



**CONAMA10**  
CONGRESO NACIONAL  
DEL MEDIO AMBIENTE

COMUNICACIÓN TÉCNICA

## **Plan Director de Movilidad Peatonal de Vitoria-Gasteiz**

Autor: Eduardo Rojo

Institución: Ayuntamiento de Vitoria - Gasteiz

e-mail: [edrojo@vitoria-gasteiz.org](mailto:edrojo@vitoria-gasteiz.org)

Otros Autores: Juan Carlos Escudero Achiaga (Observatorio de Sostenibilidad, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz); Mónica Ibarondo (Observatorio de Sostenibilidad, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz)

## RESUMEN

El desplazamiento a pie, el paseo, es hoy considerado por una buena parte de la población como una actividad saludable y recomendable, capaz de proporcionar disfrute a quien lo practica. Ello parece ofrecer posibilidades claras para aumentar las distancias que las personas están dispuestas a recorrer a pie en sus desplazamientos urbanos y reducir los motorizados. Vitoria-Gasteiz cuenta con experiencias pioneras en materia de peatonalización que se han ido extendiendo tanto en el casco histórico de la ciudad como en el ensanche. También para favorecer la movilidad del peatón se ha puesto en marcha el cierre del centro de la ciudad al tráfico privado, permitiéndose el tránsito de autobuses urbanos y taxis.

A pesar de tener un alto grado de proximidad a los espacios simbólicos (grandes parques urbanos y periurbanos) la superficie total de las calles peatonales no llega al 1% del espacio público existente y además la mayoría de los desplazamientos no peatonales se hacen en coche. Por esta razón y en el contexto de la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible, la ciudad pretende liberar el espacio público del tráfico para recuperar un entorno de calidad y crear redes funcionales para los modos peatonal y ciclista.

El Plan de Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz establece un marco general para el desarrollo de un nuevo modelo de movilidad para nuestra ciudad. En relación con los desplazamientos peatonales, se aborda actualmente la elaboración del Plan Director de Movilidad Peatonal.

**Palabras Clave:** Movilidad sostenible, movilidad peatonal, espacio público, gestión de la movilidad.

## **Plan Director de Movilidad Peatonal**

Según se establece en el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz la finalidad de una red peatonal es conectar el territorio urbano de manera que nodos de comunicación, equipamientos y espacios públicos queden al alcance del ciudadano que se desplaza a pie. De este modo, se garantiza una buena accesibilidad a los servicios y actividades cotidianas: centros educativos, deportivos, administrativos, institucionales, culturales, cívicos, los mercados municipales. En consecuencia, se favorece la sensación de proximidad y, a la vez, se reduce la dependencia de la movilidad motorizada por parte de la población.

Los itinerarios peatonales son conjuntos articulados de tramos de vías e intersecciones en los que el peatón tiene prioridad, de manera que pueda circular de manera cómoda, segura y continua. Estas vías conectan las principales áreas del municipio, articulando una trama funcional que permite la continuidad de la ciudad hacia el ámbito periurbano. Son Itinerarios peatonales directos, de fácil legibilidad y atractivos que funcionan como alternativa a las otras redes de los otros modos de movilidad. En general se asientan sobre los núcleos de mayor actividad (calles comerciales, centros cívicos) porque en todo momento deben garantizar una sensación de seguridad y proporcionar un atractivo que resulte competitivo con los otros modos.

Son recorridos con unas exigencias ambientales y de diseño específicas que varían según se trate de vías segregadas del resto de modos de transporte o de vías que comparten el espacio con otras redes de movilidad. La configuración de la propuesta de red peatonal de este estudio se basa en determinar cuáles son los principales ejes que, por una parte, den continuidad a las sendas urbanas existentes y, por otra, sean coherentes con el modelo de supermanzanas.

El objetivo final -una vez implementado este esquema- es que la mayor parte posible de los itinerarios de la red peatonal discurra por calles interiores de supermanzanas, de manera que se cumplan las condiciones óptimas de accesibilidad y continuidad que deben caracterizar este tipo de redes.

Sin embargo, la configuración urbana de la ciudad, a base de polígonos que en algunas ocasiones no permiten la continuidad de la estructura capilar de barrios contiguos, impide que la red de sendas urbanas discurra siempre por el interior de las supermanzanas. En numerosas ocasiones habrá de coincidir con los viales principales de la red motorizada y la red ciclista.

Además de la red de Sendas Urbanas o de itinerarios peatonales principales se desarrolla una red capilar peatonal apoyada en conjuntos de estancias, lugares de interés local en los que se desarrolla la vida de los barrios siendo muy variable su tamaño y carácter: interiores de supermanzanas en general (zonas de convivencia con tráfico local), calles y plazas peatonales de barrio, zonas de juegos infantiles e itinerarios de parques y jardines, abarcando espacios con todos los gradientes de privacidad.

En el Plan de Movilidad sostenible y Espacio Público se resumen los déficit detectados en la red existente:

## ESTRUCTURA

No se configuran como una red, sino que las vías son fragmentos de la misma que no enlazan de un modo completo los distintos barrios y polígonos.

## PERMEABILIDAD

No queda resuelta la permeabilidad de las principales barreras generadas por las infraestructuras de transporte.

No existen infraestructuras peatonales que conecten los núcleos urbanos con las áreas industriales próximas.

## TIPOLOGÍA

No existe una tipología de itinerarios.

## SEÑALIZACIÓN

La señalización específica de las sendas urbanas no es reconocible e identificable.

## USO

El tráfico de los automóviles se ha ido adueñando paulatinamente de las calles, incluso las peatonales

En el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público se establecen una serie de ámbitos de actuación con una serie de propuestas:

## TEMATICOS

Creación de itinerarios temáticos Los caminos escolares, por ejemplo, son decisivos para disminuir el acceso a los centros escolares en coche.

## SEÑALIZACIÓN

Conveniente señalización Con paneles informativos y planos de las zonas de peatones próximas y de los lugares próximos de más interés (monumentos, museos, edificios públicos, etc.).

Aprovechamiento de las nuevas tecnologías para el acceso a información ciudadana a lo largo de los recorridos.

## ACONDICIONAMIENTO

Actuaciones de mejora y ampliación de las aceras



No olvidar la eliminación de obstáculos y el rebaje de bordillos para las personas con movilidad reducida.

#### MOBILIARIO URBANO

Número adecuado de elementos y contar con una buena limpieza y estado de mantenimiento.

Instalación de bancos, fuentes y elementos de interés a lo largo de los itinerarios peatonales.

#### ARBOLARO VIARIO

Localización de las calles con mayor biodiversidad.

Los árboles protegen de las zonas de paseo de la radiación directa en verano, a la vez que obstruyen el calentamiento del pavimento. El arbolado viario caducifolio presenta estacionalidad de forma que es posible crear diferentes paisajes urbanos y generar una secuencia de color a lo largo del año con una correcta selección de las especies arbóreas. La biodiversidad urbana está condicionada por el número de especies y por la diversidad de las especies que habitan en un entorno. Los beneficios ambientales que generan los árboles son fundamentales para la calidad de vida en el medio urbano. De una parte, el volumen de verde está asociado a la percepción visual del entorno y, por la otra, la biodiversidad urbana multiplica el hechizo del paisaje urbano.

#### RUIDO

Segregar la red peatonal de las grandes arterias de tráfico rodado.

Escoger los recorridos alternativos con ambiente urbano de calidad.

Cuando el ruido de fondo excede los 65dB es imposible hacer inteligible una conversación sin gritar.

#### PENDIENTES

Evitar los tramos de calle con pendiente longitudinal superior al 6%.

El Plan Director de Movilidad peatonal desarrollará lo expuesto en el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público y contendrá los siguientes documentos:

## DOCUMENTO DE CONTEXTUALIZACIÓN DEL PLAN DIRECTOR

### Marco de referencia

Plan de movilidad y espacio público de Vitoria-Gasteiz. Plan Director de la Bicicleta de Vitoria-Gasteiz. Plan Director de Aparcamientos. Estudio de la Supermanzana Central. Plan de Accesibilidad. Manual de Señalética corporativa del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Documento de Directrices de Diseño para la creación de Espacios Verdes en la Ciudad de Vitoria-Gasteiz. Ordenanzas referidas a las zonas Verdes: Ordenanza de Creación de Zonas Verdes, Ordenanza de Gestión y Protección del Arbolado. Ordenanza de Vados. Legislación vigente referida a la accesibilidad. Legislación vigente referida a la iluminación.

Análisis de la red peatonal actual de acuerdo con los parámetros de estructura, permeabilidad, tipología, señalización, uso, otros. Aspectos positivos y ejemplares. Discontinuidades en la red existente.

Análisis del área de estudio: La configuración demográfica. Población Grupos de edad. La configuración económica. La configuración morfológica. El grado de compacidad del tejido urbano. Clasificación del espacio público.

Análisis de la situación actual: Tipologías formales existentes.. Análisis de legibilidad de los itinerarios. Señalización de itinerarios. Análisis de los pavimentos: calidad y cualidad ambiental. Análisis de funcionamientos de los mismos (durabilidad, compatibilidad con pasos de vehículos, degradación cromática). Usos: compatibilidad. Carga y descarga, ocupación del espacio público. Tipologías funcionales: de las más verdes a las más urbanas, coincidencias con las redes ciclista y rodada. Conexiones con otras redes (Anillo Verde, GR, etc.)

## DOCUMENTO DE PROPUESTA DE LA RED

Documento de definición formal de la red de Sendas Urbanas a nivel de anteproyecto. Definición de tipologías según funcionalidad. Soluciones tipo a las Coincidencias con otras redes (ciclista y red principal de transporte motorizado). (Se trata de un documento que ofrece una visión global a la red de sendas urbanas que estructura la ciudad y que podrá ser funcionar como guía para los futuros proyectos que se desarrollen)

## MANUAL DE DISEÑO

Catálogo de zonas peatonales de diseño sobresaliente a nivel internacional y soluciones constructivas aplicadas. (Referidas a situaciones asimilables a Vitoria-Gasteiz)

### Tipologías urbanas

Secciones y plantas tipo de Sendas urbanas en función de la amplitud de la vía y las previsiones del Plan de Movilidad. Secciones y plantas tipo de vías interiores de supermanzana peatonales en función de la amplitud de la vía. Secciones y plantas tipo

de vías interiores de supermanzana de coexistencia con el tráfico rodado en función de la amplitud de la vía.

Secciones y plantas tipo de convivencia con los diversos tipos de vía ciclista incluidos en el Manual de Diseño del Plan Director de la Bicicleta en función de la amplitud de la vía. Propuestas de Calmado de tráfico: chicanes, bandas de señalización, pasos elevados, etc. Soluciones tipo a las Glorietas y su relación con el peatón. Transiciones: de lo urbano a lo natural: Tratamientos de borde junto al anillo verde y las vías verdes interiores. Definición morfológica de las Sendas urbanas verdes. Accesibilidad a edificios públicos (relación con Plan de Accesibilidad)

Definición Unidades urbanas tipo

Pasos de peatones y su situación respecto a la calzada en función del tráfico y la continuidad peatonal. Vados de vehículos. Aceras: variantes admisibles con bordillos; variantes a nivel y alternativas de separación del tráfico. Radios de curvatura en intersecciones según tráfico y su afección a los tránsitos peatonales. Medianas e isletas de protección peatonal: dimensiones y su relación con el peatón. Paradas de autobuses y tranvía: diseños alternativos. Accesibilidad. Disposición de mobiliario complementario (marquesinas, canceladoras, etc.) Tratamiento de bandas de aparcamiento en interiores de supermanzana. Bordillos y elementos anti-invasión (bolardos, mobiliario). Señalización de itinerarios peatonales. Prioridad peatonal. Accesibilidad a edificios públicos.

Catálogo de Elementos Urbanos Aplicables en Vitoria-Gasteiz

Arbolado: Árbolado de alineación (vinculación con el Plan director de Arbolado Urbano). Bosques urbanos.

Iluminación: Definición de Luminarias tipo. Directrices de Niveles de iluminación.

Pavimentos y elementos accesorios: Tipologías. Confortabilidad. Economía de primera colocación y mantenimiento posterior. Criterios de Permeabilidad según usos y ubicación. Secciones y modos de colocación. Estudio comparativo de resistencias. Ensayos exigibles. Durabilidad y compatibilidad con el tráfico en zonas compartidas. Pavimentos continuos. Soluciones específicas compatibles con tránsito de vehículos (zonas peatonales con carga y descarga, vados de vehículos) Definición geométrica y constructiva de Elementos accesorios: bordillos, alcorques, vados, pasos peatonales, vados ciclistas.

Mobiliario: Mobiliario urbano: Definición de bancos, barandillas, papeleras a utilizar en el Espacio público de la ciudad. Posibles excepciones. Definición elementos separadores de aparcamientos. Aparcabicicletas: alternativas y ubicaciones (relación con el Plan Director de la Bicicleta). Criterios de Compras verdes. Señalización de itinerarios y edificios. Tranvía y autobuses: Pavimentos. Diseño de paradas, andenes y mobiliario asociado.

Elementos de drenaje: Drenaje de los espacios públicos: soluciones alternativas a fomentar. Relación con la vegetación. Cámaras de tormenta, Depósitos de tormentas al aire libre y su vinculación al espacio público.

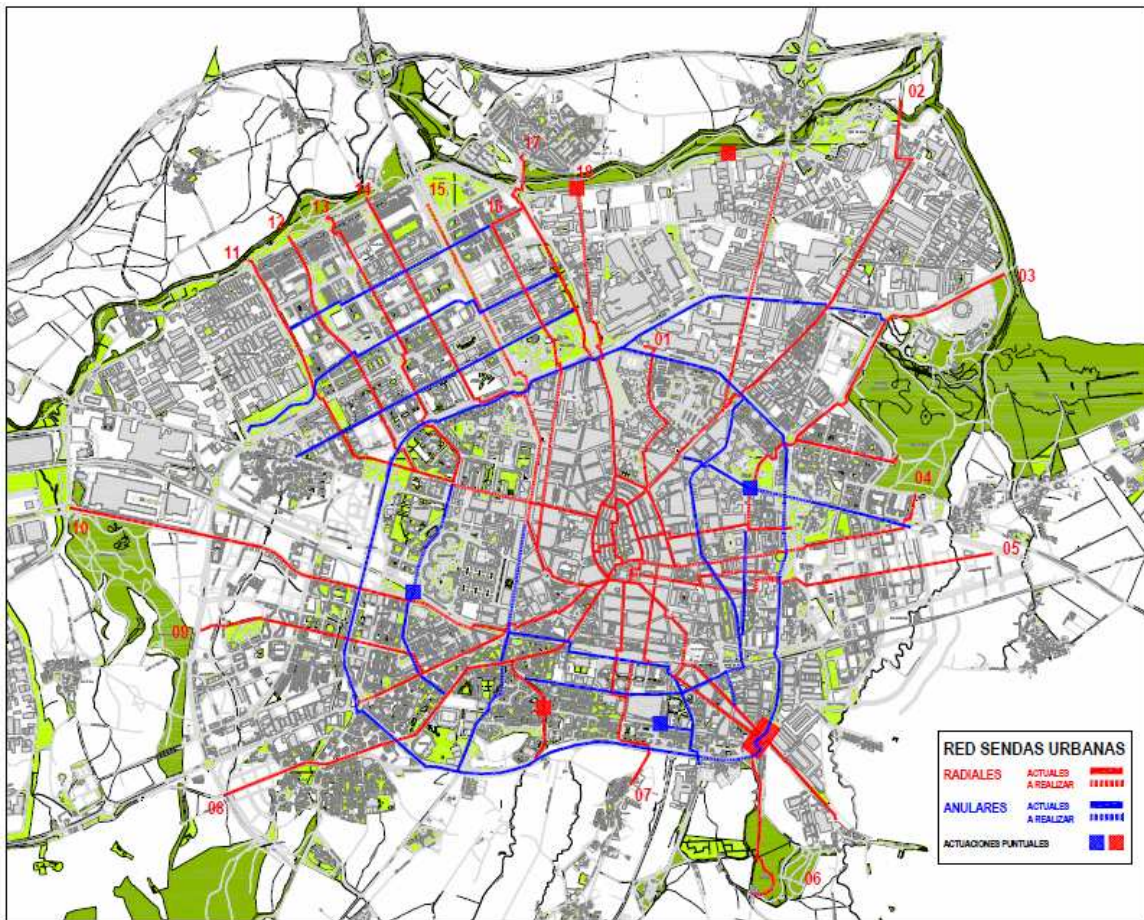
## DOCUMENTO DE ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN Y SEGUIMIENTO

- Estrategia y Programa de implementación: Red de sendas urbanas según los escenarios. Redefinición de los mismos.
- Programa de Comunicación y participación. Itinerarios seguros al cole.
- Programa económico.
- Efectos perseguidos. Indicadores de reducción de impactos.

Se adjuntan dos imágenes de la red principal de sendas urbanas propuesta y de la red secundaria.

La red principal consta de unos recorridos aproximadamente radiales (en rojo) y otros anulares (azul). Dan lugar a una malla que se pretende que estructure la ciudad del centro a la periferia pero también entre barrios contiguos. Se está trabajando en la elaboración de anteproyectos de los tramos por construir y que en este plano aparecen con trazo discontinuo.





La red secundaria peatonal, en amarillo en el plano adjunto, conforma el conjunto del interior de las supermanzanas. A esta escala el trabajo es más complejo: hay tramos estrictamente peatonales y otros de convivencia peatón-automóvil- bicicleta.

Los primeros se corresponden, en las zonas más antiguas, con calles especialmente angostas en barrios muy densos de población.

En los segundos, los tramos de convivencia peatón- automóvil- ciclista, se evita controlar el acceso, en la medida de lo posible, con medios que introduzcan complejidad, como bolardos móviles o cámaras. En primera instancia se recurre a cambios de sentido que dificulten o hagan poco atractivos los recorridos por el interior de las supermanzanas. Esto irá unido a una posterior regulación de los aparcamientos, que se restringirán a los residentes. El aparcamiento de foráneos quedará restringido a los viales principales exteriores a las supermanzanas.

A medio plazo se pretende construir los aparcamientos necesarios para retirar los vehículos de residentes de gran parte del interior de las supermanzanas. El plan Director de Aparcamientos ha cuantificado los déficit y ha propuesto una serie de futuras ubicaciones.

