

### 2.4.2 Entrevista

**MÓNICA IBARRONDO.** Directora del Observatorio de Sostenibilidad del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz



## «Un plan para jerarquizar el transporte viario y reorganizar el uso del coche»

El gran reto de la legislatura 2007-2011 para el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz es lograr un vuelco en su tradicional modelo de movilidad hacia fórmulas más sostenibles. El plan que revolucionará las calles de la capital alavesa fue presentado durante la novena edición del Congreso de Medio Ambiente, celebrado el pasado mes de diciembre en Madrid.

### —¿Cuál era la situación de partida en Vitoria antes de la puesta en marcha del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público?

No era un escenario especialmente conflictivo. Hallamos problemas de congestión de tráfico en horas punta y lugares concretos, típicos de las ciudades del tamaño y del entorno de Vitoria. Lo cierto es que el objetivo del Plan de Movilidad no es sólo resolver estas disfunciones. Va más allá, porque en el estudio-diagnóstico realizado previamente observamos un aumento muy fuerte de la tendencia al uso del vehículo privado, lo que, además de incrementar la contaminación atmosférica y acústica, implica una cada vez mayor ocupación del espacio público por el coche. Según nuestros indicadores, la ciudad está destinada en más de un 70% al vehículo privado.

### —¿Por qué ocurre esto?

Por el propio desarrollo de las ciudades. El coche ha mandado mucho en el urbanismo de las últimas décadas, pero este fenómeno también obedece a razones culturales y psicológicas. Y es que el vehículo se identifica con un determinado estatus social y con sensaciones tales como libertad, independencia, eficacia y rapidez. Pero se trata de un mero espejismo. Hemos realizado estudios en Vitoria-Gasteiz y en otras ciudades compactas y, objetivamente, el coche no sale muy favorecido. Se da la paradoja de que cuando uno va al centro, además de tardar más que en transporte público, aparca el coche más cerca de su propia casa que del lugar de destino.

### —Una de las soluciones que tiene planteada el Ayuntamiento de Vitoria es el

### desarrollo de policentros. ¿En qué consiste esta iniciativa?

Vitoria cuenta con circunstancias urbanísticas favorables para la implantación del Plan de Movilidad. Se trata de una ciudad que ha crecido de manera ordenada, en la cual las distancias son todavía de escala peatonal. Además, está muy bien estructurada y cohesionada. El policentrismo se traduce en que todos los barrios tienen una importante dotación de servicios sanitarios, educativos, culturales, comerciales. Pese a ello, el casco histórico tiene todavía una atracción muy fuerte para la población, algo que no es malo en sí mismo, pues forma parte de las señas de identidad de la ciudad. Pero otra cosa es que el ciudadano tenga que desplazarse para todo al centro. Ese equilibrio que hemos logrado nos ayu-

da a poder pensar la ordenación de la movilidad en otro sentido.

**—Para lo necesario, la cercanía, y para lo accesorio, buenas vías de comunicación, ¿no es eso?**

Efectivamente. El Ayuntamiento de Vitoria ha planeado una jerarquización del viario. En el Plan de Movilidad proponemos unas vías básicas que conectan diferentes zonas, que nosotros denominamos supermanzanas, las cuales se articulan de manera que sean vías preferentes para la circulación del vehículo de paso. No se trata de excluir al coche, sino de reordenar y reorganizar su uso en la ciudad, aprovechando las ventajas que te da este medio de transporte, pero evitando muchas de las disfunciones que genera. Tenemos que poner el coche en el sitio que le corresponde.

**—¿Cómo funcionan estas vías básicas?**

Conectan diferentes zonas de la ciudad, y en ellas se le da la ventaja al coche. No son vías rápidas, pero sí se procura la fluidez a través de la señalización semafórica y la organización lógica de los flujos de tráfico. Una vez llegado a una supermanzana, lo que le pedimos al conductor es que deje su coche en los aparcamientos y que efectúe sus desplazamientos, dentro de esa área, a pie o en bicicleta, procurando que el acercamiento sea máximo, lo que libera estas zonas de tráfico. Sólo tendrán acceso los vehículos de residentes, los de emergencia y los de carga y descarga.

**—¿Se trata, en definitiva, de una peatonalización del centro?**

No exactamente. Es otro concepto. Se trata de aplicar la idea de que hay zonas en las que existen convivencias entre los



**El Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público aspira a liberar el centro de Vitoria del dominio del automóvil, enriqueciendo el verde urbano y generando nuevos espacios ciudadanos**

diferentes modos de desplazamientos, pero con una prioridad hacia los peatones. Algo similar a las denominadas zonas de tráfico pacificado, zonas 30, zonas 20. Queremos transformar el espacio público de forma que al conductor que va de paso no le merezca la pena entrar con su coche en una supermanzana. Esa liberación del dominio del automóvil permitirá enriquecer el verde urbano y generar espacios de encuentro, relación y comercio para los ciudadanos.

**—¿En qué sentido potenciará el Plan de Movilidad el transporte público?**

Vamos a pasar del actual sistema de líneas a un sistema de red, con presencia del autobús y del tranvía. Será similar a una malla ortogonal, como una especie de metro en superficie. De modo que, simplemente pensando en el origen y en el destino, y con un trasbordo como máximo, se pueda ir a cualquier punto de la ciudad en un tiempo me-

dio de desplazamiento de 24 minutos. Además, la secuencia de paso de los vehículos será de 10 minutos, con una cobertura muy alta de paradas, de manera que la mayoría de la población tendrá acceso a una parada de autobús a menos de 250 metros de su domicilio.

**—¿Qué retos plantea al Ayuntamiento de Vitoria esta «revolución» en el transporte público?**

El de la concienciación, en el que ya estamos trabajando. La gente, a veces, no piensa en lo caro e ineficiente que es moverse por la ciudad en transporte privado. Lo que le decimos al ciudadano es que existen otras alternativas de transporte más baratas, más eficientes, más rápidas, menos contaminantes. Pero, además, tenemos que hacer una labor muy fuerte de información para enseñar a los ciudadanos a utilizar el nuevo sistema. Para el día «D» estamos diseñando una campaña muy importante en la que contaremos incluso con voluntarios que explicarán los cambios a colectivos determinados, como mayores y escolares.

**—En esta apuesta por el transporte público, ¿qué peso tiene la eficiencia energética?**

Importantísimo. En varios sentidos. Primero, porque el transporte en vehículo privado es muy ineficiente energéticamente. Además, la tasa de ocupación por vehículo es bajísima. Hay que concienciar a la gente de que para desplazar a una persona de 70 kilos no es normal moverse en una estructura de 1.000 kilos. La nueva flota de autobuses no dependerá de los combustibles fósiles. ♦