

# VALORACIÓN PARTICIPADA DEL SISTEMA DE MOVILIDAD DE VITORIA-GASTEIZ

## ELKARGUNE DE MOVILIDAD SOSTENIBLE (20/09/2017)

En este documento se plasman las **principales conclusiones extraídas del Elkargune de Movilidad Sostenible del 20/09/2017**, donde se analizaron y contrastaron con la ciudadanía y los agentes sociales los **elementos críticos del sistema de movilidad identificados en la Evaluación intermedia del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP)** y los **principios del Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible** (que fue resultado de un proceso participativo desarrollado en 2007 para definir el modelo de ciudad deseado desde la perspectiva de la movilidad y el espacio público).

Las conclusiones presentes en este documento, que están basadas en el análisis e interpretación del discurso social tomado a partir de las sesiones participativas desarrolladas en el marco del Elkargune de Movilidad, están dirigidas a **facilitar la toma de decisiones del Ayuntamiento** para la revisión y actualización del PMSEP y ante una posible renovación del Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible.

## ÍNDICE

### **1 - Elementos críticos señalados en la Evaluación.....Pág.3**

1.1 Conclusiones generales de los elementos críticos del modelo de movilidad

1.2 Conclusiones específicas de los elementos críticos del modelo de movilidad (cuantitativo + cualitativo)

1.3 Posibles nuevos elementos críticos

### **2-Principios Generales del Pacto Ciudadano por la Movilidad.....Pág.9**

2.1 Conclusiones generales de la revisión participada de los principios del Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible

2.2 Conclusiones específicas de los principios del Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible (cuantitativo + cualitativo)

2.3 Posibles nuevos Principios

## 1- Elementos críticos señalados en la Evaluación

### 1.1 Conclusiones generales de los elementos críticos del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP)

- A nivel general, la primera conclusión es que **la ciudadanía reconoce los elementos críticos del modelo de movilidad y espacio público identificados en la evaluación intermedia del PMSEP** (y que se mencionan en las páginas siguientes). En la valoración cuantitativa realizada por las personas del Elkargune, salvo dos elementos críticos, el resto se sitúa por encima del 3 en una escala de prioridad de 1 a 5. Los dos elementos con menor puntuación hacen referencia a aspectos específicos: las motocicletas y los nuevos aparatos de movilidad personal.
  
- En definitiva, los puntos **se reconocen como problemas o retos vigentes que exigen una actuación a partir de la revisión y actualización del PMSEP.**
  
- También destaca la existencia de un **grupo de aspectos críticos claramente priorizados** y sobre los que la ciudadanía está exigiendo respuestas inmediatas, visibles y eficaces. Se habla concretamente de:
  - ❖ Frenar la expansión de la ciudad, que genera problemas de movilidad.
  - ❖ Facilitar la movilidad al trabajo y hacerla más sostenible.
  - ❖ Mejorar la convivencia bici-peatón.

Un aspecto especialmente presente durante el proceso de participación, aún no estando presente en el informe de evaluación, ha sido la solicitud de paralización de la ampliación del tranvía hacia el sur. Esta es una petición expresada fundamentalmente por las personas de la Plataforma no al tranvía, que han participado de manera importante durante las últimas sesiones del Elkargune.

- Existen **importantes disensos entre los/las participantes en relación a la forma de abordar algunos elementos críticos**, por ejemplo la política de aparcamiento, la regulación semafórica o la movilidad al trabajo, sobre los que será preciso acercar posturas.
- La **concienciación ciudadana y el incremento de las sanciones aparecen como herramientas transversales** en las demandas ciudadanas para abordar distintos elementos críticos (movilidad escolar, convivencia bici-peatón, seguridad vial...).
- Siendo conscientes de los límites de las competencias municipales, los/las participantes del Elkargune reclaman un **acercamiento del Ayuntamiento a los distintos agentes que tienen influencia en la movilidad** (empresas, parques tecnológicos, parkings privados, centros escolares, comercio...) para el diseño de políticas que mejoren la movilidad en la ciudad.

## 1. 2 Conclusiones específicas de los elementos críticos del PMSEP

El presente apartado recoge los siguientes análisis:

- 1- Una síntesis de las valoraciones y aportaciones realizadas por las personas asistentes.
- 2- El resultado de la valoración de prioridad realizada (1 prioridad muy baja // 5 prioridad muy alta)

Elemento CRÍTICO	PRIORIDAD
<p><b>Incertidumbres del modelo territorial y de movilidad</b></p> <p>La ciudadanía coincide en que la expansión de la ciudad ha derivado en un incremento de la movilidad. Se ve preciso detener la expansión e iniciar un crecimiento hacia el interior tanto en los aspectos residenciales (localización de las nuevas viviendas) como laborales (localización de los centros de trabajo).</p> <p>La implantación del tranvía (cuestionado por la Plataforma) y la incertidumbre sobre el soterramiento del TAV son otros dos aspectos que añaden dudas sobre el modelo de movilidad de Vitoria – Gasteiz.</p>	<p><b>4,0</b></p>
<p><b>Movilidad al trabajo</b></p> <p>Es un punto crítico considerado esencial por el elevado peso del automóvil en ese ámbito y por los atascos que se generan en las horas punta. Según la ciudadanía, las soluciones pasan por reducir el uso del coche a través de políticas coordinadas con los centros de trabajo situados en el exterior de la ciudad, mejorar la oferta de transporte público de Vitoria-Gasteiz y fomentar la sensibilización sobre el uso del coche compartido y el ahorro económico que supone el uso del transporte público.</p>	<p><b>4,0</b></p>
<p><b>Incremento general de la movilidad</b></p> <p>Es un punto crítico que la ciudadanía reconoce que existe. Se cree que se debe, además, a la expansión de la ciudad y al incremento de los desplazamientos laborales, logísticos y de ocio derivados de la recuperación económica.</p> <p>Dado que se considera muy complicado reducir el número de desplazamientos, la demanda ciudadana es precisamente el fomentar que estos se realicen de forma sostenible.</p>	<p><b>3,8</b></p>

Elemento CRÍTICO	PRIORIDAD
<p><b>Amenazas al buen funcionamiento del transporte público</b></p> <p>La ciudadanía demanda mayor comodidad de uso del transporte público, como en el caso de la recarga de las tarjetas y el incremento de las frecuencias en determinadas zonas, los polígonos industriales y en el horario nocturno.</p> <p>En cuanto a la sostenibilidad del transporte en Vitoria-Gasteiz, se considera que el Ayuntamiento debe dar ejemplo a través de la adquisición de vehículos eléctricos.</p>	<p><b>3,7</b></p>
<p><b>Convivencia peatón-ciclista</b></p> <p>Se trata de uno de los aspectos con mayor notoriedad social en Vitoria-Gasteiz a la hora de hablar de movilidad. La convivencia entre peatones y ciclistas es una demanda importante que quedó evidenciada en el proceso participativo relativo a Seguridad Vial que se desarrolló a principios de 2017. La ciudadanía hace referencia a la necesidad de garantizar el cumplimiento de la normativa por parte de las personas ciclistas, incidiendo en las políticas de sensibilización, en las sancionadoras, y en la clarificación de la normativa.</p>	<p><b>3,7</b></p>
<p><b>Movilidad escolar</b></p> <p>Se reconoce la existencia de problemas de tráfico en las horas de entrada y salida en determinados colegios.</p> <p>Las propuestas de la ciudadanía pasan por incrementar el rigor en la vigilancia y la sanción a las personas que incumplen la normativa en las segundas filas, el reforzamiento de las sendas escolares, y la búsqueda de soluciones de aparcamiento con los colegios (convenios con parkings cercanos).</p>	<p><b>3,6</b></p>
<p><b>Seguridad vial</b></p> <p>El calmado del tráfico es el principal elemento al que hace referencia la ciudadanía a la hora de hablar de seguridad vial. Se destacan los avances percibidos en los últimos años en tono positivo, y se reclama continuar en esta línea.</p> <p>Por la parte negativa, se percibe un amplio margen de mejora en la sensibilización ciudadana sobre el respeto a la normativa de circulación (respeto a la velocidad, cruces de calzada indebidos...)</p>	<p><b>3,5</b></p>

Elemento CRÍTICO	PRIORIDAD
<p><b>Logística urbana</b></p> <p>En este aspecto, el incremento de las necesidades de distribución de mercancías debido a la compra online es el principal reto a abordar para los próximos años, según la ciudadanía. Como posibles soluciones, se menciona el impulso de los vehículos ligeros y sostenibles y la necesidad de desarrollar las supermanzanas que se plantearon para la Fase I del PMSEP.</p> <p>La creación de centros de distribución urbanos no cuenta con un consenso claro entre las personas participantes.</p>	3,4
<p><b>Política de aparcamiento</b></p> <p>La política de OTA monopoliza el discurso ciudadano, sin que exista un consenso claro al respecto. Parte de la ciudadanía reclama una extensión de la OTA a más barrios para facilitar el aparcamiento a los y las residentes, mientras que otra parte cree que la existencia de barrios con OTA y barrios sin OTA traslada el problema a estos últimos.</p>	3,4
<p><b>Coordinación institucional</b></p> <p>La ciudadanía coincide en la necesidad de constituir una autoridad de transporte que coordine unas políticas de movilidad intramunicipal e intermunicipal que actualmente se perciben como poco integradas.</p> <p>Se cree que tanto TUVISA como una hipotética ATA (Autoridad del Transporte de Álava) podrían desarrollar estas funciones.</p>	3,2
<p><b>Otras situaciones de atención a servicio de transporte público (no se trabajó*)</b></p>	3,1
<p><b>Demanda creciente del aparcamiento ciclista (no se trabajó*)</b></p>	3,1
<p><b>Regulación semafórica</b></p> <p>Se reconoce como un punto crítico muy importante para la seguridad, pero existe división de opiniones sobre si su eliminación restará o aportará seguridad a los y las viandantes. Quienes se sitúan en contra de su eliminación son precisamente las personas que muestran también mayor rechazo a la limitación de la presencia del coche en la ciudad.</p>	3,0
<p><b>Regulación para nuevos aparatos de movilidad personal (no se trabajó*)</b></p>	2,8
<p><b>Movilidad en motocicleta (no se trabajó*)</b></p>	2,0

\* Este tema no se trabajó debido a que la mesa en la que estaba previsto tratarlo se centró en el debate sobre la extensión del tranvía al sur.

### 1.3 Posibles nuevos elementos críticos

**Nuevos elementos críticos** propuestos por las personas participantes (se detallan únicamente los más relevantes, el resto se pueden consultar en el acta de la sesión\*):

- **Replantear la ampliación del tranvía** por motivos sociales, económicos, sanitarios y ambientales. Realizar un análisis en profundidad antes de iniciar las obras.
  
- **Analizar la movilidad de cada barrio de forma específica**, ya que cada uno tiene su propio contexto.
  
- **Mejorar la gobernanza en la toma de decisiones** del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público.



## 2- Principios Generales del Pacto Ciudadano por la Movilidad

### 2.1 Conclusiones generales sobre los principios del Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible

- **Todos los principios generales que definen el modelo de ciudad desde la perspectiva de la movilidad y el espacio público reciben la aprobación de la mayor parte de las personas participantes, con porcentajes por encima del 60%.** Son, por tanto, principios que deberían mantenerse ante una hipotética revisión del Pacto, actualizando o modificando distintos aspectos. Es destacable que el impulso de los medios de desplazamiento no motorizados y del transporte público, en sustitución del vehículo privado, son aprobados por el 82% de las personas participantes.
- Algunos principios exigirían una **actualización de sus contenidos** para reflejar las nuevas problemáticas y retos que, si bien ya existían en 2007, se han incrementado en los últimos años, como por ejemplo la adaptación del PMSEP a la expansión urbanística sufrida por la ciudad, la mejora de la convivencia desde el punto de vista peatón-ciclista, el reto de la logística derivado del crecimiento del comercio online...
- En algunos casos, sí que se reclama la **inclusión de nuevos principios** del Pacto que están muy relacionadas con “la forma de hacer”, más que con el “qué hacer”. La importancia de la **participación ciudadana** en el diseño de las políticas de movilidad es una demanda expresada con mucha claridad por las personas participantes en el Elkargune; el fomento de la **educación y corresponsabilización** son otras áreas transversales relevantes en el discurso social; y la **visión de género** en las políticas de movilidad es una reclamación que también aparece citada.

- En algunos principios existen porcentajes importantes de cuestionamiento, pero no tanto en relación a la importancia del principio en sí, sino a la **percepción de que desde el Ayuntamiento no se ha hecho lo suficiente para alcanzarlos** (en el caso de la accesibilidad, por ejemplo).
- El único principio que **roza la desaprobación es el del liderazgo**, debido fundamentalmente al descontento de parte de las personas participantes por el proyecto de ampliación del tranvía.
- Casi todos los principios cuentan con **visiones diferentes** por parte de la ciudadanía, que obligan a tomar decisiones no aceptadas por todos y todas: peatonalización vs no peatonalización, OTA vs. NO OTA, vida en los barrios vs. concentración de la actividad en el centro...

## 2.2 Conclusiones específicas de los principios del Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible

El presente apartado recogen los siguientes análisis:

- 1- Una síntesis de las valoraciones y aportaciones realizadas por las personas asistentes.
- 2- El resultado del análisis de validez de los Principios del Pacto

PRINCIPIO	% VÁLIDO
<p><b>Impulso de desplazamientos a pie y modos no motorizados y disuasión del uso del automóvil privado</b></p> <p>Se percibe que la tendencia en este campo es positiva, con un incremento de los desplazamientos a pie y una reducción de la movilidad motorizada.</p> <p>Sin embargo, la ciudadanía cree que existe un importante margen de mejora, facilitando el uso de la bici a través de nuevas vías ciclables e incrementando el número y la conexión de las zonas peatonales.</p>	82%
<p><b>El transporte público como alternativa al vehículo privado</b></p> <p>Existen diferentes percepciones sobre este principio en función del medio de transporte que se trate. Por un lado, la ciudadanía aprueba el diseño de las nuevas líneas de TUVISA con algunas matizaciones mientras que, por otro lado, el proyecto de ampliación del tranvía resulta fuertemente criticado desde la dimensión social, económica...</p>	82%
<p><b>Modelo de ciudad</b></p> <p>La ciudadanía cree que el modelo de ciudad planteado en el Pacto continúa siendo válido para el futuro de Vitoria-Gasteiz, pero se hace énfasis en la necesidad de hacer frente a las necesidades de movilidad generadas por la expansión de la ciudad en los últimos años. Principalmente, se reclama dotar a los nuevos barrios periféricos de más servicios para reducir la dependencia del coche, plantear el crecimiento hacia el interior de la ciudad y facilitar la conexión entre barrios a través de modos sostenibles.</p>	68%

PRINCIPIO	% VÁLIDO
<p><b>Calmando del tráfico</b></p> <p>Mayoritariamente se reconocen los avances producidos en este ámbito, con los consiguientes beneficios para la seguridad de viandantes y ciclistas y para el impacto acústico. El objetivo que se fija para los próximos años es mantener este tipo de medidas y ampliarlas a otros lugares de la ciudad.</p> <p>Desde el punto de vista del comercio existen ciertas reticencias al calmando, argumentando que las zonas comerciales donde se aplican este tipo de medidas se ven afectadas negativamente.</p>	<p><b>68%</b></p>
<p><b>Seguridad</b></p> <p>Se considera un principio que precisa seguir siendo trabajado a través del calmando del tráfico motorizado, pero incorporando también la problemática peatón-ciclista, que ha cobrado un peso importante con la expansión del uso de la bicicleta.</p> <p>Por otro lado, existe un debate de dos posturas sobre la forma de mejorar las conductas: mayor vigilancia y sanciones, o mayor educación y concienciación.</p>	<p><b>68%</b></p>
<p><b>Eficiencia</b></p> <p>Se considera un principio importante, sobre el que se ha avanzado en los últimos años, facilitando los desplazamientos a pie, en transporte público y en bicicleta en distintos espacios de la ciudad.</p> <p>Sin embargo, se cree que todavía existen muchos ejemplos en Vitoria-Gasteiz donde la movilidad no resulta eficiente: persisten algunas zonas de congestión de tráfico y buena parte de la movilidad al trabajo y a la escuela se realiza en vehículo privado.</p>	<p><b>68%</b></p>
<p><b>Dinamismo económico</b></p> <p>Se percibe una clara influencia de las políticas de movilidad en el dinamismo del comercio. De hecho, comercios de la zona centro lamentan que la expansión de la ciudad haya tenido una repercusión negativa en ellos (menor clientela potencial).</p> <p>En lo que respecta a las medidas de peatonalización realizadas en determinadas calles, se señalan casos de impacto negativo y positivo por igual, por lo que se reclama un correcto estudio del impacto económico antes de tomar este tipo de decisiones.</p>	<p><b>63%</b></p>

PRINCIPIO	% VÁLIDO
<p><b>Enfoque global</b></p> <p>Se acepta el principio tal y como fue redactado en el Pacto de 2007, pero existe cierta incertidumbre por el desarrollo de nuevos proyectos que podrían cuestionarlo, como es el caso de la ampliación del tranvía y del soterramiento del TAV.</p>	<p><b>63%</b></p>
<p><b>Accesibilidad</b></p> <p>Existen distintas visiones sobre el grado de avance producido en la accesibilidad en Vitoria-Gasteiz pero, en cualquier caso, se mencionan varios lugares donde todavía la accesibilidad no está garantizada tanto para peatones (ausencia de rebaje de bordillos, cruces difíciles...) como para conductores y conductoras con necesidades especiales de movilidad (falta de aparcamientos para PMR...)</p>	<p><b>59%</b></p>
<p><b>Liderazgo</b></p> <p>Se considera necesario un mayor liderazgo por parte del Ayuntamiento, pero la ciudadanía considera que debe explicitar su autoexigencia a través de una actuación ejemplarizante en su propia movilidad, y la apertura a compartir el liderazgo con la ciudadanía a través de procesos participativos.</p>	<p><b>36%</b></p>

## 2.3 Posibles nuevos Principios

**Nuevos principios** propuestos por las personas participantes (se detallan únicamente los más relevantes, el resto se pueden consultar en el acta de la sesión\*):

- Apostar por la **educación** como herramienta para conseguir un mayor civismo, respeto a la convivencia y hábitos sostenibles.
- Aprovechar la **participación ciudadana** como herramienta clave para que el modelo de movilidad y sus distintas acciones cuenten con el apoyo y el acuerdo del mayor número de personas.
- Promover una **planificación integral**, superando el cortoplacismo de las políticas actuales.
- Garantizar la presencia del **enfoque de género** en las políticas de movilidad.
- Racionalizar la **logística urbana** en un escenario de gran desarrollo por el comercio electrónico.
- 
- Impulsar acciones de **gestión de la demanda** de movilidad.