

PLAN DE MOVILIDAD A LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES DE VITORIA-GASTEIZ



APORTACIONES Y CUESTIONES PLANTEADAS EN LA FASE DE CONSULTA PÚBLICA DEL BORRADOR DEL DOCUMENTO DE PROPUESTAS DE ACTUACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD A LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES DE VITORIA-GASTEIZ (MAYO 2022)

17 DE ENERO, 2024



Ayuntamiento
de Vitoria-Gasteiz
Vitoria-Gasteizko
Udala



Transportes Urbanos
de Vitoria, S.A.

TUVISA

Gasteizko Hiri
Garraioak, SA



Centro
de Estudios Ambientales

CEA

Ingurugiro
Gaietarako Ikastegia

GILSA
GASTEIZKO INDUSTRIA LURRA S.A.

Contenido

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES.....	1
2. APORTACIONES Y VALORACIÓN DE LAS MISMAS.....	2
Número aportación: 1.....	2
Número aportación: 2.....	2
Número aportación: 3.....	3
Número aportación: 4.....	3
Número aportación: 5.....	3
Número aportación: 6.....	4
Número aportación: 7.....	4
Número aportación: 8.....	5
Número aportación: 9.....	5
Número aportación: 10.....	5
Número aportación: 11.....	6
Número aportación: 12.....	6
Número aportación: 13.....	7
Número aportación: 14.....	7
Número aportación: 15.....	8
Número aportación: 16.....	9
Número aportación: 17.....	9
Número aportación: 18.....	10
Número aportación: 19.....	10
Número aportación: 20.....	11
Número aportación: 21.....	11
Número aportación: 22.....	11
Número aportación: 23.....	12
Número aportación: 24.....	12
Número aportación: 25.....	12
Número aportación: 26.....	13
Número aportación: 27.....	14
Número aportación: 28.....	14
Número aportación: 29.....	14
Número aportación: 30.....	15
Número aportación: 31.....	16

Número aportación: 32	16
Número aportación: 33	17
Número aportación: 34	18
Número aportación: 35	19
Número aportación: 36	19
Número aportación: 37	19
Número aportación: 38	20
Número aportación: 39	20
Número aportación: 40	21
Número aportación: 41	22
Número aportación: 42	22
Número aportación: 43	23
Número aportación: 44	23
Número aportación: 45	24
Número aportación: 46	25
Número aportación: 47	25
Número aportación: 48	26
Número aportación: 49	26
Número aportación: 50	26
Número aportación: 51	27
Número aportación: 52	27
Número aportación: 53	27
Número aportación: 54	28
Número aportación: 55	28
Número aportación: 56	29
Número aportación: 57	29
Número aportación: 58	29
Número aportación: 59	30
Número aportación: 60	31
Número aportación: 61	31
Número aportación: 62	32
Número aportación: 63	32
Número aportación: 64	33
Número aportación: 65	34
Número aportación: 66	34

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

Uno de los grandes retos pendientes del último Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP) es el de la movilidad derivada de los desplazamientos al trabajo, ya que es una movilidad recurrente y con una gran componente motorizada. De hecho, los datos de la encuesta de movilidad realizada en 2019 muestran que el 52 % de los desplazamientos al trabajo se realizan en vehículo privado y este valor podría haberse incrementado como consecuencia de la pandemia.

Así, la necesidad de cambiar el modelo de movilidad al trabajo en Vitoria-Gasteiz ha llevado al Ayuntamiento a desarrollar un Plan de Movilidad a los Polígonos Industriales de nuestro término municipal. Un plan que afecta a una superficie de más de 1.500 hectáreas, a más de 2.500 empresas y a más de 37.000 personas que acuden diariamente a estas zonas industriales. Este Plan, que se está elaborando desde el CEA, juntamente con TUVISA, GILSA y el Departamento municipal de Promoción Económica, Empleo, Comercio y Turismo, y que ha contado con la asistencia técnica de DOYMO, tiene como objetivo favorecer una movilidad más sostenible en las áreas de actividad económica del municipio.

En este marco, en 2021, se elaboró un estudio-diagnóstico para caracterizar la movilidad que genera la actividad laboral en las zonas industriales de Vitoria-Gasteiz. Este diagnóstico incidía en la deficiente accesibilidad en modo peatonal debido a la falta de pasos de peatones y al mal estado de las aceras. En lo que respecta al modo ciclista, se constataba la desconexión del entorno residencial con los polígonos más alejados, así como el mal estado y la falta de consolidación de la red ciclista en el interior de los polígonos; con especial mención a la deficiente seguridad vial en las intersecciones. En cuanto al transporte público, a pesar de su oferta aceptable en las horas punta, no parecía ser competitivo en tiempos frente al transporte privado. Este hecho junto con la presencia residual de transporte de empresa estaría limitando el acceso a sus centros de trabajo de las personas que no disponen de automóvil. Por último, del diagnóstico citado cabe destacar la falta de instrumentos tecnológicos que permitirían gestionar e incentivar los modos de movilidad más sostenibles.

En 2022, se redactó una primera versión del documento de Propuestas de Actuación que trataba de responder a estos retos y se comprometió a conseguir un modelo de movilidad más seguro, competitivo, universal, sostenible y saludable. En la misma, se planteaban seis líneas estratégicas de las que colgaban más de 30 medidas concretas.

Con la presentación de este documento-borrador de Propuestas de Actuación en Mayo/Junio de 2022 (Mesa de Industria, Comisión de Promoción Económica, Mesa de Movilidad, Elkargune de Movilidad) se abrió un proceso de consulta pública habilitando distintos canales para la recepción de aportaciones al documento publicado en la web municipal.

A través de los distintos canales habilitados (Buzón ciudadano, correo electrónico, ...), finalizado el plazo de audiencia, se recibieron un total de 66 aportaciones al mencionado documento-borrador: 16 formuladas desde el entorno empresarial, principalmente a través de la Mesa de Industria, 12 de personas trabajadoras, 5 a través del Elkargune de Movilidad, 9 a través del buzón ciudadano y 24 de Grupos Políticos municipales.

Atendiendo al ámbito temático de la aportación, la mayor parte de las aportaciones formuladas se centran en cuestiones relativas a la infraestructura ciclista y el transporte público, seguidas de las relativas a la infraestructura peatonal.

Se recoge a continuación la relación de aportaciones recogidas a lo largo del proceso de consulta, así como la valoración de las mismas en relación con el documento de propuestas y atendiendo a los objetivos del Plan. Los resultados de la valoración de las diferentes aportaciones han quedado ya reflejados en el documento de título “Plan de Movilidad a los Polígonos Industriales de Vitoria-Gasteiz. Documento 2: Plan de Actuaciones”, de fecha septiembre 2023.

2. APORTACIONES Y VALORACIÓN DE LAS MISMAS

A continuación, se listan todas las aportaciones recibidas, incluyendo la identificación de la proponente, así como la valoración realizada por el equipo de trabajo municipal.

Número aportación: 1

Proponente: RPK

Contenido:

En Portal de Gamarra se solicita dar solución al doble sentido del tramo de Portal de Gamarra que va desde la calle Zaramaga a Avenida del Cantábrico, ya que es un tramo en el que cada vez se instalan más comercios y existe riesgo de accidente diario

Valoración:

La aportación presentada se refiere a aspectos concretos, bien de diseño, bien de regulación o de control que quedan fuera del alcance del documento objeto de consulta. En cualquier caso, se da traslado de esta a los servicios técnicos competentes en la materia.

Número aportación: 2

Proponente: ARCO SUR N1

Contenido:

Se indica que, dentro de las actuaciones en Júndiz, se plantea una adecuación del acceso ciclista por Zuazo, pasando por Zabalgana, actualmente sin iluminación. Se plantea una alternativa por la calle de las Arenas.

Valoración:

La alternativa planteada se está valorando en el marco de los trabajos de definición de las conexiones ciclistas con las áreas industriales de Vitoria-Gasteiz dentro del “Proyecto Básico de la red ciclista Vitoria-Gasteiz”.

Número aportación: 3

Proponente: ARCO SUR N1

Contenido:

Se agradece el paso de cebra que se realizó en Aratubo, para que el personal pudiera acceder de forma segura a las instalaciones ubicadas en ambos lados de la calzada, disminuyendo así el riesgo de accidentes. Por ello, se solicitan más pasos de peatones en Júndiz, sobre todo en los cruces de rotondas.

Valoración:

La materialización de más pasos de peatones, no únicamente en Jundiz, sino también en el resto de los polígonos industriales, es una actuación que ya queda plasmada en el documento objeto de consulta. El alcance y definición concreta de cada uno de los pasos a implantar queda por otro lado fuera del alcance de este documento, si bien en el marco de los trabajos de definición de las conexiones ciclistas con las áreas industriales de Vitoria-Gasteiz, dentro del “Proyecto Básico de la red ciclista Vitoria-Gasteiz”, ya se está contemplando junto con la definición de la infraestructura ciclista a desarrollar.

Número aportación: 4

Proponente: BIC Araba

Contenido:

BIC Araba pregunta si en el plan está contemplado un acceso ciclista al aeropuerto.

Valoración:

La alternativa planteada se está valorando en el marco de los trabajos de definición de las conexiones ciclistas con los núcleos rurales de Vitoria-Gasteiz.

Número aportación: 5

Proponente: MICHELIN

Contenido:

Tras la lectura y reflexión del Plan de Movilidad a Polígonos Industriales queremos insistir en que la industria, y en nuestro caso la fábrica de Michelin, necesita aprovisionarse de productos, maquinaria, materias primas, ... Más de 350 vehículos entran y salen de nuestra fábrica a diario que, atendiendo a horarios establecidos, se traduce en una frecuencia de 36 vehículos a la hora entrando y otros tantos saliendo de las instalaciones. Por este motivo, creemos indispensable que el plan de movilidad contemple esta cuestión y se tenga en cuenta para cualquier acción que se piense realizar en materia de circulación. Consideramos que esto es incuestionable. Actualmente ya tenemos un serio problema relacionado con el párrafo anterior en nuestro acceso de la calle Artapadura que lleva asociado un serio riesgo hacia las personas. Se trata de la existencia de un carril bici que pasa justo por delante del acceso de camiones y del que hemos

solicitado su retirada y registrado los informes correspondientes en el registro municipal. Solicitamos que esto se tenga en cuenta en este plan de movilidad que, a nuestro juicio, debe contemplar no sólo el acceso de personas sino también el de mercancías que son necesarias para que dichas personas puedan continuar trabajando

Valoración:

El nuevo trazado para la conexión ciclista a través de la calle Artapadura se está valorando en el marco de los trabajos de definición de las conexiones ciclistas con las áreas industriales de Vitoria-Gasteiz dentro del “Proyecto Básico de la red ciclista Vitoria-Gasteiz”.

Número aportación: 6

Proponente: MICHELIN

Contenido:

Encontramos dentro de las propuestas del plan varios aspectos que es necesario concretar como son las posibles bonificaciones por parte de la administración a las empresas que realicen planes de movilidad

Valoración:

La bonificación fiscal vinculada a la materialización de planes de movilidad ya queda recogida en el marco de la actual regulación del IAE. En el apartado 2 “Realización de Planes de Movilidad de Centros de Trabajo” se recoge el tratamiento que, a esta cuestión, a partir del artículo 88 de Ley Reguladora de las Haciendas Locales, plantea la Ordenanza fiscal reguladora del Impuesto sobre Actividades Económicas.

Número aportación: 7

Proponente: MICHELIN

Contenido:

En las actuaciones que afectan al polígono industrial de Gamarra (Michelin), nos parece oportuno incluir las siguientes acciones: Paso de peatones a la salida de los accesos a fábrica en la portería de calle Artapadura. El plan sólo habla de pasos existentes y de extensión a todos los cruces.

Valoración:

La materialización de más pasos de peatones es una actuación que ya queda plasmada en el documento objeto de consulta. El alcance y definición concreta de cada uno de los pasos a implantar queda por otro lado fuera del alcance de este documento, si bien en el marco de los trabajos de definición de las conexiones ciclistas con las áreas industriales de Vitoria-Gasteiz, dentro del “Proyecto Básico de la red ciclista Vitoria-Gasteiz”, ya se está contemplando junto con la definición de la infraestructura ciclista a desarrollar.

Número aportación: 8

Proponente: MICHELIN

Contenido:

Realizar mantenimiento y mejoras en la calle Artapadura por deficiencias en las aceras, sanear la calle y asegurar la ausencia de charcos, limpiar arquetas y vial. Reparación de la acera para evitar la presencia de charcos junto a los tornos de acceso peatonal a la fábrica en la avenida del Cantábrico.

Valoración:

La aportación presentada se refiere a aspectos concretos, bien de diseño, bien de mantenimiento que quedan fuera del alcance del documento objeto de consulta. En cualquier caso, se da traslado de esta a los servicios técnicos competentes en la materia.

Número aportación: 9

Proponente: MICHELIN

Contenido:

Junto al comedor del personal, instalar aparca-bicis (ya solicitado a través del buzón de industria).

Valoración:

La aportación presentada se refiere a aspectos concretos que quedan fuera del alcance del documento objeto de consulta. En cualquier caso, se da traslado de esta a los servicios técnicos competentes en la materia.

Número aportación: 10

Proponente: MICHELIN

Contenido:

Insistir por nuestra parte, transmitiendo una petición de nuestros trabajadores de adaptar los horarios del transporte público a los horarios de entrada y salida del personal que trabaja a turnos de mañana o de noche, que necesita llegar a las instalaciones al menos 20 minutos antes de las 6h y disponer de transporte 20 minutos después de las 22h y siempre con paradas de autobús cercanas.

Valoración:

Actualmente, TUVISA no presta servicios discrecionales a empresas, existiendo en Vitoria-Gasteiz diferentes compañías dedicadas a realizar dichos servicios las cuales se adecúan a sus necesidades específicas. Sin embargo, en el apartado "5.2 Creación de un servicio de transporte a demanda" del documento de propuestas, se contempla la creación de un servicio de transporte a demanda para facilitar diferentes opciones de transporte a la plantilla trabajadora. Se pretendería de este modo ajustar la oferta a la demanda en los períodos valle, así como cubrir

las horas de entrada y salida para aquellos viajeros que requieren un transbordo a primera o a última hora y no les permite entrar a tiempo a su lugar de trabajo.

Número aportación: 11

Proponente: MERCADONA

Contenido:

Se trasladan sus aportaciones con relación a las necesidades de la plantilla que trabaja en el bloque logístico de Mercadona en Jándiz (Vitoria-Gasteiz):

Turno Plantilla

Mañana (6:00 h.-14:00 h.) 85

Tarde (14:00 h.-22:00 h.) 79

Especial (18:00 h.-2:00 h.) 1

Noche (22:00 h.- 6:00 h.) 27

Además, habría que tener en cuenta que los domingos, sólo habría turno de noche (a partir de las 22:00 h.), por tanto la necesidad de transporte sería de lunes a domingo.

Se indican los horarios de entrada y salida más favorables para los trabajadores:

Entrada al bloque logístico a las 05:45 h. (Mañana), 13:45 h. (Tarde), 21:45 h. (Noche).

Salida del bloque logístico a las 06:15 h. (Mañana), 14:15 h. (Tarde), 22:15 h. (Noche)

Valoración:

Actualmente, TUVISA no presta servicios discrecionales a empresas, existiendo en Vitoria-Gasteiz diferentes compañías dedicadas a realizar dichos servicios las cuales se adecúan a sus necesidades específicas. Sin embargo, en el apartado “5.2 Creación de un servicio de transporte a demanda” del documento de propuestas, se contempla la creación de un servicio de transporte a demanda para facilitar diferentes opciones de transporte a la plantilla trabajadora. Se pretendería de este modo ajustar la oferta a la demanda en los períodos valle, así como cubrir las horas de entrada y salida para aquellos viajeros que requieren un transbordo a primera o a última hora y no les permite entrar a tiempo a su lugar de trabajo.

Está prevista la extensión de la línea L-5 de TUVISA a la calle Bidegana en días laborales.

Número aportación: 12

Proponente: ORONA

Contenido:

Se aporta un documento que ha realizado una trabajadora en el que indica los obstáculos que encuentra a la hora de acceder al polígono en bicicleta.

Valoración:

Los nuevos trazados para las conexiones ciclistas a los polígonos industriales se están valorando en el marco de los trabajos de definición de las conexiones ciclistas con las áreas industriales de Vitoria-Gasteiz dentro del “Proyecto Básico de la red ciclista Vitoria-Gasteiz”. Se da traslado de la aportación al equipo técnico redactor.

Número aportación: 13

Proponente: ORONA

Contenido:

Caminando también se puede acceder desde Zuazo de Vitoria, pero los 3 caminos que desembocan en Jundiz lo hacen en bruto sobre Zuhatzubidea, sin paso de cebra. Para desplazarse caminando por el polígono, no existen pasos de cebra en las rotondas, cruces, etc. Hay que cruzar corriendo en zonas de viabilidad sin prioridad alguna

Valoración:

La materialización de más pasos de peatones es una actuación que ya queda plasmada en el documento objeto de consulta. El alcance y definición concreta de cada uno de los pasos a implantar queda por otro lado fuera del alcance de este documento, si bien en el marco de los trabajos de definición de las conexiones ciclistas con las áreas industriales de Vitoria-Gasteiz, dentro del "Proyecto Básico de la red ciclista Vitoria-Gasteiz", ya se está contemplando junto con la definición de la infraestructura ciclista a desarrollar.

Número aportación: 14

Proponente: ORONA

Contenido:

Entre los usuarios de la bicicleta los comentarios quejas y opiniones se resumen en:

- 1. Las horas de afluencia de trabajadores a Jundiz que tienen que ver con los turnos estándar suponen un riesgo importante. No hay presencia policial para gestionar ese aumento de vehículos en circulación y de aquí derivan diferentes accidentes, conflictos, etc... A esto habría que añadir el problema que supone que los usuarios de todo tipo de vehículos utilicen el móvil mientras conducen sin que autoridad alguna este presente y pueda disuadir sobre esta práctica. Mención especial para las carreras que se organizan en la Calle Zurrupitieta las cuales a pesar de ser a horas de escaso tránsito suponen un riesgo para el que si hay.*
- 2. Jundiz cuenta con escaso carril de bici y el que existe tiene diferentes obstáculos que van desde las ramas de árboles y vegetación no cuidada a un diseño mal definido sin rebajes en aceras o cuyo recorrido se corta sin accesos seguros ni señalizados a otro tipo de vías urbanas.*
- 3. Es especialmente arriesgado el tramo desde la rotonda de la Mercedes entre las calles Lermendabide y Zurrupitieta en el ramal de esta última. La carretera no cuenta con arcenes. En sentido Vitoria es especialmente arriesgado y más por la noche o de madrugada.*
- 4. Una de las quejas tiene que ver con el mantenimiento del polígono en general. Sus infraestructuras de todo tipo no están en las condiciones a veces mínimas para poder ser utilizadas con fiabilidad, lo que puede suponer que muchos posibles usuarios de medios verdes para la movilidad opten por el coche. Tapas de alcantarillas rotas o faltantes,*

suciedad, baches en aceras y calzadas, señalización obsoleta o faltante, tránsito de vehículos pesados por las mismas vías que bicis y patinetes....

5. *El carril de bici que viene por la calle Alibarra, cuando llega a la rotonda de Mercavitoria lo hace por debajo del puente junto al río Zadorra. Este punto suele estar especialmente desatendido en su mantenimiento y eso que es un tramo del anillo verde.*

6. *También hay aportaciones sobre otras zonas de la ciudad/municipio que son transitadas por los usuarios.*

Una de ellas es la pista que baja de Zuhatzu Vitoria a la calle Zuhatzubidea en las inmediaciones de la empresa Remiru, el cual se encuentra en muy malas condiciones pese a lo cual es bastante utilizado.

Quienes vienen desde Salburua o Arkaiate tienen los mismos problemas que hemos manifestado de infraestructuras, tráfico etc que hemos descrito para Jundiz cuando atraviesan la zona de los polígonos de Venta de la Estrella y Uritiasolo.

7. *Desde Armentia algunas personas usuarias de bicicleta utilizan la carretera de Gometxa para llegar a Jundiz. En el tramo hasta las instalaciones de Ibaia conviven todo tipo de vehículos en un espacio si arceñas y sin iluminación ni señalización que proteja a los ciclistas.*

8. *bidegorri no tiene continuidad hacia el polígono desde la rotonda de Las Arenas con Zurrupitieta (Mercedes)*

- *Por cualquiera de las dos vías que tomemos desde esa rotonda (Lermandabide o Zurrupitieta), no hay pasos de cebrá en los cruces con Zuhatzubidea*

- *Al no haber bidegorri, el acceso en bicicleta es peligroso y aceras como la de Zurrupitieta están muy deterioradas*

9. *En las horas de más sol no hay forma de llegar, salir o desplazarse por el polígono con algo de sombra. Desde la rotonda de Naciones Unidas con Bulevar de Mariturri (Black 51) hasta Zuhatzubidea hay 23 minutos sin sombras*

Valoración:

La aportación presentada se refiere a aspectos concretos, bien de diseño, bien de mantenimiento, bien de regulación o de control que quedan fuera del alcance del documento objeto de consulta. En cualquier caso, se da traslado de esta a los servicios técnicos competentes en la materia.

Por otro lado, los nuevos trazados para las conexiones ciclistas a los polígonos industriales se están valorando en el marco de los trabajos de definición de las conexiones ciclistas con las áreas industriales de Vitoria-Gasteiz dentro del "Proyecto Básico de la red ciclista Vitoria-Gasteiz". Se da traslado de la aportación al equipo técnico redactor.

Número aportación: 15

Proponente: ORONA

Contenido:

Respecto a las posibilidades que ofrece el Transporte Público:

1.- *El horario de los autobuses de TUVISA no está sincronizado con las necesidades horarias de las empresas.*

2.- *El recorrido y la frecuencia requieren de un tiempo que se entiende muy excesivo para trasladarse desde los domicilios particulares hasta Jundiz.*

Valoración:

APORTACIONES Y CUESTIONES PLANTEADAS EN LA FASE DE CONSULTA PÚBLICA DEL BORRADOR DEL DOCUMENTO DE PROPUESTAS DE ACTUACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD A LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES DE VITORIA-GASTEIZ

Actualmente, TUVISA no presta servicios discrecionales a empresas, existiendo en Vitoria-Gasteiz diferentes compañías dedicadas a realizar dichos servicios las cuales se adecúan a sus necesidades específicas. Sin embargo, en el apartado “5.2 Creación de un servicio de transporte a demanda” del documento de propuestas, se contempla la creación de un servicio de transporte a demanda para facilitar diferentes opciones de transporte a la plantilla trabajadora. Se pretendería de este modo ajustar la oferta a la demanda en los períodos valle, así como cubrir las horas de entrada y salida para aquellos viajeros que requieren un transbordo a primera o a última hora y no les permite entrar a tiempo a su lugar de trabajo.

La línea regular de TUVISA a Jundiz es la L-5 y mantiene todas las paradas del centro urbano puesto que es un servicio público y regular. Actualmente la L-5 inicia su servicio a las 5,10 horas de la mañana y tiene 2 extensiones dentro del polígono, las cuales dan servicio a la calle Zurrupitieta cercana a las instalaciones de la empresa proponente.

Número aportación: 16

Proponente: ORONA

Contenido:

Coche particular:

La mayor parte de la gente utiliza su propio vehículo. Es natural. Es la cultura que esta sociedad ha propuesto para trasladarse desde hace décadas. En este terreno no hay ni quejas ni observaciones especiales. Si parece que quienes venimos a Jundiz en nuestro coche estamos como a la espera de que quienes tienen competencias, responsabilidades o solamente capacidad de materializar ideas, hagan las propuestas pertinentes en este terreno. Es como si estaríamos dispuestos a activarnos a este respecto, a dejarnos liderar con propuestas bien definidas.

Jundiz sigue creciendo. Nuevos pabellones se están edificando y la parte del polígono que se extiende hacia el municipio de Iruña de Oca tiene también un aumento de su actividad. Se pueden hacer muchas cosas para adaptar la movilidad a los parámetros de sostenibilidad y de necesidades de quienes trabajamos en Jundiz. Algunas de estas acciones son relativamente sencillas de afrontar y sus consecuencias muy aprovechables. Otras requieren de un estudio mucho más potente que este diseñado por especialistas de diferentes materias que tengan en común el objetivo de facilitar, mejorar y educar los comportamientos que la movilidad de las personas hoy en día supone.

Valoración:

La aportación se limita a trasladar una valoración acerca de la necesidad de intervenir de cara a habilitar nuevas alternativas más sostenibles en lo relativo a la movilidad al polígono de Jundiz, si bien no llega a concretar ninguna aportación concreta al respecto que pueda ser objeto de valoración técnica.

Número aportación: 17

Proponente: ELKARREKIN

Contenido:

Reducir aparcamientos vehículos (especialmente en Jundiz) y calmado de tráfico efectivo (propuesta: “cojines berlineses”, badenes estrechos que permitan el paso de autobuses y ambulancias).

Valoración:

El rediseño de los trazados del viario, en especial con la habilitación de nuevos pasos de cebra y la reconfiguración de las rotondas, en paralelo a la materialización de las nuevas vías ciclistas que se está definiendo en el marco de los trabajos de definición de las conexiones ciclistas con las áreas industriales de Vitoria-Gasteiz dentro del “Proyecto Básico de la red ciclista Vitoria-Gasteiz”, persigue lograr un efectivo calmado de tráfico. Será en fase redacción de los proyectos definitivos cuando se deban tener presentes este tipo de criterios y soluciones de calmado de tráfico. Se da traslado de la aportación al equipo técnico redactor.

Número aportación: 18

Proponente: ELKARREKIN

Contenido:

Más semáforos de botón en cruces de prioridad peatonal y ciclista.

Valoración:

La materialización de más pasos de peatones en los polígonos industriales es una actuación que ya queda plasmada en el documento objeto de consulta. El alcance y definición concreta de cada uno de los pasos a implantar quedaría no obstante fuera del alcance de este documento, si bien en el marco de los trabajos de definición de las conexiones ciclistas con las áreas industriales de Vitoria-Gasteiz, dentro del “Proyecto Básico de la red ciclista Vitoria-Gasteiz”, ya se está contemplando junto con la definición de la infraestructura ciclista a desarrollar. La configuración final de los mismos debería abordarse en la fase de proyecto.

Número aportación: 19

Proponente: ELKARREKIN

Contenido:

No crear carriles “acera-bici” (propuesta en el punto 4), si no utilizar calmado de tráfico o la línea de aparcamientos de vehículos para la implantación de carriles bici.

Valoración:

El planteamiento que desarrolla el trabajo del proyecto básico de conexiones ciclistas en el que se está trabajando en paralelo a la definición del Plan de Movilidad a los Polígonos Industriales no contempla trazados por acera salvo en situaciones excepcionales, asumiéndose en la mayor parte de los casos los planteamientos recogidos en la aportación. Su implantación como “senda ciclista” se barajaría únicamente en viales donde la movilidad peatonal es muy escasa y con aceras de gran anchura, en muchos casos habilitadas con parterre de vegetación.

El rediseño de los trazados del viario, en paralelo a la materialización de las nuevas vías ciclistas se está definiendo en el marco de los trabajos de definición de las conexiones ciclistas con las

áreas industriales de Vitoria-Gasteiz dentro del “Proyecto Básico de la red ciclista Vitoria-Gasteiz”. Se da traslado de la aportación al equipo técnico redactor.

Número aportación: 20

Proponente: ELKARREKIN

Contenido:

Carriles exclusivos BUS (carriles exclusivos para buses de TUVISA y empresas) tanto en las inmediaciones como en las entradas y salidas de los polígonos

Valoración:

No parece prioritaria la habilitación de carriles bus en las inmediaciones a las entradas-salidas de los polígonos al no evidenciarse actualmente problemas de congestión.

Número aportación: 21

Proponente: ELKARREKIN

Contenido:

Aumentar las bonificaciones fiscales a las empresas con el Plan de movilidad. En el IAE la bonificación actual es del 10% y la propuesta sería aumentarlo. La norma foral establece un máximo de bonificación del 50%. También se realizaría una petición expresa a las empresas que obtengan esta bonificación que revientan el “dinero ahorrado” en políticas de movilidad sostenible.

Valoración:

El documento ya recoge de manera clara que existe un importante margen de actuación a nivel fiscal en los términos que expresa la aportación. No parece objeto de este plan un análisis detallado de políticas y medidas, incluidas las fiscales, destinadas al cumplimiento de los objetivos del propio plan.

Número aportación: 22

Proponente: ELKARREKIN

Contenido:

Cargadores de bici y coches eléctricos en las empresas cuya generación sea solar a través de placas en cubiertas. (Hay financiaciones externas)

Valoración:

A diferencia del coche eléctrico, la recarga de bicicletas y VMPs puede realizarse en gran medida en origen, y se entiende, o al menos no se desprende del diagnóstico realizado, que hoy constituya un obstáculo al despliegue de soluciones de movilidad alternativas al automóvil.

No parece oportuno, por otro lado, recoger este tipo de consideraciones relativas al cual debería ser el origen de la electricidad a suministrar en la infraestructura de recarga que se pudiera

implantar a nivel de los espacios de aparcamiento ubicados en los polígonos. Los objetivos del Plan son claros y no debería entrar a este tipo de consideraciones que, aun pudiendo ser interesantes, se entiende que quedan fuera del alcance de este trabajo. Es un aspecto, en cualquier caso, que cada una de las empresas debería valorar dentro de sus estrategias energéticas y de sostenibilidad, junto con el resto de eventuales medidas de movilidad sostenible a aplicar en el ámbito de su actividad.

Número aportación: 23

Proponente: ELKARREKIN

Contenido:

APP COCHE COMPARTIDO (propuesta en el punto 3.1) SÍ, PERO CON MÁXIMA PRUDENCIA, NO QUEREMOS UNA UBERIZACIÓN. La prioridad es poner en contacto a personas que trabajen cerca. La propuesta es que para darse de alta haya una verificación de que trabaja en algún polígono.

Valoración:

Las soluciones de “car-pooling” ya existentes ya contemplan sus mecanismos propios de verificación.

Número aportación: 24

Proponente: ELKARREKIN

Contenido:

*PARQUE TECNOLÓGICO ALAVA
DISPONER DE UNA LÍNEA BUS REGULAR ELÉCTRICA. Ahora mismo solo hay una salida (7:10) desde VG y 4 horarios de vuelta (14:10h / 15:15 / 17:05 / 17:40). Una situación demandada por las personas que participaron en el diagnóstico y que trabajan en este polígono.*

Valoración:

Siendo una línea gestionada por el PTA, le correspondería a este resolver el tipo de motorización más adecuado para la prestación de sus servicios. No queda claro si la aportación va igualmente en la línea de contemplar un mayor número de servicios. En tal caso, la definición de las características de trazado y operativa de esa línea sería competencia del propio Parque Tecnológico.

Número aportación: 25

Proponente: ELKARREKIN

Contenido:

JUNDIZ:

-Mejorar las conexiones y horarios para la actual línea a Jundiz. (Líneas 5B y 5C)

APORTACIONES Y CUESTIONES PLANTEADAS EN LA FASE DE CONSULTA PÚBLICA DEL BORRADOR DEL DOCUMENTO DE PROPUESTAS DE ACTUACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD A LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES DE VITORIA-GASTEIZ

-Línea de autobús eléctrico (L11). La futura línea 11 de Tuvisa unirá Avnda 8 de Marzo con Zabalgana y Júndiz a través de Bulevar de Euskal Herria y Zaramaga.

-Disposición en las paradas de autobús de un intercambiador de bicicletas eléctricas o VMP para el trayecto de última milla a los centros de trabajo.

-Creación de un aparcamiento disuasorio para la gente que venga fuera de Gasteiz para conectar vía bus y vehículos de última milla (bicis eléctricas y VMP)

Valoración:

Actualmente, TUVISA no presta servicios discrecionales a empresas, existiendo en Vitoria-Gasteiz diferentes compañías dedicadas a realizar dichos servicios las cuales se adecúan a sus necesidades específicas. Sin embargo, en el apartado “5.2 Creación de un servicio de transporte a demanda” del documento de propuestas, se contempla la creación de un servicio de transporte a demanda para facilitar diferentes opciones de transporte a la plantilla trabajadora. Se pretendería de este modo ajustar la oferta a la demanda en los períodos valle, así como cubrir las horas de entrada y salida para aquellos viajeros que requieren un transbordo a primera o a última hora y no les permite entrar a tiempo a su lugar de trabajo.

Los servicios de TUVISA se inician a las 5,10 horas y cubren todo el polígono de Jundiz en horarios habituales de entrada y salida.

Si bien se está lanzando un proyecto piloto ubicando sendos aparcamientos que se integrarían en la red de aparcamientos seguros de bicicletas VGBiziz, parece más oportuno esperar a la valoración de los resultados de este piloto antes de plantear mayor desarrollo en esta línea. Debe tenerse en cuenta que, al igual que sucede con la oferta de aparcamiento de automóviles, la mayor parte de las actividades industriales cuentan con espacio suficiente para albergar el estacionamiento de ciclos y VMPs en sus propias dependencias, siendo esta opción más cómoda para la gente que se desplaza en estos modos a esas áreas. Parece oportuno el valorar, de cara a posteriores desarrollos de la red de estacionamientos de VGBiziz, la toma en consideración de posibles emplazamientos que, además de dar servicio a la demanda residencial, por su ubicación próxima a paradas intermodales BUS/BEI/Tranvía, puedan además dar servicio en la conexión con las áreas industriales.

La reimplantación de un sistema público de bicicletas no es una opción contemplada en la estrategia general de movilidad de la ciudad. En todo caso, el despliegue de estos sistemas, enfocado a resolver la movilidad a las áreas industriales, sería desaconsejable al ser desplazamientos de carácter pendular, lo que dificultaría la rotación del parque disponible de bicicletas que justifique la elevada inversión y costes de mantenimiento.

La creación de aparcamientos disuasorios que favorezcan el trasvase modal ya está recogida a su vez en el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público.

Número aportación: 26

Proponente: ELKARREKIN

Contenido:

TARIFA PARA JUNDIZ: Se habla de que las empresas paguen los 30 euros que cuesta la tarifa mensual de TUVISA. PROPUESTA: Creación de una tarifa mensual para las líneas que van a Jundiz (5b/c y 11). Posible coste 15 euros mensuales.

Valoración:

La tarifa mensual permite su utilización en la red de transporte público durante 30 días. Se entiende que no debería discriminarse por zona o polígono y no sería viable la existencia de sendos títulos mensuales con diferente importe. Además, hay bastante evidencias académicas que confirman que el incremento del uso del transporte público no está tanto vinculado a su coste como a las características de oferta del servicio.

Número aportación: 27

Proponente: ELKARREKIN

Contenido:

JUNDIZ: Estudiar la posibilidad de trasladar el alquiler de bicicletas eléctricas municipales para desplazamientos durante la jornada laboral como existe en San Martín, de manera que nadie se vea tentado a llevar coche porque tiene que usarlo para desplazamientos de curro como puede ser una gestión municipal.

Valoración:

El apartado 2 del documento ya recoge una actuación concreta, “Promoción de Flotas de Transporte Sostenible”, en la que se entiende quedaría perfectamente encuadrado este tipo de soluciones. Correspondería a las empresas, en el marco de la realización de sus propios planes de movilidad el determinar qué opciones de flota resultaría más oportuna de acuerdo con las características de sus desplazamientos durante la jornada laboral.

Número aportación: 28

Proponente: ELKARREKIN

Contenido:

JUNDIZ:

Proyecto piloto: Incorporar portabicis en los autobuses urbanos que van al polígono de Jundiz para que las personas que vayan a trabajar allí puedan depositar sus bicicletas.

Valoración:

Esta posibilidad ha sido desestimada en numerosas ocasiones, entre otras razones, por la afección en el tiempo de viaje que supone dicha medida, en la falta de seguridad entre las personas usuarias del bus ante cualquier accidente y por responsabilidad y seguros inherentes a dicha medida. No se ve factible ni por espacio ni por seguridad, ni por su incidencia en la velocidad comercial de los servicios de TUVISA.

Número aportación: 29

Proponente: BILDU

Contenido:

El borrador del plan presentado por el gobierno contiene algunos de los elementos que, sin duda, son necesarios para mejorar la movilidad a los polígonos, aunque peca de falta de ambición. Los objetivos que se marcan con este plan consideramos que hay que revisarlos y aumentarlos. No se pueden cambiar los usos y costumbres de un día para otro, y probablemente lo que sirva para unos polígonos no valga para otros, pero es un momento para probar y ser ambiciosos si se quiere impulsar un cambio de cultura imprescindible, facilitándolo lo mejor que se pueda.

Por ello, además de la definición de acciones, es necesario que en el plan se incluya tanto un cronograma específico, que nos permita ajustar bien en el tiempo el horizonte al que se quiere llegar, como el presupuesto y los medios con los que se le va a dotar al plan. Asimismo, será necesario establecer indicadores que nos permitan medir si se están alcanzando los objetivos acordados.

Valoración:

El plan de movilidad a los polígonos tiene como objetivo mejorar la calidad y sostenibilidad de los desplazamientos a los polígonos. Contiene objetivos claros y ambiciosos, así como 6 líneas estratégicas vinculadas a aquellos aspectos que se consideran claves para conseguir una movilidad más sostenible en los polígonos de Vitoria-Gasteiz.

El borrador del Plan de Actuaciones no recoge un cronograma porque los plazos vendrán marcados por los presupuestos disponibles para cada caso. El desarrollo del Plan posibilitará la introducción, en un estadio más avanzado, de cronogramas de actuación precisos y posiblemente de presupuestos asociados a las actuaciones.

Número aportación: 30

Proponente: BILDU

Contenido:

En el transporte colectivo, no podemos perder la ocasión de la ampliación del tranvía a Zabalgana para estudiar si es factible su alargamiento hasta Jundiz. En Euskal Herria Bildu, entendemos que sí, que es perfectamente realizable al menos hasta la entrada de la fábrica de Mercedes, cuando no más al interior del polígono.

Supondría la primera vez que disponemos de un modo de transporte de alta capacidad conectado con nuestro mayor polígono, lo que sería una señal clara y evidente de cambio de modelo.

Aquí entra en juego la intermodalidad. La llegada del tranvía al polígono debería estar acompañada de una estación intermodal para permitir moverse de forma cómoda por el polígono: oferta de bicicletas y VMP eléctricos, y la puesta en marcha de una o dos líneas de autobús internas.

La llegada del tranvía supondría una alternativa clara, especialmente para aquellas personas que viven en la zona oeste de la ciudad. Junto a ello, hay que explorar la posibilidad de conexión entre las líneas de autobús/BEI actuales y el recorrido del tranvía, para que el transbordo y llegada sea lo más fluido posible desde otras zonas.

Otra medida a estudiar es la posibilidad de compartir plataforma entre modos de transporte colectivo. En la ampliación a Zabalgana del tranvía, podría compatibilizarse su uso para dar agilidad al transporte en autobús y que pueda llegar más rápido a Jundiz.

Valoración:

La actual propuesta de recorrido del tranvía a Zabalgana que se está trabajando junto con Euskal Trenbide Sarea (ETS) contempla la extensión de la línea hasta la C/ Naciones Unidas antes de llegar a C/Bulevar de Marutirri. No obstante, la solución que se plantea en esta fase no condiciona una posible ampliación futura del tranvía al Polígono de Jundiz.

En todo caso, a instancias del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco ha considerado que, en aras de conseguir el mejor sistema sostenible e integral de transporte urbano en la ciudad, esta opción sea estudiada de manera independiente al actual proyecto de ampliación del tranvía a Zabalgana conjuntamente entre técnicos de ETS y técnicos municipales.

En el marco de este estudio, el Ayuntamiento también analizará otras opciones complementarias con el tranvía, tal como se señala en esta aportación, ligadas a la oferta de bicicletas y VMP eléctricos, y/o la puesta en marcha de una lanzadera de líneas de autobús internas.

Número aportación: 31

Proponente: BILDU

Contenido:

Una medida posible es la recuperación de los autobuses de empresa, pero de forma más eficiente y moderna. Hablaríamos más de autobuses barrio-polígono. Esto es, convertir los tradicionales autobuses de empresa en autobuses que partan de zonas concretas, con unas pocas paradas de barrio, y vayan de forma directa a los polígonos. Por ejemplo, de Salburua a Jundiz, o de Zabalgana a Betoño.

Cada autobús que se saque con este modelo supone al menos 50 vehículos que se retiran del tráfico rodado, algo muy necesario en las horas punta. 20 autobuses supondrían un millar de vehículos menos.

Valoración:

Los incentivos ya contemplados vía normativa fiscal del IAE deberían posibilitar este tipo de planteamientos. No parece objeto de este plan un análisis detallado de políticas y medidas, incluidas las fiscales, destinadas al cumplimiento de los objetivos del propio plan.

Número aportación: 32

Proponente: BILDU

Contenido:

Otra posibilidad, en aquellas líneas de Tuvisa que ya llegan o pueden alargarse a los polígonos, es la puesta en marcha de autobuses express. Esto es, autobuses que no paran en todas las paradas, y de ese modo permiten llegar más rápido a destino en las horas de especial afluencia.

Se pueden utilizar las paradas del BEI más cercanas a los polígonos y poner en marcha autobuses lanzadera desde esos puntos. El BEI conecta de forma muy rápida a las personas de los barrios periféricos y puede acercarlos a los polígonos industriales. En el caso de Betoño/Gamarra, la zona cercana al garaje Alas también podría tener una pequeña intermodal con oferta de bicicletas y patinetes eléctricos para favorecer los desplazamientos.

Todo esto debe llevar una revisión de los horarios y oferta actual del tranvía, BEI y autobús urbano para adaptarlos en la medida de lo posible a las necesidades de la movilidad a los polígonos. Permitir una oferta fortalecida y atractiva en las horas de mayor demanda, y una reducida en el resto.

Valoración:

La cultura de los transbordos está muy penalizada en Vitoria-Gasteiz, además de incrementar el tiempo de viaje. La red de TUVISA tiene forma ortogonal para llegar a toda la ciudad, incluidos los polígonos industriales.

Actualmente, TUVISA no presta servicios discrecionales a empresas, existiendo en Vitoria-Gasteiz diferentes compañías dedicadas a realizar dichos servicios las cuales se adecúan a sus necesidades específicas. Sin embargo, en el apartado “5.2 Creación de un servicio de transporte a demanda” del documento de propuestas, se contempla la creación de un servicio de transporte a demanda para facilitar diferentes opciones de transporte a la plantilla trabajadora. Se pretendería de este modo ajustar la oferta a la demanda en los períodos valle, así como cubrir las horas de entrada y salida para aquellos viajeros que requieren un transbordo a primera o a última hora y no les permite entrar a tiempo a su lugar de trabajo.

Si bien se está lanzando un proyecto piloto ubicando sendos aparcamientos que se integrarían en la red de aparcamientos seguros de bicicletas VGBiziz, parece más oportuno esperar a la valoración de los resultados de este piloto antes de plantear mayor desarrollo en esta línea. Debe tenerse en cuenta que, al igual que sucede con la oferta de aparcamiento de automóviles, la mayor parte de las actividades industriales cuentan con espacio suficiente para albergar el estacionamiento de ciclos y VMPs en sus propias dependencias, siendo esta opción más cómoda para la gente que se desplaza en estos modos a esas áreas. Parece oportuno el valorar, de cara a posteriores desarrollos de la red de estacionamientos de VGBiziz, la toma en consideración de posibles emplazamientos que, además de dar servicio a la demanda residencial, por su ubicación próxima a paradas intermodales BUS/BEI/Tranvía, puedan además dar servicio en la conexión con las áreas industriales.

La reimplantación de un sistema público de bicicletas no es una opción contemplada en la estrategia general de movilidad de la ciudad. En todo caso, el despliegue de estos sistemas, enfocado a resolver la movilidad a las áreas industriales, sería desaconsejable al ser desplazamientos de carácter pendular, lo que dificultaría la rotación del parque disponible de bicicletas que justifique la elevada inversión y costes de mantenimiento.

Número aportación: 33

Proponente: BILDU

APORTACIONES Y CUESTIONES PLANTEADAS EN LA FASE DE CONSULTA PÚBLICA DEL BORRADOR DEL DOCUMENTO DE PROPUESTAS DE ACTUACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD A LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES DE VITORIA-GASTEIZ

Contenido:

Entendemos que TUVISA, como empresa gestora del transporte público local, tiene que tener un papel fundamental en la puesta en marcha de estos sistemas, para poder buscar sinergias con el resto de modos de desplazamiento. Todos estos sistemas usarían la tarjeta BAT, y proponemos poner en marcha la tarjeta BAT Langile para poder bonificar los desplazamientos sostenibles a los polígonos industriales. Es importante que esta nueva oferta se haga bajo la pasarela tecnológica de la tarjeta BAT.

En el caso de BAT Langile se puede poner en marcha un convenio con empresas/polígonos interesados en ofrecer ese modo de transporte a sus personas empleadas. Puede existir una ayuda municipal para favorecer e impulsar su uso, sobre todo al principio.

Se deberían poner unas condiciones mínimas para obtener y disfrutar la BAT Langile; entre ellas debería ser un contrato de trabajo/justificante en una factoría situada en los polígonos industriales, un número mínimo de viajes al mes (+35) en las líneas 3/5/9/10 de TUVISA +BEI. La tarjeta sería personal e intransferible, de revisión anual y daría lugar a unos beneficios de reducción entre 30-50% de precios tomando como base la 30D (30€). El tanto por ciento de la reducción aumentaría con el número de viajes realizado.

Valoración:

Las tarjetas mensuales permiten su uso indiscriminado por toda la red de Vitoria-Gasteiz, ello significa que no puede diferenciarse si acude a trabajar o si es un desplazamiento de ocio, por tanto, se daría el caso de que quienes se quisieran beneficiar de la tarjeta "Langile", debieran disponer de 2 tarjetas, lo que supondría un importe de gasto mayor que el actual. Existen además otro tipo de bonificaciones como son la tarjeta social, las de familia numerosa o la Gaztea.

La tarifa mensual permite su utilización en la red de transporte público durante 30 días. Se entiende que no debería discriminarse por zona o polígono y no sería viable la existencia de sendos títulos mensuales con diferente importe. Además, hay bastante evidencias académicas que confirman que el incremento del uso del transporte público no está tanto vinculado a su coste como a las características de oferta del servicio.

Número aportación: 34

Proponente: BILDU

Contenido:

Otra medida sencilla de implantar y que ya está en marcha en otros municipios es la posibilidad de transportar la bicicleta o los VMP en el autobús urbano/BEI, de manera que se haga más sencilla la intermodalidad. Esta idea de transporte de bicicleta reafirma la entrada en el polígono de Jundiz del tranvía, ya que en el tranvía es sencillo el transporte de bicicleta.

Valoración:

Esta posibilidad ha sido desestimada en numerosas ocasiones, entre otras razones, por la afección en el tiempo de viaje que supone dicha medida, en la falta de seguridad entre las personas usuarias del bus ante cualquier accidente y por responsabilidad y seguros inherentes

a dicha medida. Se contempla actualmente eso sí el que los VMP sí que puedan introducirse en los autobuses, siempre que vayan convenientemente plegados.

Número aportación: 35

Proponente: BILDU

Contenido:

En el ámbito de la movilidad ciclista y de VMP, también hay un amplio margen de mejora que el plan propuesto por el gobierno municipal no desarrolla lo suficiente. Se centra en la mejora de determinadas vías ciclistas que permitirán un mejor acceso ciclista a algunos polígonos, mejora que sin duda es necesaria, pero que de por sí solo se queda corta para conseguir apostar verdaderamente por el potencial de la bicicleta para los desplazamientos laborales.

Para empezar, no hay en Gasteiz un parque público de movilidad individual: bicicletas y VMP. Proponemos analizar las posibilidades de implantación bien de un parque público de bicicletas y patinetes, bien un parque público-privado, impulsado por las empresas, pero con colaboración pública.

Valoración:

Reimplantar un sistema público de bicicletas no es una opción contemplada en la estrategia general de movilidad de la ciudad. En todo caso, el despliegue de este tipo de sistemas, enfocado a resolver la movilidad a las áreas industriales sería desaconsejable al tratarse de desplazamientos de un carácter claramente pendular, lo que dificultaría la necesaria rotación del parque disponible de bicicletas que justifique la elevada inversión y costes de mantenimiento.

Número aportación: 36

Proponente: BILDU

Contenido:

No hay que olvidar que este plan de movilidad sostenible a los polígonos se imbrica en una ambición más amplia que tiene por objeto el fomento de la movilidad sostenible en todos los desplazamientos, no sólo en los laborales, por tanto, medidas que estamos pidiendo para el conjunto del municipio, como son el calmado del tráfico, la declaración de ciudad 30, la definición de la red principal y secundaria ciclista, aumento del número de aparcamientos para bicicletas, bici-lonjas y plan renove para ayudas a la compra y mantenimiento de bicicletas y VMP tendrán un importante impacto favorable en el desarrollo de la movilidad ciclista, también a los polígonos.

Valoración:

El Plan de actuaciones se alinea completamente con los planteamientos y principios del PMSEP. De hecho, ha sido una de las bases de partida como desarrollo del mismo.

Número aportación: 37

Proponente: BILDU

Contenido:

Además de la intermodalidad que pretendemos impulsar con el tranvía hasta el interior de Jándiz y el establecimiento de una parada intermodal al final de la línea, esta intermodalidad con bicicleta y patinete también la queremos extender a otros polígonos, como podría ser el caso de Betoño con una intermodalidad con el BEI.

Valoración:

Si bien se está lanzando un proyecto piloto ubicando sendos aparcamientos que se integrarían en la red de aparcamientos seguros de bicicletas VGBiziz, parece más oportuno esperar a la valoración de los resultados de este piloto antes de plantear mayor desarrollo en esta línea. Debe tenerse en cuenta que, al igual que sucede con la oferta de aparcamiento de automóviles, la mayor parte de las actividades industriales cuentan con espacio suficiente para albergar el estacionamiento de ciclos y VMPs en sus propias dependencias, siendo esta opción más cómoda para la gente que se desplaza en estos modos a esas áreas. Parece oportuno el valorar, de cara a posteriores desarrollos de la red de estacionamientos de VGBiziz, la toma en consideración de posibles emplazamientos que, además de dar servicio a la demanda residencial, por su ubicación próxima a paradas intermodales BUS/BEI/Tranvía, puedan además dar servicio en la conexión con las áreas industriales.

Número aportación: 38

Proponente: BILDU

Contenido:

Es necesario revisar el alcance e infraestructura ciclista en la llegada, tránsito y acceso a los polígonos industriales. En el documento se avanzan algunas ideas, pero hay que ir más allá, y tomar en cuenta también los modos de desplazamiento reales que se dan a día de hoy.

Por ejemplo, en el caso de Jundiz, además de mejorar la accesibilidad en la zona de Mercedes, hay que tomar medidas para favorecer y mejorar el acceso a la zona sur del polígono, adecuando para ello las vías existentes alrededor del pueblo de Zuhatzu. Se trata de accesos que ya utilizan a día de hoy las personas ciclistas pero que presentan deficiencias y problemas que dificultan e incluso impiden su uso en caso de climatología adversa.

Valoración:

La materialización de nuevas conexiones ciclables, junto a la mejora de las ya existentes, se está abordando en paralelo a este trabajo en el marco del "Proyecto Básico de la red ciclista Vitoria-Gasteiz". El alcance y definición concreta de cada intervención a desarrollar queda fuera del alcance de este documento. No obstante, tanto el acceso desde Zuazo, como la conexión con Zuazobidea como la habilitación de nuevos pasos de peatones en los cruces, son dos de las intervenciones analizadas.

Número aportación: 39

Proponente: BILDU

Contenido:

Tanto la bicicleta como el patinete eléctrico juegan un importante papel en este reto. La problemática de estos elementos suele tener que ver con dos aspectos: el aparcamiento y la

carga eléctrica. Con objeto de eliminar estas trabas, proponemos dar ayudas para implantar estaciones de carga en el interior de empresas o junto a empresas para aquellos casos en los que trabajen los planes de movilidad consorciados.

Además, respecto al aparcamiento de las bicicletas y teniendo en cuenta que la percepción de inseguridad sobre los lugares en los que se aparca la bicicleta puede ser uno de los frenos para su uso, proponemos estudiar la posibilidad de establecer puntos de guardería de bicicletas en determinados puntos clave para la movilidad sostenible a los polígonos, como son los puntos intermodales con BEI o tranvía.

Valoración:

A diferencia del coche eléctrico, la recarga de bicicletas y VMPs puede realizarse en gran medida en origen, y se entiende, o al menos no se desprende del diagnóstico realizado, que hoy constituya un obstáculo al despliegue de soluciones de movilidad alternativas al automóvil.

Si bien se está lanzando un proyecto piloto ubicando sendos aparcamientos que se integrarían en la red de aparcamientos seguros de bicicletas VGBiziz, parece más oportuno esperar a la valoración de los resultados de este piloto antes de plantear mayor desarrollo en esta línea. Debe tenerse en cuenta que, al igual que sucede con la oferta de aparcamiento de automóviles, la mayor parte de las actividades industriales cuentan con espacio suficiente para albergar el estacionamiento de ciclos y VMPs en sus propias dependencias, siendo esta opción más cómoda para la gente que se desplaza en estos modos a esas áreas.

Parece oportuno el valorar, de cara a posteriores desarrollos de la red de estacionamientos de VGBiziz, la toma en consideración de posibles emplazamientos que, además de dar servicio a la demanda residencial, por su ubicación próxima a paradas intermodales BUS/BEI/Tranvía, puedan además dar servicio en la conexión con las áreas industriales.

Número aportación: 40

Proponente: BILDU

Contenido:

Además de las acciones que se realicen a iniciativa de propio ayuntamiento, para cambiar a un modo de movilidad más sostenible será necesario conseguir que las empresas sitas en los polígonos también desarrollen planes de movilidad. Según la ley de sostenibilidad energética, las empresas de más de 100 personas trabajadoras por turno están obligadas a realizar planes de movilidad. Nuestra propuesta es no conformarnos únicamente con las exigencias legales y fomentar que empresas de menor plantilla también realicen planes de movilidad, por sí solas o compartido con otras empresas del entorno, para la cual el ayuntamiento deberá establecer alicientes como ayudas a la elaboración de planes o bonificaciones fiscales.

Por último, teniendo en cuenta que los incentivos económicos pueden ser un motor de cambio, proponemos que se estudien las posibilidades de establecer bonificaciones por el uso de modos de transporte sostenible. Estas bonificaciones irían en dos direcciones: del ayuntamiento a las empresas que estén trabajando en este sentido desarrollando determinadas acciones y de las empresas a las personas trabajadoras que aseguren que sus desplazamientos se realizan en modos sostenibles.

Se puede someter a estudios la posibilidad de incorporar beneficios fiscales en otras administraciones competentes (DFA).

Una segunda forma de incentivar el uso de transporte sostenible podría ser o vía convenio o ayudas económicas de las Instituciones entre las empresas que apoyen a sus personas trabajadoras a optar por los desplazamientos sostenibles a su centro de trabajo. Firmar un contrato de compromiso sostenible por el cual los y las trabajadoras podrían optar por diferentes alternativas, a modo de ejemplo: beneficios laborales como la modificación de horarios de entrada y salida, becas “green” para el mantenimiento de cuidado de su bicicleta...

Valoración:

El documento ya recoge de manera clara que existe un importante margen de actuación a nivel fiscal en los términos que expresa la aportación. No parece objeto de este plan un análisis detallado de políticas y medidas, incluidas las fiscales, destinadas al cumplimiento de los objetivos del propio plan.

Número aportación: 41

Proponente: Asociación Vitoriana Patinetes Eléctricos

Contenido:

Amplio y gran trabajo; Quizá las oportunidades más realistas de usar los patinetes eléctricos como gran alternativa a la movilidad privada en coche y también como complemento al transporte público, usado como lanzadera de grandes distancias, para usar luego el patinete en la aproximación final;

Valoración:

Se entiende que, más que una aportación, se traslada una reflexión acerca del potencial que el uso de VMPs podría llegar a tener como alternativa para los desplazamientos con motivo trabajo. La materialización de nuevas conexiones ciclables, junto a la mejora de las ya existentes, se está abordando en paralelo a este trabajo en el marco del “Proyecto Básico de la red ciclista Vitoria-Gasteiz” lo que, por su parte, entendemos que supone un oportuno escenario para el desarrollo de este modo de transporte.

Número aportación: 42

Proponente: ELKARGUNE (particular)

Contenido:

Poco ambicioso respecto de la reducción de viajes en vehículo a motor particular; En el plan no se recogen medidas para desincentivar el uso de vehículo a motor particular.

Valoración:

APORTACIONES Y CUESTIONES PLANTEADAS EN LA FASE DE CONSULTA PÚBLICA DEL BORRADOR DEL DOCUMENTO DE PROPUESTAS DE ACTUACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD A LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES DE VITORIA-GASTEIZ

El plan de movilidad a los polígonos tiene como objetivo mejorar la calidad y sostenibilidad de los desplazamientos a los polígonos. Contiene objetivos claros, así como 6 líneas estratégicas vinculadas a aquellos aspectos que se consideran claves para conseguir una movilidad más sostenible en los polígonos de Vitoria-Gasteiz

Número aportación: 43

Proponente: ELKARGUNE (particular)

Contenido:

No es adecuada la señalización como Sendas Ciclistas de las aceras para el uso compartido Peatonal/Ciclista, en primer lugar, porque una acera no se puede considerar en ningún momento como una Senda Ciclable, por su propia definición en el RGC (Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.), por mucha franja verde que tenga la acera, no es un espacio que encaje en dicha definición. Además, no sé hasta qué punto los VMP tienen permitido el uso de este tipo de sendas. Los polígonos industriales de la ciudad se caracterizan por tener mucha dotación de aparcamiento en superficie, siendo lo más adecuado destinar estas franjas de aparcamiento a vías ciclistas en lugar de llevar a las bicicletas por las aceras. Con ello, se reduciría además la dotación de aparcamiento, lo que desincentivaría el uso del vehículo privado a motor. No puede ser que por una parte el Ayuntamiento trabaje en la eliminación de la circulación de bicicletas por las aceras, y sin embargo este plan haga lo contrario. Por poner un ejemplo, el documento propone convertir en senda ciclable la acera de Venta de la Estrella, una calle con parte de su recorrido con 4 carriles de circulación y 2 bandas de aparcamiento, y otra parte con 2 carriles extra anchos de circulación y 2 bandas de aparcamiento. No parece lo más adecuado, con esa distribución de sección de la calle, llevar a las bicicletas a circular por las aceras.

Valoración:

El planteamiento que desarrolla el trabajo del proyecto básico de conexiones ciclistas en el que se está trabajando en paralelo a la definición del Plan de Movilidad a los Polígonos Industriales no contempla trazados por acera salvo en situaciones excepcionales, asumiéndose en la mayor parte de los casos los planteamientos recogidos en la aportación. Su implantación como “senda ciclista” se barajaría únicamente en viales donde la movilidad peatonal es muy escasa y con aceras de gran anchura, en muchos casos habilitadas con parterre de vegetación.

El rediseño de los trazados del viario, en paralelo a la materialización de las nuevas vías ciclistas se está definiendo en el marco de los trabajos de definición de las conexiones ciclistas con las áreas industriales de Vitoria-Gasteiz dentro del “Proyecto Básico de la red ciclista Vitoria-Gasteiz”. Se da traslado de la aportación al equipo técnico redactor.

Número aportación: 44

Proponente: ELKARGUNE (particular)

Contenido:

Abordar el estado ruinoso y de abandono de numerosos pabellones industriales (tomar medidas) provocan aislamiento y disuasión en la integridad de los polígonos. Transporte público a los diferentes polígonos con eficacia. Por ejemplo, en el caso de Jundiz es imposible abordarlo con una sola línea. Lo ideal sería lanzaderas que conexas con las líneas que se acercan a la

periferia de la ciudad y así cubrir de manera eficiente el polígono en cuestión. También hay que tener en cuenta la proyección natural de algunas líneas como la Línea 10 donde la C/ NNUU (Naciones Unidas en Zabalgana empalma con la C/ Las Arenas (Mercedes) y C/ Larragana hasta el final del polígono (Mercadona)

Valoración:

La aportación presentada, en su primera cuestión, se refiere a aspectos que quedan en gran medida fuera del alcance del documento objeto de consulta. En cualquier caso, se da traslado de esta a los servicios técnicos competentes en la materia.

TUVISA ya cuenta con un diseño de líneas ortogonal y posibilidad de transbordo gratuito y se ha previsto la extensión a la Calle Bidegana, todo ello con la L-5.

Número aportación: 45

Proponente: ELKARGUNE (particular)

Contenido:

Basar un diagnóstico solamente en la encuesta a 4000 personas, parece insuficiente. Al documento le falta concreción: acciones definidas, financiación y tiempos; Falta de concreción de las iniciativas, de las fuentes de financiación y de los tiempos de implantación. Y en el caso concreto del transporte a demanda, no se explica cómo se va a llevar a cabo ni como se solucionarían las eventualidades que pudieran surgir; Si bien todas las acciones encaminadas a reducir el uso del vehículo privado son positivas, el plan apuesta mayoritariamente por acciones que dependen de la iniciativa privada de las empresas y la ciudadanía, y poco en el transporte colectivo municipal; La Unidad Técnica de Movilidad Laboral asume muchas competencias de promoción, coordinación, etc., para una sola persona. ¿Se ha presentado el borrador a las personas que participaron en la encuesta, y en general a las partes interesadas como personas trabajadoras, colectivos ciclistas, de VPM, etc.? En la presentación de este plan en el Elkargune, se asumió con derrotismo que es muy difícil competir con el coche. Y esto se hace más cierto, si mientras se está elaborando este plan, se toman medidas que incentivan su uso como se lleva haciendo desde hace mucho tiempo en el eje Iturritxu-Zumabide-Maite Zúñiga, eje usado para llegar desde el este a Jundiz y viceversa, o ampliando el aparcamiento de Mercedes

Valoración:

El diagnóstico no se basa únicamente en la encuesta realizada a 4.000 personas, que por otro lado entendemos como una muestra importante en relación con los cerca de 40.000 personas que se trasladan a diario a trabajar a las zonas industriales.

En total se han llevado a cabo 143 encuestas a empresas, lo que supone el 5,1% del total de empresas operativas en el ámbito de estudio (2.794). Para un intervalo de confianza del 90% y el margen de error obtenido se sitúa en un 5,2%.

Además de las encuestas a las empresas, se ha realizado un cuestionario orientado a los trabajadores y a las trabajadoras de cara a obtener información sobre sus hábitos en movilidad, con el fin de caracterizar la movilidad en el área. En total se han realizado un total de 3.982 encuestas entre los 37.500 trabajadores y trabajadoras que engloban los polígonos, lo que determina un margen de error de un 1,47% para un intervalo de confianza del 95%.

El trabajo se apoya también en trabajo de campo, conteos de subida/bajada de los autobuses, aforos de paso de vehículos y contactos directos con empresas.

El borrador del Plan de Actuaciones no recoge un cronograma porque los plazos vendrán marcados por los presupuestos disponibles para cada caso. Es un documento de propuestas que será concretado en función de la disponibilidad presupuestaria. El desarrollo del Plan posibilitará la introducción, en un estadio más avanzado, de cronogramas de actuación precisos y posiblemente de presupuestos asociados a las actuaciones.

Se ha comunicado la posibilidad de consultar y de realizar aportaciones sobre el documento-borrador a todas las personas que participaron en la encuesta e indicaron el deseo de ser contactadas posteriormente tras compartir su correo electrónico.

Número aportación: 46

Formulante: BUZON CIUDADANO (particular)

Contenido:

¿Cuándo se van a pintar pasos preferentes para bicicletas junto a los pasos de peatones de Calle Las Arenas?

La mitad de los coches no paran, aunque te vean desmontado...

Valoración:

La aportación presentada se refiere a aspectos que quedan fuera del alcance del documento objeto de consulta. En cualquier caso, se da traslado de esta a los servicios técnicos competentes en la materia.

Número aportación: 47

Proponente: BUZON CIUDADANO (particular)

Contenido:

Con el precio del carburante y la subida de precio en todo me gustaría poder ir a trabajar y volver por las noches a mi casa en transporte público, porque no puedo afrontar el gasto de la gasolina. Pero topo con un gran problema en Vitoria puede ir a trabajar en autobús y eso que tengo que coger dos autobuses ya que vivo en Zabalgana y trabajo en el centro comercial boulevard pero el gran problema está que a las 10:30 de la noche cuando yo salgo de mi trabajo en el centro comercial boulevard ya no hay autobuses con lo cual o me voy a casa andando que desde el centro comercial Boulevard a Zabalgana no me atrevería por miedo y la distancia es importante, así que me veo obligada a ir en coche.

Podéis pensar un poquito en todos los trabajadores que salimos a las 10:30 del centro comercial o cualquier sitio así y no podemos volver a nuestras casas en transporte público??

Valoración:

El documento de propuestas contempla la creación de un servicio de transporte a demanda para facilitar diferentes opciones de transporte a la plantilla trabajadora. Se pretendería de este modo ajustar la oferta a la demanda en los períodos valle, así como cubrir las horas de entrada

y salida para aquellos viajeros que requieren un transbordo a primera o a última hora y no les permite entrar a tiempo a su lugar de trabajo.

Número aportación: 48

Proponente: BUZON CIUDADANO (particular)

Contenido:

ME PARECE VERGONZOSO QUE EN LA AVENIDA DE LOS HUETOS, SÍ UNA AVENIDA, SE VAYA A ELIMINAR UN CARRIL DE CIRCULACIÓN POR CADA SENTIDO PARA LOS COCHES PARA CREAR UN CARRIL BICI EN CADA SENTIDO, ES VERGONZOSO.

ES UNA CALLE IMPORTANTE QUE ADEMÁS LLEVA A LA GENTE A TRABAJAR A JUNDIZ.

Valoración:

El alcance y definición concreta de cada uno de los ejes de conexión ciclista a implantar queda fuera del alcance de este documento, si bien en el marco de los trabajos de definición de las conexiones ciclistas con las áreas industriales de Vitoria-Gasteiz, dentro del “Proyecto Básico de la red ciclista Vitoria-Gasteiz”, ya se está contemplando junto con la definición de la infraestructura ciclista a desarrollar. En cualquier caso, se da traslado de esta aportación a los servicios técnicos competentes en la materia.

Número aportación: 49

Proponente: BUZON CIUDADANO (particular)

Contenido:

Comunica al Servicio 010 la retirada por considerarlo el comunicante peligroso del quitamiedos existente en el puente de Avenida de Los Huetos existente como espacio separador entre peatones y bicicletas. Y la instalación de algún separador de espacio en ese mismo lugar entre bicicletas y coches, ya que no existe ninguno y es poco seguro.

Valoración:

La aportación presentada se refiere a aspectos que quedan fuera del alcance del documento objeto de consulta. En cualquier caso, se da traslado de esta a los servicios técnicos competentes en la materia.

Número aportación: 50

Proponente: BUZON CIUDADANO (particular)

Contenido:

Tras la reforma de la Av. Huetos para incorporar el carril bici en lo que era el carril derecho, todos los vehículos tienen que circular por el carril más cercano a la mediana. El problema es que los vehículos pesados con altura chocan con las ramas (muchas de un diámetro grande) de los árboles. Estos golpes pueden causar, primero, un accidente si al golpear una de esas ramas cae a la carretera o encima de alguien. Y segundo, al no estar indicada la altura mínima es

responsabilidad del ayuntamientos si al golpear con las ramas causan algún desperfecto en el vehículo.

Valoración:

La aportación presentada se refiere a aspectos que quedan fuera del alcance del documento objeto de consulta. En cualquier caso, se da traslado de esta a los servicios técnicos competentes en la materia.

Número aportación: 51

Proponente: BUZON CIUDADANO (particular)

Contenido:

Cómo van a pasar los bomberos y vehículos de emergencia por la Avenida los Huetos?

Valoración:

El alcance y definición concreta de cada uno de los ejes de conexión ciclista a implantar queda fuera del alcance de este documento, si bien en el marco de los trabajos de definición de las conexiones ciclistas con las áreas industriales de Vitoria-Gasteiz, dentro del "Proyecto Básico de la red ciclista Vitoria-Gasteiz", ya se está contemplando junto con la definición de la infraestructura ciclista a desarrollar. En cualquier caso, se da traslado de esta aportación a los servicios técnicos competentes en la materia.

Número aportación: 52

Proponente: BUZON CIUDADANO (particular)

Contenido:

Trabajo en el edificio de oficinas en la Avda, de Zabalgana nº 1, y como yo, hay un amplio número de personas que utilizan las bicicletas para movernos por la ciudad y nos gustaría seguir haciéndolo, al trabajo es imposible no hay donde dejar la bicicleta y la combinación de autobuses muy difícil en esta zona, por lo que se utiliza el coche y es una pena. Solicitamos una aparcamiento-bicis en el edificio PURPURINA en Zabalgana hay mucho espacio para ello, tenemos una amplia entrada.

Valoración:

La aportación presentada se refiere a aspectos que quedan fuera del alcance del documento objeto de consulta. En cualquier caso, se da traslado de esta a los servicios técnicos competentes en la materia.

Número aportación: 53

Proponente: BUZON CIUDADANO (particular)

Contenido:

El camino que hay entre Zuazo de Vitoria y Jundiz, está muy mal y descuidado, las piedras que hay resbalan mucho y es peligroso transitarla con la bicicleta.

Valoración:

La aportación presentada se refiere a aspectos que quedan fuera del alcance del documento objeto de consulta. Se da traslado de esta a los servicios técnicos competentes en la materia. En cualquier caso, en el documento del Proyecto Básico de la Red Principal Ciclista se contempla la conexión de Jundiz con Zuazo mediante bicarril por esta vía, por lo que se mejorará su estado contando con la autorización de la Junta Administrativa y según disponibilidad presupuestaria.

Número aportación: 54

Proponente: BUZON CIUDADANO (Empresa)

Contenido:

Somos una empresa localizada en Jundiz en la calle Paduleta. Nuestra empresa cuenta con un aparcamiento privado y en la calle se puede aparcar en línea. Todos los días nos encontramos con que camiones de gran tamaño aparcan en línea dejándonos sin visibilidad para salir de la empresa. Ya hemos tenido varios sustos porque tenemos que invadir el carril cuando nos incorporamos. Solicitamos que se coloque un espejo en la farola de enfrente para poder ver si vienen vehículos o que se limite el aparcamiento cerca de nuestra puerta de salida para evitar disgustos. Adjunto imágenes desde mi vehículo para mostrar la poca visibilidad.

Valoración:

La aportación presentada se refiere a aspectos que quedan fuera del alcance del documento objeto de consulta. En cualquier caso, se da traslado de esta a los servicios técnicos competentes en la materia.

Número aportación: 55

Proponente: E-mail (Persona trabajadora)

Contenido:

... el carril bici para la calle Artapadura no cumple con sus objetivos. Está siempre lleno de suciedad por las diferentes empresas que se ubican en la calle(puntas,piedras,polvo..) Los que transitamos por él no ganamos para pinchazos. También indicarles, que se colocan los camiones que esperan para la empresa Michelin, sobre el carril bici poniendo en riesgo a los que lo transitamos. A la altura de la Michelin, con un trozo de cemento mal puesto se nos desvía a la acera, una acera llena de baches.

Valoración:

La aportación presentada se refiere a aspectos que quedan fuera del alcance del documento objeto de consulta. En cualquier caso, se da traslado de esta a los servicios técnicos competentes en la materia.

Número aportación: 56

Proponente: E-mail (Persona trabajadora de Transportes FRESNEDA)

Contenido:

Es muy necesario ir en autobús a polígonos y poder tener varios horarios.

Valoración:

Se entiende que, más que una aportación, se traslada una reflexión acerca de la necesidad de disponer servicios regulares de autobús a los polígonos industriales, sin profundizar en propuestas concretas.

El documento de propuestas contempla la creación de un servicio de transporte a demanda para facilitar diferentes opciones de transporte a la plantilla trabajadora. Se pretendería de este modo ajustar la oferta a la demanda en los períodos valle, así como cubrir las horas de entrada y salida para aquellos viajeros que requieren un transbordo a primera hora y no les permite entrar a tiempo a su lugar de trabajo.

Número aportación: 57

Proponente: E-mail (Persona trabajadora de DAISALUX)

Contenido:

Creo que el Plan recoge muchas buenas ideas.

Obviamente estoy más interesado en las propuestas que nos afectan directamente, y a mí en particular.

El acceso en bici o patinete a Jundiz es una solución con mucho futuro. Para potenciarlo es necesario una infraestructura ágil, que se perciba como segura.

Marcaría como punto más conflictivo actual, la rotonda en el cruce de Zurrupiteita con Zuazobidea. En las horas punta, no hay forma de cruzar con seguridad.

Es interesante la opción de dar acceso a Jundiz por Zuazo. Pero importante que el carril bici no muera al llegar a Zuazobidea. El paso elevado parece buena opción. En su defecto, interesa conectarlo con el resto de los carriles bici. Los tramos inconexos no proporcionan una facilidad de desplazamiento. Prolongarlo hasta Zurrupiteita por la zona verde actual no puede ser muy costoso.

Gracias por vuestro trabajo. Hace falta que se haga realidad en un plazo razonable.

Valoración:

La materialización de mejores conexiones ciclistas con los polígonos industriales ya queda plasmada en el documento objeto de consulta. El alcance y definición concreta de cada uno de los ejes a implantar queda por otro lado fuera del alcance de este documento, si bien en el marco de los trabajos de definición de las conexiones ciclistas con las áreas industriales de Vitoria-Gasteiz, dentro del “Proyecto Básico de la red ciclista Vitoria-Gasteiz”, ya se está contemplando junto con la definición de la infraestructura ciclista a desarrollar. En cualquier caso, se da traslado de esta a los servicios técnicos competentes en la materia.

Número aportación: 58

Proponente: E-mail (Persona trabajadora)

Contenido:

Visto el documento 2

Lo primero, indicar que es de agradecer fomentar la participación ciudadana en aspectos que nos afectan a todos. Muchas gracias realmente.

En segundo lugar concretar que en mi caso me desplazo en bicicleta a diario a Jundiz desde hace años. comento esto, porque mi visión será diferente a la que pueda tener el que se desplaza en coche o en transporte colectivo. Entre todos se trata de aportar.

De forma general, me parece bien. Creo de todas formas que habría que incidir más en las actuaciones donde tiene competencia el ayuntamiento y menos en otros aspectos, como creación de plataformas, fomento de teletrabajo, temas relacionados con la actitud de las empresas en este tema... Es decir, centrarse en lo que puede y debe hacer el ayuntamiento.

También pienso que los plazos de ejecución no son admisibles para algunas actuaciones. Se habla de años, y algunas habría que ejecutarlas ya. Tal vez si se toma en consideración el comentario del punto anterior, sería viable el hacerlo.

Me gusta el planteamiento en general que se quiere realizar en el tema del transporte en autobús. Echo de menos la concreción de que fueran autobuses eléctricos, o lo que en cada momento se considere más sostenible. (no me refiero a BEI, ni tranvía, los cuales considero muy poco sostenibles a medio plazo, por tratarse de sistemas con un gasto en infraestructuras enorme y que van a quedar obsoletos en muy poco tiempo), sino impulsar un verdadero transporte colectivo sostenible, que sea flexible en función de necesidades de horarios y recorridos, con poco gasto en infraestructura y adaptable a lo que sea más sostenible en cada momento (electricidad, hidrógeno...).

Como detalle. No se muy bien a que se refiere cuando entre Zuazobidea y Las Arenas se habla de carril bici poco señalizado...

Llevo muchos años pasando a diario y no veo por ningún lado rastro de carril bici alguno.

Valoración:

El documento de propuestas del "Plan de movilidad a los polígonos industriales de Vitoria-Gasteiz" no recoge plazos de ejecución de sus diferentes acciones ya que vendrán marcados en función de la disponibilidad presupuestaria. El desarrollo del Plan posibilitará la introducción, en un estadio más avanzado, de cronogramas de actuación precisos y posiblemente de presupuestos asociados a las actuaciones.

Por otro lado, la progresiva electrificación de la flota de transporte público ya está asumida en el marco de la estrategia de acción climática de la ciudad.

Número aportación: 59

Proponente: E-mail (Persona trabajadora)

Contenido:

Proposamena irakurri eta gero, ni lanera bizikletan noan horretan, planean honako hau faltan botatzen dut:

Educación vial para conductores de coche, bicicleta y patinetes eléctricos.

Ez dira arauak errespetatzen:

- patineteak abiadura handian doaz, eta nahi duten lekutik

- kotxeek ez dituzte bizikleten zebrabideak errespetatzen

APORTACIONES Y CUESTIONES PLANTEADAS EN LA FASE DE CONSULTA PÚBLICA DEL BORRADOR DEL DOCUMENTO DE PROPUESTAS DE ACTUACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD A LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES DE VITORIA-GASTEIZ

*- bizikleta asko espalioetik edo errepidetik doaz, bidegorria ondoan izanda.
Planaren helburuetako bat segurtasuna bermatzea bada,
(Elevada accidentalidad laboral “in itinere” (impacto sobre la seguridad vial). Se produjeron cerca de 700 accidentes en 2019 en el viario de la zona industrial)
heziketa ezinbestekoa da, mugikortasun aukera guztiak elkarrekin bizi ahal izan dezaten.
Gure ekarpenak kontutan hartuko dituzuelakoan, eskerrik asko eta agur bat,*

Valoración:

La aportación presentada se refiere a aspectos que quedan fuera del alcance del documento objeto de consulta. En cualquier caso, se da traslado de esta a los servicios técnicos competentes en la materia.

Número aportación: 60

Formulante: E-mail (Persona trabajadora)

Contenido:

Pues me gustaría que hubiese más autobuses temprano hacía los poligonos,

Valoración:

El documento de propuestas contempla la creación de un servicio de transporte a demanda para facilitar diferentes opciones de transporte a la plantilla trabajadora. Se pretendería de este modo ajustar la oferta a la demanda en los períodos valle, así como cubrir las horas de entrada y salida para aquellos viajeros que requieren un transbordo a primera hora y no les permite entrar a tiempo a su lugar de trabajo.

Número aportación: 61

Proponente: E-mail (Persona trabajadora de FIASA)

Contenido:

He ojeado el Plan de Movilidad y no hace ninguna referencia al Polígono Industrial Subillabide, Iruña de Oka. El polígono no pertenece al ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz pero muchas de las personas que trabajamos en él, la mayoría, venimos desde Vitoria.

Este tráfico también entra y sale, en definitiva, de la ciudad.

Por ejemplo, este polígono no tiene una comunicación “razonable” con Vitoria. El único autobús que para es el de “línea” de Mendoza, con un horario muy restringido. El acceso en bicicleta desde Vitoria lo hacemos por la carretera local de Gometxa-Ariñez, que muere ahí. Luego hay un camino de parcelaria sin ningún tipo de señalización y escaso mantenimiento.

Desde mi punto de vista, el Plan de Movilidad de Vitoria-Gasteiz debería contar con una extensión a los polígonos de municipios adyacentes. Por ejemplo, el de Goian en Legutiano, que tampoco aparece en el plan.

Valoración:

Los polígonos de Subillabide y Gojain, al no pertenecer a municipio de Vitoria-Gasteiz, quedan fuera de aplicación de este Plan.

Número aportación: 62

Proponente: E-mail (Persona trabajadora)

Contenido:

Como es sabido, el polígono industrial de Júndiz es de los más extensos de Euskadi y en él se congregan multitud de empresas y, por lo tanto, trabajadores. Debido a esto, los trayectos, tanto de ida como de vuelta a este polígono suponen un volumen muy importante de desplazamientos diarios dentro de la movilidad de la ciudad. Tal como indicáis en el borrador del Plan, los trayectos se realizan mayoritariamente en vehículo privado con un solo conductor. Sin embargo, teniendo en cuenta la distancia que se encuentra dicho polígono de la ciudad de Vitoria-Gasteiz, los trayectos en bicicleta son perfectamente factibles y competitivos en comparación con el coche. De hecho, así lo indicáis en el borrador.

Todo esto, nos indica que deberían darse todas las facilidades posibles para el acceso en bicicleta al polígono de Júndiz debido al potencial que tiene de reducción de desplazamientos en coche. En el borrador del plan se indica la mejora de los accesos actuales por la calle Las Arenas y por el pueblo de Zuazo. Sin embargo, al tratarse de un polígono tan amplio, existen otros accesos más directos para dirigirse a según qué zonas del polígono. Concretamente para acceder a la zona sur, el acceso más directo sería el que adjunto en el fichero acceso por zona sur.pdf. Este itinerario está obtenido, además, mediante la herramienta Geo Vitoria-Gasteiz, y es el recomendado por la herramienta para desplazarse en bicicleta entre el punto A y el punto B. Asimismo, por mi experiencia personal, es el utilizado a diario por muchos trabajadores que se dirigen en bicicleta a la zona sur de Júndiz.

Pues bien, este es uno de los accesos que considero que precisa de una clara mejora, ya que en el tramo entre la calle Zuazobidea y el pueblo de Zuazo, concretamente en el tramo más cercano a Júndiz, el recorrido es escasamente ciclable, no solo por su fuerte pendiente, si no por el propio estado del pavimento, empeorando aun más los días de lluvia y por la circulación de algunos vehículos todoterreno que lo utilizan para el acceso más rápido al polígono. Para ilustrar el estado habitual de este acceso en invierno os envío unas fotos del mismo (fichero adjunto Reportaje fotográfico.pdf).

Por lo tanto, os animo a que incluyáis este acceso al Polígono Industrial de Júndiz dentro de las actuaciones del nuevo Plan de Movilidad.

Valoración:

El alcance y definición concreta de cada uno de los ejes ciclistas a implantar queda fuera del alcance de este documento, si bien en el marco de los trabajos de definición de las conexiones ciclistas con las áreas industriales de Vitoria-Gasteiz, dentro del "Proyecto Básico de la red ciclista Vitoria-Gasteiz", el acceso desde Zuazo y la conexión con Zuazobidea ya se están contemplando junto con la definición de la infraestructura ciclista a desarrollar. En cualquier caso, se da traslado de esta a los servicios técnicos competentes en la materia.

Número aportación: 63

Proponente: E-mail (Persona trabajadora)

Contenido:

Veo que en la ilustración 24 incluyen mi propuesta para Bremen-Duseldorf, aunque en la esquina del Aldi siguen llevando el bidegorri por la acera, yo creo que lo suyo sería hacer la misma obra que se hizo en Avenida de los Huetos/Bremen y rebajar esa esquina para separar bicicletas de peatones.

también veo que se incluye en la Ilustración 25 un bidegorri en la intersección Avenida de los Huetos / Urartea compartiendo el tráfico rodado, tal vez dadas las dimensiones de la rotonda y la zona verde tal vez se podría pegar un mordisco a ambas permitiendo hacer una isleta de mayor tamaño en la calle Urartea entre los 2 sentidos de circulación, tal vez incluso se podría mover el paso de cebra para ponerlo en el cruce del bidegorri. FOTO 1

Luego en la Ilustración 34 veo que se insiste en usar la acera para unir el bidegorri, cuando la rotonda tiene carriles anulados en la primera imagen y se podría hacer un nuevo paso de cebra en la segunda o hacer un nuevo bidegorri por la zona del césped.

En la primera imagen lo suyo sería hacer de nuevo como se hizo en la avenida de los Huetos con Bremen. FOTOS 2, 3

En la Ilustración 35 veo que proponen hacer el bidegorri por la acera oeste, cuando en el este hay una zona ajardinada que permitirían unir el bidegorri que baja de Zuazo de Vitoria, no solo con la calle Zurrupietia, si no con la calle Lermendabide e incluso el pueblo de Crispijana por el norte y llevar un bidegorri hasta la calle Jundiz por el sur por la zona ajardinada de la calle Goikoberaza e incluso permitir unir el bidegorri de la calle Jundiz con el camping Ibaia, incluso teniendo una visión mas amplia dicho bidegorri podría llegar hasta Ariñez. FOTO 4

En la imagen 36 veo que se plantean pasos de cebra en la intersección de Paduleta con Mendigorritxu, la cual actualmente necesita al menos 4 farolas en su sección sur. FOTO 5

Luego en la Ilustración 39 veo que tienen planeado alterar el recorrido de la línea 5C en mi opinión, la parada terminal en Jundiz / Zurrupietia es inutil ya que la 5B pasa por enfrente, tal vez se podría quitar, y mover la parada de Zurrupietia / Mendigorritxu a la calle Mendigorritxu y la actual parada de la calle Mendigorritxu moverla a Lermendabide / Mendigorritxu.

Tal vez así además se daría servicio a más empresas y al pueblo de Margarita. FOTO 6

Valoración:

El rediseño de los trazados del viario, en paralelo a la materialización de las nuevas vías ciclistas se está definiendo en el marco de los trabajos de definición de las conexiones ciclistas con las áreas industriales de Vitoria-Gasteiz dentro del “Proyecto Básico de la red ciclista Vitoria-Gasteiz”. Se da traslado de la aportación al equipo técnico redactor.

Número aportación: 64

Proponente: E-mail (Persona trabajadora)

Contenido:

No tengo conocimiento suficiente para comentar las primeras aportaciones mencionadas en este correo pero respecto de las últimas que son las que afectan a Jundiz y a pesar del riesgo a equivocarme os comento:

** El enlace del bidegorri desde Zuazo a la calle Zuatzobidea y su extensión por la zona verde presenta el inconveniente, desde mi punto de vista, de la pendiente que tiene, al margen del coste que supondría su desarrollo por toda la zona verde que plantea (este vial no tiene acera ni zona de aparcamiento al este).*

** Respecto a las farolas que puedan faltar en la zona que indica en la intersección entre la calle Paduleta y Mendigorritxu sería cuestión de valorarlo, al igual que puedan faltar en otras zonas, pero hay que tener en cuenta en el caso de las rotondas y sus zonas de afección que las rotondas de la calle Mendigorritxu del Sector 6 de Jundiz que enlazan con la N-102 y la A-1 en su intersección con Lermendabide, lo mismo que las dos rotondas de la calle Bidegana del Sector 21 de Jundiz son competencia de Diputación, Servicio de Carreteras, quienes supongo deberían ser quienes valoren y apliquen tanto esta propuesta como la de los pasos de peatones dependiendo de la distancia a la que se quieran colocar de las rotondas.*

** Las aportaciones respecto a las paradas de autobús y la nueva línea lo siento pero no termino de entenderlas muy bien porque la extensión que se planteaba, si no me equivoco es para el Sector 21 de Jundiz donde no hay ninguna parada en la actualidad y creo que TUVISA planteaba paradas solo en la calle Bidegana que es la principal. No se si merecería la pena poner más paradas, entiendo que dependerá de la rentabilidad que TUVISA considere va a tener esta extensión.*

Yo no pude estar en la reunión de agosto en la que se resumieron todas las aportaciones al plan de movilidad por lo que igual no he estado muy acertada en mis comentarios. No se si hay prevista alguna otra reunión en relación con este asunto.

Valoración:

La aportación presentada se refiere a aspectos que quedan fuera del alcance del documento objeto de consulta. En cualquier caso, se da traslado de esta a los servicios técnicos competentes en la materia.

Número aportación: 65

Proponente: E-mail (Persona trabajadora)

Contenido:

Continuando con el plan de movilidad a Jundiz, otra cosa que falta en la mayoría del polígono son las papeleras, en toda la zona más antigua de Jundiz (entre Mendigorritxu y Zuazobidea) no hay ni una, y en la calle Jundiz hay muchas bolsas de basura colgando de las vallas de algunas empresas entre Zurrupitieta y Lermendabide.

Estaría bien al menos colocar una papelera al lado de cada parada de autobús, así como en todos los cruces.

Si se considerase no necesario estaría bien poner 2 contenedores uno en la rotonda de Jundiz con Lermendabide, en la esquina del restaurante Jundiz y otra en Jundiz con Zurrupitieta en la esquina con Urssa, porque sinceramente da vergüenza ver las bolsas de basura colgadas de las verjas o basura tirada por las calles Lermendabide, Jundiz y Zurrupitieta.

Valoración:

La aportación presentada se refiere a aspectos que quedan fuera del alcance del documento objeto de consulta. En cualquier caso, se da traslado de esta a los servicios técnicos competentes en la materia.

Número aportación: 66

Proponente: E-mail (Persona trabajadora de FIASA)

Contenido:

Como responsable de Medio Ambiente de Fundiciones Inyectadas Alavesas S.A. sita en el Polígono Industrial Subillabide indicamos que cada vez estamos realizando una mayor promoción del uso de bicicleta y somos ya bastantes los usuarios que hacemos uso de la misma, pero nos encontramos con bastantes problemas en el día a día.

De la zona de Nanclares no existe carril bici de acceso al Polígono, pero entiendo que eso es un tema a tratar directamente con el personal del Ayto. de Iruña de Oca, ya que las distancias son cortas como para no tener que hacer uso del vehículo.

El problema también lo tenemos con los que venimos de Vitoria.

En su día sé que había previsto tener una intercomunicación de los Polígonos de Jundiz y Subillabide.

Actualmente existe la misma, pero esta la problemática de que Jundiz no tiene una red de carriles bici y la otra dificultad añadida es que el tramo actual de parcelaria que comunica el Polígono Subillabide al de Jundiz está bastante mal y más ahora en invierno además de no contar con ningún tipo de iluminación.

Somos muchos los trabajadores de ambos polígonos que podríamos usar de continuo la bici para desplazarnos ya que las distancias de ambos polígonos son bastante cercanas.

Valoración:

El alcance y definición concreta de cada uno de los ejes ciclistas a implantar queda fuera del alcance de este documento, si bien en el marco de los trabajos de definición de las conexiones ciclistas con las áreas industriales de Vitoria-Gasteiz, dentro del “Proyecto Básico de la red ciclista Vitoria-Gasteiz”, ya se está contemplando junto con la definición de la infraestructura ciclista a desarrollar. En cualquier caso, los polígonos de Subillabide y Gojain quedan fuera del municipio de Vitoria-Gasteiz por lo que no se contemplan en ese trabajo.