

PRINCIPIOS RECTORES DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO DE VITORIA-GASTEIZ

Antecedentes

En su compromiso con la sostenibilidad, materializado en la Agenda Local 21 (1998) y, posteriormente, en su herramienta de desarrollo, el Plan de Acción Ambiental (2002), Vitoria-Gasteiz ya se planteaba la necesidad de intervenir en su modelo de movilidad con el objetivo de racionalizarlo, de hacerlo más eficiente y de minimizar los impactos ambientales y sociales asociados al mismo.

El notable crecimiento urbanístico de la ciudad en la primera década del siglo 21, junto a proyectos como los del tranvía o el soterramiento del ferrocarril, evidenciaron que el sistema de movilidad y accesibilidad urbana de Vitoria-Gasteiz se encontraba en una situación crítica, suscitando una creciente preocupación con respecto a su operatividad y su evolución a futuro. Se hizo patente, por tanto, la necesidad de abordar nuevas políticas de movilidad urbana que afrontasen de manera integrada las diferentes problemáticas detectadas y los retos previstos.

En este contexto, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz comenzó un proceso de reflexión sobre el sistema de movilidad vigente, con el fin de definir una serie de objetivos, estrategias y actuaciones que dieran solución a los problemas identificados y sentido a las nuevas acciones proyectadas, en un nuevo marco de movilidad sostenible.

En 2006 se inició un proceso de concertación que arrancó con la constitución del Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible de Vitoria-Gasteiz. Integrando a un conjunto de actores sociales, políticos y técnicos, el foro trabajó en la definición de un escenario de consenso en relación con el modelo de movilidad y de espacio público deseado para Vitoria-Gasteiz. Fruto de ese proceso participativo, en la primavera de 2007 se firmó el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible, documento que reflejaba el citado escenario de concertación y que, desde ese momento, pasó a conformar la hoja de ruta para reformular el sistema de movilidad de nuestra ciudad.

La plasmación de esta reflexión conjunta con los agentes de referencia en materia de movilidad de Vitoria-Gasteiz queda recogida en los siguientes Principios Rectores, a modo de preceptos que habrán de inspirar y fundamentar las propuestas de movilidad y espacio público que se planteen a través de la revisión del vigente PMSEP.

Principios Rectores

1. La accesibilidad y la libertad de movimientos de personas y bienes son un elemento clave para el desarrollo socioeconómico de las ciudades y de las personas que las habitan. Las soluciones de movilidad y de transporte urbano son determinantes para el buen funcionamiento de la ciudad, para su calidad de vida, para la salud de los ciudadanos y para su medio ambiente.
2. El reto por la movilidad debe abordarse de forma global e integrada, superando enfoques sectoriales y cortoplacistas que puedan dar lugar a medidas parciales y contradictorias. El Ayuntamiento de Vitoria- Gasteiz, a través de sus representantes políticos y servicios técnicos, en un marco de liderazgo compartido y transparencia y con la participación de los agentes sociales y la ciudadanía en general, identificará y determinará las medidas de actuación en materia de movilidad conforme a los principios rectores acordados. La participación ciudadana será un elemento central en el impulso de iniciativas que enriquezcan y refuercen estos principios durante el proceso de revisión y desarrollo del PMSEP.
3. Los futuros planes urbanísticos y otros planes con incidencia territorial deberán recoger las afecciones que provocan sobre la movilidad y sobre los objetivos de este PMSEP. En ese sentido, se promoverán tejidos urbanos compactos, diversos, equilibrados e inclusivos, en el que la proximidad y la mezcla de usos sean los factores dominantes. Para ello, la planificación urbana deberá apostar por diseños que favorezcan el transporte colectivo, potencien soluciones de transporte individuales más racionales y recuperen la vía pública para otras funciones diferentes de las del tránsito y la movilidad.
4. Los escenarios de movilidad que se adopten deberán apostar por mantener la escala humana, la compacidad razonable de la ciudad existente y la diversidad de usos, a fin de promover la accesibilidad universal a pie y, desde la perspectiva de la gestión de la demanda, desincentivar la movilidad en automóvil privado. Todo ello en un entorno urbano de calidad y saludable, en el que el ruido y la contaminación disminuyan notablemente, conformando un espacio público de calidad al servicio de la ciudadanía.
5. La nueva movilidad deberá contribuir a la mejora del espacio urbano, a las actividades que en él se realizan y a su dinamismo económico. La equidad entre barrios y pueblos del municipio, a la hora de asegurar la accesibilidad a los servicios y la conectividad entre ellos, garantizando así su identidad y vida propia, será un elemento clave del nuevo PMSEP.
6. Esa misma equidad se dará entre los diferentes grupos sociales, planteándose un modelo de movilidad y un espacio público accesibles para toda la ciudadanía,

adoptando las medidas necesarias para garantizar este derecho universal, especialmente a las personas con movilidad reducida, personas mayores, niños y niñas. A su vez, deberá contribuir a garantizar la cohesión social y la presencia del enfoque de género en el conjunto de las políticas de movilidad de la ciudad, primando las funciones de encuentro, relación y estancia sobre las de desplazamiento y tránsito.

7. El modelo de movilidad de Vitoria-Gasteiz, asimismo, ha de aportar seguridad y protección a la ciudadanía en el espacio público, fundamentalmente de los colectivos más vulnerables, prestando especial atención a la relación entre caminantes, ciclistas y los denominados aparatos de movilidad personal. La salvaguarda de esta seguridad recae en el principio de autoridad municipal que, como garante de la disciplina vial y desde la perspectiva de la diversidad de personas usuarias de nuestras calles y plazas, ha de hacer cumplir las normas básicas de convivencia para un correcto desarrollo de la movilidad en la ciudad.
8. Es necesario, igualmente, ahondar en acciones preventivas que incidan en una mayor seguridad vial y en una reducción de la accidentalidad, incidiendo en los puntos de concentración de accidentes, interviniendo en la señalización y racionalizando los tiempos y la distribución de los semáforos y otros sistemas de control del tráfico.
9. La comunicación, la sensibilización y la educación de la ciudadanía son herramientas imprescindibles para que la ciudadanía comparta el modelo de movilidad sostenible y contribuya a su implementación, así como para lograr mayores cotas de civismo, el respeto a la convivencia entre distintos modos de movilidad y unos hábitos más saludables.
10. La eficiencia ha de ser una de las estrategias clave a impulsar a través del nuevo modelo de movilidad, que deberá tener en cuenta las características de cada modo de transporte, sus fortalezas y debilidades en cuanto a eficiencia operativa y energética para cada desplazamiento y, por tanto, los impactos y las oportunidades que derivan de su uso. Por consiguiente, este modelo deberá fomentar una movilidad que racionalice el uso de los diferentes modos desde la perspectiva de la gestión de la demanda, potenciando la descarbonización general de la movilidad con soluciones de transporte más ecológicas y universales.
11. La revisión del PMSEP de Vitoria-Gasteiz ha de seguir incidiendo en la promoción de los desplazamientos a pie, de los modos no motorizados y en la disuasión del uso del automóvil privado. En este sentido, el caminar y la bicicleta se configuran como formas de movilidad preferentes y funcionalmente integradas con otros modos de movilidad urbana. Para su correcto desarrollo, los ciclistas, al igual que

los peatones, deberán disponer de una red completa y conectada que garantice su accesibilidad, seguridad y facilidad de uso.

12. El transporte público y colectivo debe mejorar su oferta, accesibilidad y eficacia, potenciando la intermodalidad y aumentando su velocidad comercial y frecuencias, con el objetivo de convertirse en una alternativa real al automóvil privado en distancias medias y largas, tanto en el ámbito de la ciudad y su medio rural, como en el entorno municipal y comarcal.
13. La garantía de convivencia entre los medios de desplazamiento más sostenibles pasa necesariamente por un mayor calmado del tráfico de vehículos motorizados no colectivos: invirtiendo la jerarquía de prioridades actuales, reduciendo la velocidad del tráfico y la intrusión del automóvil en el espacio urbano mediante la creación de nuevas supermanzanas con vías 10, 20 y 30, facilitando la racionalización y el uso inteligente de todos los modos y dando prioridad, en el diseño de los espacios públicos, a la convivencia, la relación y el ocio frente al tránsito.
14. La intermodalidad, como herramienta para conseguir un uso más eficiente de los diversos modos de transporte en cada una de las fases de los desplazamientos, constituye uno de los elementos de referencia del nuevo modelo. Se deberá, por tanto, promover el establecimiento de espacios de intercambio de modo (coche-transporte público, bicicleta-transporte público) en los principales nodos de movilidad, así como la consolidación, a través de la futura Autoridad de Movilidad de Álava, de un sistema de transporte público integrado en servicios y tarificación para los desplazamientos urbanos e interurbanos.
15. La oferta de aparcamiento para vehículos motorizados privados deberá quedar condicionada a otros usos preferentes del espacio público como son la estancia, la movilidad peatonal y ciclista, el transporte público, la logística y los servicios urbanos garantes del dinamismo económico y la vitalidad de la ciudad.
16. Es necesario replantear la distribución de mercancías, promoviendo una estrategia compartida con los y las agentes implicados, reduciendo el impacto del reparto y las distorsiones generadas en la distribución como consecuencia de los nuevos hábitos de compra online, a la vez que se favorece el uso de vehículos de carga más pequeños y menos contaminantes.
17. Las estrategias para la construcción de un nuevo modelo de movilidad en Vitoria-Gasteiz deben plantear alternativas funcionales a la movilidad recurrente a los centros de trabajo, fundamentalmente a los polígonos industriales, y a los centros educativos. En el caso de los colegios deberá apostarse por la implementación de proyectos de movilidad activa y autónoma a la escuela orientadas a la promoción de la cultura de la movilidad urbana y al impulso de la

autonomía infantil en su relación con el espacio público. Los desplazamientos al trabajo y a la escuela, con una gran componente de movilidad motorizada, son un de los principales retos de Vitoria-Gasteiz en la construcción de una modelo de movilidad sostenible.

18. El nuevo modelo de movilidad de Vitoria-Gasteiz deberá incorporar de manera racional aquellos avances tecnológicos que contribuyan a mejorar y extender los sistemas de control del tráfico y del aparcamiento al conjunto de la ciudad, a la optimización en el uso del coche mediante sistemas de gestión del transporte a la demanda (car- sharing, alquiler de vehículos, etc.) y a la introducción de sistemas avanzados de gestión de la distribución urbana de mercancías.
19. Deberán revisarse las ordenanzas municipales y la fiscalidad con el objetivo de desincentivar el uso de vehículos con motorizaciones más agresivas y contaminantes, reduciendo el impacto sonoro y las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, incidiendo favorablemente en la salud y el bienestar de la ciudadanía.