



ELKARGUNE FORO DE MOVILIDAD

EL Elkargune Foro de Movilidad reunido en sesión ordinaria con fecha 5 de julio de 2018,

Ha acordado lo siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Plan de movilidad Sostenible y Espacio Público elaborado en 2008, no se está llevando a cabo de la forma planificada:

Objetivos Fase 1 que abarca el período 2008-2012. Presupuesto estimado 38.7 M €

- *Implementación red bicicletas. Redacción del Plan Director Movilidad Ciclista (PDMC)*
- *Implementación de la nueva red de transporte público.*
- *Implementación de seis supermanzanas piloto y sendas urbanas de las calles Gorbea-Paraguay y Sancho el Sabio.*
- *Implementación de aparcamientos. Redacción del Plan director de Aparcamiento*

Supermanzanas:

“La principal herramienta conceptual propuesta por el PMSEP para alcanzar sus objetivos es la supermanzana que consiste, en esencia, en una nueva jerarquización del viario y de las manzanas urbanas en la que, atendiendo a su vocación, las calles son clasificadas en dos tipos.

*Por un lado, una parte del viario pasa a conformar una red de **vías básicas** y articula la movilidad de paso motorizada (la circulación del transporte público y del automóvil privado). Por otro lado, esta malla delimita conjuntos de manzanas o supermanzanas, en cuyas **calles interiores** los modos prioritarios son el peatonal y el ciclista y el espacio público está más orientado a la estancia que a la movilidad.*

Gracias al esquema de supermanzanas, la movilidad de paso en coche dentro de las supermanzanas se ve reducida, las líneas de transporte público se reorganizan para que sean más directas y eficientes, y se obtiene espacio para favorecer modos más sostenibles y para impulsar otros usos diferentes del espacio público ajenos a la movilidad.”

Con respecto a la alta capacidad:

La elección del tranvía como medio de transporte para dar servicio al eje Norte Sur de Vitoria-Gasteiz no nace del PMSEP sino que la redacción de dicho Plan se tuvo que realizar y amoldar al proyecto de Tranvía que ya estaba construyéndose, como queda recogido en el informe de evaluación del PMSEP:

Y con respecto al Bus de alta capacidad el PMSEP recoge lo siguiente:

*“Como fase final, **por tanto no se contempla en esta Fase 1** del Plan de Movilidad, se propone potenciar la línea circular L2 además de la creación de un*

nuevo corredor este-oeste para el transporte público. Estarán servidos mediante BRT (Bus Rapid Transit o autobuses de alta capacidad...”

El informe de evaluación del PMSEP y del PDMC (2016) recomienda planificar por ser temas acuciantes, urgentes y principales causantes de la congestión:

- La distribución de mercancías
- La movilidad al trabajo
- La movilidad escolar

Así mismo plantean planificar conjuntamente todos los proyectos de movilidad (soterramientos, tranvías, BEI, etc) para evitar incertidumbres y poder gestionar las posibles contradicciones. Y con respecto a la seguridad vial recomiendan una reducción sostenida de las velocidades de los vehículos motorizados y creación de espacios compartidos donde sea posible.

Y con respecto a la **movilidad peatonal** resaltar que la implementación de supermanzanas, tenía como objeto la transformación radical y generalizada de la vía pública para convertir espacio dedicado al coche en espacio para otros modos y usos. El indicador de reparto del espacio público ha variado muy poco desde 2009: el destinado al uso peatonal y de estancia se mantiene en aproximadamente el 27 % del espacio público total. Por otra parte, el automóvil privado sigue ocupando aproximadamente el 66% y sube ligeramente el destinado a la bicicleta (3 %).

Con un **Plan Director de la Movilidad Ciclista** incompleto (aunque debía estar finalizado en 2015) del que sólo se ha gastado el 18% de su presupuesto previsto, la movilidad ciclista ha experimentado un notable incremento, pasando en el periodo 2002-2014 del 1,4% al 12,3%. No se puede decir lo mismo del transporte público que a pesar de las fuertes inversiones recibidas (2 líneas de tranvía actuales y cambio radical de la red de bus urbano) se estanca en un 8%.

Sin embargo, hay que señalar que alrededor de un 30% de los ciclistas aún circula por aceras, por la inseguridad que se percibe de unas calzadas donde cada año se producen más de 4.000 accidentes.

La **bicicleta** necesita actuaciones para poder circular por las calzadas con seguridad, pero la apuesta del actual equipo de gobierno, con fuertes inversiones, por un transporte público de alta capacidad, puede suponer una amenaza para la realización de estas actuaciones ya que, como menciona el informe de evaluación, la bicicleta puede verse como una amenaza para el transporte público. Dicho informe recoge por ello, la necesidad de un debate serio para analizar el posible trasvase entre ambos modos y para definir las estrategias de promoción y coherencia de objetivos.

Por su parte los **peatones** ven que debido a una normativa que no se cumple, muchas aceras y zonas peatonales se han vuelto hostiles para los colectivos más peatonalizados, y especialmente para personas mayores y niños. Es permanente la sensación de desasosiego. Los peatones, como forma de desplazamiento que tiene más debilidad, ven cómo sus espacios, en los que antes se sentían seguros, se ven invadidos cada día por personas que, montadas en sus bicicletas y los todavía escasos pero en número creciente, de patines eléctricos, que lejos de respetar los espacios peatonales, se apropian de ellos, expulsando a los más débiles, no sólo incumpliendo las normas vigentes, sino con un creciente comportamiento incívico y falta de respeto fomentado por la excesiva tolerancia e impunidad por parte del Ayuntamiento.

La peatonalización de Vitoria-Gasteiz iniciada en los ochenta, fue un gran avance en la creación de una ciudad amable, tranquila y habitable. Más de la mitad de sus habitantes los que se desplazan diaria y habitualmente caminando. El entorno tranquilo que requiere este desplazamiento, ha mutado en los últimos años en percepción del riesgo.

Las aceras no deben de ser canales de circulación de vehículos de ninguna clase. Las aceras y zonas peatonales son y deben ser estancias tranquilas y sin riesgo para los desplazamientos a pie y para la estancia de la ciudadanía.

Si las normas básicas no se cumplen, todos los planteamientos teóricos de movilidad expuestos, se caen, y el principal responsable de ello y quien más interesado debería de ser, es el propio Ayuntamiento.

Se debe actuar YA en implantar alternativas y soluciones para fomentar la convivencia e impedir los conflictos entre los distintos modos

Por último, recordar que El elkargune Foro de Movilidad, en la sesión del 20 de julio de 2017 acordó entre otros puntos solicitar la paralización cautelar de la ampliación del tranvía hacia el sur debido a las incertidumbres del modelo, y con petición expresa de estudio del impacto

sobre la salud de las personas afectadas. Y que **El Consejo Social en su informe sobre los presupuestos (2018)** pedía una planificación sosegada y participada a partir de un serio análisis de las necesidades de movilidad de la ciudad.

ANTE TODO LO ANTERIORMENTE EXPUESTO, EL ELKARGUNE FORO DE MOVILIDAD INSTA AL AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ A:

1. Esperar a las conclusiones de la revisión del Plan de Movilidad antes de elaborar, diseñar, avanzar o decidir sobre proyectos de infraestructuras de gran envergadura y elevado presupuesto (Tranvía Salburua y/o futuros proyectos de tranvía, BEI, soterramientos, etc) que actualmente están siendo motivo de falta de consenso entre las fuerzas políticas y de confusión y división entre la ciudadanía.
2. Que se ejecute la totalidad del Plan Director de la Movilidad Ciclista (PDMC) que debía estar finalizado en 2015, salvo modificaciones de actuaciones que los técnicos consideren necesarias y **de las que previamente se haya informado y debatido en el Foro de Movilidad**, para que las bicicletas puedan circular por la calzada de forma segura abandonando las aceras.
3. Que se ejecuten los objetivos recogidos en la Primera fase del PMSEP (implementación de la Red de bicicletas, Implementación de seis supermanzanas piloto y sendas urbanas de las calles Gorbea-Paraguay y Sancho el Sabio, e Implementación de aparcamientos. Redacción del Plan director de Aparcamiento)
4. Que se aumente el número de Zonas 30 en todos los barrios de la ciudad hasta cubrir al menos un 50% de sus calles
5. Que se hagan campañas de sensibilización dirigidas a los ciclistas
6. Que la señalización de las calles peatonales y Zonas 30 (de prioridad peatonal) sea clara, con iconos explicativos en la señalización para que pueda ser comprendida por todo tipo de personas, y que las señales sean bien visibles. Así mismo se deben señalar horizontalmente todos los carriles con velocidad limitada por la ordenanza a 30 y 20.
7. Implementar policía de barrio para mejorar la vigilancia y el cumplimiento de la normativa y para que disminuya la sensación de impunidad