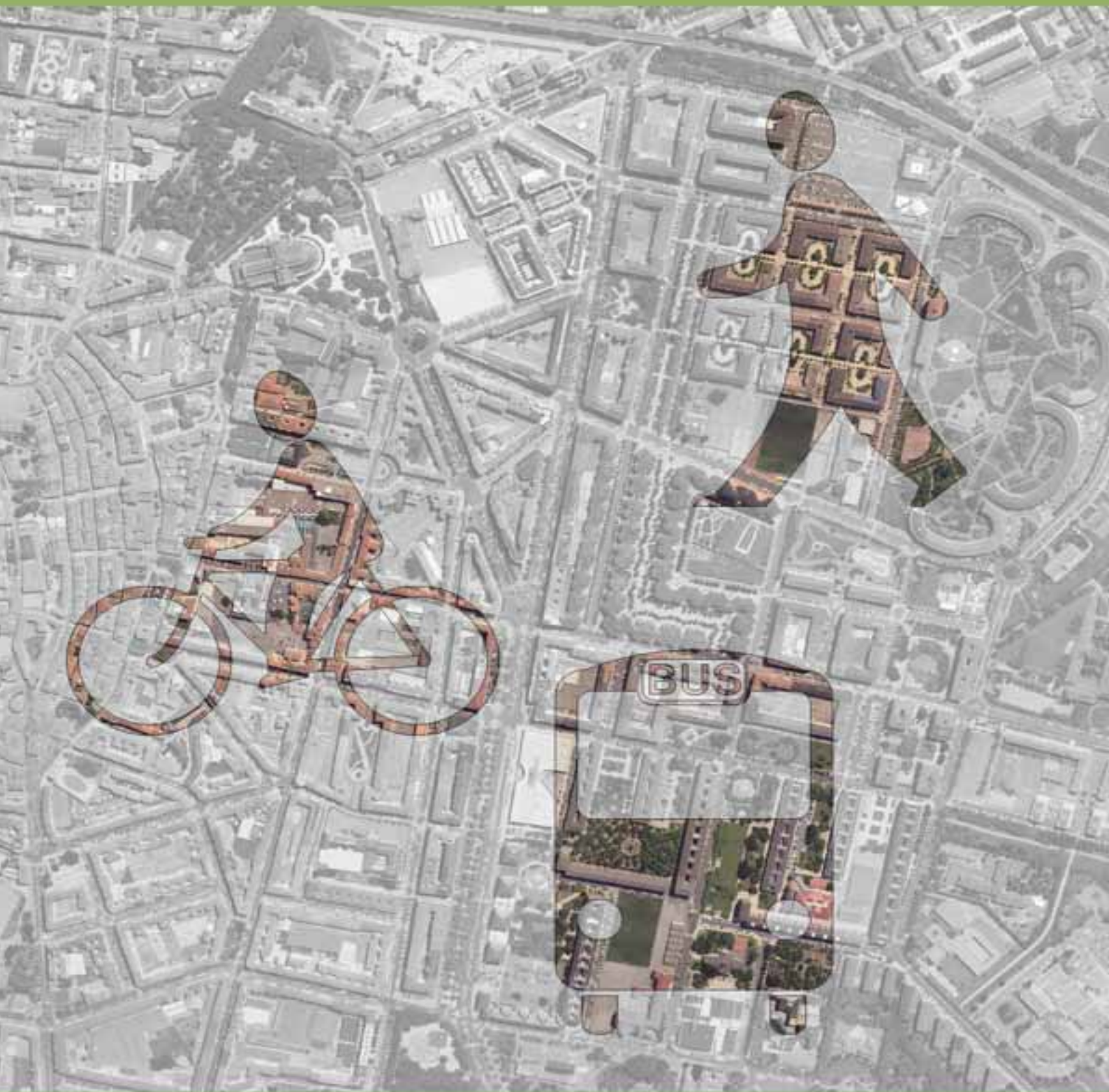


PACTO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE VITORIA-GASTEIZ



ABRIL 2007

introducción	1
justificación	2
movilidad sostenible	3
principios generales del Pacto	4
objetivos y medidas	7
proceso de participación	13

introducción

El término movilidad está relacionado con el movimiento de personas y mercancías. La accesibilidad y la libertad de movimientos de personas y bienes es uno de los derechos fundamentales de nuestra sociedad y es también un elemento clave para el desarrollo socioeconómico de nuestro municipio. La solución del transporte urbano es determinante para el buen funcionamiento de la ciudad, para su calidad de vida, para la salud de los ciudadanos y para su medio ambiente.

Aunque Vitoria-Gasteiz ha sido pionera en el diseño y la puesta en marcha de determinadas soluciones puntuales a los impactos de una movilidad creciente: peatonalización del centro de la ciudad, atención a las vías para bicicletas y sendas urbanas, regulación del aparcamiento en zonas urbanas (OTA), préstamo de bicicletas o integración del ferrocarril en el tejido urbano, en las últimas décadas se ha producido en nuestra ciudad un importante crecimiento del número de desplazamientos unido a un uso excesivo e indiscriminado del vehículo privado.

En un momento en que la ciudad está inmersa en un importante proceso de crecimiento, en el que se va a producir un cambio de escala que afectará a la accesibilidad y a la estructura de toda la ciudad, es necesario replantearse la política de movilidad en su conjunto, considerando los diferentes modos de desplazarse, la intermodalidad entre todos ellos y las prioridades y medidas que se van a desarrollar para encauzar la política de movilidad desde la sostenibilidad, trabajando a favor de la ciudadanía y del medio ambiente como corresponde a las señas de identidad de este municipio.

Las personas y entidades que participamos en este Pacto por la Movilidad Sostenible apostamos decididamente por poner freno al proceso de insostenibilidad derivado de la creciente demanda de movilidad. Los firmantes de este documento consideramos que es necesario afrontar la movilidad urbana desde un nuevo enfoque, que pasa por reducir el uso del automóvil privado y promover medios de transporte menos consumidores de recursos, menos contaminantes y menos despilfarradores de suelo.

El Pacto por la Movilidad Sostenible para Vitoria-Gasteiz pretende definir el marco para unas nuevas pautas de movilidad y, por tanto, para un modelo de ciudad en el que los desplazamientos urbanos no supongan una amenaza para la salud, ni para la calidad de vida, el medio ambiente urbano o el desarrollo de la economía local.

justificación

A pesar de algunas de las medidas innovadoras en materia de movilidad llevadas a cabo en Vitoria-Gasteiz, se constata el aumento de los viajes en vehículo privado en detrimento del transporte público y de los desplazamientos a pie. Se reconoce, por tanto, la necesidad de frenar el proceso de creciente motorización y solución privada de la movilidad de personas y mercancías.

Para conseguirlo, es necesario alcanzar un acuerdo que defina unos principios generales respecto a los diferentes aspectos de la movilidad urbana, así como unos objetivos que orienten las medidas concretas a tomar y un marco de participación, seguimiento y evaluación de los mismos por parte de la ciudadanía.

La vinculación de la movilidad con la motorización y con los medios privados de desplazamiento genera un buen número de problemas, que contribuyen al malestar urbano:

- Problemas para la salud de la población y en especial de los más vulnerables (niños, ancianos, personas con discapacidad): enfermedades causadas por el tráfico de modo directo -accidentes- o indirecto -contaminación atmosférica y ruido-, sedentarismo...
- Problemas ambientales: ocupación y fragmentación del territorio, emisión de gases de efecto invernadero, ruido, consumo de recursos no renovables.
- Problemas sociales: deterioro de la convivencia vecinal en el espacio público, falta de autonomía y socialización de los niños, ancianos y personas con discapacidad; pérdidas de tiempo debidas a la congestión o inaccesibilidad para los grupos que no disponen de un vehículo.
- Problemas económicos: incremento del gasto en los sistemas de transporte, falta de competitividad local debida a los costes derivados de la congestión...

El Pacto por la Movilidad Sostenible se configura como un punto de encuentro o un común denominador a partir del cuál establecer nuestro modelo de movilidad. Este documento pretende consensuar las aportaciones desde la administración, las asociaciones y los representantes de la sociedad civil, para definir así cuál es el modelo de movilidad y de ciudad que queremos para nuestro municipio, a corto y medio plazo y para las generaciones venideras.

El consenso busca la aplicación de unos principios y objetivos comunes que, en primer lugar, favorezcan un correcto desarrollo social y económico de la ciudad, superando las deficiencias actualmente presentes y detectadas en el informe sectorial dedicado a la movilidad en el Informe diagnóstico sobre el estado de la sostenibilidad y el medio ambiente en el municipio de Vitoria-Gasteiz.

El ámbito de desarrollo y concreción de los acuerdos expresados en este Pacto, será el Plan de Movilidad Sostenible de Vitoria-Gasteiz.

movilidad sostenible

La movilidad sostenible, por contraste con las tendencias actuales de accesibilidad y movilidad, es:

- Una movilidad menos peligrosa para la salud de la población.
- Una movilidad menos dañina para el medio ambiente y con menor uso de recursos naturales.
- Una movilidad más equitativa y capaz de responder a las necesidades de todos y todas, sin discriminación de edad, renta, condición física o psíquica y género.
- Una movilidad más eficiente desde un punto de vista económico.
- Una movilidad más integrada en el tejido urbano y que no destruya sus cualidades.

En el caso de Vitoria-Gasteiz, se han definido una serie de principios generales para orientar las medidas a llevar a cabo en el futuro, con el objetivo de avanzar hacia una movilidad más sostenible.

- **MODELO DE CIUDAD**

Conseguir un espacio urbano de calidad y una ciudad saludable, en la que el ruido y la contaminación disminuyan notablemente a favor de la calidad del espacio público. Mantener la escala humana y la compacidad razonable de la ciudad existente. Mejorar los barrios de modo que todos tengan servicios y vida propia, contrapesando la atracción del centro.

Mejorar el espacio urbano y las actividades que en él se realizan para conseguir un tejido compacto, diverso y equilibrado en el que la proximidad y la mezcla de usos sean los factores dominantes. Ordenar y coordinar el desarrollo de la ciudad en relación al territorio que la rodea.

- **ACCESIBILIDAD**

El modelo de movilidad ha de contemplar el acceso al espacio público de toda la ciudadanía, adoptando las medidas necesarias para garantizar este derecho universal, especialmente a las personas con movilidad reducida, ancianos y niños. El modelo de movilidad debe contribuir a garantizar la cohesión social.

El modelo ha de prever una red que garantice el acceso en las mejores condiciones posibles a todos los barrios y pueblos del municipio, superando los problemas de dotaciones infraestructurales o de servicios que provocan déficits de accesibilidad puntuales y generan desigualdades territoriales.

- **EFICIENCIA**

El modelo de movilidad deberá tener en cuenta las características de cada modo de transporte, sus puntos fuertes y débiles en cuanto a eficiencia operativa y energética para cada desplazamiento concreto y, por tanto, los impactos y las oportunidades que derivan de su uso. Por consiguiente, este modelo tiene que racionalizar el uso de los diferentes modos y facilitar su utilización en los desplazamientos en los que sean más adecuados.

- **IMPULSO A LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE Y EN MODOS NO MOTORIZADOS Y DISUASIÓN DEL USO DEL AUTOMÓVIL PRIVADO**

Vitoria-Gasteiz debe convertirse en una ciudad en la que las personas que se desplazan a pie o en modos no motorizados cuenten con una completa red que permita garantizar su seguridad y facilidad de uso. Conseguir que la bicicleta se convierta en un modo de transporte habitual, agradable y seguro. Apoyar y priorizar los modos de transporte más ecológicos y universales.

Tal y como señala el Libro Verde de la Comisión Europea “La red de los ciudadanos” (COM (95) 601 final), las medidas para afrontar los retos del tráfico urbano mediante la promoción de los medios de transporte alternativos al automóvil se han demostrado necesarias pero insuficientes; hace falta además establecer medidas restrictivas del uso indiscriminado e irracional del automóvil privado. Es lo que se ha venido a denominar políticas combinadas de estímulo y disuasión (“push and pull”).

- **CALMADO DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS**

El tráfico motorizado se ha de tranquilizar de forma que sea posible la convivencia con los modos de desplazarse más positivos para la ciudad y para los ciudadanos y se reduzca el impacto negativo del tráfico en cualquiera de sus aspectos.

En resumen, cambiar la jerarquía de prioridades actuales en las medidas a desarrollar, facilitando la racionalización y el uso inteligente de todos los modos, cada uno en su escala óptima, esto se concretaría en:

- Dar prioridad a los modos lentos y no motorizados, ambiental y socialmente más benignos, en distancias cortas y medias para los que son los más adecuados.
- Dar prioridad a los modos colectivos sobre las soluciones individuales en el resto de viajes.
- Calmar el tráfico: reducir la velocidad y la intrusión del vehículo en el espacio urbano.
- Diseñar los espacios públicos y equipamientos como espacios para la convivencia, el ocio y el disfrute de la ciudad. Primero habitar, luego circular.

- **TRANSPORTE PÚBLICO ALTERNATIVA AL DESPLAZAMIENTO EN COCHE PRIVADO**

El transporte público y colectivo debe mejorar su oferta y eficacia, con el objetivo de que consiga ser una alternativa real al automóvil privado en distancias medias y largas, no sólo en el ámbito de la ciudad, sino en el entorno municipal y comarcal.

- **SEGURIDAD**

Garantía de seguridad y protección en el espacio público, fundamentalmente para los colectivos más vulnerables. Garantía de seguridad vial en todos los desplazamientos, con especial atención a peatones y ciclistas y otros modos no motorizados.

Principio de autoridad municipal como garante de la disciplina vial desde la perspectiva del peatón o ciudadano (que cumpla y haga cumplir las normas básicas de convivencia para un correcto desarrollo de la movilidad).

- **GARANTÍA DE DINAMISMO ECONÓMICO**

Contribución al dinamismo económico de Vitoria-Gasteiz, manteniendo el atractivo comercial de sus calles y combinando la recuperación del espacio público con la revitalización del comercio, el desarrollo de los servicios y el aumento del atractivo turístico.

- **ENFOQUE GLOBAL**

El reto por la movilidad debe abordarse de forma global e integrada, superando enfoques sectoriales que puedan dar lugar a medidas parciales y contradictorias.

- **LIDERAZGO**

Se considera fundamental el liderazgo y garantía del proceso por parte de las autoridades políticas, como un tema de consenso a medio-largo plazo para el diseño de la ciudad.

- **DESPLAZAMIENTOS PEATONALES**

Destinar más espacio público y de mayor calidad para los peatones.

Crear una red funcional, segura y accesible de itinerarios peatonales con continuidad a nivel de acera, integrada por áreas peatonales y zonas de prioridad invertida que se apoye en las zonas verdes y áreas de actividad comercial y que interconecte los barrios.

Delimitar una anchura mínima de aceras sin obstáculos.

Adoptar tipos de pavimento que resulten adecuados y confortables para las personas con movilidad reducida que se desplacen en silla de ruedas.

- **BICICLETA, PATÍN O MEDIOS NO MOTORIZADOS**

Incrementar el peso de la bicicleta, patín o medios no motorizados en el reparto modal del conjunto de los medios de transporte adoptando medidas infraestructurales, de gestión de tráfico, de educación vial y de promoción de los mismos.

Resolver las deficiencias y completar los tramos de bicarril actuales para definir una verdadera red ciclopatinable urbana.

Equipar un conjunto amplio y operativo de lugares de estacionamiento de bicicletas diseñados para poder aparcarlas en buenas condiciones de seguridad.

Continuar desarrollando el servicio de préstamo de bicicletas.

- **TRANSPORTE COLECTIVO**

Incentivar la utilización del transporte colectivo y disuadir del uso del automóvil privado, ofreciendo un sistema de transporte público competitivo y de calidad.

Aumentar la velocidad comercial así como la fiabilidad y regularidad en la prestación del servicio, segregando en caso necesario un espacio en la vía pública para el transporte colectivo (carril-bus) y dando prioridad semafórica a los autobuses y al tranvía.

Conseguir la máxima cobertura y conexión de transporte público y/o colectivo entre los barrios y los polígonos industriales del municipio. Aumentar la frecuencia y la extensión del horario para la prestación del servicio, incluso para facilitar el ocio nocturno.

Fomentar el transporte a demanda o taxi-bus en áreas de baja densidad de población.

Garantizar que toda la flota sea accesible para personas con movilidad reducida mediante el piso bajo y que esté adaptada a las necesidades de las familias que viajan con coches de bebés.

Utilizar vehículos con una mejor eficiencia energética de los motores y menos emisiones contaminantes.

Asegurar la intermodalidad del transporte colectivo, no sólo con los vehículos privados, sino con los modos no motorizados. Prestar especial atención a la coordinación e intermodalidad entre el tranvía y los autobuses de TUVISA.

Considerar alternativas para el transporte colectivo de profesionales y actividades con diferentes horarios, para buscar soluciones que no impliquen la dependencia del vehículo privado.

Incentivar y revitalizar el transporte colectivo privado (transporte de empresa o transporte escolar) que en los últimos años ha ido perdiendo protagonismo.

- **AUTOMÓVIL PRIVADO**

Fomentar el uso racional del coche, aplicando medidas disuasorias que faciliten el cambio a otros modos de transporte más sostenibles.

Diseñar una red vial jerarquizada, creando las condiciones necesarias para que cada vial tenga unas intensidades de circulación y velocidades admisibles y adecuadas al entorno, aplicando políticas moderadoras del tráfico.

Definir las funciones y el reparto del espacio vial según unos criterios de rentabilidad social.

Adoptar medidas fiscales a favor del uso de vehículos menos contaminantes, movidos por energías alternativas o consumidores de nuevos combustibles menos agresivos con el medio ambiente.

Fomentar políticas para racionalizar el uso del automóvil privado, como el 'car-sharing', alquiler de vehículos u otras, además de potenciar el uso del taxi como sustituto de los viajes en vehículo privado dentro de la ciudad.

Segregar el tráfico urbano de paso del tráfico interno de los barrios mediante políticas de 'calmado de tráfico' en la mayor parte de la ciudad y las entidades locales menores. Promover la creación de zonas 10, 20 ó 30 en el espacio urbano.

Replantear el papel de las vías de tráfico intenso en la ciudad, analizando cómo se puede evitar que cuarteen, segreguen o impacten en el funcionamiento de la ciudad.

- **APARCAMIENTO**

Compatibilizar la oferta de aparcamiento con:

- La demanda de plazas de rotación y de residentes.
- El dinamismo económico y la vitalidad de la ciudad.
- Las buenas condiciones de acceso y movilidad para los modos más sostenibles.

Dotar al centro urbano de una oferta de aparcamiento de rotación controlada que permita:

- Regular el acceso del vehículo privado al centro, utilizando la oferta de plazas de aparcamiento para la regulación del uso urbano del vehículo privado.
- Dotarse de aparcamientos subterráneos bien localizados que eviten la creación de congestión y la atracción de tráfico y permitan liberar para los modos de transporte sostenibles el suelo en superficie actualmente destinado a aparcamiento. Potenciar el estacionamiento subterráneo respecto al aparcamiento en la calzada.
- Dimensionar la zona azul para las necesidades de aparcamiento de muy corta duración.
- Dotar a los barrios de suficiente oferta de aparcamiento subterráneo para residentes, con el objetivo de liberar el espacio público en superficie para otros usos más sociales y sostenibles.
- Ordenar el aparcamiento de motocicletas y bicicletas, dotando a la ciudad del suficiente número de plazas.

- **DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS**

Incentivar una distribución de mercancías compartida entre establecimientos, reduciendo el impacto del reparto, y favoreciendo el uso de vehículos de carga más pequeños y menos contaminantes.

Redefinir el transporte de mercancías, creando espacios de diálogo y acuerdo con los agentes implicados en esta actividad: distribuidores, comerciantes y consumidores.

- **INTERMODALIDAD**

Fomentar la intermodalidad para conseguir un uso más eficiente de los diferentes modos de transporte en cada tramo de la cadena de desplazamientos.

Concebir un sistema de transporte público integrado, tanto desde el punto de vista de los servicios (coordinación de horarios y paradas) como de las tarifas, entre los servicios urbanos y los interurbanos, con la misma calidad de servicio.

Prever la creación de un Consorcio de Transportes que articule la cooperación económica, técnica y administrativa entre TUVISA y EUSKOTRAN, a fin de ejercer de forma coordinada las competencias que les corresponden en el servicio de transporte público en el municipio de Vitoria-Gasteiz.

Contemplar el transporte de bicicletas, patinadores y otros medios de locomoción no motorizados en los transportes públicos.

Fomentar la construcción de aparcamientos de intercambio cerca de la futura estación intermodal (aparcamientos de disuasión y/o periféricos correctamente urbanizados y vigilados).

Regular la coexistencia de la bicicleta y el peatón, limitando las condiciones de velocidad permitida a los vehículos de dos ruedas.

Equipar las paradas de los transportes públicos, al menos las más frecuentadas, con aparcamientos de bicicletas y en la medida de lo posible, con puntos de préstamo de las mismas.

- **SEGURIDAD VIAL**

Mejorar la seguridad vial, reduciendo la accidentalidad y definiendo, en las vías de velocidad alta, el espacio público destinado a cada modo de transporte.

Realizar las acciones necesarias para eliminar los puntos negros existentes, reduciendo los índices de accidentalidad en la red vial.

Potenciar las acciones preventivas para garantizar la seguridad y el respeto al espacio de los diferentes usuarios de la vía pública, con especial atención a niños, ancianos y personas con discapacidad o movilidad reducida.

- **CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y RUIDO**

Impulsar la adopción de medidas encaminadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes desincentivando fiscalmente los vehículos con mayores emisiones.

Promover el uso de carburantes menos agresivos para el medio ambiente.

Fomentar el uso de pavimentos antirruído.

Controlar el funcionamiento de los tubos de escape de todos los vehículos, prestando especial atención a las motocicletas.

- **NORMATIVA**

Revisar las ordenanzas municipales conforme a los principios expresados en este Pacto.

Proporcionar una normativa legal adecuada que dote a la autoridad correspondiente de los medios necesarios para hacer cumplir los principios y los objetivos determinados en este Pacto.

Prestar especial atención a las infracciones que dificulten la movilidad de los peatones, los ciclistas y los usuarios del transporte colectivo.

Autorizar el uso de patines como medio de transporte equiparable a la bicicleta.

- **TECNOLOGÍA**

Aprovechar los avances tecnológicos existentes para mejorar el sistema de movilidad y el control del tráfico acorde con los objetivos del Pacto.

Implementar o extender los sistemas de gestión del tráfico y aparcamiento a la totalidad de la ciudad.

Potenciar la optimización en el uso del coche mediante sistemas de gestión del transporte a la demanda (car-sharing, alquiler de vehículos, etc.).

Incorporar sistemas avanzados de gestión de la distribución urbana de mercancías.

- **PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA**

Prever en las futuras actuaciones una configuración del espacio público adecuada a las necesidades del modelo de movilidad definido en este Pacto.

Diseñar una trama urbana que favorezca la coexistencia de los desplazamientos, en automóvil, transporte público y modos no motorizados.

Para incentivar la reducción de la movilidad en vehículo privado, potenciar un tipo de urbanización de alta densidad con diversidad de usos (residencial, comercial, servicios, industrial no contaminante).

Adoptar planes y proyectos de urbanización que garanticen la prioridad de la movilidad a pie, en bicicleta y otros modos no motorizados y en transporte público o colectivo, incluyendo infraestructuras, estacionamientos y diseño de secciones y redes. Como ejemplo, prever carriles bus en las nuevas urbanizaciones.

Garantizar en las nuevas áreas urbanizadas el acceso a la red de transporte público en las mismas condiciones de seguridad y de calidad que el resto de la ciudad. Prever el espacio en la calzada para el carril bus en los principales ejes de circulación rodada.

Aplicar los criterios básicos de mejora de la seguridad vial, garantizando sobre todo la protección y seguridad de peatones y ciclistas. Adoptar en las áreas a urbanizar el criterio básico de accesibilidad para todos.

Prever y reservar en las nuevas áreas urbanizadas las plazas de aparcamiento para residentes y de rotación fuera de la calzada que sean necesarias para absorber la demanda de aparcamiento general en estas nuevas actuaciones.

- **INFORMACIÓN, FORMACIÓN Y EDUCACIÓN**

Informar a la ciudadanía sobre la evolución de los indicadores que se establezcan para valorar la transición de nuestro modelo de movilidad hacia otro más sostenible, de acuerdo con los objetivos y principios de este Pacto.

Aumentar la información ofrecida a los ciudadanos a través de los medios de comunicación local sobre las alternativas de movilidad en los diferentes modos de transporte.

Realizar campañas de comunicación para:

- Promover el civismo en la conducción y el estacionamiento.
- Mejorar la seguridad vial.
- Fomentar el uso de modos de transporte más sostenibles:
 - Desplazamientos a pie.
 - Uso de la bicicleta, patines u otros medios no motorizados para desplazamientos cotidianos.
 - Uso del transporte colectivo.

Realizar campañas de comunicación y sensibilización sobre los principios y objetivos del presente Pacto:

- Incentivar los cursos de educación vial en las escuelas.
- Realizar cursos de conducción segura y ecológica.

Incentivar por parte de las empresas y de los establecimientos comerciales a sus trabajadores y clientes para que accedan a ellos en transporte público en lugar de en vehículo privado, sustituyendo las bonificaciones para el aparcamiento por abonos de transporte colectivo.

El tráfico y el transporte son temas complejos que requieren un tratamiento en múltiples frentes y que, al estar enraizados en temas culturales, sociales y económicos, no admiten soluciones parciales y a corto plazo. Por ello se requiere:

- Un acuerdo social que trascienda la visión fragmentaria de la movilidad como el problema de trasladar a la mayor velocidad y en el menor tiempo posible las personas y las mercancías por una ciudad considerada como marco de estos movimientos. Esta visión es la que ha venido predominando desde el inicio de la “automovilización” de las ciudades.
- Un acuerdo técnico, social y político que permita establecer políticas consensuadas de largo recorrido que sólo pueden tener éxito en el medio y el largo plazo.

El papel de la ciudadanía con respecto a la solución de los problemas de movilidad necesita de un cambio tanto en aspectos culturales, como en la responsabilidad y coherencia en el comportamiento que se pide a los ciudadanos acerca de sus pautas de movilidad cotidiana.

El acuerdo social implica el impulso de la participación de los agentes interesados y de la sociedad en su conjunto, en torno a los temas determinantes del nuevo modelo de movilidad. Es necesario llegar a un compromiso entre todos los diversos modos de concebir la dinámica de la movilidad en nuestro municipio para definir el reparto en el uso del espacio público.

El Ayuntamiento debe aportar recursos humanos y económicos suficientes para hacer posible el desarrollo de las propuestas de este Pacto, así como una estructura institucional que coordine y complete las actuales competencias sobre este tema, para garantizar la transformación en políticas y planes requerida por el nuevo enfoque.

Así mismo, el Pacto por la Movilidad pretende dotarse de los mecanismos de seguimiento de las actuaciones pactadas, de manera que periódicamente se pueda realizar una evaluación del nivel de cumplimiento de los compromisos adquiridos.

Con el fin de garantizar la consecución de los objetivos expresados en este Pacto, y para realizar el seguimiento de las actuaciones propuestas, los firmantes del mismo nos comprometemos a hacer el seguimiento de los indicadores que de acuerdo con los principios, objetivos y medidas definidas en este Pacto se establezcan en el Plan de Movilidad Sostenible.