

Vitoria-Gasteizko Mugikortasun Jasangarriaren eta Espazio Publikoaren Plana  
Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz

*El futuro del PMSEP  
Vitoria-Gasteiz*

Resultados del taller

27/09/2025

## ÍNDICE

<b>1.</b>	<b>Programa de la jornada .....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Presentación .....</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Metodología .....</b>	<b>7</b>
<b>4.</b>	<b>Talleres de futuro .....</b>	<b>10</b>
a.	Cartas de escenario de futuro .....	10
b.	Escenarios de futuro .....	13
	GRUPO 1: ECONÓMICO / TÉCNICO .....	13
	GRUPO 2: CIUDADANÍA ORGANIZADA .....	17
	GRUPO 3: CIUDADANÍA NO ORGANIZADA .....	21
c.	Propuestas .....	24
	GRUPO A: USO SOCIAL DE LA MOVILIDAD, GESTIÓN DEL TIEMPO, CONCILIACIÓN Y EMPLEO .....	24
	GRUPO B: ESPACIO PÚBLICO Y VITALIDAD .....	27
	GRUPO C: EQUILIBRIO TERRITORIAL, INFRAESTRUCTURAS Y MODOS DE TRANSPORTE .....	30
<b>5.</b>	<b>Resumen de los escenarios .....</b>	<b>34</b>
a.	Resumen de los escenarios positivos para la movilidad y espacio público de Vitoria-Gasteiz ....	34
b.	Resumen de los escenarios negativos para la movilidad y espacio público de Vitoria-Gasteiz ...	35
<b>6.</b>	<b>Resumen de las propuestas .....</b>	<b>36</b>
<b>7.</b>	<b>Evaluación del taller .....</b>	<b>38</b>
a.	Personas que han contestado el cuestionario de evaluación .....	38
b.	Opinión sobre el taller .....	38
c.	Objetivos y resultados .....	40
<b>8.</b>	<b>Archivo fotográfico.....</b>	<b>43</b>

## 1. Programa de la jornada

*Ubicación: Centro Cívico Aldabe*

### **Primera sesión: Construyendo una visión de futuro para la movilidad de Vitoria**

- 10:00 Recepción y reparto de información
- 10:15 Bienvenida institucional
- 10:30 Trabajo en tres grupos sectoriales
- 11:30 Plenario para la puesta en común de resultados
- 12:00 Descanso

### **Segunda Sesión: Ideas y propuestas para alcanzar el futuro deseado**

- 12:15 Trabajo en grupos temáticos
- 13:15 Plenario para compartir resultados y jerarquización propuestas
- 14:00 Clausura de la jornada

## 2. Presentación

El presente documento recoge los resultados del **Taller de Futuro celebrado en el Centro Cívico Aldabe de Vitoria-Gasteiz el sábado 27 de septiembre**. Se trata de una jornada a la que asistieron **28 personas** para reflexionar colectivamente y plantear propuestas sobre el futuro de la movilidad y el espacio público de Vitoria-Gasteiz. El taller comenzó con una bienvenida a cargo de la Concejala-Delegada del Departamento de Espacio Público y Barrios, Beatriz Artolazabal, quien ofreció una reflexión sobre la situación actual de la movilidad en Vitoria-Gasteiz. En su intervención abordó los diferentes modos de transporte, tanto públicos como privados, así como las vías ciclables, la vitalidad de los barrios y el papel del espacio público. Su discurso puso el foco en los retos presentes, sin perder de vista la necesidad de seguir avanzando hacia un futuro más sostenible y equilibrado. A continuación, Clara Majadas, de Traza, presentó la dinámica del taller, explicando su estructura y objetivos.



El taller se enmarca en el desarrollo del nuevo Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público 2026-2030 que está llevando a cabo el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Este encuentro es una pieza clave de un programa más amplio que incluye otros talleres, entrevistas y encuentros. El fin último del proceso es preparar el terreno para que el nuevo Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público 2026-2030 logre recoger la percepción y uso de la movilidad de la ciudadanía y que las políticas municipales que lo acompañen entiendan esa amplia reflexión social en las cuestiones clave que van a definir el modelo de movilidad del municipio.

El taller es una oportunidad para hablar y reflexionar colectivamente sobre los temas relevantes del municipio respecto a la movilidad y espacio público. Por ese motivo, se ha convocado a personas de diversos perfiles que reflejan la diversidad social de Vitoria-Gasteiz y que pueden reproducir, a pequeña escala, los grandes debates que están en el aire y que van a definir su futuro.

El método empleado, y que se explica ampliamente en el siguiente apartado, combina distintas técnicas de participación social que permiten conocer tanto las visiones personales, como las grupales. Esta fórmula de debate reconoce y registra las disonancias y la divergencia de opiniones, pero persigue la búsqueda de consensos. Frente a la polarización de los discursos, esta metodología construye a partir de los acuerdos básicos en los que hay coincidencia entre las distintas posiciones. Perseguir este objetivo promueve una actitud muy constructiva por parte de todas las personas participantes y consigue resultados muy afinados.

El presente documento intenta resumir, con la mayor transparencia y exhaustividad posible, la abundancia de opiniones, conocimientos y propuestas que surgieron en los dos talleres consecutivos que se organizaron durante la mañana de esa interesante jornada. Las visiones prospectivas del futuro, así como las opiniones y sugerencias concretas, que se presentan a continuación, corresponden tanto a los resultados consensuados del debate de cada grupo, como a la visión personal de quienes asistieron al taller.

3 personas de la empresa Traza y 1 de Gea21, que cuentan con una larga experiencia en procesos participativos, fueron las encargadas de dinamizar este proceso. Cada grupo de trabajo estuvo monitorizado por una persona del equipo que se encargó de facilitar y moderar el taller, así como de tomar nota de todo lo planteado. Además, las personas del equipo se encargaron de dar apoyo logístico, hacer fotos, resolver dudas y preparar materiales o los espacios de taller.

Hubo un pequeño descanso a media mañana con comida y bebida ofrecida a las personas participantes, permitiendo un momento distendido de intercambio. En ese receso se siguieron compartiendo ideas y tejiendo relaciones entre las personas participantes antes de comenzar la segunda sesión.

Es necesario agradecer a todas las personas asistentes su tiempo y su experiencia puesta a disposición de la comunidad con una generosidad loable. La riqueza de ideas y los resultados interesantes que contiene este documento son gracias a las aportaciones individuales y al proceso de creación colectiva que se generó en este encuentro.



**Asistencia: 28 personas en total (19 hombres y 9 mujeres)**

Entidad	Persona de contacto
Vitoria mobility Lab	María
Clúster de Movilidad y Logística de Euskadi	Maite
Del Valle Aguayo Instalaciones Eléctricas	Enrique
CEA	Isabel
CEA	Aroa
CEA	Asier
Técnico del Servicio de Movilidad y Transportes	Angel
Personal municipal	Alain
Tuvisa	Izaskun
Personal municipal	Jose
Ayuntamiento	Diego
Ensanche XIX	José
Guztion Goikolarra	Amaia
Guztion Goikolarra	Markos
Zazpigarren Alaba	Guillermo
Mendiola	Carlos
Egibide Jesús Obrero Eskola	Eduardo
EGINAREN EGINEZ.	Gilinger
EGINAREN EGINEZ.	Igor
EMIGRAD@S SIN FRONTERAS	Luz
EH Bildu	Jon
	Conchi
	Ainhoa
	Gorka
	Ander
Guztion Goikolarra	Javier
Errota Zaharra	Eduardo
Guztion Goikolarra	Kelmen

### 3. Metodología

Los talleres se basan en la metodología europea de escenarios de futuro, denominada originalmente EASW (European Awareness Scenario Workshop). Entre las más de 20 personas que acudieron al taller, existen perfiles variados entre los que se encontraban: técnicos/as y responsables políticos de la administración municipal, profesionales diversos, entidades y asociaciones vecinales y culturales de Vitoria-Gasteiz, personas del tejido económico, así como personas de la sociedad civil.



Los Talleres de Futuro constituyen una herramienta muy eficaz para facilitar la participación de diversos sectores de la ciudadanía en un plano de igualdad. Se plantean como una forma de fomentar la celebración de debates públicos en torno a temas candentes y de interés, como es la definición de un modelo territorial, generando un espacio de diálogo donde se puedan escuchar distintas opiniones y voces.

A través de una carta, la Concejalía de Espacio Público y Barrios, y con el apoyo de Traza, llevó a cabo una convocatoria cerrada y personalizada. Inicialmente se contactó con más de 100 personas pertenecientes a grupos, colectivos o entidades de Vitoria-Gasteiz con el fin de conseguir un panorama suficientemente variado de personas y entidades. El objetivo era lograr entre 30 y 40 personas participantes confirmadas y considerando esa diversidad social del municipio. La perspectiva de género ha estado siempre presente en esta convocatoria.

Es importante recalcar que las personas invitadas lo son a título personal, no como “representantes” del colectivo o la entidad a la que pertenecen y que, en cualquier caso, la asignación inicial a un grupo

funcional no tiene un carácter unívoco, ya que en toda persona se solapan diferentes perfiles o facetas. Así, una arquitecta de la administración puede formar parte del grupo “técnico y profesional”, o de “asociación” si pertenece a un AMPA, o bien “ciudadanía” si reside también en el municipio. En este sentido, la etiqueta correspondiente a los grupos funcionales no debe interpretarse de una forma estricta, sino como un indicativo abierto de cierta afinidad u homogeneidad prioritaria entre las personas participantes asignadas al grupo en cuestión.

Previamente al taller de futuro, como arranque del plenario de la mañana, se leyeron unos escenarios, narraciones cortas de posibles visiones de Vitoria-Gasteiz, donde se pone en evidencia que el futuro no está escrito y que hay muchas maneras de construir el mañana.

La metodología de los Talleres de Futuro consta de dos sesiones de trabajo. En la primera se define por parte de cada grupo funcional una visión prospectiva, pensada en este caso para 2035, especificando dos futuros posibles: el futuro que se desearía para Vitoria-Gasteiz y el que se teme que pueda producirse y se querría evitar. Imaginar una visión prospectiva sirve para obtener un diagnóstico de la situación actual con un enfoque dirigido a la acción, evitando las discusiones y asignación de responsabilidades cruzadas que puede surgir en un diagnóstico en tiempo presente.

Los grupos funcionales que se constituyeron para la primera parte del taller fueron los siguientes:

- **GRUPO 1: ECONÓMICO / TÉCNICO**
- **GRUPO 2: ASOCIACIONES y OTRAS ENTIDADES**
- **GRUPO 3: CIUDADANÍA NO ORGANIZADA**

En la segunda sesión, se mezclan las personas de los distintos grupos y se crean nuevos por la temática e interés. Esta segunda parte del taller se centra en elaborar, también de forma conjunta y por consensos sucesivos, unas propuestas de líneas de acción para avanzar hacia el futuro deseado, definido como marco en la primera sesión, y evitar que el futuro indeseado se haga realidad. En esta segunda parte se trabajó en tres grupos a partir de la selección de una serie de temas propuestos a los y las participantes:

- **GRUPO A: USO SOCIAL DE LA MOVILIDAD, GESTIÓN DEL TIEMPO, CONCILIACIÓN Y EMPLEO**
- **GRUPO B: ESPACIO PÚBLICO Y VITALIDAD**
- **GRUPO C: EQUILIBRIO TERRITORIAL, INFRAESTRUCTURAS Y MODOS DE TRANSPORTE**

Se pidió a cada grupo que elaborara un listado con cinco propuestas consensuadas relacionadas su temática. Al igual que en la dinámica de la primera parte del taller, los contenidos concretos que aborda el grupo son los que surgen de los planteamientos personales y del debate colectivo. La dinámica comienza con un trabajo individual, donde cada persona elabora propuestas personales que se debate en su grupo con el fin de alcanzar el escenario deseado y evitar el escenario temido.

La metodología aplicada reúne técnicas combinadas de trabajo individual, que propician la recogida de ideas o visiones personales; trabajo en grupos pequeños, que favorece un debate en profundidad, y trabajo en plenario de puesta en común, que permite intercambiar información y llegar a acuerdos en áreas de consenso y priorizar acciones.



Tanto las sesiones plenarias que se celebraron a lo largo del taller fueron moderadas y coordinadas técnicamente por el equipo de Traza y Gea21, que se encargaron asimismo de facilitar el trabajo en los talleres simultáneos de debate y de tomar nota de todo lo debatido, de modo que se pueda reflejar el contenido de forma fidedigna en este documento.

Las visiones prospectivas del futuro de la movilidad y espacio público de Vitoria-Gasteiz, así como las ideas y sugerencias concretas, que se presentan a continuación, corresponden tanto a los resultados consensuados del debate como a la visión personal de quienes asistieron al taller.



## 4. Talleres de futuro

### a. Cartas de escenario de futuro

Antes de iniciar el trabajo en grupo, los coordinadores leyeron una serie de escenarios, narraciones breves en tono de carta que ayudaron a imaginar el contexto del taller. Estas visiones posibles de Vitoria-Gasteiz ponían de relieve que el futuro no está escrito y que existen muchas formas de construir el mañana.

#### **ESCENARIO 1. Demasiado verde para ser verdad.**

Querido Pedro,

Me preguntas si te ayudo a encontrar un piso en alquiler en Vitoria, que tienes ganas de volver a tu ciudad, que es la mía. Te contesto rápido y ya te escribo con más calma sobre la familia y la cuadrilla. Vitoria está imposible. Ya sé que has oído que es la mejor ciudad del mundo y que le han dado el enésimo premio de sostenibilidad, pero no sé si debes volver. Sin duda es saludable y está muy bella, todo son parques, carriles bici, sendas para ir caminando al monte, fuentes y canalillos. Los mercadillos de productos locales son la envidia del mundo, y tenemos un aire tan puro que casi dan mareos. Además, los inviernos se han vuelto suaves y secos, una maravilla, aunque en verano no se aguanta el calor, como en todo el norte.

Todo esto se logró en los años 20, cuando la gente se decidió a dejar el coche y el ayuntamiento mejoró las calles y el arbolado, y los carriles y el autobús, las sendas que llevan a los pueblos y a los montes. Además, se apostó por llenar la calle de actividades para darles vida, los mercados, pero también conciertos, ferias, teatro, no hay plaza sin sus actividades, ni equipamiento que no lo haga todo fuera, desde gimnasia a banquetes. La ciudad mejoró tanto que medio mundo se vino aquí a vivir: profesionales del parque tecnológico, donde trabajo, artistas, nuevos agricultores y los jubilados de media Europa, hartos del mediterráneo y su masificación. Se llenó el centro, que estaba medio abandonado cuando éramos niños, el ensanche, los barrios, y los precios subieron aún más.

Ahora es una ciudad de lujo, el nuevo París, y si no tienes una casa heredada o te resignas a vivir en el tren, o a hacer 40 km en patinete, como hacen los inmigrantes, olvídate de encontrar nada. Así que, si te empeñas en volver, haré sitio en mi salón y te recibiremos encantados, pero no sueñes con independizarte de tu primo que te manda un abrazo.

Juan

**ESCENARIO 2. Vitoria tecno utopía.**

Kaixo, Paula, una nota rápida para pedirte que el fin de semana me cuides el gato, que me largo unos días. No puedo más con la casa, se me cae encima y me voy a hacer unos tramos del camino de Santiago. No sé cómo se me ocurrió que trabajar desde casa y tener un bebe era una buena idea. Concilia, decían, y además no contaminas.

Esta ciudad me va a matar de aburrimiento. Creo que solo lo pasan bien las máquinas, los coches sin conductor que circulan sigilosamente, cogiendo y dejando gente que no se habla, porque hay compartimentos cerrados para que nadie deje de hablar con el móvil. La compra te la traen a casa, aunque se supone que es más barato si vas a buscarla tú caminando a los puntos de distribución de cada barrio, pero yo con el curro y la niña termino por pagar el plus de entrega en casa. Las plataformas han cerrado todos los cines, por no hablar de los bares que se quedaron sin clientes por la campaña del 27 y el reto de alcanzar los 100 años. Ya solo hay sitios para desayunar y merendar, ¿pero es que estos jóvenes de ahora no se emborrachan nunca?

Mi marido tiene suerte porque, aunque atiende a sus pacientes por pantalla, está obligado por ley a ir al consultorio un par de días por semana. Pero a mi directamente me han cerrado la oficina. Unas cuantas de la empresa hemos pensado coger un local y trabajar juntas, a ver si sale. No es fácil porque todos los viejos locales se han vuelto viviendas y nos gustaría un espacio que de a la calle, por eso de ver pasar gente.

En fin, que gracias por lo del gato. Ah, dejo a la cría con su abuela, que es la única que lo pasa bien porque vive en ese barrio horrible donde se amontonan los pobres, los borrachos y los líos en la calle, ni se puede dormir, pero mi madre dice que a ella no la saques de ahí que están sus vecinas marroquíes que aún saben reírse. La niña vuelve siempre asalvajada y hablando árabe, pero me da igual.

Te cuento a la vuelta, si es que vuelvo.

Ana

**ESCENARIO 3. Mad Vitoria**

Querida amiga,

Mi nieta me ha dejado el ordenador un rato, para escribirte, mientras me fumo un pitillo, imagínate, después de 40 años sin fumar. Pero creo que ya he cumplido, con ochenta años, y puedo hacer lo que me venga en gana. Como hace todo el mundo.

Me preguntas por qué no me voy contigo a la muy tranquila Burgos. Hija, de boomer a boomer, es que me va la marcha. Esta ciudad es un caos, pero no debes creer todo lo que dice la prensa. Es verdad que desde la crisis del inmobiliario y la mal llamada guerra de los fósiles, esa maravilla de paz burguesa que conocimos se vino abajo. La administración se adelgazó hasta casi desaparecer, y nos tuvimos que buscar la vida, con los precios de las casas por los suelos y las empresas cerrando una tras otra. Volvió todo lo que habíamos rechazado o perdido: los coches más viejos salieron de los talleres, las carreras de motos ruidosas, las familias con varias generaciones viviendo juntas, las calles llenas porque no hay mucho que hacer en casa. Abrieron bares y tiendas con productos dios sabe de dónde a precio de hígado, pero a la vez la gente vive en casas baratísimas y vuelve a hacer potajes para ahorrar. Qué vueltas da el mundo: vivimos la Vitoria gris e industrial, pero con los barrios llenos de niños y de vida, la Vitoria verde, tranquila, próspera y envejecida, y casi nos aburríamos de tanta paz cuando se desató el caos. Estoy esperando a la siguiente oleada, a ver qué se pone de moda y cómo sobrevivimos.

Mis nietos viven al día, se inventan trabajos, hacen chapuzas, pero tienen mucho tiempo para pintar y hacer música. Y niños: ya sabes que soy bisabuela, algo que nunca pensé que me sucedería. Así que esto es sucio, peligroso y seguramente malsano, pero no me veo paseando por la calle mayor de Burgos, lo siento. Ven tú a verme, que te haré sitio en ese palacio en ruinas en el que vivo con la nieta.

Tuya,

Amparo

## b. Escenarios de futuro

### GRUPO 1: ECONÓMICO / TÉCNICO



#### Participantes:

- Imanol – VELTIUM
- María – Vitoria Mobility Lab
- Maite - Clúster de Movilidad y Logística de Euskadi
- Nerea - Clúster de Movilidad y Logística de Euskadi
- Izaskun– Concejala TUVISA
- Juan Carlos - CEA
- Isabel - CEA
- Aroa - CEA
- Diego – Ayuntamiento de Vitoria Gasteiz
- Jorge – Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz
- Enrique – Del Valle Aguayo Instalaciones Eléctricas
- Ángel - Técnico de la Diputación de Álava

**Monitor:** Miguel Mateos Arribas – Gea21

#### Comentarios del monitor sobre el desarrollo del taller:

*La sesión se desarrolló con fluidez y una participación muy equilibrada de todas las personas que integraban el grupo. Al principio costó arrancar con la visión estratégica a largo plazo, pero pronto se encauzó el trabajo colectivo hacia los escenarios.*

*Se propiciaron debates de interés, pero no se encauzaron en cuestiones concretas o muy específicas, sino que fueron de interés para la visión de futuro de la ciudad. En el curso de los debates salieron a la luz algunas ambivalencias de enfoques/políticas que convendrá tener en cuenta.*

#### Escenarios positivos equipo técnico / económico: “Urbanismo y movilidad sostenible”

- DERECHO A LA MOVILIDAD: ‘Movilidad como servicio’ real e inclusiva. Movilidad de los cuidados (conciliación, otras movilidades...)
- MOVILIDAD ELÉCTRICA ASEQUIBLE Y SOBERANA: Movilidad eléctrica basada en Comunidades Energéticas, autoconsumo. Que sea accesible económicamente y sin dependencias de agentes del mercado.
- URBANISMO SOSTENIBLE: Urbanismo equilibrado en usos, equipamientos, servicios... y adaptado al Cambio Climático (verde urbano, materiales adecuados...)
- COMUNIDADES DE MOVILIDAD: sensibilización y políticas que fomenten la corresponsabilidad en las decisiones de movilidad
- MOVILIDAD SEGURA: para todos los modos de transporte

#### Aportaciones individuales que nutrieron el debate:

##### Sociedad

- Mayor sensibilidad y concienciación ciudadana

##### Urbanismo

- Urbanismo equilibrado
- Adaptación real al cambio climático

##### Espacio público

- Recuperación del espacio público que ahora utiliza el coche
- Sin fricciones en el espacio público entre colectivos

##### Modelo de movilidad

- Movilidad como derecho
- Mayor seguridad de los sistemas de transporte
- La movilidad compartida fomenta la independencia y la interacción social

##### Movilidad eléctrica

- Más movilidad eléctrica. Democratización del acceso al coche eléctrico.
- Electrificación del transporte público más sencilla
- Modelo eléctrico basado en comunidades energéticas y autoconsumo
- Fotovoltaicas sobre cubiertas

#### Alternativas al coche

- Transporte público más frecuente y más eficiente
- Multimodalidad real e inclusiva
- Más alternativas al coche en los polígonos industriales

#### Infancia y movilidad

- Caminos seguros al cole
- Movilidad para la conciliación (p.ej. sillitas para bebés en coches compartidos y t.p).
- Perspectiva amplia de la consideración de la infancia en la movilidad.

#### Distribución de mercancías

- Sinergias entre comercio on-line y modos sostenibles de última milla

#### Aparcamiento

- OTA extendida hasta la ronda BEI y más

#### Ferrocarril

- Se descarta el soterramiento del ferrocarril
- Variante de FC de mercancías por el norte de la ciudad

**Escenarios negativos equipo técnico / económico: “Hipermovilidad y deterioro de la actividad local”**

- **POBREZA EN EL TRANSPORTE:** modelo de movilidad que genera desequilibrio social y desigualdades en el acceso a los modos y servicios de transporte. Gentrificación, creación de guetos
- **HIPERMOVILIDAD:** crecimiento desmesurado del número de desplazamientos. Movilidad compulsiva.
- **PREDIDA DE VITALIDAD:** reducción y deterioro de la actividad local (económica y social). Crecimiento del comercio on-line. Deterioro del espacio público. Ocupación del espacio por furgonetas y vehículos de reparto.
- **INDIVIDUALIZACIÓN DE LA MOVILIDAD:** pérdida de la corresponsabilidad en la toma de decisiones de movilidad. Mayor motorización (posesión de vehículos). Cultura de la inmediatez que fomenta la hipermovilidad.
- **MERCANTILIZACIÓN DEL TRANSPORTE:** dominio de agentes del mercado en las decisiones sobre el modelo de movilidad.

**Aportaciones individuales que nutrieron el debate:**

**General**

- Más olas de calor y peores
- Mayor conflictividad: más guerras por pobreza e inmigración y mayor gasto en presupuesto militar

**Electrificación de la movilidad**

- Dependencia del mercado eléctrico
- Influencia de agentes externos
- Servicios de movilidad en manos del mercado
- Impacto sobre la ciudad si no hay puntos de recarga homogéneamente repartidos por toda la ciudad

**Desequilibrio territorial y desigualdad social**

- Gentrificación
- Expulsión a periferias
- Creación de guetos
- Que solo pueda aprovechar la movilidad eficiente quienes tengan recursos

**Sociedad**

- Cultura de la inmediatez: compra on-line de un día para otro, viajar más durante todo el año, etc.
- La movilidad compartida fomenta la individualización
- Efecto similar en relación con el espacio público. Pérdida de sentimiento de colectividad.
- Pérdida de compromiso ciudadano con la movilidad. Incoherencia en la toma de decisiones individuales
- Falta de corresponsabilidad con las administraciones públicas

**Hipermovilidad**

- Soluciones compartidas y eficiencia de los modos provoca una hiperinflación de la movilidad. Nos movemos mucho más.
- Individualización provoca una mayor motorización (más número de vehículos)

**Comercio on-line**

- Crisis del tejido económico local
- Pérdida de vitalidad de los barrios
- Presión del reparto de mercancías
- Mayor ocupación por las furgonetas de reparto

## GRUPO 2: CIUDADANÍA ORGANIZADA



### Participantes:

- Alain – Personal municipal
- Asier – CEA
- Carlos – Mendiola
- Gorka – Título Particular
- Ainhoa – Bizigarri Zaramaga
- Jon – EH Bildu
- Luz – Emigrad@s sin fronteras
- Markos - Guztion Goikolarra
- Eduardo - Egibide Jesús Obrero Eskola
- Amaia - Guztion Goikolarra

**Monitora:** Clara Majadas – Traza

### Comentarios de la monitora sobre el desarrollo del taller:

*Para repartir grupos, se sumaron a estas dos personas que inicialmente pertenecían al grupo “técnico municipal” (Alain y Asier), quienes respetaron las voces del resto de participantes dándoles prioridad para compartir sus ideas y a la vez proporcionaron una visión complementaria que en muchos casos enriqueció el debate. En cuanto a la percepción general del grupo, rápidamente salieron a la luz las ganas de hablar y ser escuchados de todas las personas acostumbradas a participar en encuentros similares, aunque también mostraron su frustración al darse cuenta de que muchos temas se arrastraban de un proceso participativo a otro sin que la parte técnica avance.*

### Escenarios positivos ciudadanía organizada: “Copiemos ideas que ya funcionaban”

- La gente puede quedarse a vivir en el barrio porque la vivienda es accesible y los servicios públicos y privados son accesibles.
- Los colectivos vulnerables tienen garantizada la movilidad, no se diferencia por clases.
- Hay una buena infraestructura de transporte público accesible, que cubre horarios amplios, buena red ciclista y de patinetes que se complementan.
- La ciudadanía es parte del proceso de gobernanza y los procesos se actualizan y evalúan.
- Hay espacios públicos de calidad en cada barrio con zonas de encuentro intergeneracional.

### Aportaciones individuales que nutrieron el debate:

#### Educación

- Existe una digitalización de la movilidad y derivados equitativa y saludable
- Hay concienciación y educación, sin perder toda la comodidad a la que está acostumbrada la gente a la hora de moverse
- La movilidad sostenible colectiva aporta conciencia social para la seguridad infantil
- Se premia caminar para invertir la pirámide

#### Priorización ciudadana

- La ciudad está diseñada para las personas
- Se cogen referencias de otras ciudades pioneras y copiamos ideas que ya funcionen
- La actividad económica está destinada al desarrollo humano
- La movilidad no es “rentable”

#### Vida en barrios

- Se reutilizan parcelas vacías para redensificar y más viviendas con servicios básicos
- Más centros cívicos en los barrios
- Existe un buen parque de vivienda a buen precio, calidad y gran oferta
- La gente se puede quedar a vivir en el barrio
- Los vecinos y vecinas no necesitan moverse tanto porque todo está cerca de donde viven
- Todos los servicios básicos están cubiertos y son accesibles

#### Espacio público

- El espacio público es intergeneracional
- Existe una red municipal que potencia espacios y actividades al aire libre
- Las zonas verdes son zonas vivas, no museos
- En todos los barrios hay lugares de encuentro amplios
- Los jóvenes cuentan con espacios públicos diseñados especialmente para ellos

### Infraestructuras

- Existen buenas infraestructuras accesibles
- Las frecuencias del transporte público son buenas, especialmente por la noche
- Los horarios del transporte público en parques industriales son más amplios
- La red de transporte es accesible y amplia, no sólo dirigida a quien no pueda usar el coche
- Hoy en día hay cada vez más coches y menos peatones
- La red ciclista está bien diseñada para un uso cotidiano, no sólo lúdico
- Se iguala el uso del patinete al de otros transportes para pensar en torno a su movilidad

### Participación

- Se revisan los procesos y se avanza a nivel político y técnico

### **Escenarios negativos ciudadanía organizada: “Movilidad segregada y privilegiada”**

- Existe una falta importante del fomento real de todos los modos.
- Hay una clase privilegiada que se mueve como quiere, lo que resulta en falta de equidad y segregación.
- Urbanismo disperso con mucho barrio periférico nuevo sin comercio local ni servicios.
- Red de transporte cada vez más aislada y atomizada que no comprende la intermodalidad.
- Los espacios participativos generan desafección porque los mismos temas se repiten año tras año.

### **Aportaciones individuales que nutrieron el debate:**

#### Segregación

- Existe una falta de equidad que genera segregación (como, por ejemplo, la movilidad eléctrica se convierte en un lujo)
- Los barrios periféricos tienen una clara falta de servicios y no llega bien el tranvía
- Los modos de transporte se asocian a las clases sociales
- Hay una clase privilegiada prioritaria (con beneficios fiscales) que se mueve como quiere y el resto se las apaña

#### Comercio

- El comercio electrónico impacta en el comercio local
- Los barrios se quedan sin comercio y la gente tiene que moverse lejos para consumir e ir a los servicios básicos
- Aparecen nuevos barrios periféricos alejados del centro

#### Participación

- La participación y gobernanza van hacia abajo
- En los espacios participativos no se toman decisiones, sólo se da información

- La participación es segregada, no junto a políticos y ciudadanía
- En los encuentros se siguen repitiendo los mismos temas año tras año y no se implementan las políticas del plan

#### **Infraestructuras**

- El urbanismo es disperso y hay que moverse cada vez más lejos
- Hay malas infraestructuras públicas y todo el mundo utiliza el coche privado
- Cada familia tiene 2 o 3 coches como respuesta a una problemática de conexiones desactualizadas
- La red cada vez está más aislada por falta de planificación

## GRUPO 3: CIUDADANÍA NO ORGANIZADA



### Participantes:

- Conchi
- Ainhoa
- Ander
- Javier
- Kelmen
- Oszkar
- Eduardo
- Guillermo
- Igor

**Monitora:** Carlos Molina y Lucia Aizpiri – Traza

### Comentarios del monitor sobre el desarrollo del taller:

*El grupo empezó con ganas, exponiendo ideas generales en torno a la movilidad, se debatió sobre la importancia del transporte público y la necesidad de mejorar su calidad con especial atención a la conciliación. De hecho, cuando se abordó el tema del transporte público salió a la luz las diferencias entre los barrios y los diferentes desafíos a los que se enfrentaban.*

## Escenario positivo ciudadanía no organizada: “Queremos ser sostenibles en nuestros barrios”

- La conexión, frecuencia y coordinación del transporte público es la mejor de Euskadi
- Los horarios del transporte público se ajustan a las necesidades de la población (personas mayores, trabajadoras, familias)
- Tengo todas las necesidades cubiertas en mi barrio y no necesito desplazarme
- Los vecinos de Vitoria-Gasteiz nos organizamos en comunidades energéticas y autoconsumo
- Tenemos una red de caminos escolares y bidegorris (carriles bici) seguros

## Aportaciones individuales que nutrieron el debate:

### Zonas peatonales y espacio público

- Deberíamos descongestionar las aceras, la ampliación de bidegorris y una red mejor conectada sería una solución.
- Se podría apoyar el derecho a uso de los bidegorris para las personas de movilidad reducida
- Apoyar la ampliación y mantenimiento de las zonas verdes
- Se debería contar con la ciudadanía, y la participación del elkargune para acciones en el PMSEP y el Plan General de Ordenación Urbana que todavía está sin aprobar

### Transporte público e infraestructuras

- Querríamos que el diseño del transporte público fuese amigable para todas
- La frecuencia con otras líneas es clave para poder hacer trasbordos y fomentar más el transporte público
- Se debería reducir en uso del vehículo privado
- Para fomentar el transporte público es necesario que los barrios estén dotados de un centro de salud y un centro cívico y que haya mejor conexión entre los barrios
- Habría que fomentar los parkings disuasorios (como el que se iba a hacer en Mendizabala) con mejor conexión al transporte público
- Había un plan de hacer conexión de BEI Jundiz-Zabalgana-Salburua, eso sería una buena línea

### Vivienda, regulación y contaminación

- Los barrios deberían estar bien conectados a las zonas de trabajo.
- Se plantea que el centro sea una oportunidad para atraer a la juventud y empleo, ya que está bien conectado.
- El tema de la energía también podría ser una oportunidad para plantear acciones de autoconsumo.

**Escenarios negativos ciudadanía no organizada: "Sácame de aquí"**

- El transporte público en Vitoria-Gasteiz es caótico e inconexo
- El transporte público está totalmente descontrolado
- Tengo que coger el coche para llevar a la ikastola a mis hijos y hacer la compra
- Somos la ciudad verde que más contamina y con mayor pobreza energética
- Solamente utilizamos el vehículo privado.

**Aportaciones individuales que nutrieron el debate:**

**Zonas peatonales y espacio público**

- Las bicicletas y patinetes no respetan a los peatones y las aceras
- Las supermanzanas no han funcionado
- Está muy bien tener zonas verdes, pero en muchas zonas de Vitoria-Gasteiz luego falta su mantenimiento, como en el barrio El Pilar.

**Transporte público e infraestructuras**

- Los transbordos entre diferentes tipos de transporte público no funcionan
- Hay pocas líneas de autobuses
- Los parkings disuasorios suelen llenarse de caravanas, deberían ser para gente que viene a moverse por la ciudad y que utilizará después el transporte público
- Suele haber congestión en Iturritxu porque mucha gente coge el coche para ir al trabajo. Debería haber transporte público a polígonos industriales.

**Vivienda, regulación y contaminación**

- El centro se ha vuelto una zona de envejecimiento y no hay plan para qué hacer con esta zona.
- Se abandera a Vitoria-Gasteiz por ser verde y respiramos aire puro pero la contaminación se externaliza a otros lados.
- Se están estableciendo grandes supermercados y colegios privados en los barrios, fomentando el uso del coche y la gentrificación.

## c. Propuestas

### GRUPO A: USO SOCIAL DE LA MOVILIDAD, GESTIÓN DEL TIEMPO, CONCILIACIÓN Y EMPLEO



#### Participantes:

- Ainhoa – Bizigarri Zaragama
- Aroa - CEA
- Oszkar – Eginaren Eginez
- Maite – Clúster de Movilidad
- Maria – Vitoria Mobility Lab
- Amaia – Guztion Goikolarra
- Luz – Emigrad@s Sin Fronteras
- Conchi
- Eduardo

**Monitores:** Carlos Molina y Lucía Aizpiri – Traza

#### Comentarios de los monitores sobre el desarrollo del taller:

*El grupo, aunque con pocos componentes, fue muy activo e implicado en el proceso, lo que generó una dinámica muy fructífera en ideas y propuestas. De hecho, aunque los monitores explicaron que debían poner una idea por cada tarjetón, algunos mezclaron muchas ideas en uno, lo que dio pie a juntar varias ideas, pero también a que la participación fuese más intensa por parte de algunos asistentes. Aun así, todas las personas del grupo tuvieron oportunidad de exponer sus ideas. A medida*

*que se avanzaba en la creación de las propuestas, surgían nuevas ideas, lo que enriqueció notablemente la sesión, aunque también obligó a acortar algunos debates por falta de tiempo y por la dificultad de concretar algunos aspectos. Costó definir las cinco propuestas finales, ya que varias estaban interrelacionadas o presentaban solapamientos entre sí.*

#### Resumen de las propuestas consensuadas por el grupo

PROPUESTAS	Puntuación obtenida
1. Educación, concienciación y sensibilización sobre movilidad profesionalizada e institucionalizada.	4
2. Asumir una inversión en movilidad deficitaria financieramente, pero con un alto beneficio social.	3
3. Desarrollo y diseño de un transporte público y colectivo inclusivo (personas mayores, niños, mascotas, movilidad reducida).	3
4. Facilitar el desarrollo de una ciudad pensada en las personas, cercana, con vida y con servicios en los barrios	5
5. Red de bicis conectada con el resto de los transportes y priorizada sobre los coches	5

#### Aportaciones individuales que nutrieron el debate:

##### Conciliación y uso del tiempo

- Centro de trabajo dentro de la ciudad o muy bien conectados
- Mejorar los barrios con servicios y usos diversos (Aretxabaleta). Por ejemplo, mejorar los servicios de barrio para personas mayores y que puedan seguir viviendo en sus barrios.
- Servicios de reparto a domicilio garantizados por el ayuntamiento para fomentar la autonomía de todas las personas y fomentar el comercio local.
- Corresponsabilidad en las soluciones de transporte: coche compartido, carsharing, carpooling, apostar por una movilidad racional donde los viajes sean realmente necesarios y no ver el coche como única solución
- Gestionar y coordinar los horarios de colegios y empleo
- Adaptar el transporte público a nuevos horarios (trabajo, escuela, ocio nocturno), ampliar las líneas y mejorar las frecuencias para que sean realmente atractivas y así fomentar los cambios modales
- Dotar el transporte público de una infraestructura pensada para la conciliación: coche compartido con sillas de niños, bici compartida con sillas de bebe, espacios para sillitas de

bebe en el transporte público, caminos escolares seguros, carriles de bicis seguros y bien conectados.

**Más allá de su valor económico: la movilidad con beneficio social**

- Hacer campañas de concienciación y civismo entre la ciudadanía
- Volver a los temas de la movilidad en las aulas para concienciar a los más jóvenes
- Establecer marcos obligatorios para la movilidad saludable y que se cumpla la pirámide modal (andar, bici, transporte público)
- Potenciar y publicitar el alto valor social de la movilidad: símbolo de bienestar y calidad de vida
- Nuevos oficios: crear nuevos empleos sobre educación vial para llevar a cabo estas propuestas.

**Redes, calidad de infraestructuras e inclusividad**

- Transporte público y colectivo adaptado para favorecer la accesibilidad: sillas para movilidad reducida, niños, inclusivo (que no fomente la desigualdad), seguro (con perspectiva de género)
- Mejorar la red ciclista (para bicis y patinetes) y potenciar el calmado de tráfico en ejes principales, especialmente céntrico
- Transporte interoperable en diferentes modos y tramos

**GRUPO B: ESPACIO PÚBLICO Y VITALIDAD**



**Participantes:**

- Eduardo – Egibide Jesús Obrero Eskola
- Ainhoa
- Jose – Ensanche XIX
- Imanol - Veltium
- Markos – Guztion Goikolarra
- Javier – Guztion Goikolarra
- Diego - Ayuntamiento

**Monitora:** Clara Majadas – Traza

**Comentarios del monitor sobre el desarrollo del taller:**

*El grupo llegó un poco cansado de la primera parte, con muchas dudas de cómo especificar propuestas de espacio público y vitalidad, pero enseguida se animó y la dificultad terminó siendo cómo priorizar todas las ideas. En general, hubo mucho consenso en las decisiones y propuestas.*

Resumen de las propuestas consensuadas por el grupo:

PROPUESTAS	Puntuación obtenida
1. Impulsar e implantar el modelo de supermanzana implicando a un grupo motor de vecinos/as que tenga capacidad participativa	3
2. Fomentar la movilidad activa a través de espacios de aprendizaje accesibles, democráticos y equitativos, como el centro de servicios de movilidad	4
3. Impulsar la vitalidad de los barrios contabilizando y penalizando los pisos vacíos, regulando el precio de la vivienda y de los locales comerciales	5
4. Facilitar la intermodalidad y los transbordos subiendo la frecuencia del transporte público	3
5. Reducir la dependencia de vehículos privados a zonas industriales, mejorando la red ciclista o haciendo buses lanzadera	6

Aportaciones individuales que nutrieron el debate:

**Espacios públicos seguros**

- Creación y fomento de caminos escolares seguros, liberados de riesgos externos
- Todos los centros educativos cuentan con caminos escolares seguros con participación de las asociaciones vecinales, comercios locales, empresas, familias, equipamientos y ayuntamiento
- El diseño urbano fomenta la movilidad sostenible con grandes espacios peatonales y carriles bici

**Fomento del transporte público**

- Fomento del transporte compartido privado a zonas industriales
- Nuevas tarifas que promuevan la intermodalidad
- La tarifa del transporte público permite transbordos ilimitados en un período de tiempo determinado
- Mejorar la conexión del bei – tranvía – bus cuadrando los horarios
- Subir la frecuencia del transporte público, especialmente los fines de semana
- Ampliar la línea de tranvía del sur hasta Goikolarra
- Hacer el tranvía más accesible, con espacio para carritos y mascotas
- Mejorar los transbordos y la intermodalidad, coordinando el bei con el tranvía y las líneas de tuvisa en puntos clave
- Estudiar los horarios de trabajo y los modos cotidianos para mejorar las frecuencias
- Adaptar la recarga de la tarjeta de transporte al iphone

### **Espacios públicos pensados para las personas**

- Diseña utilizando la regla 3-30-300: para cada vivienda que se cumpla la consigna de a menos de 300m un parque, un 30% de cobertura arborea y 3 árboles visibles desde cada
- Pensar el espacio público con espacios de encuentro intergeneracionales, especialmente en el barrio Goikolarra con parques, centro cívico y zonas peatonales
- Crear nuevas plazas públicas de reunión
- Las zonas peatonales son seguras, amplias y diversas en todos los barrios
- Políticamente se decide un mínimo que debe cumplir cada barrio en cuanto a zonas verdes y peatonales y se debe cumplir
- El diseño urbano está adaptado al cambio climático, con calidad estancial y refugios climáticos

### **Empleo**

- Atraer el empleo al centro, creando nuevos centros de trabajo, para aprovechar la buena conexión que tiene el resto de Vitoria con el centro

### **Educación y pedagogía**

- Se fomenta la movilidad activa en los coles con el “aula de la movilidad”
- Se crea el centro de servicios de la movilidad (estación de servicio Goya)

### **Calmado de tráfico**

- Recuperar el modelo de supermanzanas de la mano de gente que lo impulse y se comprometa
- Diferenciar el carril ciclista de la acera (y ampliar el bidegorri)

### **Vivienda y barrios**

- Penalizar los pisos vacíos con incremento del IBI
- Regularizar el precio del alquiler
- Contabilizar los pisos vacíos que existen en Vitoria
- Rejuvenecer los barrios impulsado y mejorando el acceso a la vivienda a gente joven
- Quitar la barrera de las vías ferroviarias para integrar la universidad en el ensanche

GRUPO C: EQUILIBRIO TERRITORIAL, INFRAESTRUCTURAS Y MODOS DE TRANSPORTE



**Participantes:**

- Jon
- Juan
- Isabel
- Asier
- Maite
- Angel
- Gorka
- Ander
- Kelmen

**Monitor:** Miguel Mateos Arribas – Gea21

*La sesión discurrió de manera fluida. Con mayor participación de algunos participantes, fundamentalmente en los debates que se suscitaron, pero todas las personas integrantes del grupo aportaron varias propuestas cada una, que pudieron ser convenientemente explicadas.*

*Se propiciaron algunos debates de interés que hubo que cortar por la falta de tiempo y la concreción de algunos de los aspectos tratados. Pero eso enriqueció bastante la sesión. Costó concretar las 5 propuestas, por la dificultad de concretar algunas de ellas (pues se percibían relaciones de interdependencia o solapes con otras).*

*Además, en algunos casos, se refería que no se trataba tanto de propuestas nuevas, sino de mantener y, en su caso, profundizar en aspectos ya iniciados en Vitoria-Gasteiz.*

Resumen de las propuestas consensuadas por el grupo:

PROPUESTAS	Puntuación obtenida
1. Desarrollo y promoción pública de fórmulas de COCHE COMPARTIDO	1
2. MODELO CICLISTA DE CALIDAD (frente a cantidad), con estándares europeos (buenas infraestructuras ciclistas donde verdaderamente se necesite)	6
3. Ampliación de REGULACIÓN DEL APARCAMIENTO (OTA) hasta el anillo del BEI	0
4. Extender el CALMADO DEL TRÁFICO a una zona más amplia de la ciudad, teniendo en cuenta equipamientos especialmente sensibles (centros educativos, centros de salud...)	2
5. Oferta de TRANSPORTE PÚBLICO MULTIMODAL Y ACCESIBLE, incluyendo al Taxi	7

Aportaciones individuales que nutrieron el debate:

**General**

- Las medidas que se toman para dar más espacio a las personas generan problemas y por tanto hay que implementar a la vez soluciones. Por ejemplo: OTA/ZBE -> Transporte público
- Adaptación al cambio climático del espacio público y de los sistemas de movilidad sostenible

**Transporte público**

- Mejora del transporte público y su prioridad ante el vehículo privado. Dotación del presupuesto necesario.
- Una línea BEI que realice un eje entre Salburua, Zaramaga, Sansomendi y Jundiz, remodelando así la L5.
- Autobuses al polígono industrial de Jundiz. Desde más zonas de Vitoria (Lakua...). Con racks en el bus para el transporte de patinetes.
- Prioridad al transporte colectivo en semáforos y pasos de peatones. Pasaría suave, a 10 km/h.
- Revisión de los horarios de servicio del transporte público. Extender hora de finalización de servicios.
- Creación de una nueva línea de bus rápido tipo BEI para unir desde Arkauti hasta Zabalgana y la entrada de Jundiz, sin necesidad de pasar por el centro y uniendo puntos clave, como El Boulevard, la estación de autobuses o el hospital de Txagurritxu.
- Ampliación de horarios de transporte público por las noches y línea regular de Gasteiz a Goikolarra.
- Apostar por transporte público eficaz en horario y frecuencias, así como accesible. Tranvía para todos los barrios.

- Diseño único de vehículos y marquesinas.
- Una red de aparcamientos disuasorios en cada final de línea de TUVISA.
- Aparcamientos disuasorios exclusivos para usuarios del transporte público y premiar a personas usuarias. Intercambiadores.
- Estudio de necesidades de movilidad a los polígonos industriales para favorecer el uso del transporte público en los mismos, en detrimento del coche privado.

#### **Aparcamiento**

- Extensión de la OTA a toda la zona interior de la traza del BEI
- Crear aparcamientos seguros para la micro movilidad en puntos de interconexión con aparcamientos disuasorios y paradas clave del transporte público urbano y externo

#### **Flotas compartidas**

- Impulso al coche compartido “carsharing” como alternativa al coche en propiedad para usos no asociados a la movilidad cotidiana. Acceso al servicio y no a la propiedad
- Una red de patinetes eléctricos de alquiler en los polígonos industriales
- Mejora de la intermodalidad y fomento de nuevos servicios de movilidad

#### **VMP**

- Permitir la entrada de VMP en el transporte público urbano
- Fomento a través de la comunicación del patinete eléctrico

#### **Taxi**

- Taxi como servicio público. Accesibilidad universal. Paradas integradas en la red
- Revisión de la prestación de servicio de taxi, garantizando mínimo de oferta en horarios nocturnos y fines de semana, con mayor empatía como servicio público que es. Habilitar reservas.
- Revisión del servicio público de taxi

#### **Movilidad peatonal**

- Peatonalización parcial o completa de las calles La Paz y Francia

#### **Bicicleta**

- Mejora de la red ciclista, no solo en su extensión sino en su calidad también.
- Carriles bici con estándares europeos: homogeneidad, anchura suficiente. Superar el estándar actual. Autopistas ciclistas.
- Ampliación red de bidegorris.
- Autopistas y alquiler público de bicicletas eléctricas. Reorganización de las calles para peatones y bicis, diferenciadas perfectamente.
- Mejora de la conectividad ciclista con los polígonos industriales. Alineamiento con despliegue del PTS de Vías Ciclistas de la Diputación Foral de Álava. También zona rural próxima.
- Realizar la parte correspondiente de un eje ciclista entre Vitoria-Gasteiz y Nanclares, Dulantzi y Agurain.

- Posibilidad de introducir bicicletas y patinetes en el BEI para favorecer la intermodalidad.

#### **Calmado del tráfico**

- Extensión del calmado del tráfico de manera generalizada en el interior de la traza del BEI y en todas las calles no pertenecientes a la red básica.
- Visualización. Campaña pública Calles 30.

#### **Entornos escolares, sanitarios, etc.**

- Caminos escolares seguros y autónomos. Proximidad del alumnado del barrio. Educación obligatoria prioridad peatonal. También bici.
- Instalación de radares en todas las calles urbanas frente a colegios y centros de salud.

#### **Vigilancia**

- Vigilancia sobre el cumplimiento de la normativa (p.ej. aparcamiento sobre carriles bici, velocidad vehículos a motor...)
- Unidad de la Policía Local específicamente dedicada a la convivencia coche- bici-VMP-peatón, con una mayor dedicación al control de conductas inadecuadas, pero también a la sensibilización y formación

#### **Distribución urbana de mercancías**

- Optimización de la logística urbana

#### **Ferrocarril**

- Apeaderos en la traza urbana del Cercanías: Salburua, Zabalgana y Jundiz
- Variante ferroviaria de mercancías por el norte de la ciudad

#### **No dependencia del coche**

- Dotar de infraestructuras lo barrios (C. Cívico, C. Salud...) con la finalidad de evitar los "Desplazamientos vacíos"
- Nuevos desarrollos urbanísticos más compactos y mejor accesibilidad a servicios básicos. Redensificación urbana.

## 5. Resumen de los escenarios

A continuación, se integran en este resumen las visiones de los distintos grupos para poder tener una visión completa de los escenarios, tanto positivos como negativos.

### a. Resumen de los escenarios positivos para la movilidad y espacio público de Vitoria-Gasteiz

#### Escenario positivo equipo técnico / económico: “Urbanismo y movilidad sostenible”

- DERECHO A LA MOVILIDAD: ‘*Movilidad como servicio*’ real e inclusiva. Movilidad de los cuidados (conciliación, otras movilidades...)
- MOVILIDAD ELÉCTRICA ASEQUIBLE Y SOBERANA: Movilidad eléctrica basada en Comunidades Energéticas, autoconsumo. Que sea accesible económicamente y sin dependencias de agentes del mercado.
- URBANISMO SOSTENIBLE: Urbanismo equilibrado en usos, equipamientos, servicios... y adaptado al Cambio Climático (verde urbano, materiales adecuados...)
- COMUNIDADES DE MOVILIDAD: sensibilización y políticas que fomenten la corresponsabilidad en las decisiones de movilidad
- MOVILIDAD SEGURA: para todos los modos de transporte

#### Escenarios positivos ciudadanía organizada: “Copiemos ideas que ya funcionaban”

- La gente puede quedarse a vivir en el barrio porque la vivienda es accesible y los servicios públicos y privados son accesibles.
- Los colectivos vulnerables tienen garantizada la movilidad, no se diferencia por clases.
- Hay una buena infraestructura de transporte público accesible, que cubre horarios amplios, buena red ciclista y de patinetes que se complementan.
- La ciudadanía es parte del proceso de gobernanza y los procesos se actualizan y evalúan.
- Hay espacios públicos de calidad en cada barrio con zonas de encuentro intergeneracional.

#### Escenario positivo Asociaciones: “Queremos ser sostenibles en nuestros barrios”

- La conexión, frecuencia y coordinación del transporte público es la mejor de Euskadi
- Los horarios del transporte público se ajustan a las necesidades de la población (personas mayores, trabajadoras, familias)
- Tengo todas las necesidades cubiertas en mi barrio y no necesito desplazarme
- Los vecinos de Vitoria-Gasteiz nos organizamos en comunidades energéticas y autoconsumo
- Tenemos una red de caminos escolares y bidegorris (carriles bici) seguros

## b. Resumen de los escenarios negativos para la movilidad y espacio público de Vitoria-Gasteiz

### Escenarios negativos equipo técnico / económico: “Hipermovilidad y deterioro de la actividad local”

- **POBREZA EN EL TRANSPORTE:** modelo de movilidad que genera desequilibrio social y desigualdades en el acceso a los modos y servicios de transporte. Gentrificación, creación de guetos
- **HIPERMOVILIDAD:** crecimiento desmesurado del número de desplazamientos. Movilidad compulsiva.
- **PREDIDA DE VITALIDA:** reducción y deterioro de la actividad local (económica y social). Crecimiento del comercio on-line. Deterioro del espacio público. Ocupación del espacio por furgonetas y vehículos de reparto.
- **INDIVIDUALIZACIÓN DE LA MOVILIDAD:** pérdida de la corresponsabilidad en la toma de decisiones de movilidad. Mayor motorización (posesión de vehículos). Cultura de la inmediatez que fomenta la hipermovilidad.
- **MERCANTILIZACIÓN DEL TRANSPORTE:** dominio de agentes del mercado en las decisiones sobre el modelo de movilidad.

### Escenarios negativos ciudadanía organizada: “Movilidad segregada y privilegiada”

- Existe una falta importante del fomento real de todos los modos.
- Hay una clase privilegiada que se mueve como quiere, lo que resulta en falta de equidad y segregación.
- Urbanismo disperso con mucho barrio periférico nuevo sin comercio local ni servicios.
- Red de transporte cada vez más aislada y atomizada que no comprende la intermodalidad.
- Los espacios participativos general desafección porque los mismos temas se repiten año tras año.

### Escenarios negativos ciudadanía no organizada: “Sácame de aquí”

- El transporte público en Vitoria-Gasteiz es caótico e inconexo
- El transporte público está totalmente descontrolado
- Tengo que coger el coche para llevar a la ikastola a mis hijos y hacer la compra
- Somos la ciudad verde que más contamina y con mayor pobreza energética
- Solamente utilizamos el vehículo privado.

## 6. Resumen de las propuestas

A continuación, se ordenan las propuestas, según el número de puntos obtenidos en el ejercicio final donde se valoraron tras su exposición en el plenario. Esta jerarquización sirve para conocer los aspectos que despiertan más interés entre las personas participantes.

GRUPO	PROPUESTAS	Puntuación obtenida
C. Equilibrio territorial, infraestructuras y modos de transporte	1.Oferta de TRANSPORTE PÚBLICO MULTIMODAL Y ACCESIBLE, incluyendo al Taxi	7
C. Equilibrio territorial, infraestructuras y modos de transporte	2.MODELO CICLISTA DE CALIDAD (frente a cantidad), con estándares europeos (buenas infraestructuras ciclistas donde verdaderamente se necesite)	6
B. Espacio público y vitalidad	3. Reducir la dependencia de vehículos privados a zonas industriales, mejorando la red ciclista o haciendo buses lanzadera	6
A. Uso social de la movilidad, gestión del tiempo, conciliación y empleo	4. Facilitar el desarrollo de una ciudad pensada en las personas, cercana, con vida y con servicios en los barrios	5
A. Uso social de la movilidad, gestión del tiempo, conciliación y empleo	5. Red de bicis conectada con el resto de los transportes y priorizada sobre los coches	5
B. Espacio público y vitalidad	6. Impulsar la vitalidad de los barrios contabilizando y penalizando los pisos vacíos, regulando el precio de la vivienda y de los locales comerciales	5
B. Espacio público y vitalidad	7. Fomentar la movilidad activa a través de espacios de aprendizaje accesibles, democráticos y equitativos, como el centro de servicios de movilidad	4
A. Uso social de la movilidad, gestión del tiempo, conciliación y empleo	8. Educación, concienciación y sensibilización sobre movilidad profesionalizada e institucionalizada.	4
A. Uso social de la movilidad, gestión del tiempo, conciliación y empleo	9.Asumir una inversión en movilidad deficitaria financieramente, pero con un alto beneficio social.	3
A. Uso social de la movilidad, gestión del tiempo,	10. Desarrollo y diseño de un transporte público y colectivo inclusivo (personas mayores, niños, mascotas, movilidad reducida).	3

conciación y empleo		
B. Espacio público y vitalidad	11. Facilitar la intermodalidad y los transbordos subiendo la frecuencia del transporte público	3
B. Espacio público y vitalidad	12. Impulsar e implantar el modelo de supermanzana implicando a un grupo motor de vecinos/as que tenga capacidad participativa	3
C. Equilibrio territorial, infraestructuras y modos de transporte	13. Extender el CALMADO DEL TRÁFICO a una zona más amplia de la ciudad, teniendo en cuenta equipamientos especialmente sensibles (centros educativos, centros de salud...)	2
C. Equilibrio territorial, infraestructuras y modos de transporte	14. Desarrollo y promoción pública de fórmulas de COCHE COMPARTIDO	1
C. Equilibrio territorial, infraestructuras y modos de transporte	15 Ampliación de REGULACIÓN DEL APARCAMIENTO (OTA) hasta el anillo del BEI	0



## 7. Evaluación del taller

### a. Personas que han contestado el cuestionario de evaluación

#### Primera sesión

<b>Grupo 1. Económico-técnico</b>	3
<b>Grupo 2. Ciudadanía organizada</b>	6
<b>Grupo 3. Ciudadanía no organizada</b>	1

#### Segunda sesión

<b>Grupo A. Uso social de la movilidad, gestión del tiempo, conciliación y empleo</b>	3
<b>Grupo B. Espacio público y vitalidad</b>	3
<b>Grupo C. Equilibrio territorial, infraestructuras y modos de transporte</b>	4

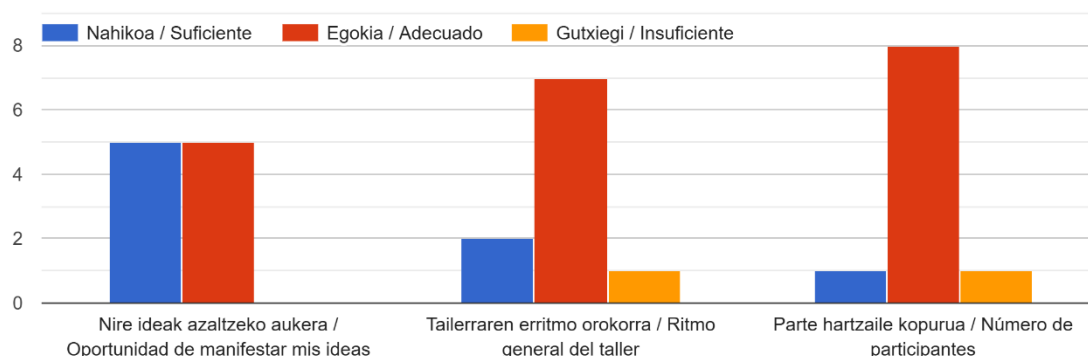
Es importante señalar que la evaluación del taller se ha realizado mediante un cuestionario online que se envió vía mail/teléfono a los participantes.

### b. Opinión sobre el taller

A continuación, se muestra la valoración de los diversos aspectos del taller:

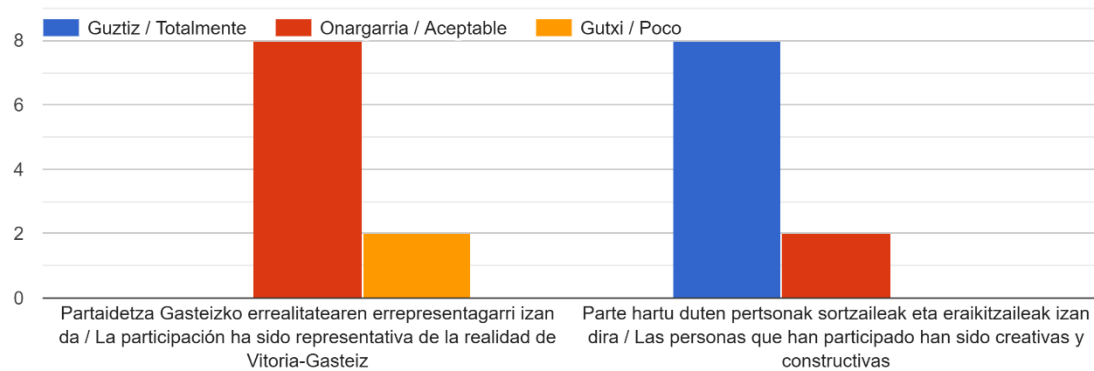
- **Opinión respecto a diversos aspectos del taller**

Mesedez, balora itzazu tailerraren hurrengo alderdi hauek / Por favor, valore los diversos aspectos del taller que se indican a continuación



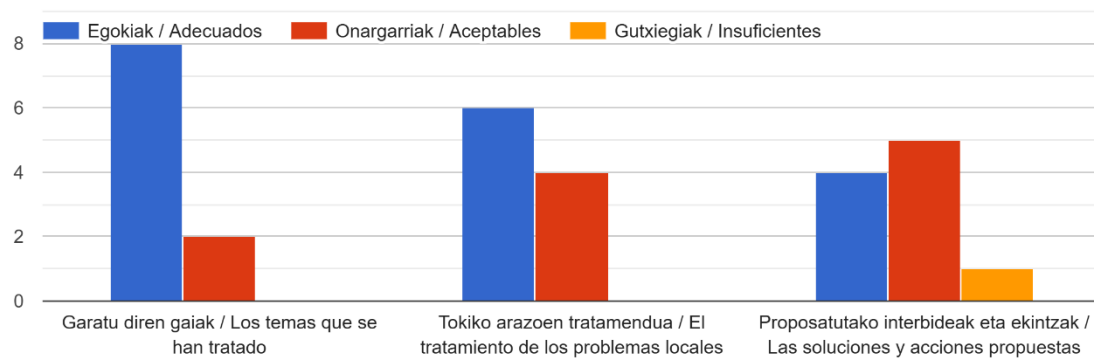
- **Participación**

Mesedez, balora itzazu parte hartzaileen ezaugarri hauek / Valore las siguientes características de los/as participantes:



- **Grado de discusión**

Zer iritzi merezi dute hurrengo gaien elkarrizketa maila? / Qué opinión le merece el grado de discusión de las siguientes materias

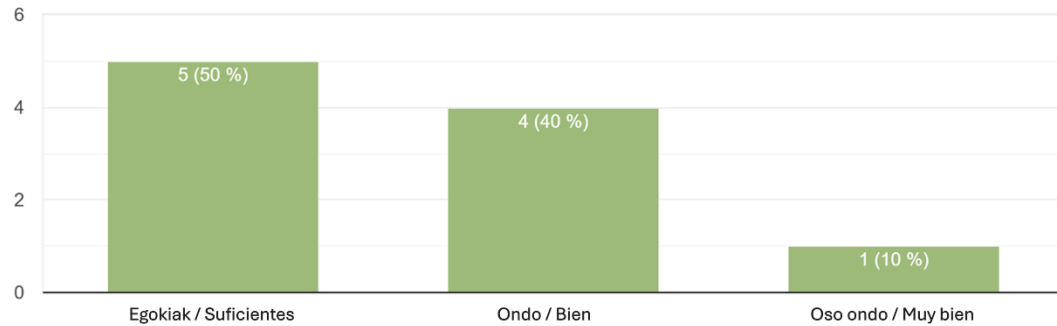


## c. Objetivos y resultados

- **Objetivos**

Nola baloratzen dituzu tailerraren helburuak? / ¿Cómo califica los objetivos del taller?

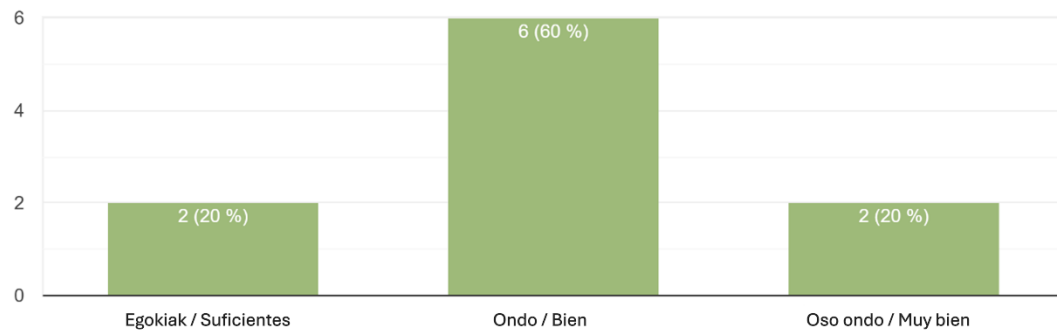
10 respuestas



- **Resultados**

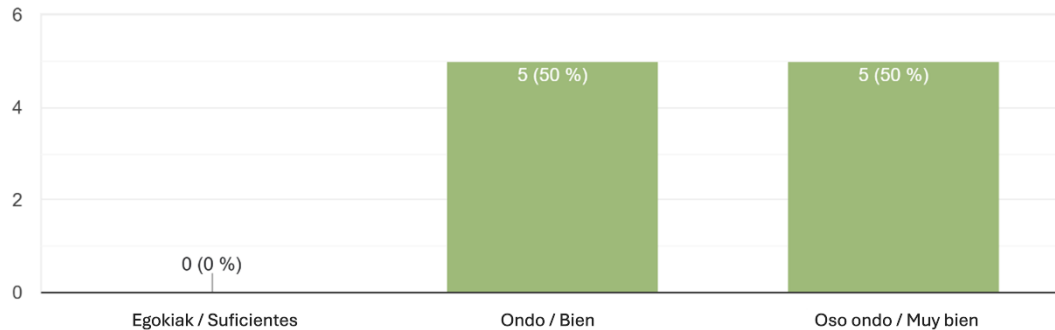
Emaitzen berritzaile maila zein dela uste duzu? / ¿Cómo de novedosos crees que son los resultados del taller?

10 respuestas



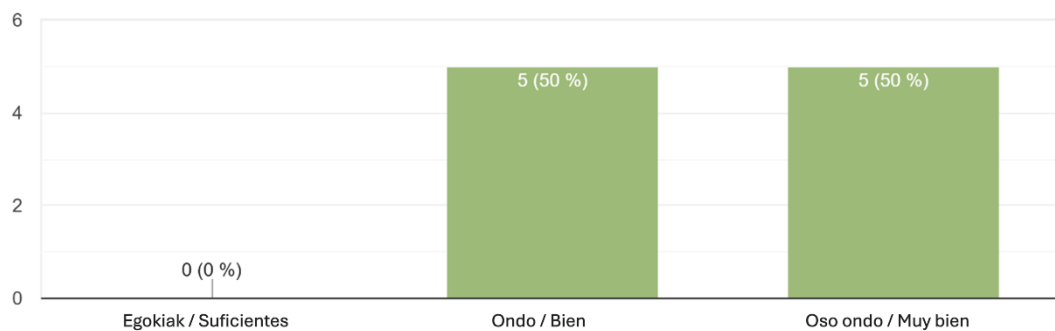
Emaizten erabilera maila zein dela uste duzu? / ¿Cómo de útiles crees que son los resultados del taller?

10 respuestas



Ekintzak egingarriak direla uste duzu? / ¿Como de realizables crees que son las acciones sacadas del taller?

10 respuestas



**Puede indicar cuáles han sido para usted los resultados más importantes del taller:**

- Amplio consenso percibido.
- LA PARTICIPACIÓN DIVERSA, AUNQUE INSUFICIENTE.
- La participación variada de muchos sectores o de todos de cara a la sociedad por unas mejores propuestas de trabajo.
- La expresión de la voluntad de la ciudadanía
- La mezcla, entre personal técnico y ciudadanía. A las personas técnicas nos viene bien salir de nuestra burbuja y escuchar y debatir directamente con la sociedad. La metodología es muy participativa, fomenta que todas las personas puedan expresarse de forma equilibrada y saquen sus opiniones. Y luego se van tejiendo consensos o disensos

**Puede aportar comentario para mejorar el taller:**

- Quizá faltaban más perspectivas disonantes.
- INCLUIR A LOS SECTORES CRÍTICOS (TAXISTAS, COMERCIANTES) Y A LAS EMPRESAS.
- Hace falta una reflexión obligada de todos los nuevos servicios y modos de movilidad sostenible
- Buenos no me pareció bien que los políticos de turno estuviesen al principio del taller y luego se esfumaron.
- Hubiera sido muy deseable que los responsables políticos hubieran participado en todo el taller, responsabilizándose así de lo que implica la participación democrática y la importancia de atender correctamente a la ciudadanía.
- Creo que la segunda parte necesitaba algo más de tiempo
- He participado en los anteriores Planes de Movilidad, en varias sesiones como ésta y tengo una cierta sensación de repetir siempre el proceso alcanzando conclusiones parecidas y genéricas. Y en realidad sí nos hemos movido mucho en estos años. Quizá habría que hacer un pequeño repaso del proceso histórico, por ejemplo, desde 2006, citar algunos logros (generalización de las frecuencias urbanas a 10 minutos, implantación del tranvía y sus sucesivas ampliaciones, implantación del BEI, ampliación de la red de bicirrailes, extensión progresiva de la OTA...)

## 8. Archivo fotográfico



 Yo me subo merezi du!

