

Segundo Taller del Foro Ciudadano por la Movilidad
Sostenible

Un pacto de movilidad, ¿para qué futuro?

Documento-resumen del Taller
21 de noviembre de 2006

Centro Cultural Montehermoso
Vitoria-Gasteiz

EQUIPO RESPONSABLE DE LA ORGANIZACIÓN DEL TALLER

Organización local y difusión del taller:

Mónica Ibarondo

Roberto González Argote

Centro de Estudios Ambientales CEA

Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

Gea 21 S.L.

Diseño y dirección del taller (Gea 21):

Isabela Velázquez Valoria

Equipo de monitores (Gea 21):

Goyo Ballesteros (sociólogo)

Alfonso Sanz (geógrafo y matemático)

Isabela Velázquez (arquitecta urbanista)

Carlos Verdaguer (arquitecto urbanista)

Edición del documento resumen:

Gea 21

Asistentes al taller

1. *Miguel Ángel Aguado*
2. *Aurelio Aguirre*
3. *Xabier Arriola Pangua*
4. *Elena Ávalos*
5. *Carmelo Bartolomé Muñoz*
6. *Jose Félix Basozabal Zamakona*
 7. *Koldo Basterra*
 8. *Alfredo Bengoa*
 9. *Luis Díaz*
10. *Juan Carlos Escudero*
11. *Miren Fernández de Landa*
 12. *Andrés Fernández*
 13. *Ane Galarza*
 14. *Itziar Gamarra*
 15. *Marco González*
 16. *Oscar González*
 17. *Andrés Illana*
 18. *Jorge López*
 19. *Eduardo Ochoa*
 20. *Javier Otaola*
 21. *Diana Paniagua*
 22. *Isabel Pineda*
23. *Rubén Rodríguez de Luis*
 24. *Jaime Ortiz de Urbina*
 25. *Iñaki Sagardoy*
 26. *M^a Paz Trapote*
 27. *Javier Ugarriza*
 28. *Sebastián Zabalza*
 29. *Rebeca Dios)*
 30. *Mariví Corres*

PRESENTACIÓN:	5
1. PRIMERA SESIÓN: CONSTRUYENDO UNA VISIÓN DE FUTURO	7
1.2 Visiones de futuro de los diferentes grupos de trabajo.....	8
1.2.1. La movilidad de Vitoria-Gasteiz en el 2016: Grupo 1	8
1.2.2. La movilidad de Vitoria-Gasteiz en el 2016: Grupo 2.....	10
1.2.3. La movilidad de Vitoria-Gasteiz en el 2016: Grupo 3.....	12
1.2.4. La movilidad de Vitoria-Gasteiz en el 2016: Grupo 4.....	14

Presentación:

En las últimas décadas el coche ha ido invadiendo la ciudad. Frente a la amenaza de congestión, las ciudades hemos respondido dando más suelo para las infraestructuras que este modo de desplazamiento ha ido requiriendo. Estas políticas han orientado la demanda de movilidad hacia el vehículo privado generando un ciclo vicioso insostenible en el que las nuevas infraestructuras atraen a más vehículos que pronto las congestionan para, de nuevo, demandar vías y aparcamientos de mayor capacidad.

Aunque este esquema está siendo cada vez más cuestionado en documentos y compromisos como La Carta de Alborg, El programa de Acción de Medio Ambiente de la UE, el Libro Verde sobre el Medio Ambiente Urbano y nuestra Agenda Local 21, por citar algunos ejemplos, en la práctica, la inercia de este sistema de movilidad basado en el vehículo privado sigue marcando el día a día de nuestras ciudades.

Comprometidos con el enorme reto que supone el inicio y la aplicación de programas y políticas que nos conduzcan hacia una forma de desarrollo más sostenible, no podemos olvidar cambiar el tradicional concepto de la movilidad. Debemos pasar de planificar y gestionar el tráfico de vehículos en nuestras ciudades para comenzar a pensar en la movilidad de personas y mercancías sin que esto condicione la vida ciudadana.

El problema del tráfico, del aparcamiento y de la congestión no admite soluciones tecnológicas o de ingeniería milagrosas. Es necesario un gran esfuerzo colectivo, de concienciación ciudadana, de participación y de responsabilidad en la planificación de un nuevo sistema de movilidad, en el rediseño de los espacios públicos, en la distribución del espacio para los distintos modos de transporte y en la concepción del tejido urbano.

El problema de la movilidad es uno de los retos más importantes a los que se ha de enfrentar nuestra ciudad en los próximos años. El incremento de la motorización y del número de desplazamientos, así como la creciente preocupación por los atascos de tráfico y los índices de contaminación, son cuestiones que merecen un compromiso de los poderes públicos. Es preciso apostar por soluciones de accesibilidad y opciones de movilidad que además de funcionales y de estar integradas en la planificación territorial y urbana sean respetuosas con el medio ambiente.

Los elevados niveles de tráfico y el uso intensivo del automóvil comienzan a reducir la accesibilidad en la ciudad, ponen en riesgo la cohesión social y están causando daños irreparables al medio ambiente. Por tanto, el logro de un sistema de movilidad sostenible es una condición imprescindible para la mejora ambiental de nuestras ciudades y para hacer realidad el compromiso con la sostenibilidad.

Nos enfrentamos a un problema que no es sencillo. Las áreas residenciales periféricas y de baja densidad, así como los nuevos estilos de vida (el gran atractivo de las grandes superficies comerciales y de ocio en la periferia de la ciudad) incrementan la dependencia del automóvil. El centro de la ciudad sufre una enorme presión de tráfico que desborda la capacidad de las infraestructuras viarias y que produce las indeseadas consecuencias que todos conocéis (contaminación, ruido, incremento en la percepción de riesgo en la calle). La velocidad comercial y la regularidad del transporte público desciende con la consiguiente pérdida de atractivo y quedando relegado para el público cautivo.

Ante esta situación, debemos plantearnos qué modelo de ciudad queremos, cómo queremos resolver nuestras necesidades de desplazamiento, y en definitiva, qué apuesta estamos dispuestos a hacer.

Un pacto de movilidad, ¿para qué futuro?
Segundo Taller del Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible

El Pacto por la Movilidad Sostenible en el que ahora estamos trabajando busca un acuerdo entre todos los agentes implicados para dar respuesta a las cuestiones anteriores. Entre todos debemos apuntar unos criterios de actuación para caminar hacia un modelo de movilidad más sostenible.

La participación ciudadana es, por tanto, un requisito imprescindible en este proceso de concertación y por qué no de concienciación.

Sin la implicación de los ciudadanos y su toma de conciencia no sería posible una serie de cambios de hábitos de conducta y sin una masa importante crítica de ciudadanos sería difícil implantar y consolidar un nuevo modelo de movilidad de carácter sostenible.

Aquí, es precisamente donde radica la importancia de este tipo de Foro Cívico (con la presencia de representantes de sectores del transporte urbano, taxistas, comerciantes, repartidores, asociaciones de vecinos, usuarios de la bicicleta, colectivos de personas con movilidad reducida, ecologistas, planificadores, gestores, etc.), su esfuerzo y voluntad de consenso que deseablemente se plasmará en la firma de un Pacto Ciudadano por la Movilidad que luego deberá concretarse en un Plan de Movilidad en el que está comprometido el Ayuntamiento.

Sin duda, este nuevo modelo de movilidad inspirado en los principios del desarrollo sostenible se convertirá en un instrumento de desarrollo para una ciudad moderna, centro de negocios y servicios, en la que el ciudadano vuelva a ser dueño del espacio público y sin que todo esto suponga una amenaza para el medio ambiente.

Idoia Garmendia
Concejala del Área de Medio Ambiente

1. PRIMERA SESIÓN: CONSTRUYENDO UNA VISIÓN DE FUTURO

1.2 Visiones de futuro de los diferentes grupos de trabajo

1.2.1. La movilidad de Vitoria-Gasteiz en el 2016: Grupo 1

Monitor:

Carlos Verdaguer Viana-Cárdenas

Participantes:

Sebastián Zabalza
Miguel Ángel Aguado
Marco González
Carmelo Bartolomé Muño
Javier Ugarriza
Rubén Rodríguez de Luis
Alfredo Bengoa

Comentario:

Debido a la corta duración del taller, no se planteó como objetivo prioritario la búsqueda de consenso, sino sobre todo la identificación de ideas y posturas relevantes. Aún, así, el grado de acuerdo sobre lo debatido fue bastante alto.

Escenario positivo:

Resumen del trabajo del grupo presentado al resto de los participantes

Mix de usos- diversidad

- Proximidad residencia-trabajo
- Reducción de los desplazamientos

Peatones - Bicicletas

- No sólo el centro peatonal
- Una red ciclista y peatonal bien interconectada
- Prioridad del peatón y la bicicleta frente al coche

Transporte público

- Ampliación de la oferta y mejor conexión, especialmente la periférica
- Ampliación de horarios y frecuencias

Ideas expuestas por todos los participantes en el grupo y debatidas en común:

- **Gestión de la movilidad**
 - Existe una mayor flexibilidad en la alternancia de modos y horarios de transporte, de manera que es fácil el cambio de uno a otro.
- **Peatones**
 - Se ha ampliado el centro peatonal, permitiendo el paso exclusivo de ambulancias y autobuses.
 - Se han extendido las peatonalizaciones a todo el tejido urbano, para equilibrar el peso excesivo del centro.
 - Se ha creado un sistema automático de protección del peatón, que ha reducido la accidentalidad.
- **Ciclistas**
 - Se ha difundido el uso de las bicicletas y los patines como medio de transporte, no sólo de ocio y deporte.
 - Existe una red ciclable y peatonal suficiente, adecuada y bien interconectada que comunica entre sí los centros neurálgicos del transporte público.
- **Transporte público**
 - El transporte público permite una buena comunicación con los barrios industriales.
 - Se han mejorado notablemente las conexiones periféricas, de modo que

se puede ir de un lugar a otro de la periferia sin necesidad de pasar por el centro (como ocurre ahora, por ejemplo, con el barrio Lakua y el estadio de fútbol)

- Se han ampliado los horarios y las frecuencias del transporte público.
- **Espacio urbano**
- Se ha conseguido controlar el estacionamiento en superficie mediante diversos sistemas de peaje y tasación que desincentivan el uso innecesario del vehículo privado y liberan el espacio urbano para los usos que le son propios.
- El peatón y el ciclista han recuperado el espacio urbano.
- **Usos y actividades**
- La conexión con los centros comerciales como el Boulevard no está basada exclusivamente en el coche, sino que se puede acceder a los mismos en transporte público, andando o en bicicleta.
- Se ha conseguido una buena mezcla y diversidad de usos en todo el tejido urbano, no sólo en las áreas centrales: residencias, oficinas, comercios y actividades industriales compatibles conviven y generan vitalidad en el espacio urbano, reduciendo la necesidad de los desplazamientos motorizados.
- No se han creado más parques como el de Miñano, que generan en sí mismos la necesidad de desplazamientos motorizados.

Escenario negativo:

Resumen del trabajo del grupo presentado al resto de los participantes

- Un modelo basado en la necesidad de acudir a los **centros comerciales**, con un **exceso del peso del centro** frente a la periferia.
- **Congestión** debida al predominio del automóvil y a los horarios insuficientemente repartidos, con generación de **horas punta**.
- **Ocupación excesiva** del espacio urbano por el **estacionamiento en superficie**.
- **Redes** peatonales y de transporte público **insuficientes, fragmentarias y desconectadas**

Ideas expuestas por todos los participantes en el grupo y debatidas en común:

- **Congestión, atascos y horas punta**
- La situación en la ciudad ha empeorado notablemente: son frecuentes los atascos y se producen horas punta, en las que se genera congestión motorizada.
- Se producen desplazamientos masivos a los centros industriales, debido principalmente a que los horarios de trabajo no están suficientemente repartidos a lo largo del día.
- **Mala gestión**

- Medidas mal enfocadas para fomentar medios de transporte más sostenible se han traducido fundamentalmente en un trasvase del peatón a la bicicleta, pero no del automovilista a la bicicleta, con lo cual no han hecho mella en el conjunto del transporte motorizado y han contribuido a disminuir la presencia del peatón en el espacio urbano.
- Se ha potenciado en exceso el centro, sin atender a las áreas periféricas, que se han convertido paulatinamente en barrios dormitorio, cuyas escasas zonas peatonales permanecen vacías.

- **Un modelo basado en el automóvil**

- La atención exclusiva al automóvil en las políticas urbanas ha contribuido a fomentar el índice de motorización, que se sitúa ya en casi tres coches por familia.
- Las facilidades para el estacionamiento en superficie en las áreas centrales ha contribuido a incentivar el uso del vehículo privado, que invade el espacio urbano, expulsando usos y modos más sostenibles de movilidad.
- Se ha potenciado un modelo de consumo basado fundamentalmente en los grandes centros comerciales con facilidades de acceso motorizado, con lo cual se han traído usos de las calles y los espacios urbanos.
- No se ha invertido en la red de transporte público, que sigue siendo deficitaria e insuficiente.
- Se ha fomentado el uso de la bicicleta exclusivamente como deporte, pero no como medio de transporte.
- El ciclista y el peatón han desaparecido paulatinamente de la ciudad.

1.2.2. La movilidad de Vitoria-Gasteiz en el 2016: Grupo 2

Monitor:
Gregorio Ballesteros

Participantes:

*Javier Otaola
Diana Paniagua
Ane Galarza
Juan Carlos Escudero
Iñaki Sagardoy
Miren Fernández de Landa
Aurelio Aguirre*

Comentario:

El grupo debatió inicialmente qué se debería entender por “visiones de futuro” y como realizar el trabajo en grupo ante lo limitado del tiempo. Se acordó comenzar con las visiones positivas por considerar que las negativas podrían deducirse poniendo en negativo las ideas o visiones positivas.

Escenario positivo:

Resumen del trabajo del grupo presentado al resto de los participantes

- Una **ciudad compacta**, a escala humana, con un espacio público de calidad, **que prime al ciudadano frente al coche** y favorezca el contacto social y el desarrollo económico.
 - Los **desplazamientos a corta y media distancia**, se realizarán mayoritariamente **a pie y con medios no motorizados**, para ello existirá una red de carril bici-patín eficaz.

- Los **desplazamientos a media y larga distancia** se realizarán mayoritariamente por **transportes colectivos públicos eficaces, eficientes e integrales**, disponiendo de **vías exclusivas** que se extienden a las zonas rurales e industriales.
- Jerarquizar el espacio público segregando, siempre que sea posible, el tráfico de paso del vecinal mediante **políticas de “calmado de tráfico”**.

Ideas expuestas por todos los participantes en el grupo y debatidas en común:

- ***Transporte público***

- Oferta de transporte público y colectivo para las zonas rurales.
- El transporte de personas ha de realizarse con medios públicos y colectivos
- Taxis subvencionados para acercar a los residentes de los núcleos rurales a las paradas de los autobuses.
- Vías exclusivas para el transporte público.
- Se valora la utilidad de medios de transporte como el metro.

- ***Gestión de la movilidad***

- Una red de transporte eficaz, eficiente e integrada.
- Coexistencia y comprensión entre los distintos modos de transporte.
- Segregar el transporte motorizado situándolo en niveles más bajos que los espacios para desplazamientos no motorizados.

- Medidas para promocionar el uso de “coches compartidos”.
- En los barrios, el principal flujo de vehículos debería corresponder a los residentes.
- Se han regulado los “tiempos semafóricos” penalizando a los coches.
- Se ha reducido el espacio para vehículos privados y ha aumentado el espacio para el transporte público, las bicis y los peatones.

- ***Modelo de ciudad***

- Una ciudad a escala humana que prime al ciudadano-peatón frente al coche.
- Una ciudad con espacios públicos seguros y de calidad.
- Una ciudad con un sistema de transporte que incentiva las relaciones humanas y sociales y la actividad económica.
- Un municipio más compacto para reducir las necesidades de desplazamientos.
- Se ha calmado el tráfico y se ha reducido el espacio de aparcamiento.
- Los coches desaparecen de los aparcamientos de superficie lo que “vaciará” las calles.

- ***Peatones y bicicletas***

- Mayor protagonismo al peatón y otros modos de transporte no motorizado.
- Redes de carril bici-patín que permitan la comunicación entre los barrios y el centro de la ciudad y con los servicios y dotaciones de cada barrio.
- Ha mejorado la visibilidad en los pasos de cebra y en los carriles bici.

- Arcenes en las carreteras de acceso a los núcleos rurales.

1.2.3. La movilidad de Vitoria-Gasteiz en el 2016: Grupo 3

Monitor:

Alfonso Sanz Alduán

Participantes:

M^a Paz Trapote

Eduardo Ochoa

Oscar González

Andrés Illana

Luis Díaz

Itziar Gamarra

Koldo Basterra

Comentario:

Las ideas generales expuestas en el taller resultaron bastante coincidentes, aunque se detectó también que la definición y aplicación práctica de las mismas será el aspecto más complicado debido a los intereses individuales.

Escenario positivo:

Resumen del trabajo del grupo presentado al resto de los participantes:

- La ciudad contaría con un **transporte público de calidad**, ecológico, para todos, utilizado ampliamente. No sólo para las relaciones urbanas, sino también para los pueblos y otros municipios y ciudades.
- La **bicicleta** (y los **patines**) serían un **medio de transporte habitual** en una ciudad preparada para ello, que invita a su uso. La bicicleta cuenta también con conexiones hacia el entorno no urbano.

- **El peatón es protagonista** de la ciudad, es un factor prioritario en el diseño de las calles y el espacio público.
- El **espacio público** de Vitoria-Gasteiz es **seguro y accesible para todos**. Esto supone, por ejemplo, que garantiza la autonomía de los niños en sus desplazamientos al colegio o a otras actividades.
- La ciudad cuenta con una **regulación adecuada del transporte de mercancías** y de los vehículos de profesionales. (Cómo, dónde y con qué tipo de vehículo se puede circular por la ciudad).
- Los conceptos de **convivencia y responsabilidad** están presentes en la ordenación de la movilidad y en el uso de los diferentes medios de transporte.
- Todo lo anterior conlleva implícitamente un **modelo de ciudad con menos ruido, menos contaminación**, etc.
- La **ciudad es compacta**, con barrios dotados de servicios y vida propia.

Ideas expuestas por todos los participantes en el grupo y debatidas en común:

- **Escenario positivo**
- Autobuses adaptados para acceder a empresas y universidad; también los urbanos.

Un pacto de movilidad, ¿para qué futuro?
Segundo Taller del Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible

- Sin barreras arquitectónicas y de todo tipo.
- Servicios de transporte público a otros pueblos y ciudades.
- Zona peatonal accesible a personas con discapacidad.
- El espacio público es seguro para todos. Por ejemplo, los niños pueden ir solos al colegio y otros lugares.
- La ciudad es multinuclear, con barrios dotados con servicios y vida propia.
- Bidegorris eficaces comunicando todos los barrios.
- Servicios públicos eficientes (frecuencia e intercomunicación).
- El municipio y la ciudad ha recuperado sus espacios naturales y los degradados.
- Calles amplias pero no superficies de asfalto.
- Edificación bioclimática o ecológica.
- Peatonalización de calles.
- Transporte urbano público (con prioridad en determinados espacios).
- El coche ocupa menos espacio (ha pasado del 75% de la superficie diez años antes al 49% ahora, es decir, menos de la mitad). En consecuencia hay más espacio para el peatón en todos los barrios.
- Priman los transportes públicos con buenos servicios.
- La bicicleta es un medio de transporte habitual. La ciudad está pensada para la bici (y los patines) que tiene las infraestructuras adecuadas.
- Buena convivencia entre todos los medios de transporte.
- Ampliación de zonas peatonales.
- Uso de vehículos no contaminantes.
- No hay ruido ni contaminación.
- Aparcamientos para visitantes en la periferia conectados con transporte público y bicicletas.
- Uso responsable de los medios de transporte por parte de los ciudadanos.
- Garantizada la autonomía de los desplazamientos.
- La planificación y el diseño ha considerado la movilidad sostenible como criterio.
- Equilibrio entre la dispersión y la concentración del desarrollo urbano. Densidad suficiente para la vida colectiva y los medios de transporte sostenibles).

Escenario negativo:

Resumen del trabajo del grupo presentado al resto de los participantes

- **Ciudad contaminada, ruidosa**, con el espacio ocupado por el tráfico de automóviles.
- **Ciudad dispersa**, desagregada en donde todo queda lejos.
- Ciudad con **grandes vías para el tráfico** que cuartejan el espacio público.
- Las consecuencias negativas de la movilidad de la ciudad se extienden a otros lugares y otros tiempos (pobreza, contaminación, falta de recursos en otros países o para otras generaciones). Una **ciudad insolidaria**
- **Ciudad agresiva**, con atascos, con velocidad excesiva. Caos.

Ideas expuestas por todos los participantes en el grupo y debatidas en común:

- ***Escenario negativo***
 - La ciudad sigue como ahora, malmejorando las cosas (por ejemplo, rebajes de acera mal hechos).
 - Todo lejos (macrocentros de ocio y comercio)
 - Barrios dormitorio sin servicios (todo concentrado en el centro)
 - Prioridad de las vías de tráfico motorizado en el espacio público.
 - Ciudad repleta de barreras que constriñen al peatón.
 - Ciudad con mayores distancias que ahora (al trabajo, al ocio, a los servicios, etc.)
 - Ciudadanos enclaustrados en sus hogares (escaso uso del espacio público).
 - El coche ocupa el 85% de la superficie. Prima el coche en todo.
 - El transporte público no es eficiente.
 - El tráfico es un caos. Atascos.
 - Grandes viales.
 - Poco espacio peatonal.
 - Contaminación.
 - Uso poco responsable de los medios de transporte público y privado.
 - Aumentan las enfermedades vinculadas al transporte (respiratorias, estrés, obesidad, etc.).
 - Nuestra movilidad se traduce en perjuicios para otros en otros lugares o para otras generaciones (guerras por recursos, contaminación, pobreza, etc.)
 - Tiempo “malgastado” en transporte.

- ***Problemas de movilidad***

- Una ciudad llena de vehículos circulando.
- Más problemas de movilidad.

- ***Desequilibrio territorial***

- Una ciudad vuelta hacia sí misma, sin aprovechar lo de los demás.
- Llanada colmatada de urbanizaciones e industrias.

- ***Problemas ambientales***

- Ciudad ruidosa sin espacio íntimo del silencio.
- Riesgos de agua potable
- Zonas verdes de diseño ajeno al lugar
- Que el Zahorra no es un río.
- Ciudad sin agua ni aire.
- Ciudad con problemas de agua
- Ciudad despilfarradota.

- ***Problemas sociales***

- Una ciudad que no integra a los grupos inmigrantes.
- Una ciudad con más desigualdades y menos participativa.
- Ciudad como soporte publicitario
- Industria deslocalizada (se va fuera de la ciudad).

1.2.4. La movilidad de Vitoria-Gasteiz en el 2016: Grupo 4

Monitora:

Isabela Velázquez Valoria

Participantes:

Xabier Arriola Pangua

Elena Ávalos

Jose Félix Basozabal Zamakona

Andrés Fernández

Jorge López

Isabel Pineda

Jaime Ortiz de Urbina

Rebeca Dios
Mariví Corres

Comentario:

Grupo con un acuerdo inicial en el modelo a desarrollar, planteado desde diversos matices y posturas complementarias. Diversidad de enfoques que enriqueció el resultado final.

Escenario positivo:

Resumen del trabajo del grupo presentado al resto de los participantes

1. **Racionalización y uso inteligente de todos los modos** de desplazarse, con prioridad a:
 - Modo básico y universal para distancias cortas: andar a pie.
 - Para distancias medias: la bicicleta o vehículos no motorizados para las distintas necesidades.
 - Entre barrios distantes y para transporte interurbano: los transportes públicos y colectivos.
 - El coche sólo cuando es realmente necesario.
 - Accesibilidad universal en todos ellos.
 - Prioridad a modos colectivos y no motorizados.
2. Se ha recuperado el **espacio público**: se redistribuyen los usos y se reordena el espacio colectivo, repensando la ciudad desde una clave de convivencia.
3. **Mezcla de usos, compacidad y proximidad** en toda la ciudad, que haga viable la movilidad sostenible.
4. Las **instituciones y las autoridades políticas han liderado el cambio** hacia la movilidad sostenible y se han comprometido con sus resultados.
5. Ha cambiado la forma de gestionar estos temas: movilidad y urbanismo van de la mano. Hay **integración de**

políticas sectoriales y de escalas de gestión. La gobernanza es un hecho.

Ideas expuestas por todos los participantes en el grupo y debatidas en común:

• **Modelo urbano**

- Descentralización de servicios: Más centros de actividad, de ocio, de atracción en toda la ciudad.
- Barrios tan vitales como el centro: más equilibrio de actividades.
- El centro mantiene su vitalidad, mientras que los barrios cada vez tienen más actividad.
- El centro tiene una dimensión que se acerca al de un gran centro comercial: en estos no se permite la entrada de coches a su interior y, sin embargo, funcionan.
- Compacidad: Espacios públicos contenidos y usados. Se evita la ocupación de más suelo.
- Barrios accesibles, compactos, interconectados, vitales y tranquilos a la vez.
- Se ha conseguido una ciudad cohesionada, lo que no es difícil en Vitoria-Gasteiz.
- La abundancia de espacios libres es una oportunidad de futuro para integrar los otros modos complementarios.

• **Red de espacios públicos**

- Equilibrio en el reparto del espacio en superficie entre modos: quitar espacio al coche.
- Evolución positiva en el centro: menos tráfico rodado, más espacio para los

Un pacto de movilidad, ¿para qué futuro?
Segundo Taller del Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible

- peatones, mejor transporte público que se usa mucho más.
- La vida se les ha complicado a los automóviles: es más caro, consumen más tiempo y es más incómodo coger el coche que desplazarse en los modos más favorables ambientalmente.
 - Se ha conseguido mezclar los usos urbanos en Vitoria-Gasteiz. Es fácil encontrar trabajo próximo a la vivienda.
 - Se ha conseguido reubicar vivienda en antiguas zonas industriales obsoletas: Se reubican empleos en zonas residenciales. En ambos procesos se consigue un mejor equilibrio vivienda-trabajo.
 - El transporte público es el modo que hace ganar más tiempo en desplazarse.
- **Modos lentos**
 - La bicicleta se hace protagonista de la ciudad, con un papel mucho más importante que el de vehículo de paseo, el préstamo gratuito y el uso esporádico.
 - Calles pensadas para el peatón: Las grandes vías de Lakua como ejemplo negativo.
 - Bicis y peatones como modos habituales de desplazarse: no excepcionales.
 - La red peatonal y ciclista cubre íntegramente la ciudad, el centro, los barrios y los polígonos industriales.
 - Se ha producido un cambio de mentalidad con respecto a la bicicleta: en el medio urbano, las bicicletas son un modo eficaz, Rápido, sin ruido, que no genera contaminación, que tiene menos accidentes graves, fomenta la
- convivencia, barato y accesible a la mayoría de la población.
- No se ha perdido el andar, al tiempo que se ha incorporado la bici como activo importante para la ciudad.
 - Los ejes radiales urbanos no son sólo viales para el coche sino que incorporan conexiones peatonales y ciclistas.
- **Red de espacios públicos**
 - Espacio público pensado para los peatones.
 - Posibilidad de vivir el espacio público como lugar para relacionarse.
- **Concepto social de la movilidad**
 - Los desplazamientos como tiempo útil de encuentro. La opción de humanizar el tiempo de transporte.
 - Autonomía, accesibilidad universal, equidad, cohesión social: Hay ya mucha gente que no puede pagarse un coche y en determinadas clases sociales, aunque se tenga coche no se puede utilizar.
 - Se ha conseguido accesibilidad universal en todos los modos de transporte colectivo (taxis, trenes,...)
 - Itinerarios urbanos accesibles a las personas con discapacidad, en toda la ciudad.
 - La movilidad responsable es asunto de todos y todas: se enseña a usar la ciudad y a conseguir una cultura de saber y poder moverse con racionalidad.
- **Equilibrio entre modos**

Un pacto de movilidad, ¿para qué futuro?
Segundo Taller del Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible

- Convivencia entre modos: escala y tiempo para hacer uso de cada uno del modo más sencillo. Conseguir que andar e ir en bicicleta o similar sea lo más habitual para desplazamientos de 1-1,5 km o 6/7 km aproximadamente.
- Transporte colectivo y público entre barrios y en distancias largas. Coche sólo si es necesario.
- Más transporte público con prioridad en Gasteiz, siguiendo el modelo de Bizkaia de los últimos años.
- Más peso de los modos más sostenibles.
- Se ha conseguido una red integral intermodal, incluyendo incluso a las bicicletas.
- Se ha conseguido priorizar al transporte público en casi todos sus trayectos.
- Se considera tan interesante el acceso al coche como la propiedad: las soluciones de coche compartido o acceso a una flota de coches comunes es una realidad.

- Los desplazamientos como tiempo útil de encuentro. La opción de humanizar el tiempo de transporte.

Escenario negativo:

Resumen del trabajo del grupo presentado al resto de los participantes

- **Esquizofrenia entre las soluciones a la movilidad en el centro y en la periferia de la ciudad.** Para conseguir una movilidad sostenible en el centro, la congestión, el aparcamiento y otros impactos de una movilidad basada en el automóvil se incrementan en la

periferia. No hay una solución integral para toda la ciudad.

- **Crecen los pueblos y la ciudad extensa de baja densidad.** A menor densidad, se generan más desplazamientos, y la accesibilidad tiene peor solución.
- No se ha producido el cambio de mentalidad respecto a la movilidad, que apoyaría el cambio: sigue habiendo **adicción generalizada al coche** para todos los desplazamientos, derecho universal y prioritario a aparcar, necesidad de propiedad del coche,...
- Se multiplican los **viajes de ocio** y los de acceso al trabajo, al no existir alternativas en este tipo de desplazamientos.

Ideas expuestas por todos los participantes en el grupo y debatidas en común:

- ***Cambio cultural***

- Una ciudad llena de ruido visual y acústico.
- El tiempo de desplazarse es un tiempo perdido, deshumanizado, con una saturación de información.
- El coche sigue siendo predominante en detrimento del espacio público, que permite la relación, la comunicación, El espacio público es menos apto para grupos o colectivos vulnerable so disminuidos.
- Continúa el mismo nivel de contaminación acústica, aérea, etc...
- No hay cambio de mentalidad sobre la utilización del espacio público por el coche.

Un pacto de movilidad, ¿para qué futuro?
Segundo Taller del Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible

- El aparcamiento en superficie es gratuito.
- El coche se percibe como la solución única para los que no tienen tiempo.
- **Problemas de planificación**
 - No se desarrolla el potencial de los tránsitos a pie y en bicicleta.
 - El nuevo tranvía y la red de autobuses funcionan cada uno por su lado.
 - Se vive ya la crisis del modelo urbano y del transporte, que se preveía en la primera década.
 - La continuidad del modelo de movilidad es inviable.
 - El urbanismo y la planificación de la movilidad siguen ajenos uno al otro.
 - Más accidentabilidad. Más problemas de salud. Más fragmentación urbana.
 - Los costes sociales o externos del modelo de transporte no se integran en el modelo de transporte.
 - Más anillos de circunvalación.
 - Las leyes de accesibilidad se siguen incumpliendo, por ejemplo en transporte urbano, interurbano, en el transporte colectivo a empresas, etc...
- coche. No hay caminos para ir andando ni en bici.
- El balance entre el centro y el extrarradio es negativo. Calmar el tráfico en el centro implica más circunvalaciones y más tráfico en las afueras.
- El ocio se resuelve en los macrocentros fuera de la ciudad, que generan muchos viajes.

Modelo urbano

- Ciudad más extensa. Más desplazamientos. Movilidad de peor solución.
- Nuevos barrios de densidad baja. Se generan barrios y pueblos dormitorio.
- No hay buenas soluciones para ir a trabajar: el coche es la mejor opción.
- El extrarradio está segmentado por las barreras y la ocupación de las carreteras interurbanas, del TAV y otras infraestructuras de transporte.
- Los pueblos del extrarradio no tienen otra posibilidad de acceso que el