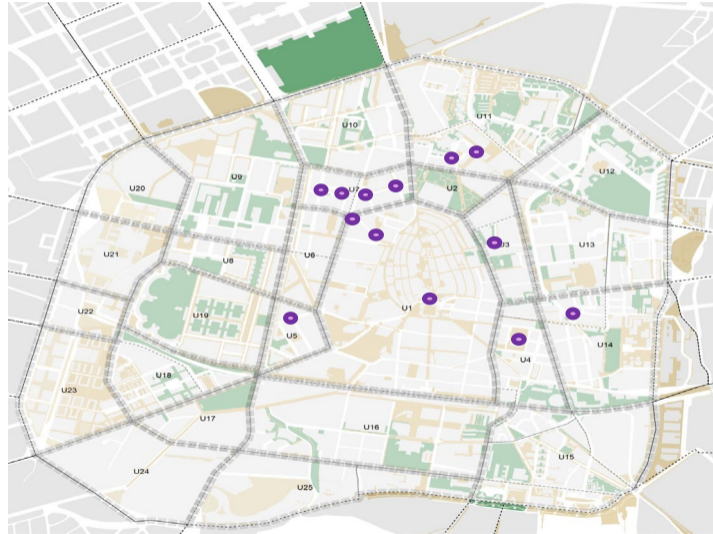
## Reformas en el espacio público

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;
PI de Toros	
I	Barrio Txagorritxu
J/K/L	Pacificación + sección única de calles

 Áreas con pacificación de tráfico

















## Green Infrastructure interventions and Nature-based Solutions: new designs for new functions

During these years **multiple interventions** have been carried out in parks, streets, squares, plots, streams and other places that act as nodes, connectors, core spaces and auxiliary elements of the System. Over a hundred performances are planned. The map on page 128 shows the projects that have been carried out and those that will be carried out in the future.

These actions are fundamentally aimed at increasing the biodiversity and ecological connectivity of green areas, improving water management, greening buildings, squares and unique spaces, creating micro-landscapes and bringing nature closer to citizens... in short, **increasing ecosystem services**.

They include tree-planting of streets and squares to improve climate comfort and increase CO<sub>2</sub>

capture; installation of urban allotments and forests on unused plots of land, creation of lagoons in peri-urban parks to prevent flooding, application of sustainable gardening techniques to increase biodiversity and reduce consumptions, etc.

In 2015 the **PLAN FOR NATURALIZATION OF GREEN AREAS AND VACANT PLOTS** in the **Lakua neighbourhood** was launched to respond to the particular problems of this neighbourhood through actions of Green Infrastructure and NBS.

The district of Lakua, and specifically the green spaces and vacant plots, were selected as pilot areas on which to test some of the interventions that have subsequently been extended to other similar spaces.







# *From a private car oriented public space ...*



*... to a people and nature oriented one*



## Interventions for structural reform of public space

### ▼ Comprehensive urban reform of Gasteiz Avenue

In 2015, the comprehensive renovation works were completed on Gasteiz Avenue. These works included interventions to reorganise mobility in favour of sustainable modes, increasing the number of trees, installing sustainable drainage systems to improve water management, daylighting part of Abendaño creek, etc.

The mobility improvements implemented consisted of pedestrianising the side service lane between Beato Tomás de Zumárraga and Basoa streets, eliminating the lanes reserved for parking, and implementing a 5 metre wide urban path and a bicycle lane.

Image of the Gasteiz Avenue, in the mid-80s.



▼ The re-sectioning of Gasteiz Avenue facilitated sustainable mobility and increased the public space available for people.



Before



After

▼ Representation of the scenario where different methods of transport coexist in Gasteiz Avenue.



LA PANDEMIA DEL CORONAVIRUS

## El Gobierno vasco acelera su desescalada y deroga medidas al «mejorar la situación»

Osakidetza libera a la sanidad privada de su control, suprime su comité de crisis y autoriza entierros y ferias

El Gobierno vasco da por sentado que toda Euzkadi entrará en el tope en la fase 1 de la desescalada y así se lo solicita ayer al Ministerio de Sa-

nidad. Además, Osakidetza acelera su propio plan y ha derogado medidas excepcionales ante la «evolución favorable de la situación».

Urkullu cree que se tardarán tres años en recuperar el empleo



**Vitoria más peatonal y social**

Urtaran acelera algunos planes para adaptar la ciudad a la pandemia

**NUUEVAS MEDIDAS**

**Gana el peatón**  
Vitoria será más segura para el peatón, que ganará espacio en Manuel Iradier, Florida, San Antonio, Ortiz de Zárate y Francia.

**10 millones para familias**  
«Hacerse un va a quedar atrás», promete el alcalde. Anunció una bolsa de 10 millones para ayudar a los más vulnerables.

**A trabajar, en bici**  
Los bidegarrak van a crecer hasta los polígonos industriales que circundan la ciudad para evitar el coche.

**El doble de terrazas**  
Los hosteleros podrán doblar el espacio destinado a las terrazas, como mínimo hasta el 30 de septiembre.

**Las supermanzanas**  
Por fin se impulsa el plan de las supermanzanas. Urtaran anunció que se reabrirá ya en un tercio de las 77 previstas.

**Tramvía y BEI**  
Economía vende para la capital sostenible con dos proyectos que no se corrigieron, el tramvía a Sabina y el Bus eléctrico.

La revolución peatonal arrancó ayer por Manuel Iradier.

## ESTADO DE ALARMA HASTA EL 24 DE MAYO

### Sánchez salva la prórroga de la alarma

Con el apoyo de Cs y PNV, mientras el PP se abstiene y hace visible la fractura para cualquier acuerdo

El presidente sacó adelante en el Congreso la cuarta prórroga del estado de alarma, pero la oposición no dejó claro que será la última vez. El inesperado

acuerdo con Arrimadas la noche anterior y el apoyo del PNV dejaron al PP de Casado sin un protagonista decisivo en la sesión de ayer. Al final optó por la ab-

stención, intraspidamente en la votación, pero se consumó la fractura entre el Gobierno y el primer partido de la oposición para llegar a cualquier acuerdo. **PSD**

EDITORIAL  
**Prórroga de 15 días**

**EN Euzkadi**  
**11 MUERTOS AYER**  
**13.008 (+43) TOTAL INFECTADOS**  
**244 MUERTOS AYER**  
**220.235 (+685) TOTAL INFECTADOS**



La amplitud de la Avenida de Gasteiz permite el paseo con la distancia social obligada, pero otras muchas calles de la ciudad precisan reformas para lograrlo. [www.elcorreo.com](http://www.elcorreo.com)

## Vitoria será más «espaciosa, social y sostenible» cuando supere la pandemia

Urtaran pide que la ciudad apueste por lo local para activar el tejido económico y avisa de que el Ayuntamiento no puede resolverlo todo

**INICIO CRISIS**



Hasta en cinco ocasiones repitió Gorka Urtaran que «ahorita es el momento de apostar por Vitoria». El mensaje quedó claro, casi como un mantra, en una de las intervenciones con más contenido del alcalde de la capital alreves desde el inicio de la presente legislatura. El regidor anticipó el modelo de ciudad que quedaría tras la pandemia: será más espaciosa, solidaria con las ayudas sociales y sostenible una vez que

supere la actual crisis. La clave para lograrlo, sin embargo, se encuentra todavía en este impás, en plena proceso de recuperación la normalidad. Será ahora cuando la ciudad marque el pulso que tendrá al salir de la actual emergencia sanitaria y económica, y así lo reafirmó el alcalde.

«Pero de lo que no cabe duda es de que Vitoria sufrirá una transformación en su modelo y que habitará en los próximos meses, lo que incluye la llegada al equipo de gobierno local a acelerar algunos planes a largo plazo. El mayor espacio que se le concederá al peatón y a la bicicleta con el ensanchamiento de varias aceras en el centro, la ampliación de las terrazas para mantener su oferta, la creación de bidegarrak hasta los polígonos industriales, la recuperación de la residencia San Praxedio en viviendas comunitarias y la dotación de 30 millones de euros para que «va-

**LAS FRASES DEL ALCALDE**

**RESPUESTA A LOS HOSTELEROS**  
«El incentivo no vendrá desde la fiscalidad, sino desde el consumo»

**MODELO DE CIUDAD**

«Debemos actuar en nuestro espacio público para que sea más seguro y amable. Estos cambios se basan en el Plan de Movilidad»



**IMPACTO ECONÓMICO**

«Que nadie espere que el Ayuntamiento sea el único que intervenga. De esta crisis saldremos si todos ponemos nuestro granito»

que acumula 3.500 contagios detectados desde el inicio de la epidemia en Vitoria, de los que 14 se encuentran hospitalizados, y 340 fallecidos a nivel provincial. Esta factura sanitaria ha obligado a decenas de países a encerrarse y a hacer seguro modular el diseño de las futuras ciudades, incluida la capital alreves.

**Proyectos «blindados»**

Los momentos de mayor adversidad e incertidumbre nos también los más reveladores sobre las prioridades. Y no solo por la decisión de mantener «intactos» el presupuesto en Salud Pública, Políticas Sociales y Promoción Económica, sino por las inversiones que, a priori, exigirán la rigidez en las cuentas municipales. La implantación del Iba Euzkati Intelligente (BEI), la rehabilitación del barrio de Compañía y el Casco Medieval, y la transición hacia la economía verde, a

Ellos están basadas en el Plan de Movilidad, de modo que no dejan de ser un ensayo para la Vitoria que saldrá de la pandemia. Las medidas, de forma más directa o indirecta, cuentan con el indicador común del Covid-19.





## The new mobility challenges in Vitoria-Gasteiz

In 2020, the SUMPSP was revised, with the aim of updating it and adapting the strategies and actions to meet the new social, urban, economic and mobility situation of Vitoria-Gasteiz.

New challenges, such as mobility to work and school, the electrification of mobility, urban distribution of goods ..., and projects such as the **Intelligent Electric Bus (BEI)** and the **tram extension** to new neighbourhoods will influence the new mobility scheme for the future.

These actions will favour the **decarbonisation of urban mobility**. The Smart Electric Bus, for example, will avoid the emission of 1,520 tons of CO<sub>2</sub> each year.

## Objectives of the Sustainable Urban Mobility and Public Space Plan 2020-2030

- 01** Consolidate an urban and public space model for sustainable mobility that offers more space for people and guarantees universal accessibility.
- 02** Promote mobility which is more comfortable, safe and inclusive, accessible to everyone.
- 03** Towards efficient and universal public transport.
- 04** A safe and comfortable city for travel by bicycle.
- 05** Works and infrastructure for more efficient mobility.
- 06** Rationalise the use of private cars.
- 07** Mobility as a service: more sustainable mobility services for travel to work, to school and for the distribution of goods.
- 08** Commitment to action on climate change and to improving the environment, promoting mobility alternatives which don't consume fossil fuels.
- 09** Increased citizen awareness and a governance committed to sustainable mobility and the improvement of public space.



Sustainable Mobility and Urban Green Infrastructure





*Muchas gracias  
@eskubi*