

Diagnóstico de la situación general de la movilidad en Vitoria-Gasteiz

Evaluación del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público 2021-2025



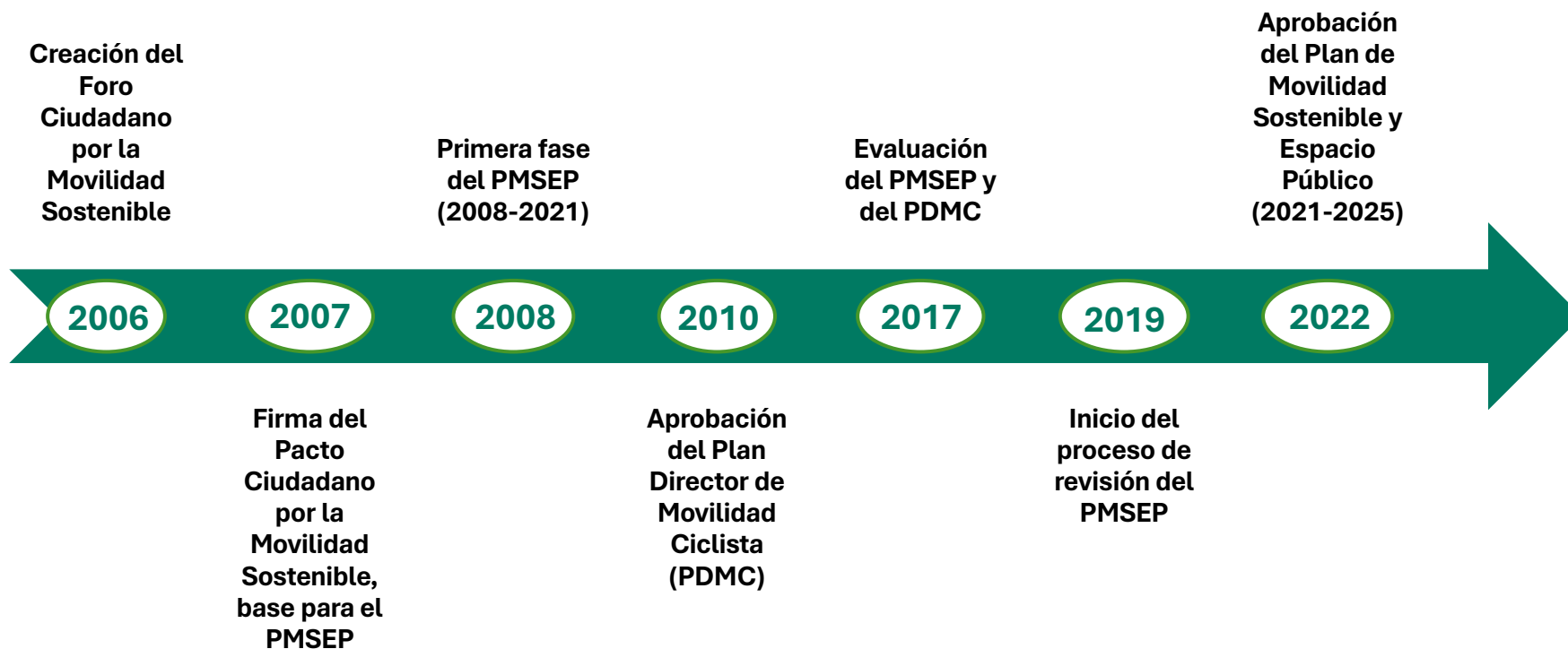
DOCUMENTO DE SÍNTESIS

Junio 2025

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO (PMSEP)

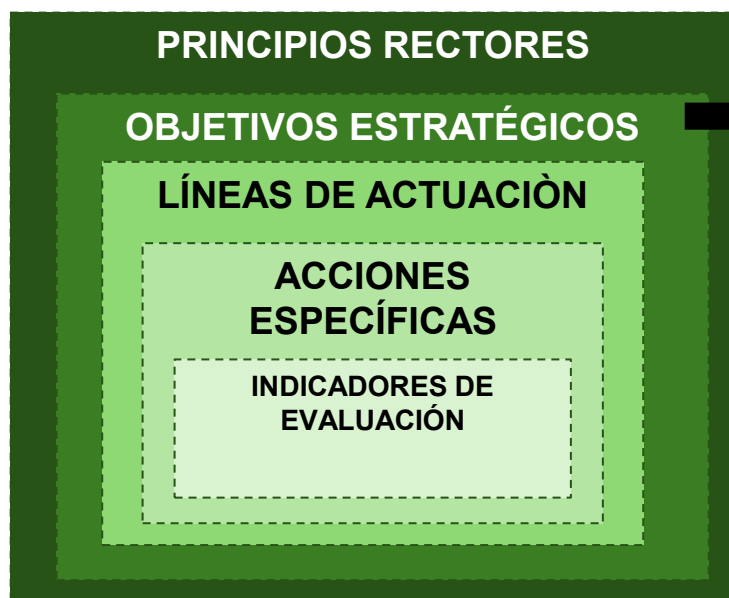
Estrategia integral para transformar la movilidad y espacio público de Vitoria-Gasteiz hacia una ciudad más sostenible, accesible y habitable.

Orígenes e hitos clave:



ESTRUCTURA DEL PMSEP

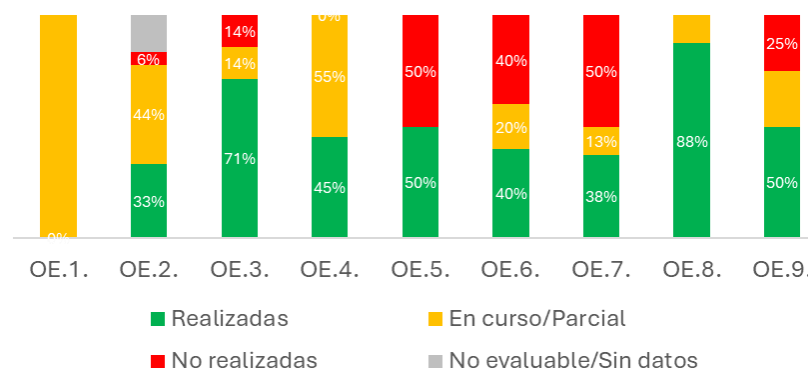
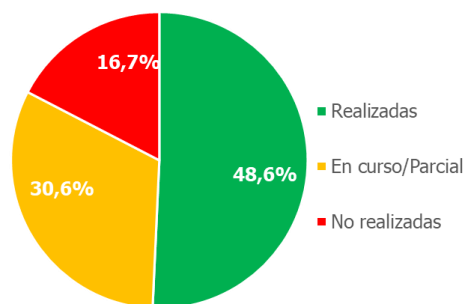
El PMSEP 2021-2025 se organiza en cinco niveles:



- Consolidación de un modelo urbano y de espacio público para la movilidad sostenible (OE.1).
- Impulso a una movilidad más cómoda, segura e inclusiva (OE.2).
- Hacia un transporte público eficiente y universal (OE.3).
- Una ciudad segura y cómoda para la bicicleta (OE.4).
- Obras e infraestructuras para una movilidad más eficiente (OE.5).
- Racionalización del uso del automóvil privado (OE.6).
- La movilidad como servicio (OE.7).
- Compromiso frente al cambio climático (OE.8).
- Mayor concienciación ciudadana y una gobernanza comprometida (OE.9).

ACCIONES PROPUESTAS EN EL PMSEP

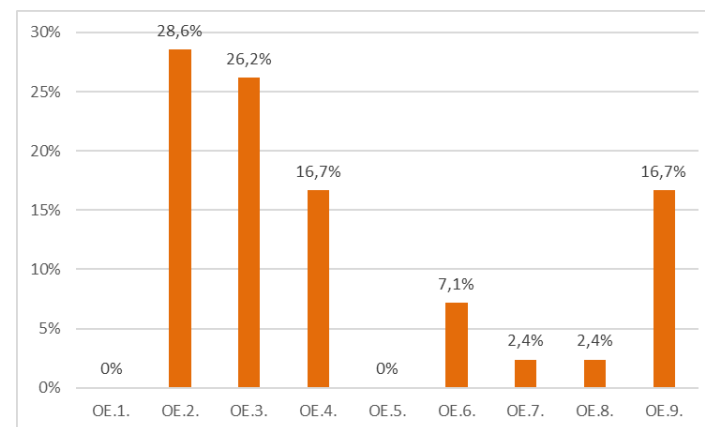
El PMSEP contempla un total de **72 acciones**, estructuradas en 17 líneas de actuación, anidadas, a su vez, en los 9 objetivos estratégicos referidos. De esas 72 acciones, un **49% se encuentran ya ejecutadas** y un 31% en curso



No obstante, parte del interés del PMSEP radica en su capacidad de enmarcar los análisis y estudios en materia de movilidad y espacio público, generando iniciativas nuevas a lo largo de su desarrollo, que se alineen con los principios y objetivos del mismo.

Así, además de las intervenciones propuestas en el PMSEP, en el municipio **se han implementado otras 42 intervenciones** relacionadas con la movilidad que no estaban incluidas en dicho plan.

La mayoría de las intervenciones añadidas pertenecen a los objetivos estratégicos 2 y 3



OBJETIVOS DEL DOCUMENTO

Más allá del análisis del cumplimiento de las previsiones de ejecución de las acciones previstas por el PMSEP, es especialmente relevante **analizar cuáles han sido los principales avances logrados** en el marco de dicho Plan y su **impacto en la situación actual de la movilidad y el espacio público** en Vitoria-Gasteiz.

El presente documento, tomando como punto de partida los informes de “Diagnóstico de la situación general de la movilidad en Vitoria-Gasteiz” y de “Evaluación del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público 2021-2025”, realiza una **síntesis de los aspectos más destacados, estructurado en torno a los 9 objetivos estratégicos** que guiaron el desarrollo del PMSEP 2021-2025.

Este análisis no pretende ser exhaustivo, siendo su cometido presentar los avances más destacados y resaltar algunos datos clave para comprender los logros realizados y los retos pendientes de afrontar.

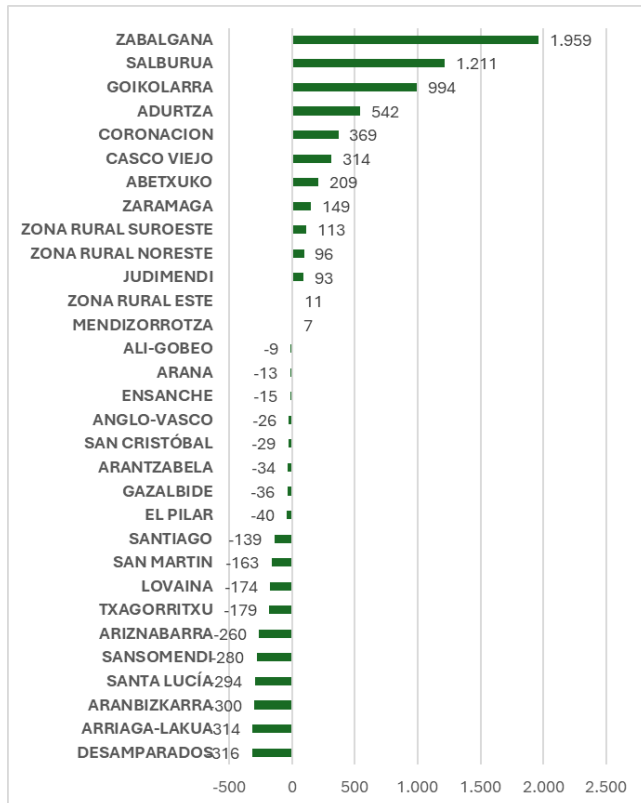
Para un análisis más detallado de la cuestión, se remite al informe original, accesible en:

<https://cea.vitoria-gasteiz.org/portal/es/w/evaluacion-pmsep-vg-2025>

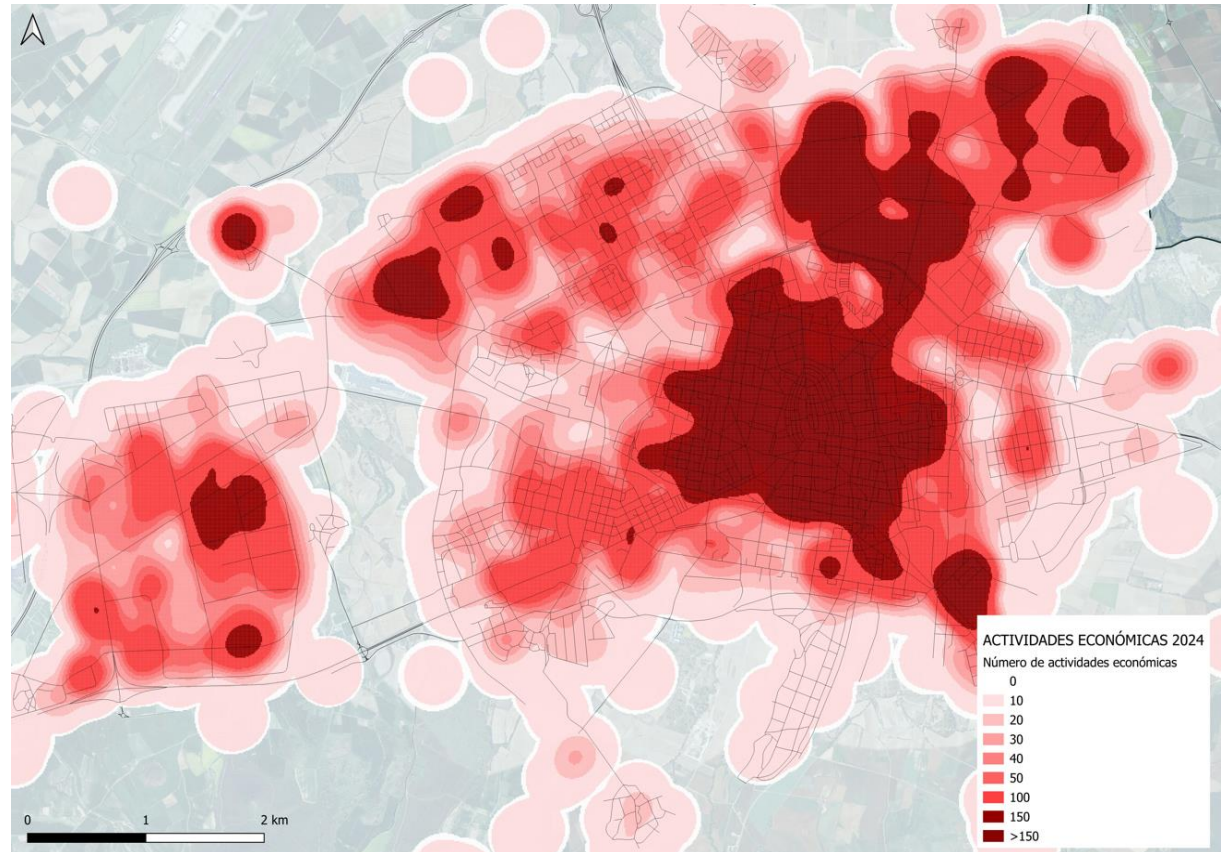
EL CONTEXTO SOCIOECONÓMICO

Vitoria-Gasteiz ha experimentado un crecimiento constante en los últimos diez años, con un **aumento aproximado del 6% en su población**. **Zabalzana y Salburua** son los dos barrios donde más ha crecido la población (**92% del total del crecimiento** de la población de la ciudad entre 2020 y 2024). Se trata de nuevos barrios o zonas residenciales alejadas de los equipamientos principales, con una menor densidad de población, lo que dificulta la creación de una red de actividades y servicios básicos (sobre todo comerciales) que favorezcan más el uso del caminar como forma de movilidad para acceder a dichas actividades. La ampliación de la red de tranvía hacia Salburua y la adaptación de las líneas de autobús ha minimizado en gran medida la necesidad de disponer de vehículo privado de los habitantes del barrio, y se espera que ocurra algo similar con Zabalzana.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR BARRIOS (2020-2024)



MAPA DE CALOR DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS 2024

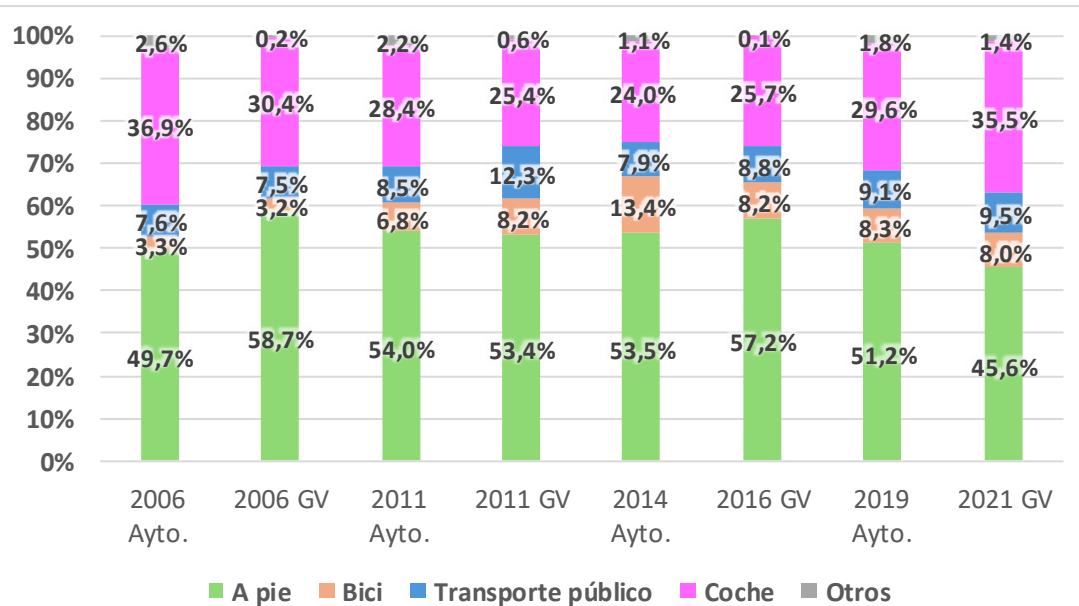


PAUTAS GENERALES DE MOVILIDAD

El análisis del reparto modal y de los hábitos de movilidad en la ciudad de Vitoria-Gasteiz y de su evolución presenta una serie de dificultades e inconvenientes que conviene especificar antes de presentar los resultados.

- Existen encuestas internas realizadas por el propio ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz acerca de los hábitos de movilidad. La más reciente es de 2019.
- Se dispone también de información para la ciudad obtenida de las Encuestas de Movilidad realizadas por el Gobierno Vasco. La penúltima data de 2016 y la última recoge datos de 2021, en pleno shock postpandemia, todavía influenciados por los cambios en la movilidad derivados de ésta.
- El II Plan de Movilidad Sostenible del Territorio Histórico de Álava 2025-2034 presenta datos específicos sobre el reparto modal de Vitoria-Gasteiz, pero utiliza una metodología diferente al resto de las fuentes empleadas (no se incluye el dato por no poder establecerse comparativas).
- El estudio realizado en 2024 sobre el perfil de las personas usuarias de bicicletas y VMP en Vitoria-Gasteiz incorpora también información sobre los hábitos de movilidad de la ciudadanía, pero está centrado principalmente en los hábitos de uso de esos modos y admite respuestas múltiples (no permite establecer comparaciones).

EVOLUCIÓN DEL REPARTO MODAL DE LA MOVILIDAD. DATOS ENCUESTA VITORIA-GASTEIZ Y DATOS ENCUESTA GOBIERNO VASCO



Para el análisis de la evolución de la movilidad en Vitoria-Gasteiz se ha considerado oportuno aportar información de las encuestas municipales de 2016 y 2019 y de las encuestas de Gobierno Vasco de 2016 y 2021, asumiendo que no son comparables entre sí, pero que sí podrá observarse la evolución dentro de la misma fuente:

- El uso de la bicicleta parece haberse estancado.
- El incremento del uso del transporte público es muy notorio, incluso en los años marcados por la pandemia.
- La bajada en el reparto modal del coche registrada dentro de las encuestas municipales puede llevar a confusión, pues el incremento de viajes es muy notable.

Por otro lado, un análisis de los flujos de movilidad, basado en datos de telefonía móvil, revela que un 91,2% de los desplazamientos registrados son internos al municipio, mientras que solo un 8,8% son intermunicipales. Este dato pone en evidencia el carácter predominantemente local de la movilidad en Vitoria-Gasteiz.

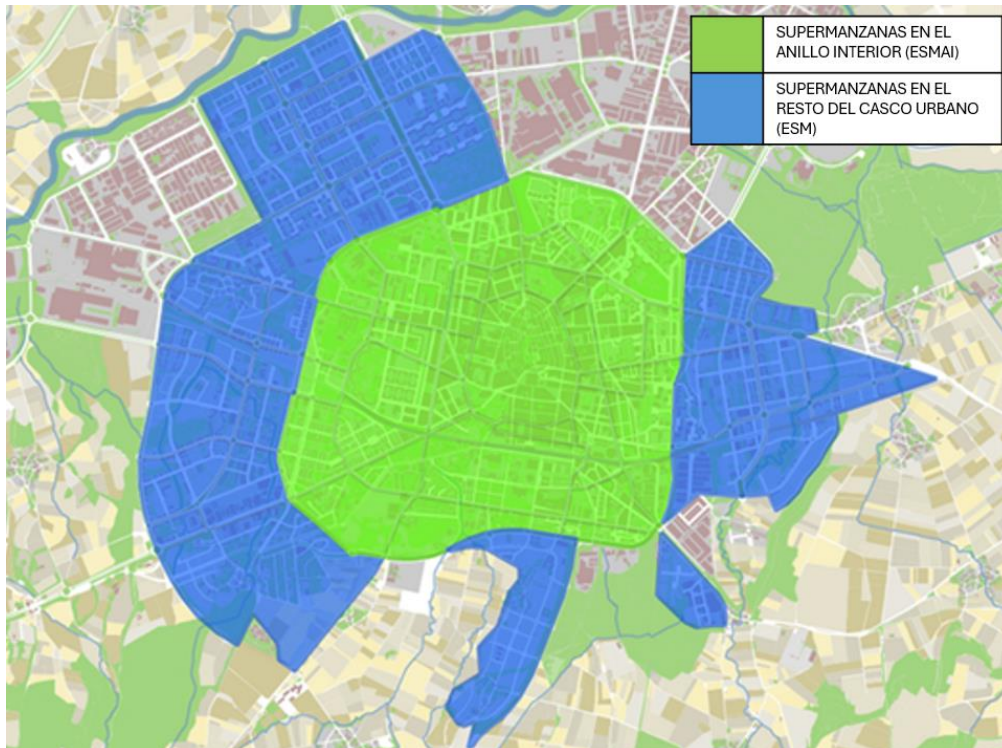
MODELO URBANO: SUPERMANZANAS

El PMSEP plantea una transformación del entorno urbano centrada en la adopción del modelo de las supermanzanas, concebidas como una unidad urbana innovadora que delimita un espacio donde las redes de transporte de superficie (bicicletas, autobuses, coches), convergen en su perímetro para garantizar la funcionalidad y la conectividad de la ciudad.

En su interior, la **velocidad máxima permitida deseable sería de 10 km/h**, creando un entorno seguro y calmado, idóneo para que actividades como el juego infantil, eventos culturales, deportivos, mercadillos y expresiones artísticas coexistiesen en armonía con los desplazamientos de las personas.

El diseño interno de las supermanzanas contempla un sistema de bucles de tráfico que facilita el acceso en coche a las fachadas de los edificios, pero **evita que los vehículos atraviesen** todo el espacio, obligándolos a salir por la misma vía por la que ingresaron.

En este modelo, **más del 70% del espacio público se reservaría exclusivamente para los peatones**, promoviendo un entorno más habitable y centrado en las personas.



DATOS CLAVE

El Plan vigente propone el **desarrollo de 79 supermanzanas**, en dos escenarios de implantación:

1) SUPERMANZANAS EN EL ANILLO INTERIOR (ESMAI):

Tipo: Supermanzanas Nivel 2 (Eguzkilore).

Velocidad de circulación interior: 10/20 km/h.

Velocidad de circulación perimetral: 30 km/h (en algún caso 50 km/h).

2) SUPERMANZANAS EN EL RESTO DEL CASCO URBANO (ESM):

Tipo: Supermanzanas Nivel 1 (Tácticas).

Velocidad de circulación interior: 20/30 km/h.

Velocidad de circulación perimetral: 30/50 km/h.

El PMSEP también contempla la ejecución de Supermanzanas de Nivel 3 (Estructurales), en las que se produce una transformación física completa del interior.

PRINCIPALES AVANCES DEL PMSEP EN EL DESARROLLO DEL MODELO DE SUPERMANZANAS

El Ayuntamiento no dispone de un plan específico de “implantación de supermanzanas” como tal. En las reformas de calles que se van ejecutando, se determinan en base a los criterios para supermanzanas establecidos en el Plan de Movilidad y en el Departamento de Espacio Público y Barrios, y se adaptan las intervenciones y diseños en base a dichos criterios. Por tanto, en la mayoría de supermanzanas se da una situación mixta, de calles que han sido objeto de actuaciones infraestructurales, otras calles con calmado de tráfico y otras en las que, por ahora, no se ha actuado. El plano adjunto representa las actuaciones en los entornos de las supermanzanas que se han desarrollado entre los años 2021 y 2024.

TIPO 1: Supermanzanas Pacificadas

- 1. Obras de ejecución del proyecto de supermanzana Z2 en Zabalgana (Avenida de la Ilustración) (2019-2023)

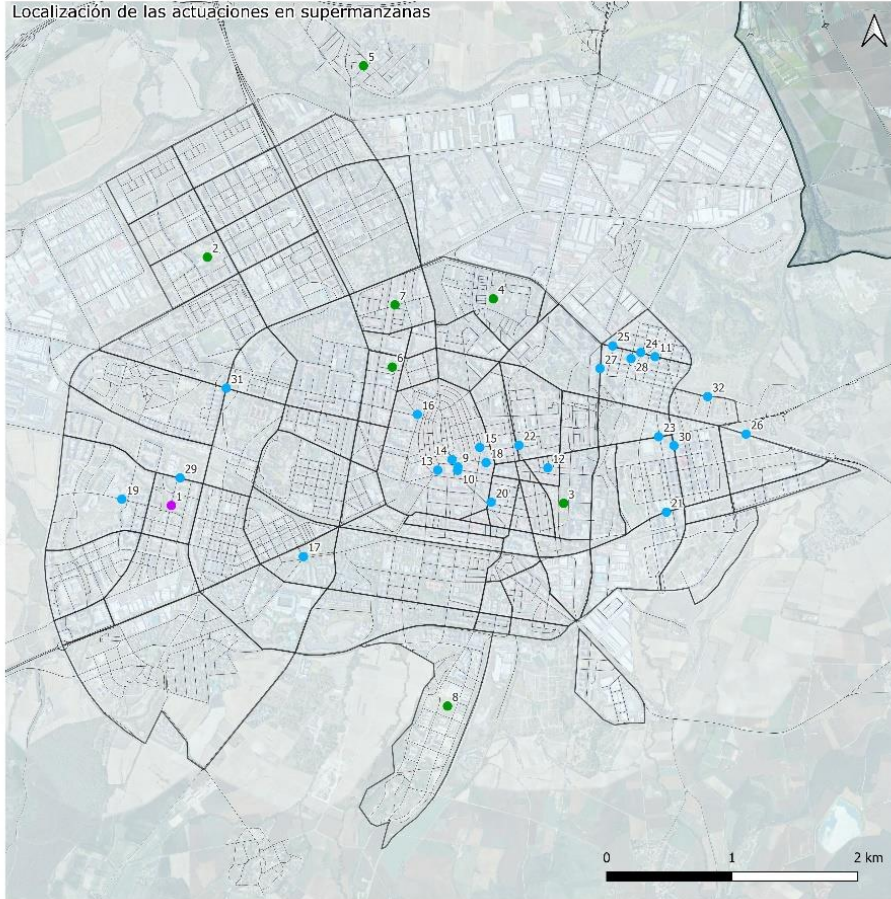
TIPO 2: Mejora de Infraestructura verde

- 2. Actuaciones en el sistema de infraestructura verde en Lakuabizkarra (2019-2023)
- 3. Obras del Plan de Gestión de arbolado (remodelación de calles) en Judizmendi
- 4. Obras derivadas del Plan de gestión del arbolado de Zaramaga
- 5. Obras del Plan de Gestión de arbolado (remodelación de calles) en Abebuko
- 6. Obras del Plan de Gestión de arbolado (remodelación de calles) en Coronación
- 7. Obras derivadas del Plan de gestión del arbolado de El Pilar
- 8. Implantación de arbolado en el barrio de Goikolarra

TIPO 3: Tráfico calmado e infraestructura ciclista.

- 9. Reforma del entorno del Centro Memorial de Víctimas del Terrorismo (Fase I)
- 10. Fases 2 y 3 Obras de reforma de la Plaza del Memorial
- 11. Reformas en calles adyacentes a nuevo trazado del tranvía en Salburua
- 12. Reforma de la calle Médico Tornay
- 13. Reforma de la Plaza del Hospital
- 14. Reforma de la plaza de Villa Suso y jardines de Etxanobe
- 15. Obras de reforma de las calles Nueva Fuera y Abrevadero
- 16. Obras de reforma de la calle Aldabe, plaza de la Ciudadela y plaza de Aldabe
- 17. Obras de pavimentación de plazoleta en el parque del Prado
- 18. Obras de reforma de la calle Portal del Rey
- 19. Creación de nuevas infraestructuras ciclistas y calmado del tráfico en Portal de Zuazo
- 20. Obras de reforma de la plaza María Sarmiento
- 21. Obras de mejora de la conectividad ciclista supermanzana de Salburua
- 22. Obras de naturalización de Los Herrán y su entorno
- 23. Reforma del cruce de Portal de Etorriaga con Avenida de Praga (2019-2023)
- 24. Trabajos de calmado de tráfico en la Avenida 8 de marzo en el barrio de Salburua
- 25. Vía ciclista en calle Valladolid
- 26. Bulevar de Bruselas
- 27. Vía ciclista en calle Madrid
- 28. Vía ciclista en calle Londres
- 29. Vía ciclista en Avenida Naciones Unidas
- 30. Bulevar de Salburua
- 31. Red principal Ciclistas Beato-Huetos (2022)
- 32. Obras de vía ciclista en calle Viena (2024)

Localización de las actuaciones en supermanzanas



RETOS PENDIENTES

COORDINACIÓN ADMINISTRATIVA Y LIDERAZGO

La ejecución del modelo urbano de supermanzanas, que extienda las acciones de calmado de tráfico y redistribución de usos al conjunto de la ciudad, enfrenta desafíos que podrían comprometer su éxito si no se gestionan adecuadamente. Uno de los principales riesgos sería la no consolidación de un liderazgo proactivo y estratégico necesario para enfrentar los complejos retos en materia de movilidad. Por otro lado, se hace necesario reforzar una coordinación entre los diferentes niveles administrativos y áreas de gestión municipal. Asimismo, la existencia de incertidumbres normativas, como la integración de las supermanzanas con otras medidas urbanísticas (como la implementación de Zona de Bajas Emisiones) puede generar confusión y dificultar la adopción de este modelo a gran escala.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y CONSENSO

Otro reto evidente radica en la necesidad de lograr un consenso amplio entre los distintos actores implicados, incluyendo la ciudadanía, los sectores económicos y las entidades públicas. Sin una estrategia de comunicación y participación efectiva, podrían surgir resistencias al cambio, especialmente en lo que respecta a la reorganización del tráfico o la redistribución de los usos del suelo.

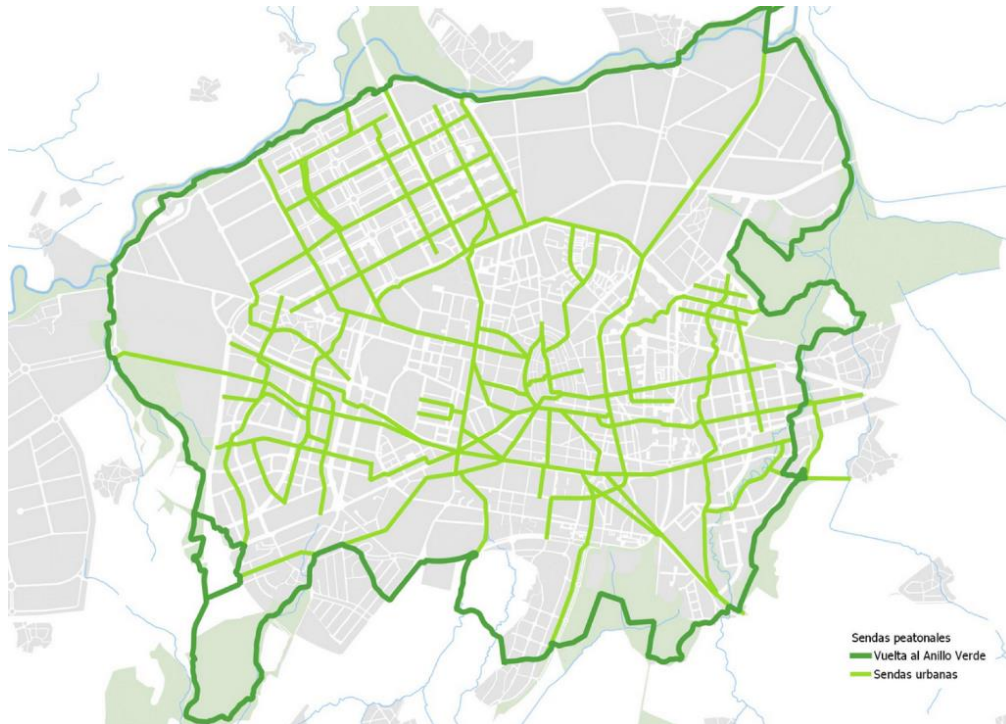


MOVILIDAD PEATONAL

La movilidad a pie constituye uno de los pilares fundamentales del modelo de transporte sostenible en Vitoria-Gasteiz.

El PMSEP plantea un **escenario urbano en el que el peatón sea el protagonista**, donde los modos no motorizados vean incrementada su cuota de uso como modo de desplazamiento habitual y donde aumente el espacio público para el uso y disfrute de los habitantes de la ciudad, reduciendo el espacio destinado para los vehículos motorizados y potenciando otros usos de sus calles y plazas más allá de su función como espacio de movilidad.

El compromiso de Vitoria-Gasteiz con la movilidad peatonal se refleja en su diseño urbano, caracterizado por un extenso sistema de itinerarios que conecta barrios, áreas verdes, plazas y equipamientos urbanos, los cuales buscan consolidar la **red de sendas peatonales**, concebidas como vías de tránsito preferentemente peatonal dentro de las supermanzanas. Aunque su ubicación principal está en el interior de las supermanzanas, también pueden situarse en vías principales de circulación siempre que la configuración de la calle lo permita. Además, su diseño sigue itinerarios accesibles y adaptados para facilitar los desplazamientos a pie.



DATOS CLAVE

El PMSEP definió una **red de sendas urbanas, cuya longitud es de 87,6 kilómetros**, cuyo planteamiento no ha sufrido modificaciones desde la redacción del mismo.

En cuanto al número de personas que se desplazan andando diariamente, según la encuesta sobre la bicicleta y VMPs realizada en 2024, **un 74,5% de personas se mueven caminando**. No se dispone de datos más antiguos para poder valorar la evolución. El dato disponible hace referencia únicamente a ese porcentaje, no se dispone del dato concreto del número de viajes a pie y relación con respecto al total de la población.

Por su parte, el análisis de la evolución del reparto modal en la ciudad revela una tendencia favorable para el caso de los desplazamientos a pie, con una **cuota modal del 51,2%** en la última encuesta de movilidad del Ayuntamiento (2019).

PRINCIPALES AVANCES DEL PMSEP EN MOVILIDAD PEATONAL

Como se ha mencionado, el planteamiento de sendas urbanas no ha sufrido modificaciones desde la redacción del PMSEP. Las sendas urbanas etiquetadas bajo ese nombre siguen siendo las mismas. En relación con su desarrollo y mejora, el modo de trabajo asumido por el Ayuntamiento en este ámbito ha cambiado, de un enfoque orientado a la actuación sobre ejes peatonales completos, a otro más pensado en mejoras incrementales en la red de sendas urbanas existente, para ir consolidando a medio-largo plazo esa red propuesta, mejorando sus condiciones y estableciendo mejoras a lo largo de las mismas. A tales fines, en el periodo 2021-2025, se han desarrollado las siguientes actuaciones:

Actuación desarrollada	Año
Obras de reforma de las calles Nueva Fuera y Abrevadero, en Vitoria-Gasteiz	2023
Mejora de la accesibilidad, pavimentación y jardinería en la calle La Ribera en Abetxuko	2023
Obras de reforma de la calle Portal del Rey en Vitoria-Gasteiz	2023
Obras de reforma de la calle Aldabe, plaza de la Ciudadela y plaza de Aldabe en Vitoria-Gasteiz	2023
Trabajos para la implantación de entornos escolares seguros en las calles Avenida de Roma y Avenida de París	2023
Reforma de la acera este de Portal de Gamarra - Tramo Avda. del Cantábrico - Plaza de Santo Tomás	2019-2023
Reforma de la acera oeste de Portal de Gamarra (Tramo Avenida del Cantábrico-Artapadura)	2024
Obras de reforma de acera en Portal de Arriaga 48	2024
Obras de mejora de la movilidad peatonal en Abetxuko (Hobetuz)	2024
Reforma de varios pasos peatonales en la ciudad	2019-2023
Obras de reparación de aceras con asfalto fundido en las calles de Vitoria-Gasteiz. 2021	
Obras de embellecimiento y mejora del casco medieval y ensanche siglo XIX a través de eliminación y/o sustitución de mobiliario en Vitoria-Gasteiz.	2024
Reforma del entorno del Centro Memorial de Víctimas del Terrorismo (Fase I).	(2019-2023)
Obras de reforma de la Plaza del Memorial en Vitoria-Gasteiz (Fase II).	(2019-2023)
Reforma de la plaza María Sarmiento.	2024

Actuación contratada o en ejecución	Año
Sustitución de barandillas de los puentes de San Cristóbal y Pedro Asúa (en contratación)	En contratación
Obras de naturalización de Los Herrán y su entorno, 1ª fase (en ejecución) (prevista finalización en 2025)	2025
Urbanización del entorno de la parcela EQ-2 en Francisco Leandro de Viana.	2024-2025
Obras de creación de una senda en Goikolarra	Finalización en 2025
Vuelta a Zaramaga. Tramos: -Cuadrilla de Añana y Puerto Barazar -Tramo Zaramaga este -Tramo calle Cuadrilla de Vitoria-Gasteiz -Tramo calle Senda de los Puertos -Tramo calle Vicente Manterola	En contratación
Urbanización de la calle Diego de Rojas en el entorno del nuevo Centro de Atención Diurna (en contratación) Infraestructura verde en el Casco Medieval y reforma del Espacio Martín Ttipia.	En contratación
Mejora de la accesibilidad en la calle El Cristo.	En contratación
Ejecución de un paso peatonal en la calle Juan Ibáñez de Santo Domingo.	En contratación



CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Al momento de la redacción del PMSEP en 2021, se identificó que los entornos escolares eran percibidos como espacios peligrosos e inseguros, lo que dificultaba que los y las niñas se desplazaran de manera autónoma. En muchos casos, los padres y madres solo permitían que sus hijos e hijas se desplazaran sin acompañamiento cuando alcanzaban una edad límite, generalmente entre los 10 y los 12 años. Para abordar esta situación y transformar los entornos escolares en espacios más seguros y atractivos, lo que favorecería la movilidad activa y autónoma en los desplazamientos hacia el colegio, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, en el marco del PMSEP, contempla diferentes actuaciones:

- Rehabilitación de espacios públicos (mejora de aceras, plazas, zonas verdes y carriles bici) y calmado del tráfico (a través de medidas de gestión)
- Cursos de circulación segura en bicicleta
- Programas de comunicación, educación y participación en materia de autonomía infantil y movilidad activa
- Subvenciones a AMPAs/AFAs para el desarrollo de proyectos y actividades de fomento de una movilidad activa
- Etc.



DATOS CLAVE

Actualmente hay **3 centros en Vitoria-Gasteiz con Caminos Escolares en funcionamiento** (Errekabari, Salburua y Arantzabela), desarrollados en el marco del proyecto "Caminos escolares en Salburua", impulsado por las asociaciones de padres y madres (AMPAs) en colaboración con otras entidades del barrio. Este proyecto se desarrolló en 2024. Está pendiente de concretar un programa de fomento y desarrollo de los caminos escolares seguros más amplio.

El CEA ofrece **cursos de circulación segura en bicicleta**, que alcanzan a unos **2.000 escolares al año**. En los últimos 11 años más de 15.000 escolares de la ciudad han participado en estos cursos de formación para la circulación urbana en bicicleta.

Desde el curso 2015-2016, el CEA viene convocando un **programa de subvenciones para AMPAs/AFAs**. En la convocatoria para el curso 2023-24 el CEA concedió la subvención a 2 AMPAs y a 1 centro educativo, por un importe total de 3.260,25 €. En el curso 2024-2025, el CEA ha destinado a la convocatoria un crédito máximo de 10.000 €.

PRINCIPALES AVANCES DEL PMSEP EN EL DESARROLLO DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

El Departamento de Movilidad y Espacio Público y Barrios ha diseñado/ejecutado diversas actuaciones de calmado de tráfico y la mejora de la accesibilidad peatonal y ciclista en distintos centros escolares, para la implantación de entornos escolares seguros.

Entre las intervenciones realizadas, destacan:

- El proyecto "Caminos escolares en Salburua", impulsado por las asociaciones de padres y madres (AMPAs) de tres centros educativos de la zona (Errekabari, Salburua y Arantzabela), en colaboración con otras entidades del barrio (2024).
- Cierre al tráfico del tramo del Paseo del Batán, entre los apartamentos tutelados y el colegio Virgen Niña (2024).
- Reforzamiento de la seguridad en el entorno de la Ikastola Abendaño, mediante la instalación de un nuevo paso de peatones y un carril bici (2023).
- Inversión de 100.000 euros en la mejora de la movilidad ciclista y peatonal en la calle Corazonistas (2023).
- Inversión de 406.611 euros para mejorar los accesos por carretera, peatonales y ciclistas a la Ikastola Olabide y su entorno (2023).
- Diseño e intervención en 15 instituciones educativas dentro de una estrategia municipal para fomentar entornos escolares seguros (2022).
- Acondicionamiento de nuevos accesos ciclistas y nuevas marcas viales para reducir la velocidad del tráfico frente a la Ikastola Armentia (2022).
- Instalación de una chicane frente al Colegio Carmelitas Sagrado Corazón (2022).
- Pacificación del entorno del Colegio y la Haurreskola Salburua (2022).
- Instalación de semáforos y refuerzo de señalización en el entorno de la Ikastola Abendaño, el Colegio Calasanz-Escolapios y el Colegio Ángel Ganivet.

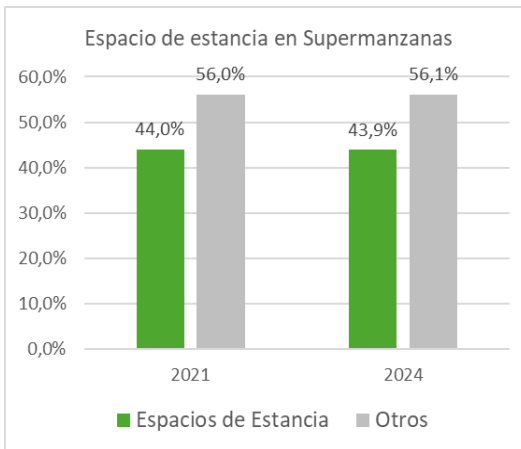


OTRAS ACTUACIONES PARA IMPULSAR UNA MOVILIDAD MÁS CÓMODA, SEGURA E INCLUSIVA

Además de las actuaciones anteriormente mencionadas, se han realizado:

- Auditoría de seguridad vial y mejoras en entornos de concentración de accidentes.
- Mantenimiento y mejora de la señalización urbana.
- Optimización de los ciclos semafóricos.
- Programa para la mejora de la convivencia entre diversos modos de movilidad.
- Incremento de las labores de vigilancia y sanción.

RETOS PENDIENTES



REASIGNACIÓN DEL ESPACIO URBANO

El objetivo principal tras el concepto de supermanzanas es la transformación del espacio público, reduciendo el espacio destinado al vehículo privado y ampliando los espacios para la estancia y el tránsito peatonal.

A partir de los indicadores, cabría interpretar que durante esta etapa más reciente no ha habido avances significativos en este aspecto. Si bien es cierto que el dato debe tratarse con cautela porque depende del grado de actualización de la información cartográfica y no se han podido incluir todas las actuaciones realizadas en este ámbito.

Además, no hay que obviar que la situación de base de la ciudad de Vitoria-Gasteiz respecto a la disponibilidad de espacio público destinado a la estancia y tránsito peatonal puede considerarse como bastante favorable.

En todo caso, la actualización del PMSEP deberá avanzar hacia un cambio real en el uso del espacio destinado al vehículo privado, alineándose con los objetivos de las supermanzanas y promoviendo un espacio público centrado en el peatón.

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

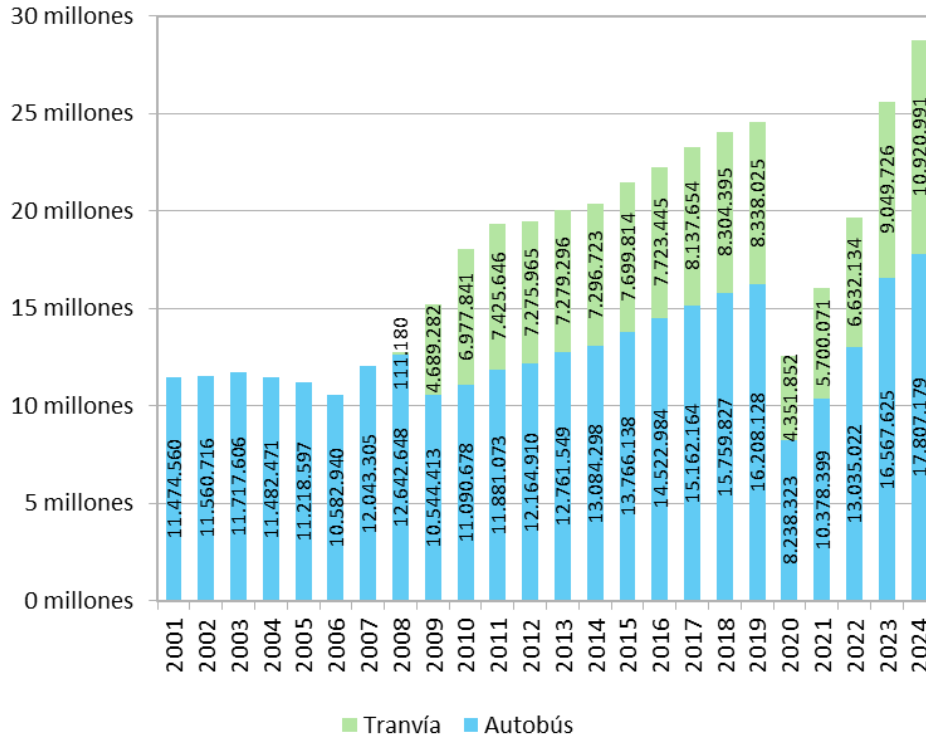
Continuar con las mejoras en aceras, eliminación de obstáculos como bolardos, y garantizar la accesibilidad peatonal en toda la ciudad.

OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público es el modo de movilidad, junto con la movilidad activa, que mayor desarrollo y nivel de intervención ha experimentado en la ciudad en los últimos años, con intervenciones de gran envergadura y calado sobre la ciudadanía y la mejora de la oferta para cumplir la demanda de ésta.

Intervenciones de mejora como la ampliación del tranvía Salburua, el ajuste de las líneas y frecuencias del autobús urbano para adaptarlas a la ampliación del tranvía, el desarrollo del BUX (Servicio BUS a demanda en la zona rural del municipio) o la implementación del BEI (nuevo servicio BRT que ha reemplazado los servicios de las antiguas líneas periféricas L2a y L2b) son intervenciones que contribuyen de manera notable al cambio de paradigma del modelo de movilidad, tanto en el aumento de oferta para la ciudadanía como en la transformación urbana de la ciudad.

EVOLUCIÓN DEL Nº DE PERSONAS USUARIAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO 2001-2024



DATOS CLAVE

El número de personas usuarias del transporte público en Vitoria-Gasteiz ha crecido desde los 11.474.560 viajeros y viajeras anuales en el año 2001 a los 28.728.170 de 2024.

Entre 2019 y 2024 el total de viajeros y viajeras del transporte urbano en Vitoria-Gasteiz se ha incrementado en un 17%. El incremento ha sido más destacado en el tranvía (aumento del 30%) que en el autobús (incremento del 9%).

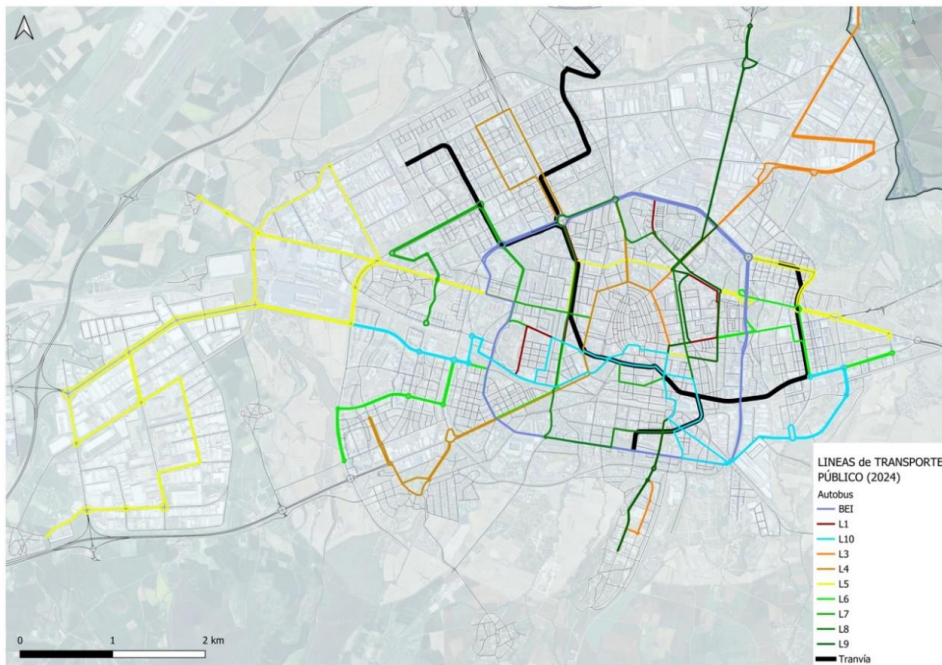
La incorporación del BEI ha sido de capital importancia para este aumento, ya que fue la línea más utilizada en 2023, con un total de 4.749.673 de viajeros y viajeras, lo que supone que un 28,7% de los viajes en autobuses de TUVISA se realizaron en el BEI (en 2017 el porcentaje de participación de las líneas L2A y L2B, antecesoras del BEI, fue menor, del 20,8%).

La extensión del tranvía en Salburua también ha acarreado impactos positivos, por ejemplo, en la línea de autobús L5, que opera en esa misma área, cuyo uso ha experimentado un crecimiento significativo desde su puesta en servicio en 2023. Este crecimiento sugiere un comportamiento favorable en términos de intermodalidad del sistema.

PRINCIPALES AVANCES DEL PMSEP PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

El principal cambio producido en el periodo analizado fue la implantación del Bus Eléctrico Inteligente (BEI), que comenzó a funcionar en 2022, dotando a su recorrido de un carril segregado bidireccional de más de 7 kilómetros. Además, se ha puesto en servicio el tranvía a Salburua, tras lo cual se han reorganizado las líneas de TUVISA. Una primera propuesta de modificación de las líneas 5, 6, 7, 8 y 9, y sobre ella, una segunda propuesta que incorpora diversas peticiones ciudadanas en las líneas-6 y 7.

El proyecto de extensión del tranvía a Zabalzana se encuentra en fase de redacción y, por lo tanto, todavía pendiente de ejecución. La adaptación de las líneas de autobús urbano como consecuencia de la puesta en funcionamiento de la nueva línea del tranvía no se puede implementar hasta la puesta en funcionamiento de ésta, aunque ya se ha comenzado a analizar eventuales cambios en la red de líneas de TUVISA.



En el 2023 se propusieron los siguientes cambios en la red:

- L5.- Salburua – Elejalde: extensión de la línea hasta Gabriel Martínez Aragón.
- L6.- Zabalzana – Arkaiate: desvío por calles Nicosia y Nadine Gordimer para permitir el trayecto desde Arkaiate hacia el centro. Nueva parada c/Madrid.
- L7.- Borinbizkarra – Salburua: recorte del recorrido solapado con el tranvía, dejando la línea entre Borinbizkarra y Catedral. Ampliación de la parada de Cadena y Eleta para mejorar la regulación del servicio y ahorrar autobuses.
- L8.- Unibertsitatea: modificación coordinada con la línea 1 en el escenario de ampliación del tranvía a Zabalzana.
- L9.- Gamarra-Zumaquera y L3 Betoño – Zumaquera: mejora de la coordinación de servicios de las líneas 3-9 para dar mayor servicio a Goikolarra. Nueva parada c/ Bustaldea

Posteriormente, se acordaron las siguientes modificaciones a las propuestas, provenientes de reclamaciones ciudadanas:

- L6.- Zabalzana – Arkaiate: se propuso no realizar el desvío acordado previamente por las calles Nicosia - Nadine Gordimer y mantener el recorrido de la línea por la rotonda de Bulevar de Salburua con Pº de la Ilíada.
- L7.- Borinbizkarra – Salburua: alargar la línea hacia el Hospital de Santiago y Corte Inglés para mantener la conectividad con dichos centros. Nueva parada terminal en la calle Paz, entre las calles Olaguibel y Postas.

OTRAS ACTUACIONES PARA LOGRAR UN TRANSPORTE PÚBLICO EFICIENTE Y UNIVERSAL

Además de la remodelación del sistema de líneas y paradas, se ha mejorado el servicio BUX, que con la incorporación de Ariñez y Lermenda en 2019, alcanza a un total de 49 concejos. Todos los concejos disponen de dos paradas en la ciudad, una de ellas el centro de salud de referencia y otra la parada de TUVISA que esté en la entrada natural a la ciudad desde el concejo. Entre 2021 y 2024, la utilización de este servicio se ha duplicado.

Se han realizado también otras intervenciones de mejora importantes en el servicio de transporte público que dotan de una mayor calidad y seguridad al servicio, entre las que destacan:

- Habilitación de carriles y gateras bus necesarios para el correcto funcionamiento de la red.
- Modificaciones en la localización de las paradas de TUVISA para mejorar la intermodalidad con los servicios interurbanos, tranvía y ferrocarril.
- Gautxori Morea: servicio para mejorar la seguridad de mujeres y personas menores de 18 años que permite solicitar subidas y bajadas a demanda en las Paradas “Morea” a través de una aplicación móvil. Incluye la funcionalidad “Botón SOS” frente a amenazas o situaciones de inseguridad.
- VGBus: Servicio web con información en tiempo real sobre los servicios de autobuses y el tranvía.
- 50 nuevos paneles informativos de TUVISA.
- Mejoras en la accesibilidad al tranvía.
- Etc.



RETOS PENDIENTES

INTERMODALIDAD

Mejora de la intermodalidad del sistema de transportes de la ciudad:

- Falta de integración en la estación ADIF.
- Establecer intercambiadores bus-bicicleta, especialmente en polígonos industriales.
- Transformar paradas de autobús en nodos urbanos multifuncionales con servicios sostenibles y de información.
- Avanzar en la integración modal y tarifaria.

FRECUENCIA Y COBERTURA

Ajustar itinerarios y frecuencias, especialmente en las líneas afectadas por la futura ampliación del tranvía a Zabalzana, para garantizar una oferta adecuada al futuro incremento de usos.

CALIDAD Y FIABILIDAD DEL SERVICIO

- Integración de datos sobre conexiones entre BUS, BEI y tranvía.
- Mejorar la información en tiempo real proporcionada por las pantallas de TUVISA, asegurando precisión y puntualidad en los datos ofrecidos a las personas usuarias.

OPTIMIZACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI

El servicio de taxi es uno de los servicios que presenta un mayor margen de mejora dentro del transporte público. El servicio presenta problemas de disponibilidad los fines de semana y días festivos por la noche.

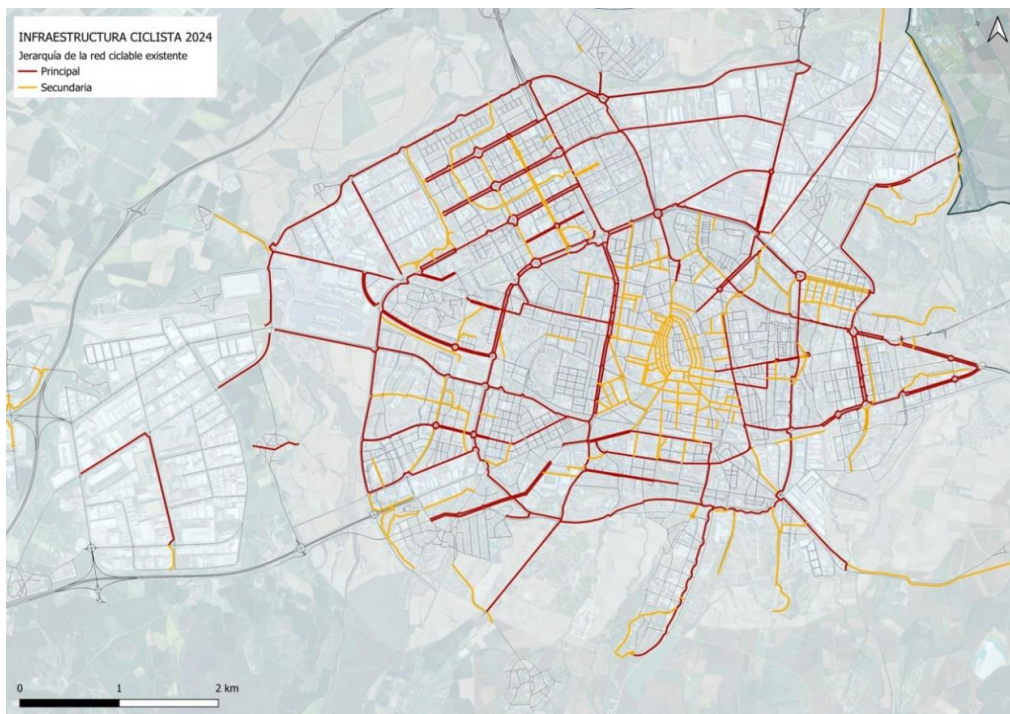
Es preciso abordar un análisis sobre la situación en la prestación de servicio de taxi de cara a explorar eventuales actuaciones de mejora. Teniendo en cuenta, además, la posible irrupción de servicios VTC, con sus posibles impactos positivos y negativos, para encontrar un equilibrio que permita la innovación y preserve el carácter de servicio público del taxi.

INFRAESTRUCTURA CICLISTA

Vitoria-Gasteiz se ha consolidado como un referente en movilidad sostenible, y la bicicleta desempeña un papel central en esta estrategia. Con una red ciclista en constante expansión y diversas políticas que fomentan su uso, la ciudad busca reducir la dependencia del automóvil privado, promover hábitos de transporte más saludables y contribuir a la sostenibilidad ambiental.

En la actualidad, Vitoria-Gasteiz cuenta con una extensa **red ciclable que alcanza un total de 180 kilómetros** (de los que 143 km son de vía ciclista exclusiva) estructurada en dos niveles jerárquicos diseñados para facilitar los desplazamientos en bicicleta de manera eficiente y segura.

La red principal de infraestructura ciclista en Vitoria-Gasteiz se compone por las calles básicas del esquema de supermanzanas. Estas vías principales tienen como objetivo ofrecer conexiones directas, eficientes y seguras entre los distintos puntos clave del municipio, favoreciendo los desplazamientos en bicicleta como una opción viable y atractiva para el día a día de los residentes. En paralelo, la red secundaria desempeña un papel complementario al ampliar la cobertura y la accesibilidad del sistema ciclista. Esta red incluye una diversidad de tipos de infraestructura que se adaptan a las características del entorno urbano (desde vías exclusivas para bicicletas a espacios compartidos en calles de tráfico calmado).



DATOS CLAVE

De acuerdo con los datos de la encuesta sobre la bicicleta y VMPs realizada en 2024, **un 20,3% de personas se mueven diariamente en bicicleta**. El dato disponible hace referencia únicamente a ese porcentaje, no se dispone del dato concreto del número de viajes en bicicleta y relación con respecto al total de la población.

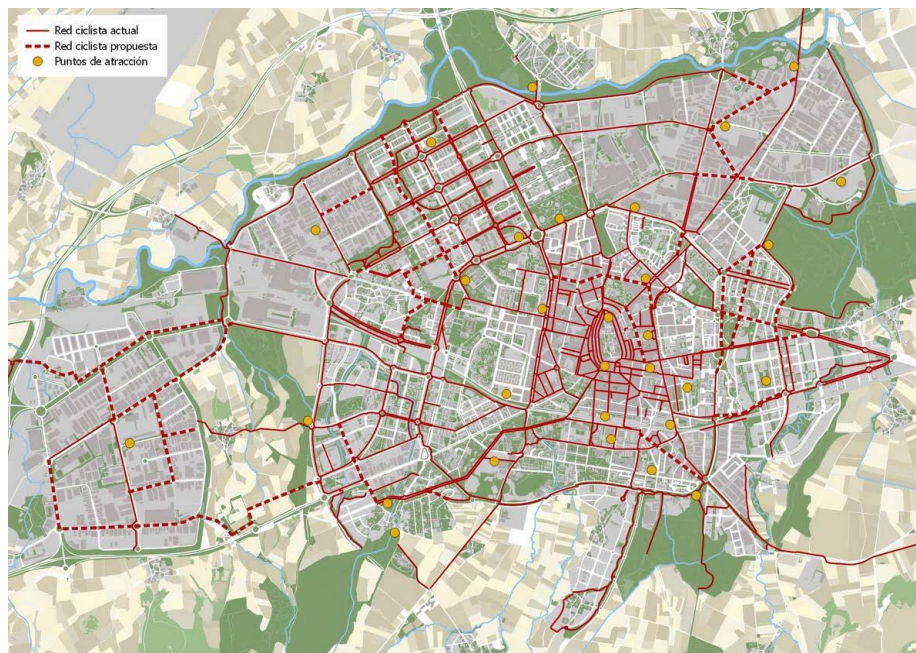
Otros indicadores muestran el importante papel que juega la movilidad en bicicleta en Vitoria-Gasteiz:

- Registro municipal de bicicletas: en diciembre de 2024 alcanzó un total acumulado de **15.220 bicicletas registradas**.
- Aforos ciclistas: aumento sostenido en el flujo de bicicletas (y VMP) contabilizados en la Av. Gasteiz desde que se puso en marcha el contador en 2015 hasta los años 2020-2021. Si bien, en los últimos años se observa un estancamiento.

Por su parte, el análisis de la evolución del reparto modal en la ciudad revela igualmente un cierto estancamiento de los desplazamientos en bicicleta, con una **cuota modal del 8,3%** en la última encuesta de movilidad del Ayuntamiento (2019), dato muy similar al de encuestas anteriores.

PRINCIPALES AVANCES DEL PMSEP EN EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA CICLISTA

Desde 2021, la red ciclista ha experimentado un crecimiento significativo, destacándose un aumento de aproximadamente 10 kilómetros en su extensión (incremento del 7,7%). Las nuevas vías ciclistas ejecutadas, contratadas o en ejecución desde 2023 suponen un incremento de 8,345 km de vías ciclistas, con un presupuesto total, IVA incluido, de 3.779.314,76 €.



Las actuaciones realizadas en los últimos años incluyen:

Red Principal:

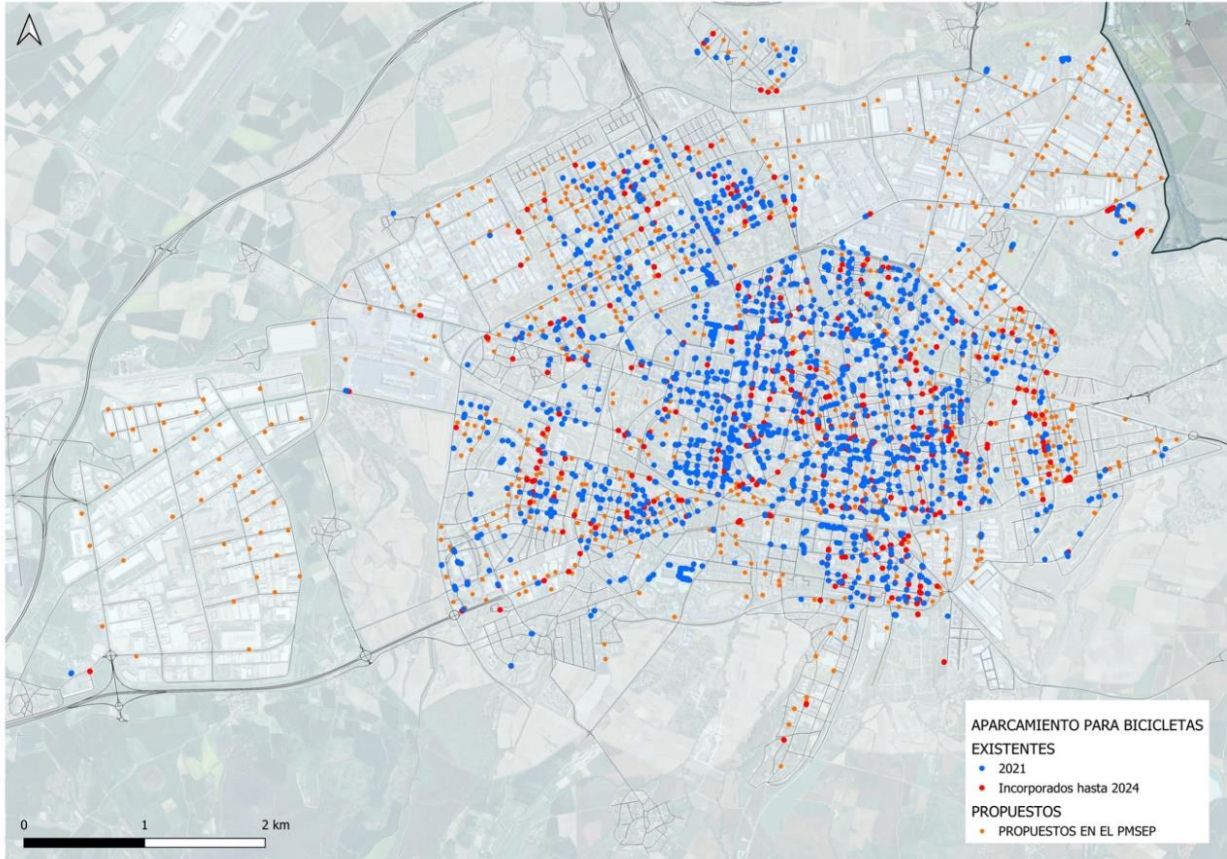
- Vía ciclista en calle Valladolid y Avenida de Londres (2024).
- Obras de vía ciclista en calle Viena (2024).
- Obras de ordenación del tráfico en el entorno del colegio Corazonistas de Vitoria-Gasteiz (2024).
- Ejecución de un carril bici en las calles Portal de Castilla y Castillo del Toro en el entorno de la Ikastola Armentia (2024).
- Vía ciclista en Avenida Naciones Unidas (2023).
- Vía ciclista en Bulevar de Salburua y Avenida de Bruselas (2023-2024).
- Vía ciclista en calle Madrid (2023-2024).
- Red principal Ciclistas Beato-Huetos (2021-2023).
- Obras de mejora de la conectividad ciclista supermanzana de Salburua (carril bici en Paseo de Iláida y Bulevar de Salburua) (2019-2023).
- Obras de ejecución de un carril bici en el Paseo del Batán entre la calle Nieves Cano y el Colegio Virgen Niña (2024).
- Obras de trabajos de mejora de la movilidad peatonal y ciclista en el entorno de la Ikastola Abendaño (2024).
- Obras para la ejecución de un carril bici de conexión entre Vitoria-Gasteiz y el Concejo de Gamarra Mayor con la vía ciclista VC2. Tramo Portal de Gamarra a N-240.

Red secundaria:

- Conexión ciclista del área industrial y deportiva de Betoño (2023).
- Carril bici en la calle Zurrupitieta entre las calles Zuhatzubidea y Júndiz.
- Mejora de cruce ciclista en intersección Las Trianas-Florida-Los Herrán.

APARCABICIS

El uso habitual de la bicicleta como medio de transporte urbano requiere la planificación y asignación de espacios específicos para su estacionamiento, tanto en los puntos de partida como en los de llegada. Estos espacios deben estar disponibles en ubicaciones clave, como instalaciones urbanas, parques, plazas, zonas verdes, intercambiadores modales y a lo largo de la red ciclista. Además de facilitar el acceso y la comodidad para las personas usuarias, esta infraestructura contribuye significativamente a la organización del espacio público, promoviendo una distribución eficiente y equilibrada, tal como se planteó en el Plan Director de Movilidad Ciclista 2010-2015.



DATOS CLAVE

Entre 2020 y 2024 el número de plazas de aparcamiento para bicicletas se ha incrementado un 26%, pasando de 12.723 plazas en 2020 a **15.834 plazas en 2024**. De esta oferta, 1.166 plazas corresponden al servicio de aparcamientos seguros VGbiziz, cuya oferta se ha incrementado en un 120% en dicho periodo.

Dicha mejora de la oferta ha propiciado que, en 2024, **un 64% de la población disponga de un aparcamiento en la vía pública a menos de 50 metros** de su residencia (frente al 59% de 2020).



PRINCIPALES AVANCES DEL PMSEP EN EL DESARROLLO DE APARCABICIS

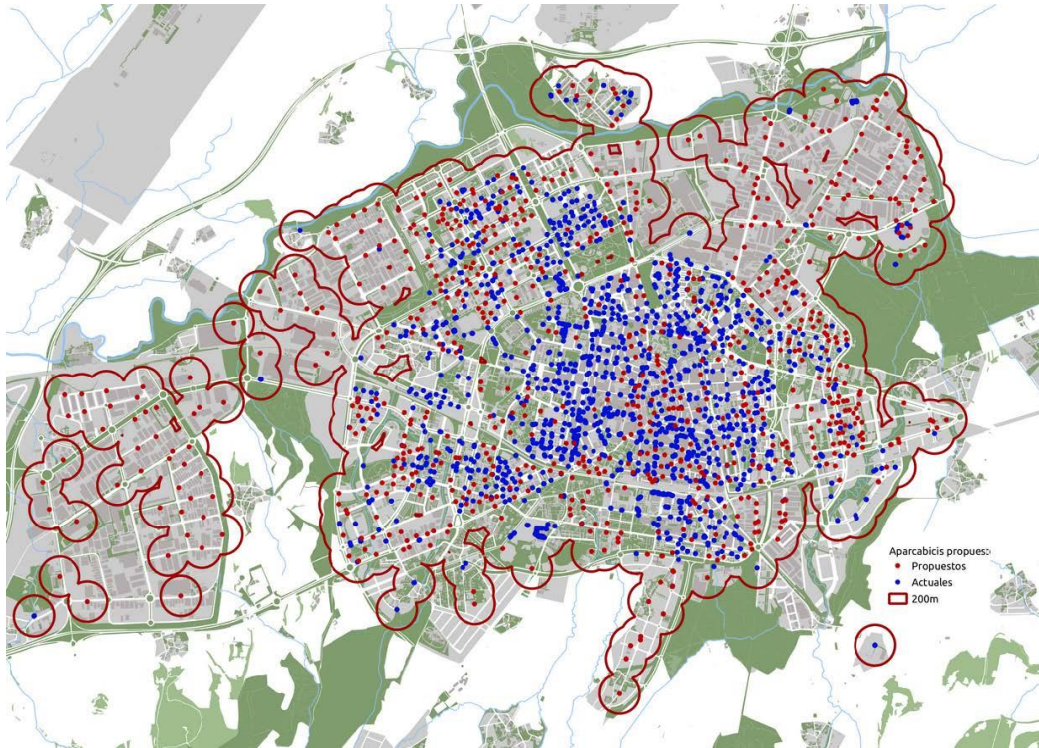
Desde 2021 se ha registrado un aumento notable en la cobertura territorial de estacionamientos para bicicletas, reflejo del esfuerzo por expandir y mejorar la infraestructura ciclista en la ciudad. Sin embargo, la distribución sigue mostrando una mayor densidad en el núcleo central del municipio, mientras que áreas periféricas, como el polígono industrial de Jundiz, aún carecen de una cobertura adecuada.

Por otro lado, se ha ampliado la red **VBbiziz** hasta **17 ubicaciones y más de 1.160 plazas**.

Mientras que la Diputación Foral de Álava ha incorporado 2 nuevas ubicaciones de aparcamientos seguros de bicicletas asociadas al proyecto LIFE URBANKLIMA, ubicadas en Gamarra y Jundiz, que se integran a nivel operativo en la red VGBiziz.

También está en contratación el suministro de tres nuevos aparcamientos seguros de bicicletas en Zaramaga, Sansomendi y San Martín.

En el periodo analizado se ha aprobado la ordenanza que regula las condiciones de acceso y utilización de VGBiziz (2021).



Nuevas ubicaciones VGBiziz:

- Bicilonja calle Correría (2021).
- Aparcabis subterráneo plaza de la Memoria y traslado de la instalación existente a Lakua-Arriaga (2022)
- Calle Francisco Leandro de Viana (aparcamiento consultas externas HUA) (2022).
- Centro Cívico Aldabe (2022).
- Calle Miguel Mieg (Adurtza) (2022).
- Bicilonja calle Nueva Dentro (2024).
- Bicilonja calle Zapatería (2024).
- Aparcabis de la Antigua Estación de Autobuses de Los Herrán (2024)

OTRAS ACTUACIONES PARA LA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA

Se han realizado diversas acciones de fomento y promoción de la movilidad en bicicleta:

- Realización de estudios sobre accidentalidad de los modos activos y de caracterización del uso de la bicicleta y los VMP.
- Proyecto piloto Bizileku de aparcamiento seguro de bicicletas para residentes. (2024).
- Desarrollo de campañas de promoción de bicicletas de carga mediante préstamos a particulares y empresas (2020-2022).
- Desarrollo de un piloto de estación compartida de bicicletas eléctricas para el uso laboral del personal municipal (2022-2023).
- Préstamo de bicicletas eléctricas para el personal del CEA y Ensanche 21 (2023-2024).
- Nueva edición del plano de vías ciclistas de Vitoria-Gasteiz, con recomendaciones relativas a un uso seguro y responsable de la bicicleta (2024).
- Campaña “Comercios bici-amigos”.
- Instalación de 15 estaciones para el mantenimiento y reparación de bicicletas.

RETOS PENDIENTES

AMPLIAR LA COBERTURA A ZONAS PERIFÉRICAS E INDUSTRIALES

La actualización del PMSEP deberá abordar el desarrollo paulatino de nuevos itinerarios de conexión con zonas industriales o barrios alejados del núcleo urbano que aún presentan carencias en infraestructuras y aparcas bicicletas, contempladas en la Asistencia Técnica para la ampliación de la Red Principal Básica.

De manera similar, se deberá contemplar el desarrollo paulatino de los 20 itinerarios ciclistas propuestos por la asesoría técnica para la Mejora de la Accesibilidad en bicicleta a la zona rural de Vitoria-Gasteiz.

CONSOLIDACIÓN DE LA OFICINA DE LA BICICLETA

Una entidad clave para la gestión integral del sistema ciclista, encargada del mantenimiento de infraestructuras, el servicio de préstamos y otras iniciativas relacionadas con la movilidad en bicicleta.

SISTEMA DE INFORMACIÓN PARA LA GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURAS CICLISTAS

Una herramienta propuesta por el PMSEP para supervisar y optimizar las infraestructuras de movilidad ciclista, que sigue pendiente de implementación.

AMPLIACIÓN DE LA RED DE APARCABICIS

Especialmente en el interior de los recintos empresariales.

MANTENIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DE LA RED

Es necesario garantizar un plan continuo de mantenimiento y señalización de las vías ciclistas, especialmente en las vías compartidas.

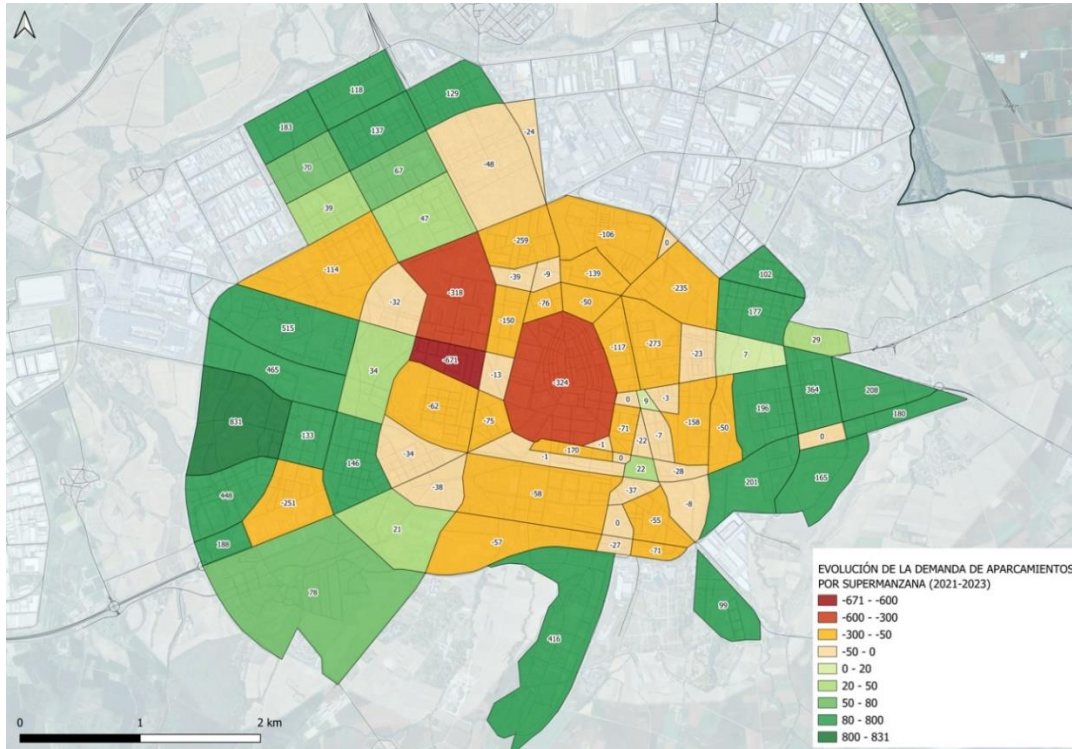


GESTIÓN DEL APARCAMIENTO

Pese a que los índices de motorización en Vitoria-Gasteiz han registrado un descenso moderado de aproximadamente un 1% entre 2021 y 2023, la evolución del reparto modal en la ciudad revela una tendencia preocupante en cuanto al **uso del coche, con una cuota modal del 29,6%** en la última encuesta de movilidad del Ayuntamiento (2019), lo que supone un **crecimiento de casi 6 puntos porcentuales** respecto de la anterior encuesta (2014).

El aumento del uso del automóvil en Vitoria-Gasteiz, especialmente para desplazamientos cortos, reflejado en las últimas encuestas de movilidad, es una tendencia preocupante que, si se confirma en futuras encuestas, podría tener efectos negativos sobre el medio ambiente y la calidad de vida urbana, requiriendo una reflexión profunda sobre las políticas de transporte urbano y su impacto en la sostenibilidad y la calidad de vida de la ciudad.

Para combatir esta situación, además de continuar con el desarrollo de un sistema de transporte público eficiente, accesible y bien conectado, así como continuar impulsando el uso de la bicicleta y el caminar como opciones viables para desplazamientos cortos, la gestión del aparcamiento, como vector clave de la movilidad en coche, es una de las principales líneas de actuación con las que cuenta el PMSEP.



DATOS CLAVE

El aparcamiento en calzada se agrupa en 2 grandes categorías:

- **Plazas no reguladas:** un 63,8% del total en el ámbito de las supermanzanas en 2023. Debido, principalmente, a la ampliación del ámbito de la OTA, este dato se ha reducido en comparación con años anteriores, ya que en el año de redacción del PMSEP vigente, 2021, representaban el 76,2% de las plazas de aparcamiento (78,2% en 2018).
- **Plazas reguladas:** plazas cuya utilización está sujeta a algún tipo de regulación. En la actualidad, las plazas OTA ascienden a 6.180 (3.677 en 2018).

En total, **entre 2018 y 2023, se ha reducido un 10,7% las plazas de aparcamiento**, pasando de 30.235 plazas en 2018 a 26.997 plazas en 2023 (en el mismo periodo, el número de turismos matriculados en ese ámbito geográfico disminuyó en 3.585 vehículos).

A pesar de la pérdida de plazas de aparcamiento dentro del ámbito de las supermanzanas, la ciudad presenta en el cómputo global un **superávit total de 56.966 plazas de aparcamiento**.

PRINCIPALES AVANCES DEL PMSEP EN RELACIÓN CON LA GESTIÓN DEL APARCAMIENTO

Se ha abordado la ampliación de la OTA a nuevos barrios, concretamente a los barrios de Judimendi, Adurtza, San Cristóbal, Santiago y Arana.

Además, se ha realizado la actualización de la gestión de la OTA mediante medios digitales (2022).

Está pendiente la extensión de la OTA a otras zonas dentro de la anterior Ronda de Circunvalación en relación con la implantación de la ZBE. A fecha de abril de 2025, se está tramitando una modificación de la ordenanza de la OTA que plantea la extensión de esta a barrios como Arana, Aranbizkarra (hasta la calle Valladolid, incluyendo zonas como Hortaleza o Amizkarra), Santa Lucía (hasta los Astrónomos incluida), San Martín, Aranzabal, y la ampliación de la OTA en Adurtza, en torno a la calle Las Trianas. De aprobarse el proyecto, se pasaría de las 6.000 actuales a unas 11.000.

También se han ido creando plazas adicionales para motocicletas, aprovechando la reconfiguración de los pasos de peatones para mejorar la visibilidad, eliminando plazas de aparcamiento de coches.

Por otro lado, se ha avanzado en el desarrollo de un sistema de áreas de intercambio modal en la ciudad, integradas con los ejes de transporte público de alta capacidad y las redes de bicicletas, vehículos de movilidad personal y recorridos peatonales.



OTRAS ACTUACIONES PARA LA RACIONALIZACIÓN DEL USO DEL AUTOMÓVIL PRIVADO

Otras actuaciones que han contribuido a avanzar en la racionalización del uso del coche han sido:

- Nuevos paneles para conocer las plazas libres en los parkings de Vitoria-Gasteiz
- Nuevos vehículos de control de la OTA
- Instalación de 148 nuevos parquímetros digitales más avanzados, que permiten una mayor cobertura

RETOS PENDIENTES

REDUCCIÓN EFECTIVA DEL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO

Implementar estrategias más contundentes para lograr una disminución real y sostenida del uso del vehículo privado, alineadas con los objetivos de cambio modal. Consolidar una jerarquización viaria a partir del modelo de supermanzanas, supondría un avance importante hacia un cambio modal integral en el municipio.

AMPLIACIÓN DE ZONA OTA

Si bien se ha ampliado la zona con respecto a 2021, es necesario seguir avanzando en este ámbito hasta lograr lo propuesto por el PMSEP.

RELACIÓN CON GRANDES EMPRESAS

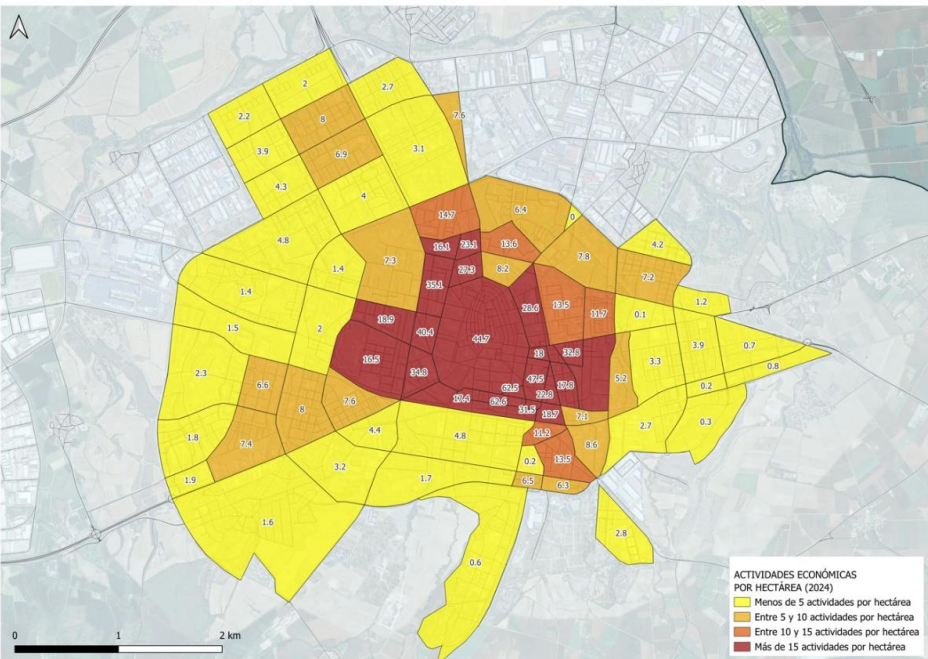
No se han implementado acciones significativas para abordar los problemas de aparcamiento vinculados a las grandes empresas y los desplazamientos de su personal.

DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

La distribución urbana de mercancías (DUM) desempeña un papel esencial en la cadena de suministro, siendo el último eslabón en el transporte de productos de consumo hacia su destino final. Sin embargo, este proceso también plantea importantes desafíos en términos de movilidad y sostenibilidad en la ciudad.

La actividad de distribución contribuye significativamente a la congestión vial y genera conflictos en el uso del espacio público, afectando la experiencia de los peatones y otras personas usuarias. Entre las principales problemáticas asociadas se incluyen el aumento del ruido y las emisiones contaminantes de los motores de combustión, las vibraciones provocadas por camiones, la disminución de la velocidad media de circulación y la ocupación prolongada de espacios durante las operaciones de carga y descarga. Además, la interacción entre vehículos comerciales y otros medios de transporte añade fricciones que dificultan una movilidad fluida y eficiente.

El Casco Medieval junto con sus barrios aledaños, se posiciona como el núcleo comercial más destacado de la ciudad, con una elevada densidad de comercios, servicios y actividades económicas por hectárea, en el que la organización de la DUM en esta zona es crítica, dado el carácter compacto del entorno urbano y la coexistencia con una alta densidad de peatones y ciclistas. Otros sectores, como el formado por la Calle Logroño y la Calle Palencia presenta una densidad de actividades económicas algo menor que el centro histórico, pero no por ello menos relevante.



DATOS CLAVE

En el caso específico del casco urbano, donde se concentra la mayor densidad de actividades comerciales, **un 81% de los comercios se encuentra a menos de 100 metros de una plaza de carga y descarga.** Este alto porcentaje refleja la importancia estratégica de estas infraestructuras para facilitar las operaciones logísticas en el núcleo central de la ciudad, permitiendo un flujo eficiente de mercancías en las áreas con mayor demanda.

En las zonas residenciales fuera del casco urbano, aunque la densidad comercial es menor, la cobertura sigue siendo considerablemente alta. **Un 73% de los comercios en estas áreas tiene acceso a una plaza de carga y descarga en un radio de menos de 100 metros.** Este nivel de accesibilidad es esencial para atender las necesidades logísticas de los comercios ubicados en áreas periféricas, asegurando una distribución urbana equilibrada y funcional.

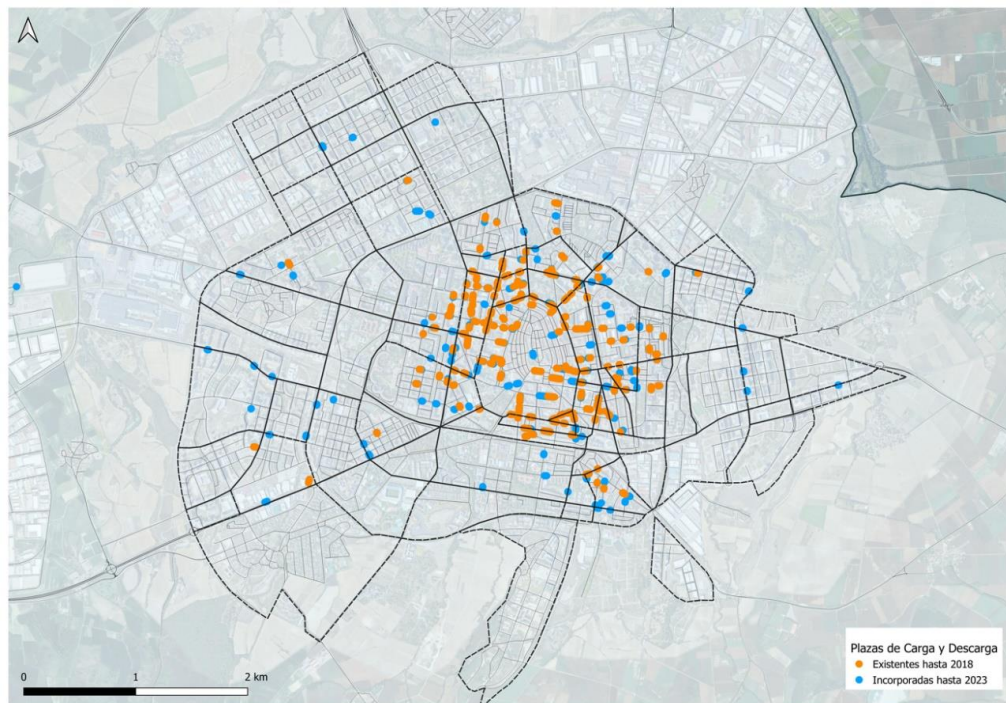
PRINCIPALES AVANCES DEL PMSEP EN LA MEJORA DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

EL PMSEP 2021-2025 ha elaborado un plan de viabilidad para la implantación de un hub micro logístico para la última milla, a partir del cual se han puesto en marcha varios centros de distribución urbana de mercancías (CDU):

- Conexión del muelle logístico de la plaza de Abastos con el aparcamiento de la Plaza de Santa Bárbara (2023).
- Concreción de la fórmula de gestión para la explotación y gestión del Hub micro logístico (2024).
- Habilitación y puesta en marcha de un hub micro logístico en en San Martín orientado a la logística B2C de paquetería de última milla. (2024).

Por otro lado, entre 2018 y 2023, se ha registrado un importante aumento en la cantidad total de plazas de carga y descarga, pasando de 885 a 1.063 plazas, lo que indica una apuesta por reforzar la infraestructura destinada a la distribución urbana de mercancías (DUM).

Un aspecto destacado de esta evolución es el cambio en la distribución de las plazas. Hasta 2018, estas se concentraban mayoritariamente en el centro urbano, el principal núcleo comercial y de servicios de Vitoria-Gasteiz. Si bien este enfoque respondía a la alta demanda logística de esta área, generaba una notable desigualdad en el acceso a infraestructura logística en otras zonas del municipio.



OTRAS ACTUACIONES PARA IMPULSAR LA MOVILIDAD COMO SERVICIO

Además de las actuaciones anteriormente mencionadas, se encuentra en fase de elaboración el Plan de Movilidad asociado a la actividad del CEA. La idea es que éste sirva como piloto para extenderse, en su caso, al resto de departamentales, sociedades y Organismos Autónomos del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Está pendiente por identificar quién lideraría el proceso en cada caso y en lo relativo al Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

Por otro lado, en el año 2022 se constituyó la fundación Vitoria-Gasteiz Álava Mobility Lab, concebida como un espacio físico exploratorio que permite desarrollar y testar la innovación en logística y movilidad en condiciones reales

RETOS PENDIENTES

REORGANIZACIÓN DE LAS ZONAS DE CARGA Y DESCARGA

Aunque el PMSEP plantea una redistribución más estratégica de estas plazas, esta medida aún no se ha implementado de forma integral.

USO DE HERRAMIENTAS DIGITALES

La incorporación de tecnologías como aplicaciones para el control de horarios o la implementación de discos horarios sigue siendo una asignatura pendiente que podría optimizar significativamente las operaciones de carga y descarga.

CARRILES MULTIUSO

La propuesta de implementar carriles con funciones flexibles, como su uso para distribución de mercancías en horas valle, tránsito vehicular en hora punta y aparcamiento nocturno, no ha tenido avances concretos.

PRINCIPALES AVANCES DEL PMSEP EN LA ELECTRIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

La electromovilidad se ha convertido en un eje central de las estrategias de sostenibilidad urbana, alineándose con los objetivos globales de reducción de emisiones y transición energética. Entre los avances desarrollados en el marco del PMSEP 2021-2025 destacan:

Transporte Público

- Incremento de la flota eléctrica de autobuses urbanos con la incorporación de los 13 servidoeres de la línea BEI y de 10 nuevos buses eléctricos operando en la L4 desde finales de 2024.
- Construcción y ampliación de cocheras eléctricas con capacidad para estacionar y cargar autobuses eléctricos.

Electromovilidad en Servicios Públicos

- Incorporación de 9 coches eléctricos en la flota de la policía local entre 2022 y 2025.
- Reactivación del servicio público de alquiler de bicicletas, con un mínimo de 50 bicicletas eléctricas programadas para 2025 (en licitación).

Electrificación del Transporte Privado

- Incremento en el número de puntos de carga pública de 21 en 2021 a 337 puntos en el año 2025.
- Electrificación de la flota de taxis, pasando de 8 taxis eléctricos en 2021 a 21 en 2024 (11% de la flota total). Además, el 67% de los taxis cuentan con etiqueta 0 o ECO.



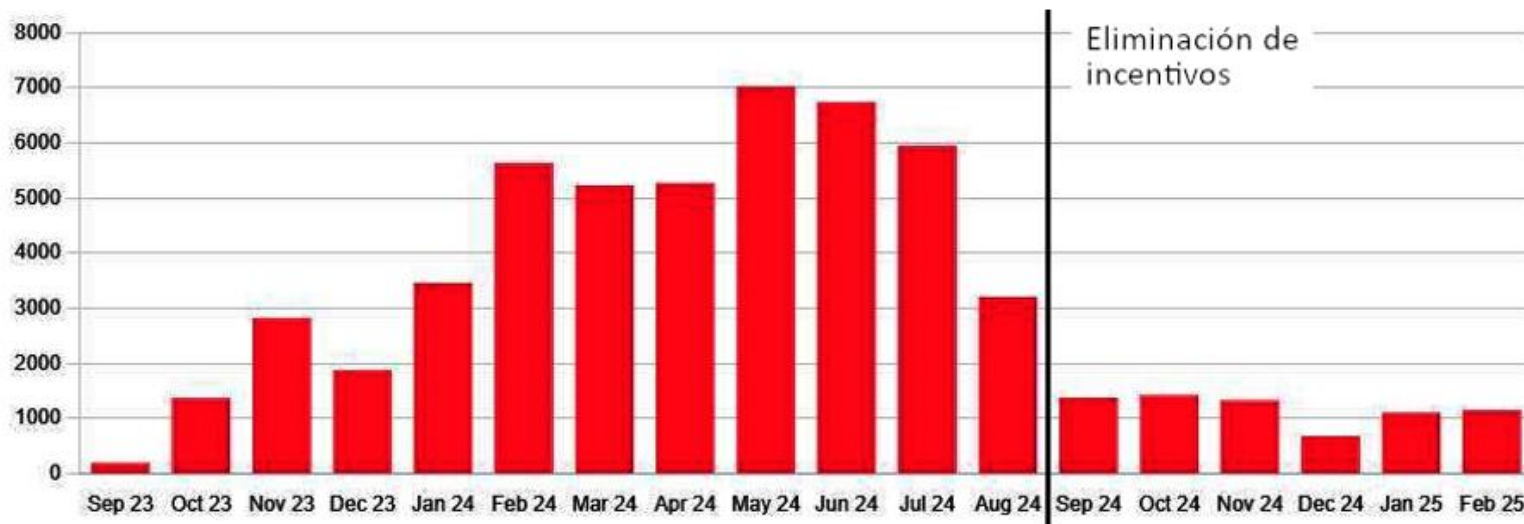
PRINCIPALES AVANCES DEL PMSEP EN EL FOMENTO DEL VEHÍCULO COMPARTIDO

En los últimos años, la creciente preocupación por el impacto ambiental del transporte ha impulsado la creación de marcos regulatorios que favorecen la adopción de servicios de movilidad compartida.

Vitoria-Gasteiz, alineada con el PMSEP, ha introducido medidas específicas para integrar servicios como el *carpooling*, el *carsharing* y otras soluciones multiusuario dentro de su planificación urbana. En particular en septiembre de 2023 lanzó, junto con la empresa de *carpooling* francesa KAROS y el EIT Urban Mobility, un plan piloto con el objetivo de promover una alternativa de movilidad compartida, especialmente orientada a los desplazamientos laborales hacia las zonas industriales del entorno de la ciudad, como Jándiz y el Parque Tecnológico de Álava. Inicialmente previsto hasta diciembre de 2023, el piloto fue extendido hasta agosto de 2024, y posteriormente, debido a su éxito inicial, se adjudicó un contrato para mantener la plataforma operativa hasta septiembre de 2025.

Con la ampliación del contrato, se introdujeron ajustes en el esquema de compensaciones, aunque parece confirmarse que ha reducido la atraktividad del modelo, registrándose una disminución significativa en los viajes desde septiembre de 2024. Este descenso sugiere que los incentivos económicos, que a partir de septiembre de 2024 han desaparecido, desempeñan un papel crucial en el éxito de estas plataformas, al igual que ocurre con el transporte público.

EVOLUCIÓN DE VIAJES DESDE INICIO DEL PLAN PILOTO



ZONA DE BAJAS EMISIONES

La implementación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) se presenta como una estrategia clave para avanzar hacia un modelo urbano más sostenible, saludable y eficiente. Esta medida, alineada con las directrices europeas y nacionales en materia de calidad del aire y reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, busca limitar el acceso de vehículos contaminantes a áreas específicas del municipio, fomentando un cambio estructural en los patrones de movilidad.

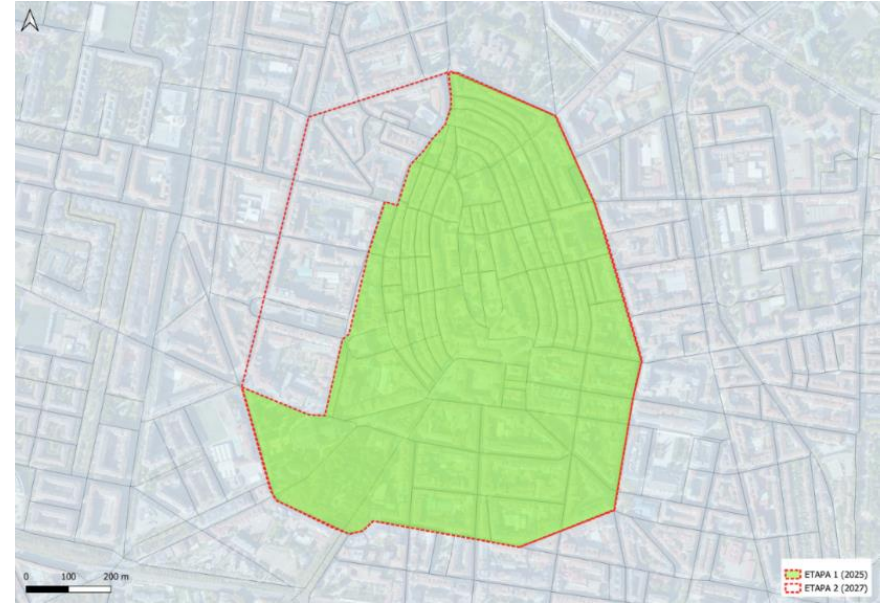
En marzo de 2025 se aprobó la Ordenanza Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de Vitoria-Gasteiz, que constituye el primer paso para poner en marcha la Zona de Bajas Emisiones en el centro de la ciudad. De la misma manera, se establecerá un Área de Prioridad Residencial (APR) en el mismo ámbito. La APR es un área en la que la circulación de vehículos está limitada a determinados colectivos, principalmente a residentes y servicios esenciales.

La implementación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en Vitoria-Gasteiz se desarrollará de manera progresiva, siguiendo un plan de tres fases.

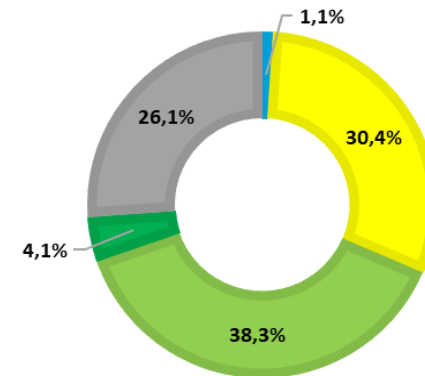
1. La primera fase comprende el Casco Medieval y parte del Ensanche. El contorno de esta área quedará delimitado por las calles San Ignacio, Francia, Paz, Ramón Ortiz de Zárate, Florida, Santiago Ramón y Cajal, Louis Heintz, Magdalena, Vicente Goikoetxea, Cercas Bajas, Fundadora de las Siervas de Jesús y Portal de Arriaga. Estas calles no están incluidas dentro de la ZBE/APR.

La ZBE entrará en vigor el 15 de septiembre de 2025, restringiendo el acceso a vehículos sin etiqueta ambiental (A). La APR, por su parte, se implantará en el plazo máximo de un año desde la puesta en marcha de la norma.

2. La segunda fase se espera que se complete en 2027. El cambio principal consistirá en ampliar el ámbito geográfico sobre el que se aplica la ZBE/APR.
3. En la tercera fase, a partir del 1 de enero de 2030, la limitación se extenderá también a los vehículos con etiqueta B.



■ CERO ■ DISTINTIVO B ■ DISTINTIVO C ■ ECO ■ SIN DISTINTIVO



% DE VEHÍCULOS SEGÚN DISTINTIVO AMBIENTAL EN VITORIA (2023)

PRINCIPALES AVANCES DEL PMSEP EN COMUNICACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz viene desarrollando, de manera regular, campañas para promover una movilidad menos impactante sobre el medio urbano y que contribuya a mitigar el cambio climático, entre la ciudadanía y otros agentes sociales. De entre ellas, destacan las actuaciones que, de manera anual, se desarrollan coincidiendo con la **Semana Europea de la Movilidad Sostenible**. Siendo también de especial interés la campaña **‘Tenemos una misión’**, la nueva campaña municipal recuerda a la ciudadanía que con pequeños gestos o cambios de hábitos diarios podemos contribuir a ser una ciudad inteligente y climáticamente neutra en 2030.

Por otro lado, desde el año 2013, el CEA viene programando la realización de **cursos de circulación segura en bicicleta** en ambientes urbanos como parte de la formación curricular en los centros educativos en el marco del proyecto Vitoria-Gasteiz Ciudad Educadora. Desde ese año 2013 se ha formado para la circulación segura y responsable a más de 13.000 niños y niñas. El CEA ha adjudicado recientemente un contrato para extender la iniciativa durante 4 cursos académicos más, con el objetivo de formar a más de 8.000 escolares adicionales.

Finalmente, el Ayuntamiento cuenta con una web en la que se da cuenta a la ciudadanía de los compromisos del PMSEP, el grado de desarrollo del mismo y donde se publican, entre otras informaciones, los indicadores de seguimiento y evaluación de la planificación.

PRINCIPALES AVANCES DEL PMSEP EN MATERIA DE GOBERNANZA

Además de los avances del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz de cara a mejorar su coordinación y concertación con otras administraciones en materia de movilidad y espacio público, la corporación municipal se ha sumado a diversas iniciativas que suponen un importante compromiso estratégico para la ciudad:

- Adhesión a la **Declaración Europea a favor de la bicicleta**: mediante esta declaración, Vitoria-Gasteiz reconoce el uso de la bicicleta como una de las formas de transporte y ocio más sostenible, accesible e inclusivo, de bajo coste y saludable. Se reconoce, asimismo, que tiene una importancia clave para la sociedad y la economía europeas y locales, y que se trata de un modo de transporte clave para avanzar en la descarbonización de la movilidad y conseguir unos territorios más saludables.
- Suscripción del documento **‘Aalborg Conditions’**, un compromiso que trata de poner en valor el enorme potencial de la gobernanza local en la transformación democrática hacia una Europa climáticamente neutra, equitativa y resiliente.
- Adhesión al manifiesto europeo **Clean Cities, “Avanzar hacia municipios más habitables y saludables”**: por el cual Vitoria-Gasteiz se compromete a mantener el impulso para alcanzar municipios habitables y saludables para 2030 en base a tres líneas de acción prioritarias: Reducción de las emisiones provenientes del transporte y la movilidad; Mejora de la calidad del aire y vinculación a las recomendaciones de la OMS; Transformar y renaturalizar el espacio público.
- Acuerdo Climático de Vitoria-Gasteiz: con el objetivo de recoger los “compromisos de las partes firmantes para la consecución de la neutralidad climática de sus propias organizaciones y del conjunto del municipio en 2030”.
- Incorporación del CEA al Expert Group on Urban Mobility (EGUM) de la Comisión Europea.

PRINCIPALES AVANCES DEL PMSEP EN EL ÁMBITO NORMATIVO

En 2024 se actualizó la ordenanza parcialmente para regular la presencia creciente de VMPs en las calles de la ciudad. La nueva regulación los autorizó a circular tanto por las vías ciclistas exclusivas como por las vías ciclistas compartidas. Quedó prohibida su circulación por las aceras, la totalidad de los espacios peatonales y las vías ciclistas compartidas con uso peatonal en cualquier franja horaria. Además, se regularon otros aspectos, como por ejemplo la edad mínima de su uso, el equipamiento que debe tener el vehículo (luces, timbre, etc.) y el uso del casco.

Sin embargo, ante la próxima publicación del nuevo reglamento de circulación de nivel estatal, que muy probablemente contendrá nuevas determinaciones que afectarán a la ordenanza local, se ha creído más adecuado aplazar su modificación integral y enviar una consulta a la DGT al respecto de la fecha prevista para su publicación. De esta forma y en el caso que sea inminente, se evitaría que la ordenanza pueda entrar en contradicción con lo establecido en ese Reglamento.

Además de las nuevas ordenanzas relativas a la ZBE y la nueva OTA, el nuevo PGOU, en aprobación inicial, ha incorporado nuevas determinaciones en relación con los estándares de aparcamiento de bicicletas, extendiendo este tipo de dotaciones además a otros usos, más allá de los residenciales.

PARTICIPACIÓN

El desarrollo del PMSEP de Vitoria-Gasteiz y, de manera más amplia, la acción del Ayuntamiento en materia de movilidad y espacio público se apoya en dos instrumentos participativos de gran importancia:

- **Elkargune** para la definición de criterios y seguimiento de la definición del Plan y su implementación: el Elkargune (Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible), abierto a los agentes sociales y ciudadanía, se reúne habitualmente para hacer seguimiento de las políticas de movilidad.
- **Grupo permanente político/técnico** para la toma de decisiones particulares mancomunada.



AVANCES CONSEGUIDOS DE ACUERDO CON LOS PRINCIPIOS RECTORES DEL PLAN

Accesibilidad universal y libertad de movimientos

Las soluciones implementadas priorizan la sostenibilidad, la accesibilidad y la eficiencia, promoviendo un modelo de movilidad integrado que fomenta el uso del transporte público, la movilidad activa y la reducción de la dependencia del vehículo privado.

Participación global e integrada

La participación ciudadana se va consolidando como un elemento clave en la toma de decisiones, pero aún existe la necesidad de asentar un liderazgo más proactivo y estratégico, y se han identificado deficiencias en la gestión del flujo de información y datos entre departamentos municipales que convendría resolver.

Cohesión territorial

Se cumple de manera consistente en el desarrollo de planes urbanísticos e intervenciones con efectos sobre la movilidad: cada proyecto urbano integra criterios de movilidad sostenible, priorizando la reducción de la dependencia del vehículo privado, la promoción del transporte público y la creación de infraestructuras para la movilidad activa.

Proximidad, escala humana y accesibilidad a pie

Los escenarios de movilidad previstos en el Plan han sido implementados en su mayoría, con la salvedad de la extensión del tranvía a Zabalzana, cuya ejecución se encuentra actualmente en proceso de desarrollo.

AVANCES CONSEGUIDOS DE ACUERDO CON LOS PRINCIPIOS RECTORES DEL PLAN

Mejora del espacio público, equilibrio territorial

Se está integrando una oferta ampliada de transporte público, conectividad ciclista y redes de sendas urbanas para vincular eficazmente los desarrollos urbanísticos recientes con el resto de la ciudad.

Equidad y cohesión social

Se promueve un modelo de movilidad y espacio público accesibles para toda la ciudadanía. Se está avanzando en la cohesión social y la integración del enfoque de género, como por ejemplo con el Gautxori Morea. Se han realizado también investigaciones sobre hábitos de movilidad, uso de bicicletas y VMPs, etc. incluyendo la visión de la equidad.

Protección de las personas más vulnerables

Se ha adaptado la normativa local en materia de VMPs a la normativa estatal vigente. Esta integración permite una gestión coherente y actualizada de los VMPs en el contexto urbano. La siniestralidad muestra un balance desigual; mientras la siniestralidad general muestra una evolución positiva, el número de heridos graves sigue sin reducirse. En relación a la bicicleta, la siniestralidad ha tendido a estabilizarse.

Seguridad vial

La ausencia de información detallada sobre las líneas de intervención e indicadores establecidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial, impide realizar una evaluación precisa acerca de los avances en cuanto a la seguridad vial.

AVANCES CONSEGUIDOS DE ACUERDO CON LOS PRINCIPIOS RECTORES DEL PLAN

Comunicación, sensibilización y educación

La educación vial a escolares está contribuyendo al cumplimiento de este principio, al fomentar la concienciación y el aprendizaje sobre movilidad sostenible desde una edad temprana. Además, es fundamental garantizar que la ciudadanía disponga de datos accesibles y actualizados, que ofrezcan información práctica sobre aspectos clave de la movilidad urbana.

Desarrollo de redes preferentes: bici, pie, TP

La mejora del transporte público ha facilitado el acceso a una movilidad más sostenible. La red ciclable se está ampliando de cara a garantizar la accesibilidad y seguridad de la bicicleta. Las intervenciones en espacio público han fomentado una mayor priorización para el conjunto de la movilidad activa y el transporte público.

Racionalización de modos mediante gestión de la demanda

El modelo actual de movilidad está siendo diseñado para fomentar una gestión eficiente y racional del uso de los diferentes modos de transporte, desde la perspectiva de la gestión de la demanda. Se está avanzando en la descarbonización de la movilidad urbana.

Transporte público como elemento vertebrador

Muchas de las intervenciones clave en materia de movilidad han estado orientadas a la ampliación y mejora de la oferta de transporte público, con el objetivo de optimizar ésta, la cobertura y la conectividad del servicio. Ejemplos: expansión del tranvía, implementación del BEI, las mejoras del BUX y la electrificación progresiva de la oferta de TUVISA.

AVANCES CONSEGUIDOS DE ACUERDO CON LOS PRINCIPIOS RECTORES DEL PLAN

Prioridad de modos no motorizados en distancias cortas

La aplicación progresiva de la formulación de supermanzanas ha permitido cierto grado de avance en el cumplimiento de este principio rector, al priorizar la convivencia, la interacción social y el ocio sobre el tránsito motorizado. No obstante, dado que su desarrollo no ha alcanzado el grado de implementación inicialmente previsto por el Plan, este principio rector puede considerarse cumplido de manera parcial.

Aparcamiento para coches condicionado a otros usos preferentes

Las intervenciones realizadas están reduciendo o sustituyendo progresivamente la oferta de aparcamiento en superficie. El suelo liberado está permitiendo mejorar la oferta peatonal, estancial, para otras actividades urbanas y para la renaturalización de nuestras calles y plazas.

Fomento de la intermodalidad

Aunque se han implementado algunas iniciativas en este ámbito, aún no se ha desarrollado un sistema robusto que facilite la integración de los diferentes modos de transporte, ni existe una plataforma unificada que proporcione información sobre las opciones intermodales.

Reducción del impacto de la distribución de mercancías

Aunque se ha fomentado el uso de *cargobikes* como alternativa para la distribución de mercancías, no se han desarrollado intervenciones significativas, más allá del reciente *hub* micrologístico, que aborden la optimización de la carga y descarga. Tampoco se han analizado y desarrollado las posibilidades que las nuevas tecnologías ofrecen para mejorar la gestión de estas zonas.

AVANCES CONSEGUIDOS DE ACUERDO CON LOS PRINCIPIOS RECTORES DEL PLAN

Movilidad al trabajo y al colegio

Aunque se han desarrollado distintas acciones de mejora en el ámbito laboral (coche compartido, conectividad ciclista) persisten oportunidades para optimizar esa movilidad en su conjunto. En el ámbito escolar, aparte de la consolidación del programa de circulación segura en bici, se ha avanzado en la materialización de intervenciones para mejorar la seguridad vial, pero se echa de menos un plan más integral que aborde el entorno escolar en clave de autonomía infantil.

Mejoras de ordenanzas para reducción de emisiones y ruido

Las actuales ordenanzas fiscales de la ciudad ya integran consideraciones relacionadas con emisiones y ruido. La implantación de la ZBE y otras actuaciones asociadas, como la ampliación de la OTA, debería permitir adaptar algunas medidas fiscales a los objetivos de reducción de emisiones y promoción de alternativas sostenibles de transporte.

Mejoras tecnológicas

A pesar de algunos avances relevantes (programa piloto de *carpooling*, Gautxori Morea, digitalización de la OTA), no se observa un aprovechamiento significativo de tecnologías para mejorar aspectos clave de la movilidad urbana como, por ejemplo, en la habilitación de una plataforma integral para acceder a información sobre todos los servicios de transporte público disponibles.

Medición de resultados

La no existencia de una línea base para los indicadores definidos, dificultaba la evaluación y el seguimiento de los objetivos planteados. La presente evaluación posibilita que a partir de ahora sea posible medir el progreso e identificar áreas de mejora de manera objetiva.