Elkargune de Movilidad de Vitoria-Gasteiz

Aportaciones realizadas por las personas asistentes a las sesiones del 11 y 18 de febrero de 2020, relativas al Avance del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público 2020-2030

Introducción

Desde principios de 2020 se está desarrollado una serie de 4 sesiones del Elkargune de Movilidad orientadas a la valoración y contraste de las acciones que se incluyen el Avance del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público 2020-2030, con el objetivo de recoger los puntos de vista, tanto de los agentes sociales organizados, como de la ciudadanía a título personal. Más información sobre el proceso de elaboración del Plan en la web http://www.vitoria-gasteiz.org/movilidad.

La primera sesión, celebrada en enero, presentó al Elkargune el listado de aportaciones recibidas por otros canales (exposición en centros cívicos, buzón ciudadano y registro municipal) dentro del proceso participativo que comenzó en octubre de 2019. El Elkargune ha tomado de base esas aportaciones para realizar un proceso participativo en 2 sesiones posteriores. La cuarta sesión, aún por celebrar, se centrará en mejorar el modelo de participación ciudadana propuesto para el seguimiento del Plan.

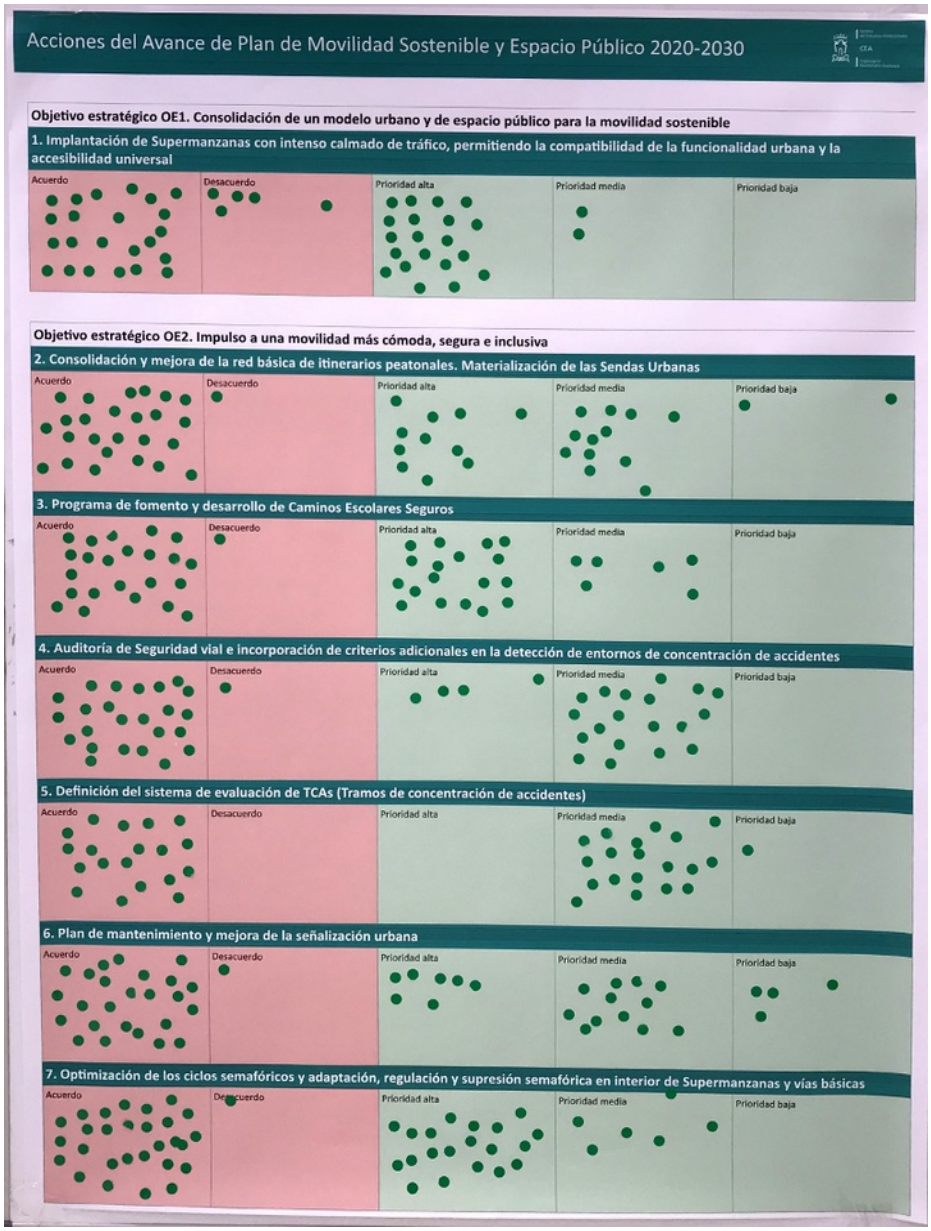
Las 2 sesiones de febrero se han organizado en 8 mesas de trabajo, en las cuales se han tratado 6-7 acciones por mesa, organizadas de acuerdo con los 9 objetivos estratégicos recogidos en el documento de Avance. Las personas participantes se han movido mesa por mesa, para que todas las personas pudieran debatir sobre todas las acciones. La persona encargada de la moderación de cada mesa ha recogido las aportaciones de dos maneras: primero de forma cuantitativa, mediante paneles en los que las personas participantes han indicado si estaban de acuerdo o desacuerdo con cada acción y su nivel de prioridad (alta, media, baja), y posteriormente, mediante un turno de debate que se ha estructurado con dos preguntas: “¿Quieres hacer una valoración de las acciones planificadas?” y “¿Es necesaria alguna otra acción para desarrollar los objetivos estratégicos de este panel?”

Las aportaciones realizadas durante esas 2 sesiones se incorporarán al listado de aportaciones recibidas por otros canales (exposición en centros cívicos, buzón ciudadano y registro municipal).

Se recoge a continuación el resultado del análisis desarrollado por los distintos agentes en cada una de las mesas.

Acciones de la 1 a la 7

1. *Implantación de Supermanzanas con intenso calmado de tráfico, permitiendo la compatibilidad de la funcionalidad urbana y la accesibilidad universal.*
2. *Consolidación y mejora de la red básica de itinerarios peatonales. Materialización de las Sendas Urbanas.*
3. *Programa de fomento y desarrollo de Caminos Escolares Seguros.*
4. *Auditoría de Seguridad vial e incorporación de criterios adicionales en la detección de entornos de concentración de accidentes.*
5. *Definición del sistema de evaluación de TCAs (Tramos de concentración de accidentes).*
6. *Plan de mantenimiento y mejora de la señalización urbana.*
7. *Optimización de los ciclos semafóricos y adaptación, regulación y supresión semafórica en interior de Supermanzanas y vías básicas.*



La valoración cuantitativa de las acciones es la siguiente:

- La gran mayoría de las personas participantes están de acuerdo con las 7 acciones planteadas. La acción sobre las que aparecen varias personas en desacuerdo es la implantación de supermanzanas.
- Las acciones consideradas más prioritarias son (en orden de más a menos):
  - Implantación de supermanzanas
  - Los caminos escolares seguros
  - Regulación de ciclos semafóricos

Valoraciones

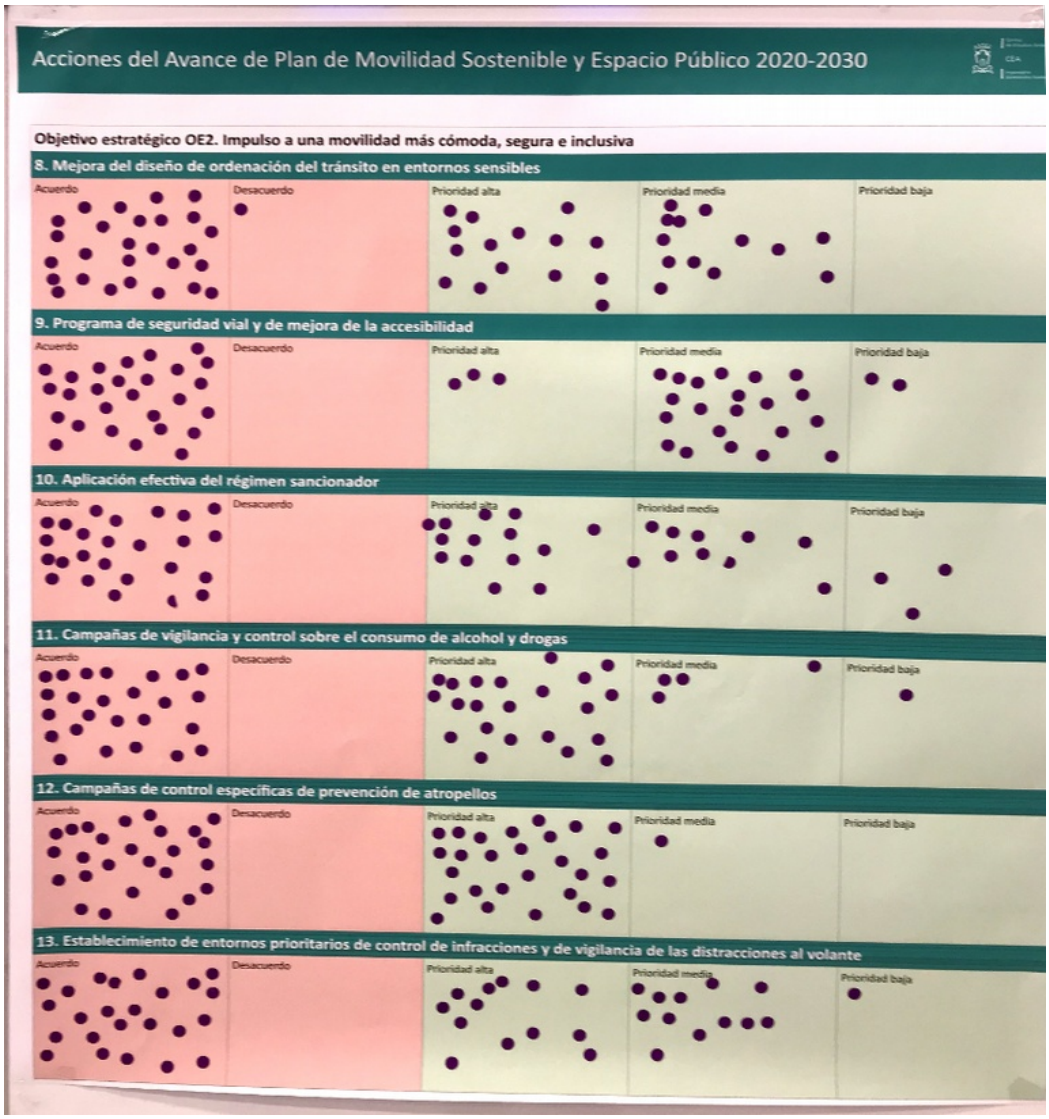
- Desacuerdo por parte de varias personas con la implantación de las supermanzanas. Habría que mejorar esta acción tal como está definida la acción en el plan. Se señalan las siguientes razones:
  - La supermanzanas se basan en trasladar el tráfico de un sitio a otro pudiendo generar problemas de saturación en determinadas vías.
  - El diseño no es adecuado, y así la supermanzana de Casco Viejo y ensanche es de un tamaño excesivo y consideran que generará problemas, así definida.
  - No se ha realizado un estudio sobre el impacto que pueden tener las supermanzanas en el comercio. En este punto una persona apunta que está demostrada la mejora del comercio en las calles que son peatonalizadas.
  - Habría que analizar la convivencia de peatones y otros medios de movilidad dentro de las supermanzanas.
  - El análisis de supermanzanas pasa en algunas zonas por la premisa del soterramiento del tren pero puede que no haya soterramiento y eso condicionaría todo el plan.
  - Lo de la supermanzana del Ensanche NO es una supermanzana sino una superisla peatonal. No es aceptable quitar el tráfico de una zona para pasarlo a otra (del Ensanche a Carmelo Bernaola). El objetivo es la descarbonización de la ciudad NO del Ensanche. En Carmelo Bernaola también vive gente.
- Se considera muy importante el desarrollo de caminos escolares seguros y además se subraya que se haga con un planteamiento activo y no ser permisivos con las dobles filas de coches a la entrada de los centros escolares.
- Necesidad de mejorar la señalización en la ciudad y hacerla más homogénea.
- Sobre el plan de detección de lugares de accidentes y puntos negros, se subraya que hace tres años ya se hizo ese estudio y no se ejecutaron medidas de mejora. Se pide que no nos quedemos solo en los análisis.
- El Plan de Movilidad es necesario que esté bien coordinado con el Plan General de Ordenación Urbana para que no se contradigan.
- Preocupación de la alta inversión que supone el soterramiento y el transporte de alta capacidad como el tranvía y que obligará a restar dinero e inversiones en otros apartados del plan de movilidad.

¿Es necesaria alguna otra acción para el desarrollo de este objetivo?

- Necesidad de la inclusión de un acceso sencillo al centro, en relación al planteamiento de supermanzanas. Se apunta a parkings disuasorios, incluso facilitando en ellos otros elementos de movilidad (bicis, patinetes…)
- Sacar fuera de la ciudad la autopista de mercancias peligrosas por vía ferroviaria, en relación a la seguridad.

Acciones de la 8 a la 13

8. *Mejora del diseño de ordenación del tránsito en entornos sensibles.*
9. *Programa de seguridad vial y de mejora de la accesibilidad.*
10. *Aplicación efectiva del régimen sancionador.*
11. *Campañas de vigilancia y control sobre el consumo de alcohol y drogas.*
12. *Campañas de control específicas de prevención de atropellos.*
13. *Establecimiento de entornos prioritarios de control de infracciones y de vigilancia de las distracciones al volante.*



La valoración cuantitativa de las acciones es la siguiente:

- Prácticamente todas las personas participantes están de acuerdo con las acciones planteadas
- Las acciones consideradas más prioritarias son (en orden de más a menos):
  - Campañas para prevención de atropellos
  - Vigilancia y control de alcohol y drogas
  - Aplicación de sanciones

Valoraciones

- En el aspecto de regulación no se mencionan los patinetes ni las sillas motorizadas.
- Se podrían poner en marcha experiencias de peatonalizar ciertas calles los días festivos.
- Un criterio a la hora de desarrollar las supermanzanas podría ser la existencia de grandes centros cívicos o las concentraciones de centros escolares.
- No se ponen más sanciones porque se considera que tiene un coste político.
- Mejorar la señalización en aquellos pasos de peatones en los que también tienen prioridad las bicis. Se pone el ejemplo de las señales lumínicas que han implementado en Gijón. Mejorar en este aspecto la señalización vertical.
- Replantear algunos pasos de peatones que se regulan con semáforos intermitentes para los vehículos. No ponerlo tan cerca de las intersecciones de los cruces ya que existe poca visibilidad. Evitar todos los elementos, contenedores, que disminuyen la visibilidad en los pasos de peatones.
- Mayor regulación de las dobles filas en los centros escolares, ya que suponen un peligro añadido para los y las peatones.
- Hablar con los centros educativos cercanos entre sí para que sus horarios de entrada y salida no coincidan, para evitar concentraciones de automóviles.
- Prohibir aquellos elementos publicitarios, pantallas, que puedan despistar a los y las conductoras.
- Trabajar en la educación vial de manera que se puedan evitar semáforos y se apueste por el respeto de los y las conductoras.
- Cumplir la normativa en cuanto al ancho de las aceras en varias calles del Ensanche (Manuel Iradier, Florida, etc)
- Quitar los badenes por la incomodidad para ciertos vehículos (autobuses, taxis, repartidores,…)
- Eliminar los pivotes que se han puesto en la mediana de algunas calzadas por su peligrosidad.
- Ante la implantación de las supermanzanas mejorar la actitud de la policía municipal. Se comenta al respecto que son demasiado estrictos sin escuchar a los y las ciudadanas.

¿Es necesaria alguna otra acción para el desarrollo de este objetivo?

- Policías de paisano a la hora de controlar la normativa vigente.
- Controles de alcoholemia y de otras sustancias se deben hacer extensibles a personas que utilicen otros medios de transporte: patinetes, bicicletas.
- Controles de alcoholemia voluntarios para aquellas personas que van a coger el vehículo.
- Señalización de aquellas zonas en las que habitualmente se producen accidentes relacionados con la movilidad.

- Información pública disuasoria, publicando de manera habitual datos sobre zonas en las que se producen accidentes, atropellos, etc. Bien con notas de prensa a los medios de comunicación o en la web municipal.
- Campañas de comunicación y sensibilización que fomenten la responsabilidad ciudadana a la hora de mejorar la situación. (ejemplo de niños y niñas esperando en semáforos en rojo mientras que las personas adultas cruzan)
- En aquellas calles con medianas sincronización de todos los semáforos de manera que no haya que pararse en la mediana. En algunas calles es muy estrecha y se fomenta el paso de los peatones con el semáforo en rojo.
- Accesibilidad total en la Vía Pública para todas las personas con cualquier problema de movilidad.

Acciones de la 14 a la 21

14. Construcción de las nuevas cocheras de TUVISA.
15. Extensión del tranvía al Sur.
16. Implantación de la línea BEI sobre la actual L2A/B.
17. Definición e implantación de nueva línea de tranvía a Salburua
18. Definición e implantación de nueva línea de tranvía a Zabalgana.
19. Reordenación de la oferta de líneas de autobús urbano.
20. Mejora de la intermodalidad entre líneas de la nueva red de transporte público.
21. Revisión del servicio de BUX para las entidades locales menores.

La valoración cuantitativa de las acciones es la siguiente:

- Existe acuerdo sobre:
  - La ampliación de cocheras de TUVISA
  - Remodelación de la red de transporte urbano
  - Mejora de la intermodalidad

    - Revisión del servicio de BUX
- Sin embargo, hay división de opiniones en las acciones:
    - Extensión del tranvía al Sur (la que más oposición muestra)
    - Implantación del BEI
    - Extensión del tranvía a Salburua y Zabalgana (con menos oposición)
- Las acciones consideradas más prioritarias son (en orden de más a menos):
    - La reforma de la red de autobus
    - La mejora de la intermodalidad
    - La reforma del BUX
    - La extensión del tranvía a Zabalgana

Valoraciones

- Demasiado peso del tranvía en el sistema de transporte público. Varias personas manifiestan su desacuerdo con esta situación en relación con que este medio de transporte implica mayores inversiones, mayores gastos en mantenimiento y es menos versátil.
- Representantes de la "Asociación el puente azul" manifiestan la incoherencia que a su juicio supone la creación de una vial de alta capacidad por lo que actualmente es una calle peatonal (Paseo Carmelo Bernaola).
- Las infraestructuras ya construidas (Ampliación del Tranvía al Sur) han condicionado y condicionarán la planificación de la movilidad.
- La infraestructura del transporte de alta capacidad (tranvía y BEI) se ha construido sin una decisión definitiva sobre el soterramiento.
- Se genera debate entre dos posturas enfrentadas en la relación con la llegada de los servicios de transporte público interurbano a la ciudad. Hay personas que creen que todos los servicios deberían llegar a la estación de autobuses para que desde allí los viajeros pudieran incorporarse al transporte público urbano para llegar a su destino. Hay personas que creen que el transporte público es más funcional y competitivo si los servicios interurbanos pueden conectar con el futuro BEI (para facilitar la incorporación a la red de transporte público) o incluso conectar directamente con destinos con alta demanda.

¿Es necesaria alguna otra acción para el desarrollo de este objetivo?

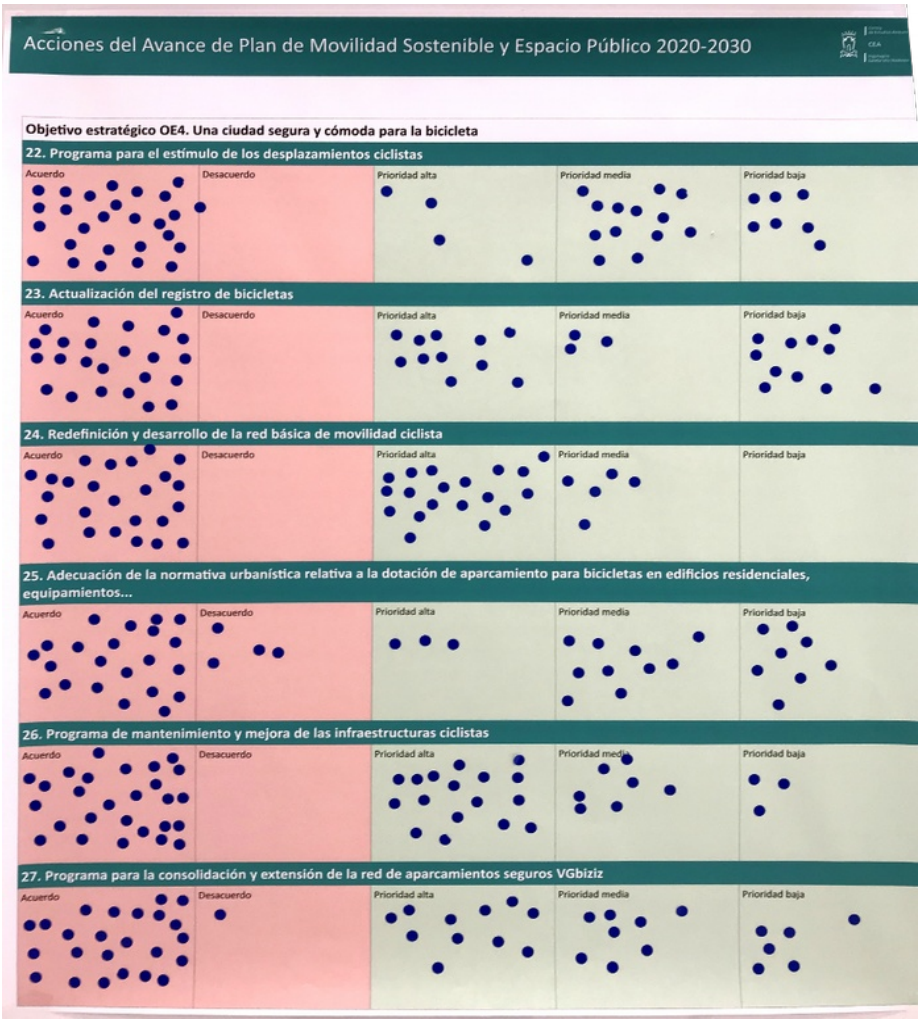
- Ampliación de servicios del transporte público (TUVISA) en horario de noche. Unificar horarios TUVISA-Tranvía.
- Mayor integración TUVISA-Tranvía.
- Necesidad de integración de la tarjeta de transporte BAT en todo Euskadi y para todos los servicios de transporte público (urbanos e interurbanos).
- Se considera necesario aumentar las frecuencias superando la propuesta actual de 10 minutos.
- Aumento de las frecuencias del BUX y reducción del tiempo de prerreserva del servicio, ahora de 2 horas. Se propone reducirlo hasta 15 minutos. A consecuencia de esta propuesta surge el debate sobre dónde están los límites entre el servicio de transporte público a la demanda y el taxi.
- Creación de más carriles reservados y más intersecciones con prioridad semafórica para TUVISA. Una persona planteaba la posibilidad de que en las

intersecciones en las que el autobús cruza con el tranvía (Rotonda de América Latina), el primero (con conductor profesional) pueda interpretar el semáforo el rojo como un semáforo en ámbar.

- Renovación paulatina de la flota y electrificación.
- Medidas de disuasión al aparcamiento en destino, en polígonos industriales, para que la oferta de transporte público a los mismos sea competitiva.
- Oferta de otros servicios de movilidad (*carsharing*, *bikesharing*, etc.) asociados al servicio de transporte público.
- Facilitar la multimodalidad bus-patinete e incremente del radio de acción del transporte público. Para ello se propone que las líneas que llegan a los polígonos industriales incorporen *racks* para transportar patinetes eléctricos.
- Reordenación de las líneas L5 y L11 que llegan a Júndiz para que presten servicio también a las entidades locales menores extra N 1. En relación con esta propuesta se pone en duda la viabilidad de los servicios regulares de transporte público para dar servicios de movilidad a Júndiz debido al carácter fuertemente pendular de la demanda con grandes picos y valles. Se dice que para planificar el servicio de transporte público es necesario delimitar tres ámbitos: zona residencial, polígonos industriales y entidades locales menores y que para cada uno de ellos es necesaria una estrategia diferente: transporte público, transporte discrecional de empresa y transporte a la demanda.
- Una persona propone (no consigue apoyos en el grupo y genera opiniones en contra) que, en un escenario de soterramiento y de creación de un eje de movilidad E-W para el tranvía sobre el corredor liberado, se elimine el trazado del tranvía por General Álava e Independencia.

Acciones de la 22 a la 27

22. Programa para el estímulo de los desplazamientos ciclistas.
23. Actualización del registro de bicicletas.
24. Redefinición y desarrollo de la red básica de movilidad ciclista.
25. Adecuación de la normativa urbanística relativa a la dotación de aparcamiento para bicicletas en edificios residenciales, equipamientos...
26. Programa de mantenimiento y mejora de las infraestructuras ciclistas.
27. Programa para la consolidación y extensión de la red de aparcamientos seguros VGbiziz.



La valoración cuantitativa de las acciones es la siguiente:

- Existe acuerdo sobre prácticamente todas las acciones. La única que ofrece cierto desacuerdo es la modificación de ordenanzas urbanísticas para incrementar el aparcamiento de bicicletas.
- Las acciones consideradas más prioritarias son (en orden de más a menos):
  - El desarrollo de la red ciclista
  - Las tareas de mantenimiento de la red ciclista

Valoraciones

- Gran debate sobre la convivencia ciclista-peatón. La mayoría de participantes se inclina por reducir o eliminar la presencia de bicicletas en espacios peatonales.
- Necesidad de un incremento importante de presupuesto municipal para mantenimiento de la red ciclista. La cantidad destinada a ese apartado se considera insuficiente.
- Se considera que los actuales puntos VGbiziz en formato iglú no son adecuados, ocupan mucho espacio en calle. Se plantea avanzar hacia otro sistema no basado en iglús.
- Un participante plantea la NO segregación del flujo ciclista mediante carriles bici, porque lo considera muy peligroso en las intersecciones. En vez de eso, propone la integración de la bicicleta y otros vehículos de movilidad personal en calzada, con el resto de vehículos, para ello pacificando la circulación.
- Se plantea una infraestructura ciclista segregada en vías básicas, calzada compartida en resto de calles.
- Se pide que se haga cumplir la normativa, y haya más vigilancia y control de bicicletas, patinetes y otros VMP.

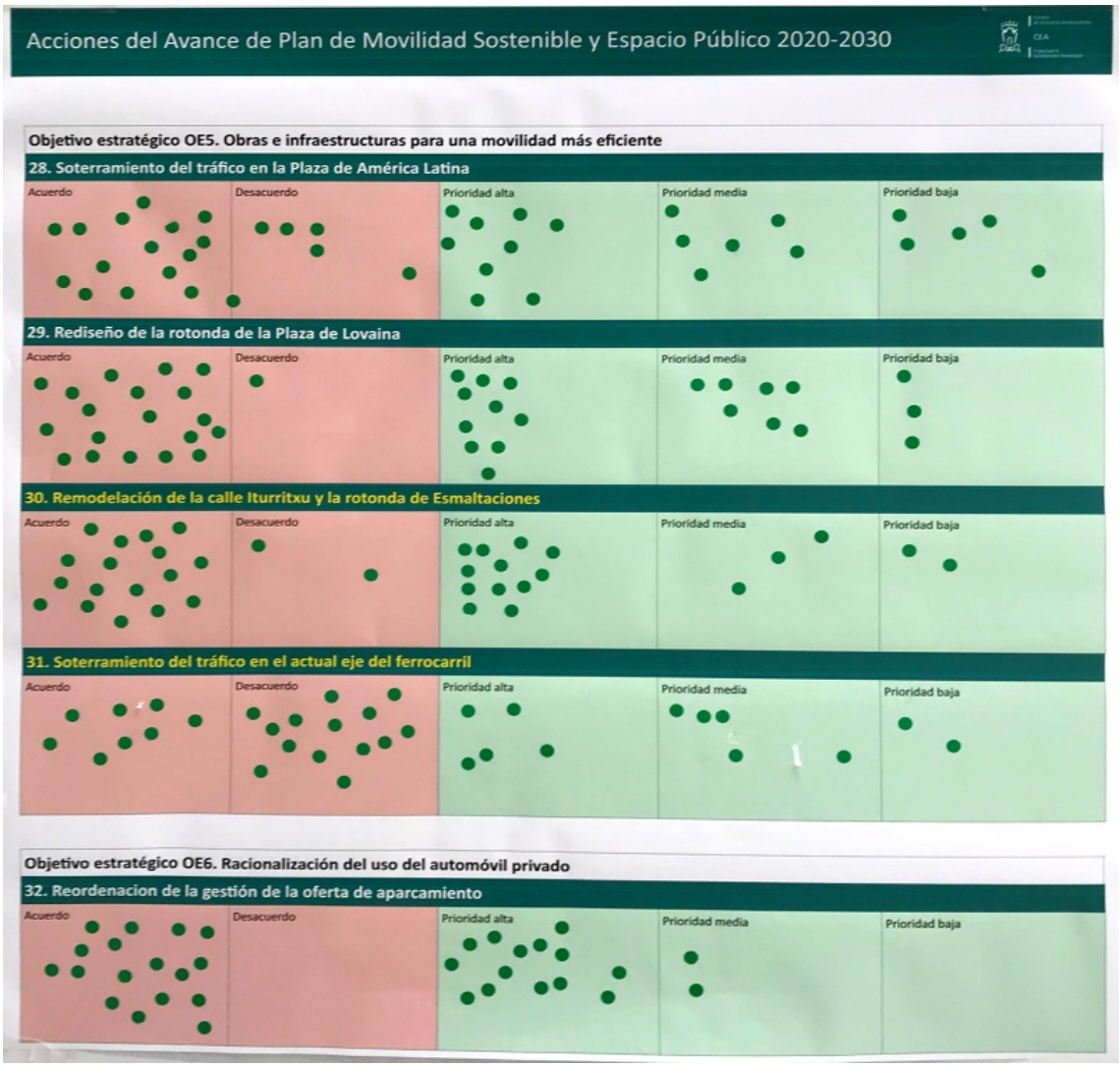
¿Es necesaria alguna otra acción para el desarrollo de este objetivo?

- Establecimiento de una ciudad 30, con reducción general de la velocidad de vehículos motorizados a velocidades 30 o inferiores. El objetivo es incrementar la seguridad para bicicletas y otros vehículos de movilidad personal.
- Fomento de la intermodalidad bicicleta-transporte público, mediante la instalación de aparcabicis en paradas de autobús.
- Creación de una red ciclista en la zona peatonal del Ensanche que permeabilice la zona a la bicicleta. Por ejemplo, dar continuidad a la vía ciclista de Mateo Moraza por la Plaza de la Virgen Blanca y calle Prado. Relacionada con esa acción, se plantea también la reutilización del espacio liberado en el trazado del ferrocarril para la creación de un gran eje verde, ciclista y de transporte público entre Jundiz y Salburua.
- Inclusión de los patinetes y otros VMP en el Plan, equiparándolos a las bicicletas.
- Inclusión de otros vehículos que existan o puedan surgir en el futuro (sillas motorizadas, etc.) en el Plan y en la legislación municipal.
- Establecimiento de vías ciclistas de doble sentido en todos los casos, eliminando vías ciclistas de sentido único.
- Ampliación de la red ciclista en la Avenida Bruselas.
- Señalización de la prohibición de circular en bicicleta por aceras y espacios peatonales en los que esté prohibido.
- Creación de zonas (calles, ejes) diseñadas pensando en la bicicleta, donde la bici tenga el principal protagonismo. Una de esas zonas podría ser el Paseo de las Universidades.
- Extensión de VGbiziz a más aparcamientos subterráneos.

- Ampliación de VGbiziz a barrios centrales al Oeste de la colina: Pilar, Txagorritxu, San Martín, etc.

Acciones de la 28 a la 32

28. Soterramiento del tráfico en la Plaza de América Latina.
29. Rediseño de la rotonda de la Plaza de Lovaina.
30. Remodelación de la Calle Iturritxu y la rotonda de Esmaltaciones.
31. Soterramiento del tráfico en el actual eje del ferrocarril.
32. Reordenación de la gestión de la oferta de aparcamiento.



La valoración cuantitativa de las acciones es la siguiente:

- La gran mayoría de las personas participantes están de acuerdo con las acciones planteadas. La excepción es el soterramiento del tráfico en el actual eje del ferrocarril, que concentra más desacuerdo que acuerdo.
- Las acciones consideradas más prioritarias son (en orden de más a menos):
  - La reordenación de la gestión de la oferta de aparcamiento
  - La remodelación de la calle Iturritxu y rotonda Esmaltaciones
  - La remodelación de la Plaza Lovaina
  - El soterramiento de la Plaza América Latina

Valoraciones

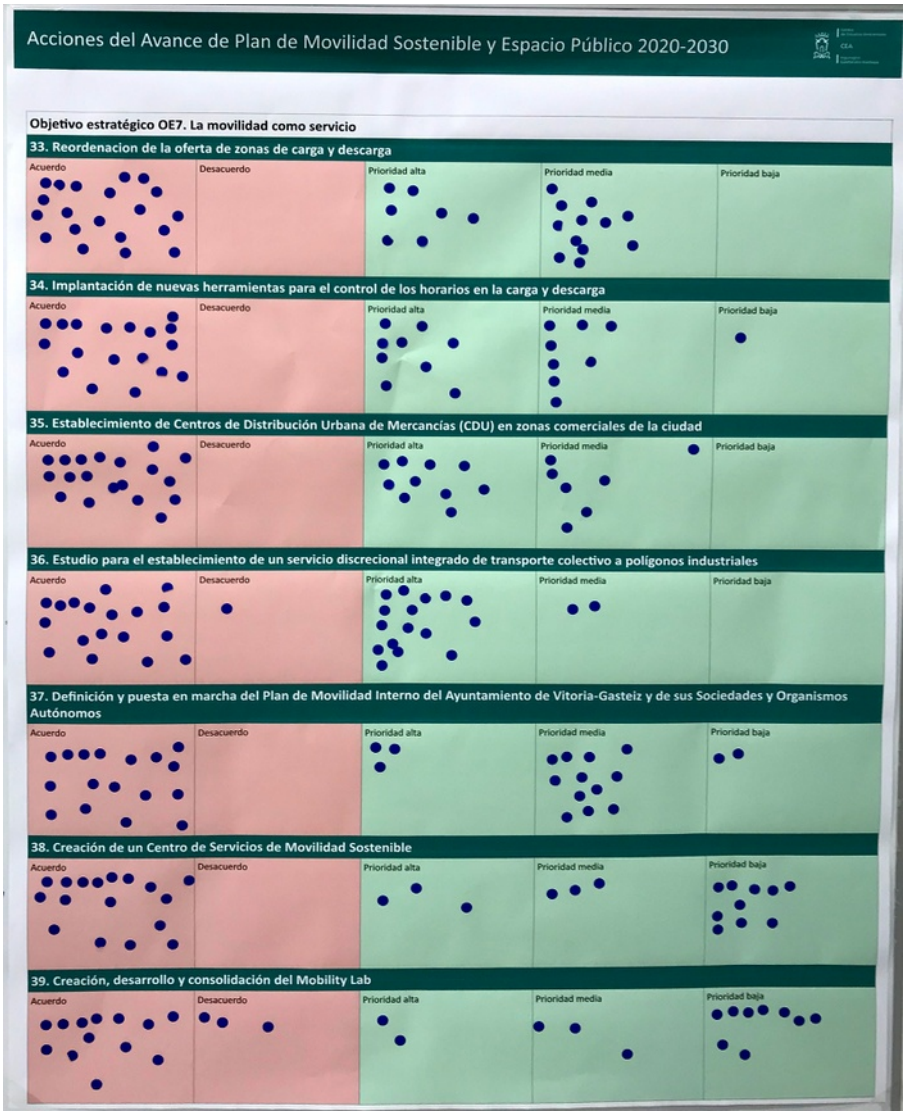
- Escepticismo por parte de varias personas con el tema del soterramiento de tráfico ligado al soterramiento del ferrocarril. Consideran que el soterramiento está condicionando todo el Plan y creen que no es sostenible presupuestariamente para el Ayuntamiento asumir obras tan caras de acondicionamiento en el espacio público como las que aparecen en el panel y además la parte que le corresponde del soterramiento del ferrocarril.
- Desacuerdo de una persona con la actuación de soterramiento del tráfico porque considera que se va a generar una autovía interna con excesivo número de vehículos que va a colapsar la rotonda de Puente azul y que castiga al paseo Carmelo Bernaola.
- Algunas de las actuaciones tan caras de reformas en la vía pública no disuaden de utilizar el coche privado sino al contrario tienden a fomentar más su uso por esas vías.
- La acción más prioritaria para eliminar coches del centro es la extensión de la OTA, que además es competencia exclusiva municipal. Y hay que hacerlo de manera decidida para disuadir de entrar con el coche en el centro de la ciudad con el coche y evitar el tráfico "agitación" que busca aparcamiento. Y favorecer solo el parking para residentes.
- En esa extensión y reorganización de la OTA se plantea también la creación de aparcamientos express de 15 minutos que faciliten recoger cosas de comercios para no penalizarles respecto a los centros comerciales.
- Se señala que el cambio climático nos va a obligar a reducir emisiones de carbono y por tanto a reducir coches queramos o no. Y en esta línea se apunta que aumentará también el uso de ferrocarril para transporte de mercancías.
- Habría que potenciar más el autobús sostenible que es más flexible y barato que el tranvía.
- Una persona solicita sacar del centro de la ciudad el transporte de ferrocarril de mercancías. Hay que circunvalar la ciudad (máxime ante la llegada de la autopista ferroviaria).

¿Es necesaria alguna otra acción para el desarrollo de este objetivo?

- Para el desarrollo del objetivo 5 hay que tener en cuenta planes y actuaciones que sirvan para gestionar la demanda de la movilidad (movilidad compartida, sistemas diversos…). Esto está seguramente relacionado con el "*mobility lab*" que aparece en otro de los objetivos.
- *Parkings* disuasorios vigilados desde los que acceder a la red de transporte público y, en el caso de polígonos industriales, transporte lanzadera a puntos de esos polígonos facilitando luego otras formas más sencillas de movilidad (bicis, patinetes…)
- Utilizar el corredor actual del ferrocarril una vez se libere (por soterramiento total o nuevo trazado) para establecer un corredor ecológico para tranvía y bicicletas que una Jundiz-Salburua pasando por el corredor actual del ferrocarril.

Acciones de la 33 la 39

33. *Reorganización de la oferta de zonas de carga y descarga.*
34. *Implantación de nuevas herramientas para el control de los horarios en la carga y descarga.*
35. *Establecimiento de Centros de Distribución Urbana de Mercancías (CDU) en zonas comerciales de la ciudad.*
36. *Estudio para el establecimiento de un servicio discrecional integrado de transporte colectivo a polígonos industriales.*
37. *Definición y puesta en marcha del Plan de Movilidad Interno del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y de sus Sociedades y Organismos Autónomos.*
38. *Creación de un Centro de Servicios de Movilidad Sostenible.*
39. *Creación, desarrollo y consolidación del Mobility Lab.*



La valoración cuantitativa de las acciones es la siguiente:

- La gran mayoría de las personas participantes están de acuerdo con las acciones planteadas.

- Las acciones consideradas más prioritarias son (en orden de más a menos):
  - Estudio para el establecimiento de un servicio discrecional integrado de transporte colectivo a polígonos industriales
  - Creación de centros de distribución urbana de mercancías (DUM) en zonas comerciales de la ciudad

Valoraciones

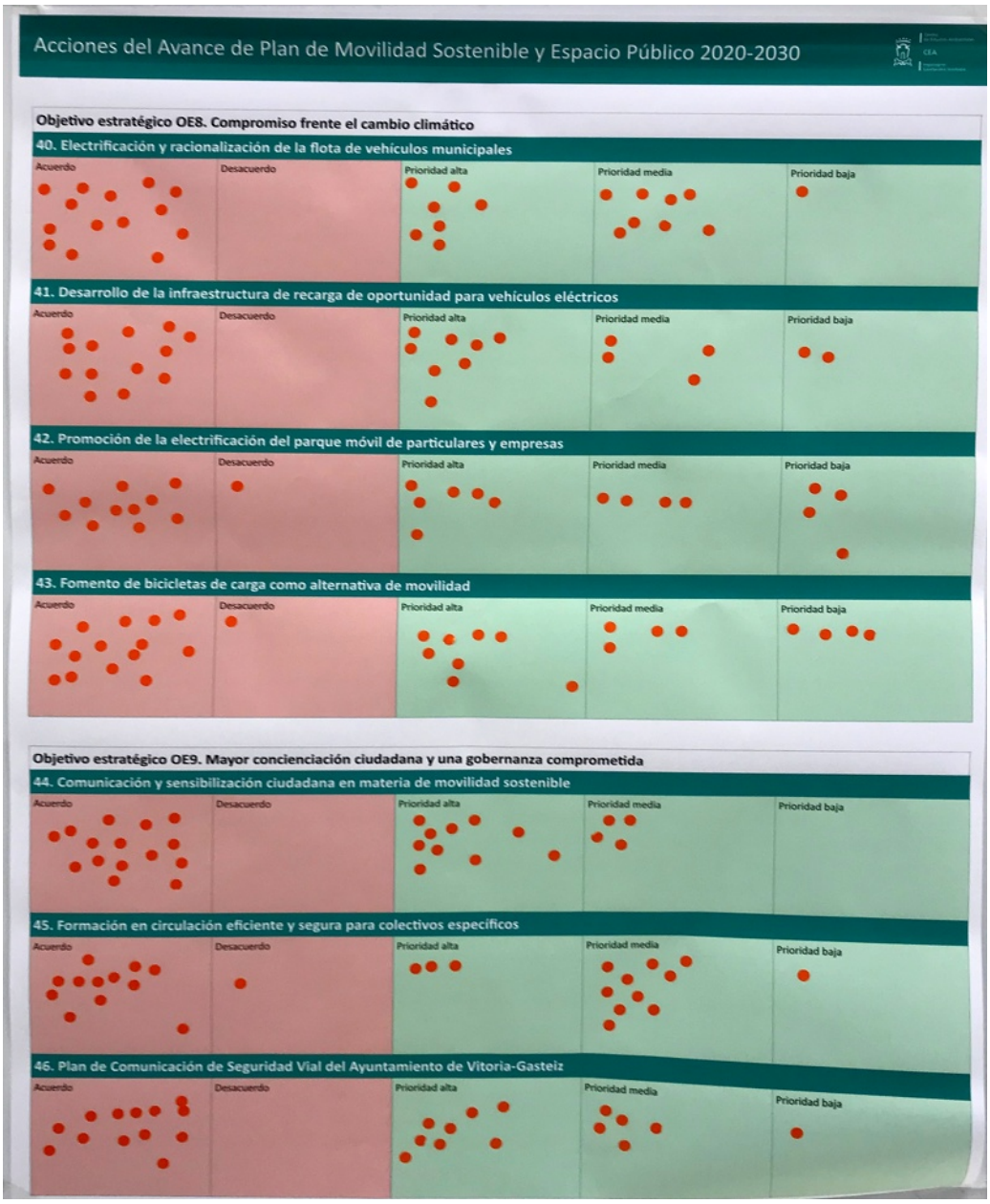
- Se señalan las incoherencias por parte del Ayuntamiento, con respecto a un Plan de Movilidad Sostenible, al facilitar el aumento del aparcamiento en Mercedes.
- No tomar como una buena experiencia la que existe hoy en día en el Ensanche.
- La carga y descarga en horario nocturno genera muchas molestias.

¿Es necesaria alguna otra acción para el desarrollo de este objetivo?

- Lanzaderas hasta la entrada de los polígonos. A partir de ahí desplazamientos en bici, patinete, andando. El recorrido excesivo de las líneas de TUVISA desincentiva el uso del transporte público.
- Evitar grandes recorridos dentro de los polígonos.
- Hacer confluir a más de una línea de TUVISA a algunas zonas industriales.
- Estudios rigurosos de cada polígono. Actividad actual, recorridos más utilizados.
- Corresponsabilizar a las empresas para mejorar la situación.
- Hacer que las empresas de más de 100 trabajadores cumplan la ley actual, en lo que se refiere al transporte del personal trabajador.
- En la zona sur de la ciudad repensar su conexión con Jundiz.
- Estudio de experiencias que hayan tenido éxito en otras ciudades.
- Reducción de la demanda del traslado hasta el lugar en el que se ubican las empresas: potenciar el teletrabajo, *coworking*,…
- Aprovechar el espacio que se va a liberalizar con el soterramiento para un corredor ecológico Salburua- Jundiz, con una línea de tranvía. Repensar en ese trazado el soterramiento de la circulación de vehículos.
- Idea fuerza: reparto de la última milla
- Estudio del establecimiento de tasas a aquellas empresas que llevan la mercancía hasta la puerta de casa, teniendo en cuenta el volumen de la mercancía.
- Análisis de la situación que se genera por las dobles filas debidas a la carga y descarga y a las entradas y salidas de colegios.
- Control del tiempo de carga y descarga con bolardos luminosos. Estos son activados por el personal de carga y descarga, y tras transcurrir el tiempo permitido se ponen en rojo.
- Aparcamientos OTA Express en las zonas de carga y descarga.
- Más puntos de venta para la tarjeta BAT.

Acciones de la 40 la 46

40. Electrificación y racionalización de la flota de vehículos municipales.
41. Desarrollo de la infraestructura de recarga de oportunidad para vehículos eléctricos.
42. Promoción de la electrificación del parque móvil de particulares y empresas.
43. Fomento de bicicletas de carga como alternativa de movilidad.
44. Comunicación y sensibilización ciudadana en materia de movilidad sostenible.
45. Formación en circulación eficiente y segura para colectivos específicos.
46. Plan de Comunicación de Seguridad Vial del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.



La valoración cuantitativa de las acciones es la siguiente:

- La gran mayoría de las personas participantes están de acuerdo con las acciones planteadas.

- En general, este grupo de acciones no se ven tan prioritarias como las de otros bloques. La acción considerada más prioritaria es la comunicación y sensibilización ciudadana en movilidad sostenible.

Valoraciones

- Se pone en duda que, en un plan que se articula en 9 objetivos estratégicos y que para cada uno de los cuales se hace corresponder una serie de acciones, uno de los objetivos estratégicos sea "compromiso frente al cambio climático". Se considera que éste debe ser un objetivo mucho más global que debe soportar todo el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, además de otros planes y estrategias que concretan las políticas de clima del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.
- El objetivo estratégico "Compromiso frente al cambio climatico" es muy ambicioso y en el marco del mismo deberían incluirse acciones que deberían formar parte también de una Estrategia para la transición energética: Generación de energía fotovoltaica en parkings disuasorios, consumo de energía verde para satisfacer la demanda generada por la electrificación del la movilidad (al menos la del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz).
- En el contexto de las políticas de clima, se manifiesta la incoherencia que supone la creación de un eje de gran capacidad (4 carriles, dos por sentido) en el corredor liberado por el ferrocarril en un escenario de reducción del protagonismo del automóvil en la ciudad, con la justificación de liberar del tráfico algunas calles de la ciudad y sin tener en cuenta la enorme afección que va a suponer a otras.
- A medida que se generalice la electrificación de automóviles, la posición de estos vehículos estará condicionada a la posesión de un garaje. Se propone que se tenga en cuenta esta circunstancia en el plan en relación con necesidades futuras y con escenarios de posible liberación de espacio actualmente dedicado al estacionamiento en calle.
- Se pone en duda la viabilidad de la electrificación masiva de automóviles privados de uso particular. Se considera lógica la electrificación del transporte público, de automóviles destinados a servicios, de flotas corporativas, de flotas de coches compartidos o de vehículos ligeros (bicicletas, VMP, etc.). Se llega a decir que el plan no debe ser "complice" del modelo actual resultado del cuál se ha producido una hipermotorización.
- La comunicación debe estar menos orientada a la eficiencia en la movilidad o la eficiencia energética, y más orientada a la salud porque es un aspecto más relevante y más movilizador para la ciudadanía.
- El esfuerzo de comunicación, educación y sensibilización debe estar prestar más atención a la movilidad peatonal, a la calidad del espacio público y a la accesibilidad y la proximidad frente a la movilidad. Además, no tiene sentido si no va acompañado de una labor de Policía Local. Son necesarias sanciones que acompañen a las campañas informativas.
- Para que el esfuerzo de comunicación, educación y sensibilización sea más eficaz se considera fundamental que el Ayuntamiento y otras instituciones

públicas sean ejemplo de buenas prácticas (uso de transporte público, recursos compartidos, electrificación, etc.)

¿Es necesaria alguna otra acción para el desarrollo de este objetivo?

- La instalación de puntos de recarga para automóviles eléctricos no debe ser generalizable a todo el viario de la ciudad. Debe limitarse a determinados puntos estratégicos: parkings o equipamientos.
- Propuesta de creación de parking (equipados con sistema de recarga) en la periferia junto a las principales salidas de la ciudad donde se estacionarían los vehículos privados que en ningún caso podrían circular por la trama urbana. Se propone que se asuma que el automóvil eléctrico privado no es un vehículo apropiado para resolver la movilidad urbana ya que deberá estar orientado a desplazamientos interurbanos.
- Propuesta de ayudas a otros vehículos eléctricos ligeros, además de a las bicicletas de carga, para que pueden ser útiles para el reparto de mercancías por parte del comercio local.
- Creación de un centro de logística urbana para reducir emisiones relacionadas con la actividad de la distribución de mercancías.
- Medidas orientadas a la gestión de la demanda de movilidad para la reducir emisiones, además de medidas orientadas a la electrificación.
- Para descarbonizar la movilidad, creación de una ronda de circunvalación (muralla) con parkings periféricos y blindado de la entrada de los coches a la ciudad. La idea de crear una circunvalación provoca reacciones en contra por los efectos contraproducentes que podría generar esta infraestructura sobre todo en relación con las expectativas de desarrollo urbanístico.
- Publicación anual de indicadores sintéticos, relevantes y fácilmente comprensibles sobre el estado de la movilidad, para facilitar la gobernanza comprometida.

Acciones de la 47 la 54

47. Aplicación transversal del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
48. Promoción de procesos de gestión según establece la norma UNE-ISO 39001.
49. Promoción de la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas.
50. Seguimiento y Monitorización del PMSEP de Vitoria-Gasteiz.
51. Creación del Observatorio de la Seguridad Vial.
52. Formación de agentes de la Policía Local en seguridad vial.
53. Creación de órganos de trabajo y colaboración con otras administraciones y entidades en torno a la seguridad vial.
54. Actualización de la Ordenanza Municipal Reguladora de los Usos, Tráfico, Circulación y Seguridad en las Vías Públicas de Carácter Urbano.

La valoración cuantitativa de las acciones es la siguiente:

- La gran mayoría de las personas participantes están de acuerdo con las acciones planteadas.
- Las acciones consideradas más prioritarias son (en orden de más a menos):
  - Actualización de la Ordenanza de Movilidad
  - Formación continua de agentes de la Policía Local
  - Creación de órganos de trabajo interinstitucional
  - Seguimiento y monitorización del Plan

Valoraciones

- La actualización de la Ordenanza de Movilidad es el aspecto que más debate ha suscitado.
  - Es urgente regular de forma clara los patinetes y demás vehículos de movilidad personal. Es más, se debería crear una ordenanza que ya contemple la aparición de nuevos vehículos en el futuro.
  - Además de regular, es muy importante aplicar lo regulado mediante controles más efectivos y más sanciones.
  - Sin embargo, el control debe ser más estricto en el caso de los vehículos más peligrosos, principalmente los coches, y tener en cuenta que el peatón es el modo más débil.
  - La reforma de la Ordenanza debe incluir la prohibición completa de bicicletas y otros vehículos por aceras y espacios peatonales, ya que la legislación superior así lo estipula y ya hay sentencias en ese sentido. Sin embargo, otras personas consideran que esa prohibición debería ser distinta en los espacios centrales de la ciudad, por una parte, y en los barrios periféricos (Lakua, Salburua, Zabalgana) por otra.
  - La Ordenanza debe considerar a los patinetes y VMP como vehículos importantes para la movilidad sostenible. En ese sentido, se pide que se permita a los patinetes circular por todas las calzadas, y por aceras bici a máximo 15 km/h.
  - Obligación del uso del casco en bicicleta en todos los casos, incluido en espacio urbano a todas las personas.
  - Que los autobuses tengan preferencia sobre los peatones en los pasos peatonales, ya que en la situación actual, los frenazos del autobús por esa cuestión provocan caídas de pasajeros.
- La coordinación institucional se considera importante para solucionar problemas como el excesivo tránsito de autobuses interurbanos por el casco urbano de la ciudad. También se considera importante que las mesas interinstitucionales traten temas de financiación de las medidas, teniendo en cuenta que el municipio es la parte más débil en cuanto a recursos financieros, y que otras administraciones podrían ayudar a costear las medidas del Plan.
- Respecto a la promoción de la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas, una persona considera que es una acción que se mete en el campo de las mutuas aseguradoras y de las empresas privadas, aunque está bien ofrecer medios para desarrollar ese tipo de planes. Otra persona, en cambio, considera muy importante que existan planes de seguridad vial y, en general, de movilidad, en las empresas.

- En general se está de acuerdo en que hay desconocimiento por parte de la Policía Local de las normativas de movilidad, y es necesario mantener una formación continua del personal en ese ámbito.
- Respecto a la creación de un Observatorio de Seguridad Vial, duda sobre si es prioritario gastar presupuesto en esa acción. Habría que ver el balance entre su coste y los posibles beneficios.

¿Es necesaria alguna otra acción para el desarrollo de este objetivo?

Se han propuesto algunas medidas que no estaban incluidas dentro de este grupo de acciones y que tenían que ver con modificaciones del espacio público.

- En plazas peatonales, creación de espacios para ordenar y canalizar la circulación de bicicletas y patinetes.
- Eliminación de pasos elevados (o reducción importante de su altura, sobre todo a la salida del paso) por su incomodidad para el autobús y tráfico en general, y su sustitución por: radares, pintura, semáforos…
- Creación de más carriles bus en las calles céntricas de la ciudad para agilizar el paso del transporte público.

Otras consideraciones

En algunas de las mesas de trabajo, tanto a los propios participantes en la mesa como al propia persoana que ejercía la moderación les ha costado centrarse en algunos objetivos estratégicos y las acciones que los desarrollan. Se ha tendido a plantear reflexiones relacionadas con otras acciones enmarcadas en otros de los objetivos estratégicos que articulan el plan. Esto puede deberse, como ha indicado alguna persona, a que algunos objetivos estratégicos en su formulación sean muy ambiciosos para luego concretarse en acciones probablemente menos relevantes. Está claro que el plan en su conjunto y por lo tanto todas las acciones incluidas en él deben ser entendidos como instrumentos para concretar las políticas de acción contra el cambio climático.

Se dice que el plan debe estar presupuestado. Se dice que, a partir del presupuesto de 2020 y del de ejercicios pasados, se detectan desequilibrios presupuestarios entre medidas blandas y medidas infraestructurales. Esta idea se ejemplifica haciendo referencia la presupuesto destinado a la bicicleta y el destinado al tranvía o el BEI.

Se ha producido una valoración negativa por parte de una persona sobre el procedimiento planteado en el Elkargune para realizar aportaciones a las acciones del Plan. Se considera que la forma de preguntar mediante paneles no es la adecuada, ya que lleva a respuestas siempre positivas porque las cuestiones son muy genéricas y no se entra en muchos detalles.

Una persona manifestó su queja porque una se incluyan en el plan y en este proceso participativo medidas ya ejecutadas y que han contado con una alta contestación. Hacía referencia a la ampliación del tranvía al Sur.

Anexo. Datos de participación, valoración y comentarios sobre las sesiones

Primera sesión (11 de febrero)

Participantes

	Hombre	Mujer
Asociación Alavesa del Taxi	1	1
Asoc. Vitoriana Patinetes Eléctricos	2	
Asociación Puente Azul	2	
Asociación Ensanche XIX	3	1
Sector19-Arelegi auzo elkartea	1	1
Asociación de Peatones	1	
Gasteiz ON	1	2
Colegio Oficial Arquitectos	1	
Juventudes Socialistas	1	
Personas a título particular	8	1
Grupo municipal EH BILDU	1	
Grupo municipal PODEMOS	1	1
Grupo municipal PSOE	1	
Concejala responsable Movilidad		1
Dirección Medio Ambiete		1
Gerencia TUVISA		1
CEA	3	
Departamento Participación Ciudadana	2	
TOTAL 39	**29**	**10**

Valoración

Lugar	8,4	Clima	8,3
Dia	8,1	Dinámica	6,8
Hora	7,5	Acuerdos	6,2
Orden día	7,0	Duración	6,7
Información recibida	7,3	Expectativas	6

Media de valoración: 7,20

Comentarios en los cuestionarios

Se han contestado 20 cuestionarios.

- Tener en cuenta a la ciudadanía y sugerencias del 010.

- No me gusta el sistema de preguntas teledirigidas y respuestas si o no. Poco tiempo para el debate.
- Dudas sobre la oportunidad del ejercicio, tras la presentación de sugerencias al AVANCE imprescindible el trabajo del Equipo Redactor en adelante. ¿Vuelve el debate al inicio?
- Queda todo muy superficialmente tratado. Es difícil estar en contra de las líneas genéricas. No se tratan consecuencias, datos, medidas concretas…
- Ha habido una gran irregularidad temporal con cada turno de mesa. Demasiados conceptos en poco tiempo.
- Debería haber espacio suficiente en las mesas para trabajar confortablemente con nuestros papeles. He hecho propuestas concretas en tres mesas pero en la puesta en común solo se ha informado de una.

Segunda sesión (18 de febrero)

Participantes

	Hombre	Mujer
Asociación Alavesa del Taxi	1	1
Asoc. Vitoriana Patinetes Eléctricos	2	
Asociación Puente Azul	2	
Asociación Ensanche XIX	2	1
Asociación de Peatones	1	
Gasteiz ON		1
Juventudes Socialistas	1	
Personas a título particular	4	2
Grupo municipal EH BILDU		1
Grupo municipal PODEMOS	1	
Grupo municipal PSOE	1	
Concejala responsable Movilidad		1
Dirección Medio Ambiete		1
Gerencia TUVISA		1
CEA	3	
Departamento Participación Ciudadana	2	
TOTAL 29	**20**	**9**

Valoración

Lugar	9,1	Clima	8,8
Dia	8,8	Dinámica	7,7
Hora	8,5	Acuerdos	7,2
Orden día	8,2	Duración	8
Información recibida	8,3	Expectativas	7,1

Media de valoración: 8,16

Comentarios en los cuestionarios
Se han contestado 18 cuestionarios.

- Muchas gracias.
- No creo que lo que podamos aportar los ciudadanos vaya a ser tenido en cuenta. Gracias. Sería importante que el tranvía no perjudique al autobús. Se está creando un transporte de 1ª y 2º. El autobús también tiene que ser puntual.