

Segundo Taller del Foro Ciudadano por la Movilidad
Sostenible

**Un pacto de movilidad, ¿para qué
futuro?
Objetivos y medidas a implementar**

Documento-resumen del Taller
29 de noviembre de 2006

Centro Cultural Montehermoso
Vitoria-Gasteiz

EQUIPO RESPONSABLE DE LA ORGANIZACIÓN DEL TALLER

Organización local y difusión del taller:

Mónica Ibarrondo

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):

Manu González

Josefina Olza

Isabela Velázquez

Edición del documento resumen:

Gea 21

ASISTENTES AL TALLER

1. Ane Galarza
2. Andrés Illana
3. Aurelio Agirre
4. Beñat Alda
5. Diana Paniagua
6. Eduardo Ochoa de Azpuru
7. Francisco Javier Latorre Bardeci
8. Iñaki Sagardoy
9. Iñigo Bilbao
10. Itziar Gamarra
11. Jaime Ortiz
12. Javier Otaola
13. Javier Ugarriza
14. Jorge López
15. José Ángel Cuerda
16. José Félix Basózabal
17. José Manuel Buli
18. José Manuel Lastra
19. Luis Díaz
20. Lourdes Sánchez
21. María Fernández Peral
22. M^a Paz Trapote
23. Malentxo Arruabarrena
24. Marco González
25. Mariví Corres
26. Miguel Angel Aguado
27. Miren Fernández de Landa
28. Pablo (Gasteiz Izan)
29. M^a Francisca Sambartolomé
30. Rubén Rodríguez
31. Paki Pérez
32. Oscar López

Pertenecientes a las siguientes entidades:

Asociación de Concejos del municipio de Vitoria-Gasteiz

Asociación de patinadores de Vitoria-Gasteiz

A.V. San Martín

A.V. Abetxuco

A.V.S.E. Miguel de Unamuno

Ayuntamiento: Técnicos de Movilidad y Transporte, Promoción

Económica y Asesoría de Alcaldía; Empresas públicas municipales:

Tuvisa y Ensanche 21;

Concejales de PNV y PSOE.

CEIDA

Consejo Territorial Zona Sur

Consejo Social de Vitoria-Gasteiz
Eginaren Eginez
Ekologistak Martxan
Gasteiz Izan
Gasteizko Bizikleteroak
Gobierno Vasco: Observatorio del Transporte OTEUS
Instituto Politécnico Jesús Obrero
Oficina del Síndico - Defensor Vecinal
Usuarios de bicicletas
Empresas de servicios del sector ciclista y de educación ambiental.

INTRODUCCIÓN

El miércoles 29 de noviembre de 2006 se reunió de 19h00 a 21h30 el Foro de Movilidad Sostenible, para continuar trabajando en la redacción del Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible para Vitoria-Gasteiz. En este taller, los asistentes debatieron sobre los objetivos que deben conseguirse a través de la puesta en marcha del Pacto ciudadano e institucional y también de las medidas que deben estudiarse para que sea posible conseguir los objetivos enunciados. Se partía de un marco de referencia: los escenarios de futuro definidos en el taller anterior.

Los resultados del debate se presentan a continuación, simplemente ordenados y estructurados para hacer más fácil su comprensión. Los participantes trabajaron en paralelo en tres grupos, por temas, y pusieron en común sus conclusiones al final de la sesión. Los grupos debatieron sobre tres líneas de trabajo: transporte público y privado, medios no motorizados y modelo de ciudad. Tanto los objetivos como las medidas enunciadas dibujan un plan coherente para cambiar las tendencias de movilidad en esta ciudad. Se puede afirmar que existen unos principios consensuados entre los participantes hasta el momento en este Foro, que serán las ideas directrices del futuro Pacto.

OBJETIVOS PROPUESTOS

SOSTENIBILIDAD

1. Recuperar el concepto de sostenibilidad para Vitoria-Gasteiz, más allá del medio ambiente.

MOVILIDAD SOSTENIBLE

2. Establecer una nueva jerarquía en el uso de la ciudad, en la que el peatón sea el protagonista, seguido de los medios de transporte no motorizados y el transporte público y, en último término, el vehículo privado.
3. Asegurar la convivencia entre todas las formas de moverse en la ciudad y la interoperatividad entre modos, sobre todo en los no motorizados.
4. Incentivar y promocionar el uso del transporte público y desincentivar el vehículo privado.
5. Conseguir que los medios no motorizados se conviertan en un medio de transporte habitual.
6. Transporte eficaz y eficiente en el uso de la energía
7. Accesibilidad universal a los diversos modos de transporte.
8. Sensibilizar e informar a la ciudadanía con respecto a los distintos modos de desplazamiento.

MODELO DE CIUDAD

9. Apostar por una ciudad segura y accesible.
10. Lograr una ciudad menos ruidosa y contaminante.
11. Buscar soluciones a la movilidad que no consuman suelo.
12. Integrar la movilidad en las políticas urbanísticas.
13. Espacio público amplio para los ciudadanos y restringido para los vehículos a motor, ordenado primando a la ciudadanía frente al vehículo particular. Bien comunicado para peatones y ciclistas, así como por transporte público rápido y frecuente con otros espacios alejados.
14. Espacio público que acoja la vida social y económica e integre comercios y locales de ocio y servicios. Que acoja frecuentes actividades colectivas para grupos pequeños.

MEDIDAS PARA CONSEGUIR ESTOS OBJETIVOS.

SOSTENIBILIDAD

Obj.1: Recuperar el concepto de sostenibilidad para Vitoria-Gasteiz, más allá del medio ambiente.

- Tomar como indicador de sostenibilidad urbana a los niños y niñas.
- Centrar el Observatorio de la Sostenibilidad en temas de transporte y ciudad.

MOVILIDAD SOSTENIBLE

Obj.2: Establecer una nueva jerarquía en el uso de la ciudad, en la que el peatón sea el protagonista de la ciudad, seguido de los medios de transporte no motorizados y el transporte público y, en último término, el vehículo privado.

- Aumentar el espacio para bus y bici en las calzadas.
- Reducir el número de carriles coche, a favor de los carriles para transporte público y del espacio peatonal.
- Desincentivar el estacionamiento en la vía pública y la doble fila.
- Limitar y restringir aparcamientos.
- Subir el precio de la OTA frente al precio de los aparcamientos subterráneos y ampliar el ámbito de la OTA a Cadena, Eleta, Magdalena, Avenida y otras zonas.
- Plan de Aparcamientos: aparcamientos para residentes en origen, disuasorios ligados a estaciones y paradas de transporte colectivo, y aparcamientos de rotación con estudio de su ubicación.
- Implantar medidas de calmado de tráfico.
- Arcenes y 'bidegorris' como alternativa en la movilidad comarcal.
- Crear un Consorcio de Transporte, que gestione esta política de modo único: ingresos, gastos, tarifas, coordinación de todos los temas que afectan a la movilidad. En un primer momento, urbanos más tranvía. Más tarde, gestión de la integración total de todos los modos: transporte colectivo más formas alternativas más bicicletas más uso del coche ('car-sharing').
- Total priorización del transporte sostenible (bus, tranvía bicicleta, taxi, a pie) frente al vehículo privado.

Obj.3: Incentivar y promocionar el uso del transporte público y colectivo y desincentivar el vehículo privado.

- Desarrollar una buena Red de Transporte Público de calidad, ecológico y para todos (al que se pueda acceder en bicicleta).
- Conseguir un transporte público funcional que realmente sea ventajoso frente al uso del vehículo privado.

- Mejorar la eficacia y eficiencia del transporte público: mejora de su velocidad para conseguir que el tiempo de desplazamiento en transporte público sea menor que en automóvil.
- Carriles bus, vías rápidas exclusivas y preferencias semafóricas en la ciudad consolidada.
- Apostar por el transporte público en las horas punta.
- Mejorar la información sobre el transporte público en las paradas.
- Mejorar la frecuencia y conexiones del transporte público.
- Rediseño de las líneas de autobús, recorridos y horarios, para responder a la demanda real: zonas industriales, barrios, pueblos.
- Itinerarios de urbanos entre barrios, sin necesidad de pasar por el centro.
- Campañas de transporte gratuito para crear costumbre, en horas punta.
- Apoyo institucional a nivel de coordinación y financiero, para que pequeñas empresas compartan autobús en los desplazamientos al trabajo.
- Planes de Movilidad de empresas que recuperen el transporte colectivo privado.
- Transporte colectivo privado a colegios y centros de trabajo, incentivando a padres y trabajadores.
- Dotar a la zona rural de transporte público con frecuencia adecuada a su particularidad, para evitar su dependencia del vehículo privado.
- Licencias de taxi especiales, subvencionadas, para las zonas rurales.

Obj. 4: Asegurar la convivencia entre todas las formas de moverse en la ciudad y, especialmente, la interoperatividad entre los modos de transporte sostenibles.

- Mejorar la intermodalidad de la estación de autobuses.
- Estación intermodal que permita reducir parte del desplazamiento en vehículo privado.
- Crear aparcamientos disuasorios en la entrada de la ciudad, en los que se ubicaría un servicio gratuito de alquiler de bicis.
- Aparcamientos disuasorios más bonos de transporte gratuitos a quienes dejen el vehículo en los mismos.
- Garantizar una red ciclable o patinable que haga seguro el tránsito peatonal.
- Transporte público polivalente con otros medios de transporte sostenible: bicicletas, patines, accesibilidad carros de niños, discapacitados,...
- Transporte público tejido como una tela de araña: polivalencia entre autobús, tranvía, tren, etc. Fácil acceso a la información por parte de los usuarios (por ejemplo. mapas gráficos como los del Metro).

- Combinar una ciudad de las distancias cortas con buenas comunicaciones a otras escalas.

Obj.5: Conseguir que los medios no motorizados se conviertan en un medio de transporte habitual.

- Realizar un Plan para la Promoción y Uso de la bicicleta.
- Diseñar y crear una red de vías ciclables y patinables seguras que comuniquen todas las calles, centros de trabajo y ocio y que alcancen a toda la ciudad.
- Conexión de esta red con los servicios públicos de cada barrio.
- Asegurar la salida de esta red al extrarradio y pueblos.
- Conexión con y entre los barrios periféricos.
- Crear un registro de bicicletas (con matriculación).
- Crear en todas las calles una vía ciclable y patinable, adecuada a las características de la calle: bicicarriles de baja velocidad en las zonas peatonales, carriles segregados en calles anchas y limitación de velocidad a 20km/h ó 30km/h en calles estrechas.
- Aparcamientos vigilados para bicis, similares a los de coches, con capacidad y funcionalidad suficiente.
- Pavimentos adecuados para bicis y patines en el diseño viario.
- Vías ciclables en los Paseos (Anillo Verde,...)
- Señalización adecuada de vías ciclables: dirección, longitud,...
- Modificar las Ordenanzas municipales de circulación para usos no regulados como el transporte de menores en bici.

Obj. 6: Conseguir accesibilidad universal a los diversos modos de transporte.

- Realizar e implementar un Plan de Accesibilidad universal.
- Todos los transportes públicos y colectivos (urbanos, tranvías, trenes,..) adaptados para personas con todo tipo de discapacidad (movilidad, sensorial, visual,...).
- Taxis adaptados todos los días del año, las 24 horas del día.

Obj. 7: Conseguir un transporte eficiente y eficaz en el uso de la energía

- Transporte eléctrico: tranvía, trolebús, metro.
- Adoptar medidas fiscales (por ejemplo, reducción de impuestos) y ofrecer ayudas y subvenciones a los que adquieran vehículos híbridos o eléctricos, Y a aquellos que utilicen combustibles más limpios, cerrando los ciclos de la energía, como el biodiesel a partir de aceites usados.

Obj. 8: Sensibilizar e informar a la ciudadanía con respecto a los distintos modos de desplazamiento.

- Poner los medios y desarrollar campañas de información y formación al conjunto de la ciudadanía sobre la movilidad sostenible.

- Campañas de sensibilización, información y formación dirigidas a sectores específicos: niños y niñas, personas mayores, etc.
- Campañas de sensibilización y promoción del uso de la bicicleta para el público en general.
- Campañas de formación a los usuarios de la bicicleta para que hagan un buen uso de este transporte: respeto al peatón, respeto a las señales de circulación, velocidad, uso del casco, timbre,...
- Concienciar a la ciudadanía, empezado por los políticos y los técnicos.
- Educación para la sostenibilidad.

MODELO DE CIUDAD

Obj.9: Apostar por una ciudad segura y accesible.

- Modificar las Ordenanzas municipales
- Establecer Sistemas Automáticos de Seguridad de protección para peatones, ciclistas, patinadores.
- Redistribuir la demanda de transporte: organización de la ciudad para laminar las horas punta y las horas valle.
- Accesibilidad a los pueblos: a los más alejados, transporte a la demanda o mini-taxis hasta los autobuses; a los más cercanos, extensión de las líneas de urbanos.
- Soluciones a la congestión incrementando el transporte público.
- Incrementar la peatonalización de los centros históricos.
- Soterramiento de transporte eléctrico.

Obj.10: Lograr una ciudad menos ruidosa y contaminante

- Reducir la velocidad general a 30km/h para evitar contaminación acústica.
- Anticipar las medidas de la Ley del Ruido recientemente aprobada: incidencia en el Plan General, servidumbres acústicas y medidas paliativas, por ejemplo.
- Evitar la generación de ruido: lo primero, evitar el ruido en origen.

Obj.11: Buscar soluciones a la movilidad que no consuman suelo.

- Evitar que las grandes infraestructuras determinen el modelo de desplazamiento, reduzcan la accesibilidad en los barrios y sean grandes consumidores de suelo.
- No consumir recursos si hay espacios potenciales para acoger actividades (por ejemplo, el Casco Histórico).

Obj. 12: Integrar la movilidad en las políticas urbanísticas.

- Catálogo de Vías Básicas, defendiendo la jerarquía funcional de las vías.
- Diferenciar vías rodadas de paso de calles al servicio de los vecinos, en los que el tráfico de paso no circule.
- Reserva de vías rápidas exclusivas para el transporte público.
- Movilidad sostenible planteada desde la planificación urbanística: densidad de habitantes, empleos, ocio.
- Conseguir una ciudad policéntrica, con diversidad de usos, con elementos de referencia y sin destrucción de elementos identitarios en la nueva ciudad.
- Obligación de que el Plan General incluya un estudio de movilidad de los nuevos desarrollos.
- Diseño de la ciudad, considerando, desde el momento cero, los itinerarios y paradas de la red de transporte público, coincidiendo con los lugares de mayor densidad de habitantes y empleos.
- Evitar crecimientos desproporcionados en barrios y/o pueblos, más aún sin tener solucionados los problemas de movilidad.
- Replantear la movilidad desde el Área Metropolitana de hecho de Vitoria-Gasteiz, que se extiende desde Nanclares y Rivabellosa, hasta Salvatierra y Araya, con eje en la A-1. Este planteamiento exige una fuerte coordinación interinstitucional a todos los niveles.
- Planificación comarcal: Vitoria-Gasteiz es un imán de atracción de las zonas de alrededor.

Obj.13: Espacio público amplio para los ciudadanos y restringido para los vehículos a motor, ordenado primando a la ciudadanía frente al vehículo particular. Bien comunicado para peatones y ciclistas, así como por transporte público rápido y frecuente con otros espacios alejados.

- Ganar espacio para el peatón: Zonas peatonales en el conjunto de barrios, red peatonal que permita la accesibilidad a todos los puntos y moverse andando en el conjunto de la ciudad.
- Instrumentos para calibrar la calidad del espacio público.

Obj. 14: Espacio público que acoja la vida social y económica e integre comercios y locales de ocio y servicios, donde se celebren frecuentes actividades colectivas para grupos pequeños.

- Vincular el espacio público con los equipamientos públicos (centros cívicos) de salud, comercio, ocio y deportes.
- Reactivación de los barrios, dotándolos de mezcla de usos.
- Favorecer fiscalmente a los comercios que se ubiquen en los barrios, frente a los que escojan el centro comercial.
- No potenciar grandes superficies ni zonas de oficinas a gran escala.