

## APORTACIONES DE BIZIKLETEROAK AL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO DE VITORIA-GASTEIZ 2021-2025

En rojo las aportaciones de bizikleteroak

### 2. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Se echa de menos en este apartado dedicado al diagnóstico, algo tan importante, en lo que a movilidad se refiere como es un análisis de evolución de la siniestralidad (número de accidentes y de atropellos al año) y sus causas, ya que reducir la accidentalidad debería ser el objetivo principal y más urgente.

Por otro lado, el texto de este apartado recoge lo siguiente:

- **Incremento muy significativo de la movilidad en bicicleta.** La cuota modal de la bicicleta pasa del 3,3% en 2006 al 8,5% en 2019, lo que significa un aumento del 183% en el reparto modal, y un aumento del 211% de los desplazamientos en bicicleta.
- **Incremento moderado de la movilidad a pie.** La cuota modal de la movilidad a pie pasa del 49,5% en 2006 al 51% en 2019.
- **Incremento muy significativo de la movilidad en transporte público.** Los desplazamientos en transporte público aumentan entre 2006 y 2019 en un 43%, mientras que la cuota modal pasa del 8% al 9% en ese periodo.
- **Reducción de la movilidad en vehículo motorizado privado.** El reparto modal pasa del 36,5% el 2006 al 29% en 2019 (al tiempo que los desplazamientos totales se reducen ligeramente).

Consideramos muy inadecuado definir como “muy significativo” el incremento de 1 punto en el reparto modal en la movilidad del transporte público y del 43% en el número de desplazamientos, colocándolo al mismo nivel de significación que el incremento de la movilidad ciclista cuando éste ha sido de 5,5 puntos en el reparto modal y del 211% en el número de desplazamientos y habiendo, además, calificado de “moderado” el aumento de 1,5 puntos de la movilidad a pie. Por lo tanto, **consideramos que en el transporte público el incremento ha sido, como mucho, moderado.**

Por otro lado, no entendemos cómo en **el diagnóstico se han ignorado los datos de la encuesta de 2014** ya que sería muy importante explicar cómo ha sido posible, qué se ha podido hacer mal, para que en este período (2014-2019) la movilidad activa (a pie y en bici) haya disminuido 3 y 4 puntos respectivamente y que la utilización del coche haya aumentado 4 puntos. Al no disponer de datos más recientes pudiera ser la tendencia negativa para la movilidad sostenible, que sin embargo no ha sido analizada ni valorada.

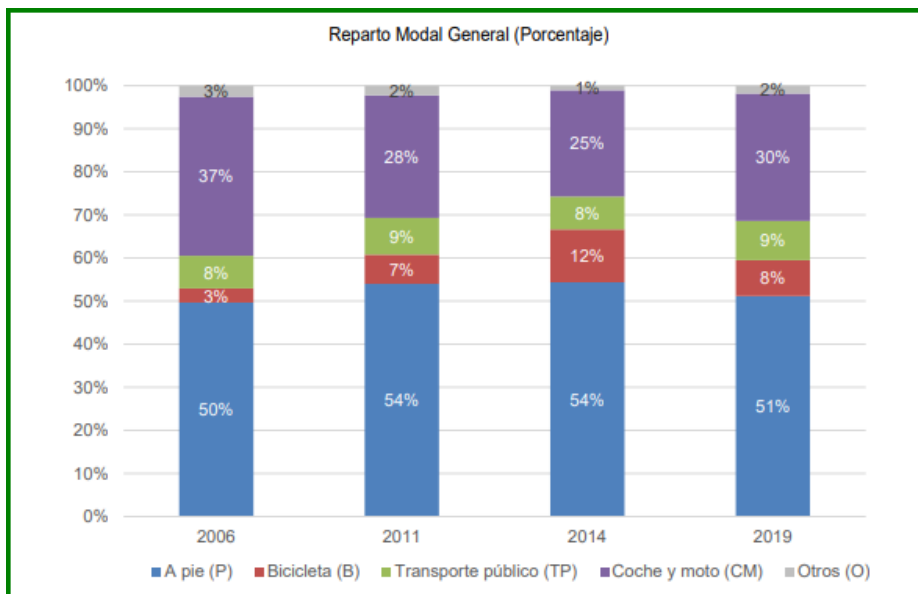
Para un documento tan extenso, detallado, costoso y que lleva elaborándose más de 3 años, **consideramos esta ausencia un error grave y que puede dar lugar a una planificación fallida y más si cabe cuando en el apartado “2.1.2. Principales modificaciones en las pautas de movilidad en Vitoria-Gasteiz durante el periodo 2014-2020”** se analiza la evolución demográfica y los cambios de la distribución de las actividades económicas, precisamente el periodo desde 2014.

Curiosamente en el apartado **2.2.1. Información recopilada**, se menciona la encuesta de 2014, pero no la de 2006, ya que ha sido utilizada en otros apartados como:

- 9.6.4 Asignación de pasajeros para construir las matrices de viajeros en transporte público
- 11.2 Construcción de los modelos de simulación, en la calibración del estado actual
- 18.1 Modelo de distribución modal, para el modelo (Logit Mode Choice Analysis: Multinomial Logit Model)

**Y por lo tanto consideramos imprescindible que la encuesta de 2014 también se utilice en la evolución del reparto modal.**

El gráfico siguiente está extraído de la encuesta de 2019, en la que se ve claramente el empeoramiento de la movilidad activa desde 2014 a 2019, que no se menciona en este PMSEP y que no ha sido analizado en el apartado del diagnóstico.



### Red de transporte público

En poco tiempo, los pasajeros anuales del transporte público han crecido de los 12,7 millones en 2008 hasta los más de 24,5 millones en 2019. Se hace evidente que la aparición del tranvía ha reforzado la competitividad del transporte público con una nueva opción de transporte confortable, rápido y fiable.

La implantación del tranvía en Vitoria-Gasteiz en el 2008 supuso una revolución del sistema del transporte público de la ciudad

Teniendo en cuenta que el principal reto de la movilidad sostenible es el de reducir las necesidades desplazamientos, no nos parece adecuado utilizar el aumento del número de viajeros, lo que puede indicar un aumento de las necesidades de movilidad por un crecimiento desorbitado de la ciudad y la falta de servicios en determinados barrios. Tampoco parece adecuado calificar de revolución del sistema del TP ya que, en 13 años, el TP (tranvía incluido) tan sólo ha conseguido aumentar 1 punto en el reparto modal pasando del 8% al 9%.

Recordemos que disminuir las necesidades de movilidad era una uno de los objetivos del Pacto por la movilidad sostenible:

Las personas y entidades que participamos en este Pacto por la Movilidad Sostenible apostamos decididamente por poner freno al proceso de insostenibilidad derivado de la creciente demanda de movilidad. Los firmantes de este documento consideramos que

## Movilidad ciclista

La movilidad ciclista actual de Vitoria-Gasteiz cuenta con 92 km de red principal (vías ciclistas que se encuentran principalmente en calles básicas dentro del esquema de supermanzanas), que se complementa con una red secundaria de vías exclusivas, espacios compartidos y calles peatonales con horarios permitidos para la bicicleta de 55 km.

Según este diagnóstico existen en la actualidad 147 km. No parece que este diagnóstico está actualizado ya que continuamente escuchamos a los responsables municipales hablar de 160-170 km de vías ciclistas.

Además, sería conveniente, para no confundir, contabilizar como “vías ciclistas” sólo las que se atengan a la definición de la normativa y no contabilizar los espacios compartidos con otros vehículos motorizados o con peatones.

## Movilidad a los polígonos industriales

“Según la diagnosis de movilidad de los polígonos industriales de Vitoria-Gasteiz, realizada en 2021, las pautas de movilidad en esta área de actividad económica son el resultado del vigente modelo territorial y productivo caracterizado por periferias especializadas y algunas de ellas altamente segregadas respecto al núcleo urbano de la ciudad en las que la accesibilidad se fundamenta en el uso del coche. Este hecho es consecuencia de su localización vinculada en su concepción a las redes de transporte privado de alta capacidad y una generosa dotación de aparcamiento.

Por otro lado, el transporte colectivo (transporte público y transporte de empresa) ....es poco competitivo en tiempo, dado los escasos problemas de congestión y de búsqueda de aparcamiento por parte del personal de las empresas que utiliza el coche. Así, su uso se reduce al 6% del total de desplazamientos.”

Con estas referencias a la importancia de la dotación de aparcamientos como facilitadora del uso del coche debería mencionarse en este diagnóstico, la decisión del gobierno municipal de facilitar la ampliación de aparcamientos a costa de espacio público, de una de las mayores empresas ubicadas en la ciudad.

## 2.2 Matrices DAFO

Debemos señalar que en estas matrices DAFO en las que se enumeran Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades para apartados referidos a la movilidad, se **echa de menos la referencia a los VMP y a los taxis**. Los primeros podrían estar incluidos en el apartado de vehículos a motor, pero no lo están y los segundos en el apartado de transporte público, pero tampoco figuran.

Llama la atención la existencia de un apartado de Espacio público y supermanzanas, pero siempre se hace referencia a las supermanzanas, como si éstas fueran la única forma de gestionar y mejorar el espacio público. Recordemos que las supermanzanas eran la base del PMSEP de 2008, pero en 2018 no se había completado ninguna y tan sólo se habían realizado intervenciones en algunas calles. Este nuevo PMSEP también organiza el espacio público en supermanzanas, pero este PMSEP aún está sin aprobar. Por lo tanto, consideramos que se debería definir la matriz DAFO para Espacio público.

## FORTALEZAS Y DEBILIDADES

En el **apartado de elementos transversales** se cita entre las **fortalezas** Fuerte base social de consenso que surge desde el arranque de los primeros trabajos del Plan hace 10 años y que se sustancia en el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible. Esto es incierto ya que en 2015 y de manera unilateral,

el gobierno municipal decidió romper el pacto ciudadano, pretendiendo modificar los principios rectores firmados en aquel pacto (de hecho, esta nueva versión del PMSEP, recoge unos nuevos) y tomando decisiones unilaterales sin contar con la participación ciudadana como han sido: la ampliación del tranvía al Sur y a Salburua y el BEI, remodelación de Iturritxu y de la rotonda de Esmaltaciones, llegando a tener una fuerte oposición ciudadana algunas de ellas, como se menciona entre las **debilidades del TP** (“Contestación ciudadana ante los proyectos de ampliación tranviaria y la pérdida de aparcamiento en superficie por la implantación del BEI”) y también en la sección de **amenazas de los elementos transversales** (“Rechazo de la ciudadanía y ruptura del consenso en torno al PMSEP como consecuencia de la implantación de medidas insuficientemente explicadas y consensuadas con las personas afectadas”) . y negando incluso el alcalde una consulta popular solicitada por el pleno. Además, se produjo un abandono de varios colectivos y de los representantes del Elkargune Foro de Movilidad por la continua manipulación que desde el gobierno se estaba produciendo.

De nuevo queremos remarcar que en este apartado no se menciona, entre las debilidades, el descenso de la movilidad activa y el aumento del uso del coche en el periodo 2014-2019.

**En el apartado de movilidad peatonal** entre las **debilidades** echamos de menos:

- Numerosas aceras-bici sin segregación entre zona bici y zona peatonal lo que aumenta la inseguridad para la movilidad peatonal.
- Pasos semaforizados en dos tiempos con largos periodos de espera por ciclos que priorizan la fluidez del tráfico en calzada.

**Entre las fortalezas echamos de menos:**

- Movilidad activa, no contaminante, económica, apta para todos los públicos y desplazamientos puerta a puerta a cualquier hora del día, todos los días del año.

**En el apartado de movilidad ciclista**, entre las **debilidades** echamos de menos:

- Numerosas vías bidireccionales que no proporcionan servicio adecuado a ambos lados de la calle y que crean situaciones de peligro en intersecciones.
- Numerosas aceras vías que crean conflictos bici-peatón y restan espacio peatonal.
- Pasos de prioridad ciclista sin señalizar adecuadamente.
- Escaso presupuesto anual para infraestructuras: 1€/persona/año
- Vulnerabilidad en calzada con más de 4.000 accidentes/año
- Utilización generalizada de algunos carriles bici como zona de carga y descarga
- Pasos semaforizados en dos tiempos con espera en medianas estrechas no aptas para varias bicis ni para bicis de cargo o con remolques.

**Entre las fortalezas echamos de menos:**

- Movilidad activa, no contaminante, económica, apta para todos los públicos y desplazamientos puerta a puerta a cualquier hora del día, todos los días del año.

**En el apartado de Transporte público** entre las **debilidades** echamos de menos:

- En cuanto al BUS, requiere pago, no es un servicio puerta a puerta, no funciona en determinado horario, no funciona algunos días festivos.

Nos llama la atención que en este apartado no se mencione el servicio de Taxi que tiene como fortaleza frente al BUS, que es un servicio puerta a puerta en cualquier momento del día y en cualquier día y como debilidad, el coste para las personas usuarias.

En el apartado tráfico de vehículos a motor y aparcamiento, entre las **debilidades** echamos de menos:

- Exceso de velocidad permitida tanto en calles 30 como en calles 50

No vemos ningún apartado que haga referencia a los VMP

En el apartado de distribución de mercancías entre las **fortalezas** figura “Respeto generalizado a la normativa de circulación y aparcamiento”. Lo que además de ser incierto, entra en contradicción con lo que figura en debilidades: “Sobreocupación, en ocasiones, del espacio público (dobles filas, invasión de bidegorris...). Podemos demostrar que la ocupación de bidegorris para carga y descarga es constante e incluso se pueden ver estos vehículos subidos en aceras.

## AMENAZAS Y OPORTUNIDADES

En el apartado de **elementos transversales** entre las **oportunidades** figura “Existencia de un marco de participación estable, el Elkargune de Movilidad”. Como ya se ha mencionado anteriormente en el año 2019 varios representantes y colectivos abandonaron el Elkargune de Movilidad por las continuas injerencias y manipulaciones de los responsables municipales que impidieron su correcto funcionamiento. Desde entonces, nada se ha hecho desde el gobierno municipal para recuperar una correcta participación. Por lo tanto, aunque la estabilidad del Elkargune sea deseable, esta falta de una participación real debería incluirse en el apartado de amenazas.

En el apartado de movilidad peatonal, entre las **amenazas** se echa de menos:

- Más de 150 atropellos al año muchos de ellos en pasos peatonales

En el apartado de desplazamientos en bicicleta, entre las **amenazas** se echa de menos:

- Inadecuados diseños e implantaciones de infraestructuras ciclistas al estar realizados con escaso presupuesto y sin la evaluación de una comisión cívica de la bicicleta.

Entre las **oportunidades** se echa de menos:

- Creación de una oficina de la bicicleta con personal técnico especializado en movilidad ciclista
- Creación de una comisión cívica de la bicicleta

En el apartado de transporte público entre las oportunidades se echa de menos:

- Creación de carriles exclusivos en todas las líneas
- Implantación de bono taxis

En el apartado de vehículos a motor y aparcamientos no entendemos algunas de las **amenazas** como

- Uso cada vez más extendido de la moto como modo de desplazamiento y aparición de los patinetes motorizados. Si Motos y VMP son vehículos a motor no pueden ser una amenaza para sí mismos
- Invasión de las aceras por motocicletas y bicicletas estacionadas. Esto será una amenaza para la movilidad peatonal no para los vehículos a motor
- Incremento de la venta de vehículos privados como consecuencia de la superación de la crisis económica. ¿por qué es una amenaza que se vendan más?
- Insuficientes servicios públicos de transporte en los nuevos barrios, lo que promueve la utilización del vehículo privado. ¿La utilización de vehículo privado es una amenaza para el vehículo privado?

#### 4. PRINCIPIOS RECTORES Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

El Plan se ha desarrollado sobre la base de los Principios Rectores debatidos por el Elkargune de Movilidad, en el que están representados diversos agentes relacionados con la movilidad de Vitoria-Gasteiz. En las sesiones que han dado como resultado estos Principios han participado representantes políticos, personal municipal y de otros ámbitos con conocimientos técnicos sobre movilidad, y agentes sociales y ciudadanos, cada uno aportando su visión.

En pacto ciudadano de 2007, las personas y colectivos firmantes aceptaron unos principios rectores que están vigentes hoy en día.

En 2015 se comunicó al Elkargune Foro ciudadano de movilidad que estos principios rectores iban a ser actualizados y que por lo tanto se firmaría un nuevo pacto. La necesidad de actualización, no había surgido en los foros de movilidad y fue una decisión unilateral del gobierno municipal.

Efectivamente estos principios rectores fueron debatidos en el Foro de Movilidad, pero no aprobados, y mucho menos firmados en un nuevo Pacto Ciudadano, de hecho, hubo una notable controversia sobre todo porque en estos nuevos principios se intenta cambiar la jerarquía de los modos de movilidad colocando al TP por delante de la bicicleta, como por ejemplo:

“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.”

“11. Para su correcto desarrollo, **peatones, personas usuarias de transporte público y ciclistas** deberán disponer de una red completa y conectada que garantice su accesibilidad, seguridad y facilidad de uso”.

“12. El transporte público se erige **como la columna vertebral del sistema de movilidad**, por lo que debe adaptar su oferta, accesibilidad y eficacia, potenciando la intermodalidad y aumentando su velocidad comercial y frecuencias mediante medidas que faciliten su prioridad, con el objetivo de convertirse, junto con otros servicios de movilidad complementarios, 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 **dar prioridad a los modos lentos y no motorizados en distancias cortas y medias** para los que son más adecuados, **dar prioridad a los modos colectivos sobre las soluciones individuales**”

En los principios rectores y a lo largo del todo el texto, el TP se menciona por delante de la bicicleta. Y como se puede leer en el punto 12, el TP se erige como la columna vertebral del sistema de movilidad, cuando **la columna vertebral debería ser la movilidad activa con una tendencia a reducir las necesidades de movilidad tal y como se indica en los principios rectores de 2007** y en los del anteproyecto de Ley estatal de movilidad.

Al no estar aprobados estos principios rectores, los que deberían haberse seguido para la revisión del PMSEP, deberían haber sido los que dieron lugar al pacto ciudadano de 2007:

Las personas y entidades que participamos en este Pacto por la Movilidad Sostenible apostamos decididamente por poner freno al proceso de insostenibilidad derivado de la creciente demanda de movilidad. Los firmantes de este documento consideramos que es necesario afrontar la movilidad urbana desde un nuevo enfoque, que pasa por reducir el uso del automóvil privado y promover medios de transporte menos consumidores de recursos, menos contaminantes y menos despilfarradores de suelo.

El Pacto por la Movilidad Sostenible para Vitoria-Gasteiz pretende definir el marco para unas nuevas pautas de movilidad y, por tanto, para un modelo de ciudad en el que los desplazamientos urbanos no supongan una amenaza para la salud, ni para la calidad de vida, el medio ambiente urbano o el desarrollo de la economía local.

Vitoria-Gasteiz debe convertirse en una ciudad en la que las personas que se desplazan a pie o en modos no motorizados cuenten con una completa red que permita garantizar su seguridad y facilidad de uso. Conseguir que la bicicleta se convierta en un modo de transporte habitual, agradable y seguro. Apoyar y priorizar los modos de transporte más ecológicos y universales.

- Dar prioridad a los modos lentos y no motorizados, ambiental y socialmente más benignos, en distancias cortas y medias para los que son los más adecuados.
- Dar prioridad a los modos colectivos sobre las soluciones individuales en el resto de viajes.
- Calmar el tráfico: reducir la velocidad y la intrusión del vehículo en el espacio urbano.
- Diseñar los espacios públicos y equipamientos como espacios para la convivencia, el ocio y el disfrute de la ciudad. Primero habitar, luego circular.

**Por lo tanto, consideramos que, en lo referente a los principios rectores en esta actualización del Plan de Movilidad, deben regir los de 2007 que fueron firmados en el pacto ciudadano y son los únicos consensuados por todos los agentes. En caso de actualizarlos, deberán adecuarse a los recogidos en el artículo 5 de la Ley estatal.**

**Y señalar que tanto la Estrategia de la movilidad Segura Sostenible y Conectada como el anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible marcan la Jerarquía del sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano:**

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las administraciones públicas **velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad en los entornos urbanos y metropolitanos, en el orden siguiente:**

**a) La movilidad activa**, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad en bicicleta y la movilidad de las personas con discapacidad que transitan por las zonas peatonales en silla de ruedas con o sin motor, o aparatos similares autorizados, a velocidad del paso humano.

**b) El transporte público colectivo.**

**c) Los esquemas de movilidad de alta ocupación** que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.

**d) El vehículo privado**, primando en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.

**Pero además:**

**“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.”**

Parece muy sesgado el que haya un principio rector que haga mención a la vulnerabilidad de caminantes frente a ciclistas y VMP y no se haga mención a la vulnerabilidad de caminantes y ciclistas frente a los vehículos motorizados en la calzada.

En cualquier caso, en el proceso participativo realizado en septiembre de 2017 para la revisión del PMSEP se concluyó: “En términos generales, las personas participantes entienden que los principios planteados en el Pacto en 2007 están hoy en día vigentes”.

Los objetivos estratégicos que derivan de esos principios rectores son los siguientes:

- OE.1. Consolidación de un modelo urbano y de espacio público para la movilidad sostenible.
- OE.2. Impulso a una movilidad más cómoda, segura e inclusiva.
- OE.3. Hacia un **transporte público** eficiente y universal.
- OE.4. Una ciudad segura y cómoda **para la bicicleta** y otros vehículos de movilidad personal.
- OE.5. Obras e infraestructuras para una movilidad más eficiente.
- OE.6. Racionalización del uso del automóvil privado.
- OE.7. La movilidad como servicio.
- OE.8. Compromiso frente el cambio climático.
- OE.9. Mayor concienciación ciudadana y una gobernanza comprometida.

Echamos de menos unos objetivos más concretos fijados en los indicadores del reparto modal: ¿Qué porcentaje de movilidad activa (peatonal y ciclista) se espera conseguir para el año 2025? ¿Qué porcentaje de movilidad en vehículos privados motorizados?

No entendemos el OE 4 ya que se supone que está incluido en el OE 2.

El OE 6 debería ser más valiente: Reducción del uso de automóvil privado (tal y como se recoge en los principios del pacto de 2007), ya que la palabra racionalización puede ser muy subjetiva y por lo tanto no indica nada claramente.

Debería existir un **Objetivo principal: Cero accidentes** ya que tener como objetivo una movilidad más segura (OE2) no indica un objetivo concreto.

Además todos los objetivos deben tener indicadores medibles y cuantificables.

## 6 DEFINICIÓN DE ESCENARIOS Y PROPUESTA DE SUPERMANZANAS

Los escenarios de movilidad se derivan, por un lado, de las afecciones que tendrán las diferentes actuaciones en la red de transporte público, y por otro, de la implantación de las Supermanzanas.

- Escenario 0 (E0): Situación al inicio del proceso de revisión del Plan.
- Escenario 0S (E0S): E0 + Tranvía Sur (Universidad).
- Escenario 1 (E1): E0S + BEI.
- Escenario 2 (E2): E1 + Tranvía Salburua.

Se propone la implantación de Supermanzanas tácticas, basadas en modificaciones ligeras (bolardos, pintura, estrechamientos, cambios de sentido...), en la mayor parte del casco urbano de Vitoria-Gasteiz en 3 años

A nivel de estudio, se han analizado las variables para la implantación de Supermanzanas en toda la ciudad (ESM) y en los barrios del interior de la antigua ronda de circunvalación (ESMAI), con las siguientes características:



- **Implantación de Supermanzanas en el Anillo Interior (ESMAI)**
  - Tipo: Supermanzanas tácticas.
  - Velocidad de circulación en interior de Supermanzana: 10/20 km/h.
  - Velocidad de circulación en red básica: 30 km/h (en casos concretos 50 km/h).
- **Implantación de Supermanzanas en el resto del casco urbano (ESM)**
  - Tipo: Supermanzanas tácticas.
  - Velocidad de circulación en interior de Supermanzana: 20/30 km/h.
  - Velocidad de circulación en red básica: 30/50 km/h.

Existen contradicciones:

Según este apartado, las **supermanzanas tácticas** se harán en toda la ciudad en 3 años, pero el apartado 7.4 recoge que las supermanzanas tácticas constituyen el Nivel 1 y abarcan toda la ciudad, aunque fundamentalmente los barrios nuevos y la Acción O1.1 recoge que el Nivel 1 de supermanzanas tácticas se realizará durante los primeros 5 años en la mayor parte de los barrios nuevos, Zabalgana, Salburua y Lakua

## 7. MODELO DE ESPACIO PÚBLICO

### 7.2.1 Jerarquía del viario

La definición del modelo vendrá dada por la reorganización de la red de vías básicas y del transporte público en superficie. A partir de ello, se establece una nueva jerarquía viaria que distingue las vías básicas de velocidad máxima de 50km/h y 30km/h y las vías pacificadas de 20km/h y 10km/h conforme la zona en la que se esté implementando las medidas de pacificación. Las vías básicas se destinan al vehículo de paso, por lo que estarán orientadas a la movilidad motorizada. La red de autobuses y la red principal de bicicletas segregada se ubicarán prioritariamente en estas vías

### 7.4 Propuestas de actuación en espacio público. Niveles de actuación

**NIVEL 1 Supermanzanas tácticas + sendas urbanas:** los nodos como nuevo lugar de interés El primer nivel de actuación pretende evitar el tráfico de paso a través de las Supermanzanas. Abarca a toda la ciudad, aunque fundamentalmente los barrios nuevos.

Como ya hemos mencionado en el apartado anterior, existen contradicciones y la Acción O1.1 sólo se refiere a los barrios nuevos y no a toda la ciudad.

Los viales rodados interiores de Supermanzana se convertirán en fondo de saco de tal manera que las sendas urbanas sean continuas y seguras, solo interrumpidas por los viales principales, donde se asegurará la existencia de pasos seguros.

Hay una compleja explicación en la página 90 sobre en qué consiste el Nivel 1 pero no acabamos de entender en qué van a consistir estas supermanzanas tácticas, algunas calles serán fondo de saco en las que podrán circular las bicicletas, pero otras serán nodos en los que la ciudadanía podrá solicitar zonas de estancia o merenderos sombreados, a la vez que se comenta que en este nivel no se prevé el uso de la calzada por el peatón y que “en todos los casos se permitirá atravesar estos nodos a las bicicletas patinetes pero la preferencia en los pasos peatonales será siempre para el peatón”. En los pasos peatonales la preferencia siempre es del peatón, en todo tipo de calles

**NIVEL 2** Calles Eguzkilore y otras actuaciones

No recoge si se implantarán en toda la ciudad. Para conocer este aspecto hay que dirigirse a la Accion O1.1 que dice que “Nivel 2 Se pretende intervenir en todas las calles del interior de la antigua ronda de circunvalación en las que no se hayan realizado intervenciones del nivel 3. Se priorizarán las intervenciones tipo Eguzkilore”.

Falta definir cómo será la movilidad ciclista en estas calles. Se ha dado el caso de calles en las que se realizó calmado de tráfico dotando a la bicicleta la posibilidad de circular en dos sentidos y al convertirse en eguzkilores sólo se les permite circular en un sentido. También falta por definir cómo será la circulación de vehículos motorizados, cuál será la velocidad máxima y sobre todo si serán calles que permitirán vehículos de paso.

Señalar que la modelización del apartado 6 se ha realizado con supermanzanas tácticas en toda la ciudad y por lo tanto se desconoce el efecto de las calles eguzkilores.

**NIVEL 3** Se trata de actuaciones de reforma estructural. En general se proponen en zonas muy compactas, con alto déficit de espacio público y supondrán la recuperación para el uso público de superficies ahora utilizadas por el automóvil, para circular o para aparcamiento. Las zonas que se proponen están todas ellas en el interior del anillo de circulación antes descrito.

Falta definir cómo será la movilidad ciclista en estas calles y también cómo será la circulación de vehículos motorizados ya que las calles en las que se va a actuar con este nivel, según se recoge en el capítulo de acciones, al parecer van a permitir vehículos de paso como la calle Los Herran.

Señalar que la modelización del apartado 6 se ha realizado con supermanzanas tácticas en toda la ciudad y por lo tanto se desconoce el efecto de las calles con Nivel 3.

## 8. Red peatonal

## 9. Red de Transporte público colectivo

## 10. Movilidad Ciclista y otros vehículos de movilidad personal

## 11. Red de vehículo privado motorizado

No nos parece adecuada esta distribución ya que consideramos:

1. La movilidad ciclista debe ir después de la red peatonal ya que ambas son movilidades activas y prioritarias.
2. La movilidad ciclista no debe tratarse junto a los VMP ya que, aunque éstos puedan circular por algunos de los tipos de vías ciclistas, no por todos, no son movilidad activa y por lo tanto no cumplen los mismos objetivos. De hecho, los VMP, en el análisis DAFO figura como amenaza para la movilidad ciclista “Desincentivación de los desplazamientos activos por la proliferación de VMPs”
3. Los capítulos 8, 9 y 11 llevan como título Red de.... Lo mismo se espera para el dedicado a la movilidad ciclista que por lo tanto sería Red ciclista, lo que es una razón más para separarlo de los VPM

## 8. RED PEATONAL

La movilidad peatonal que es prioritaria en todas las pirámides de jerarquía, pierde prioridad con el transporte público de alta capacidad (tranvía y BEI) y por lo tanto se debería analizar la incidencia de la implantación de tranvías y BEI en dicha movilidad, tal y como se ha hecho con el vehículo motorizado privado en el apartado 11. Se debería analizar cuánto se alargan los tiempos de espera en la movilidad peatonal en los semáforos para dar paso a tranvías y BEI y la incidencia en la seguridad de viandantes.

Recordemos que en el Plan de seguridad vial 2018-2023 recoge que “Según diversos estudios en el ámbito de la seguridad vial, el tiempo máximo de espera asumible por los peatones en zona urbana debe ser de 45 segundos. Transcurrido este tiempo el peatón percibe una espera excesiva e intenta cruzar la vía. El riesgo de este comportamiento es especialmente significativo en vías bidireccionales, siendo más difícil controlar el tráfico rodado en aproximación en diferentes direcciones”. Y por lo tanto la implantación de tranvías y BEI puede tener consecuencias muy negativas para la seguridad peatonal que es justo lo que se debería evitar.

## 9. RED DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

Se puede leer referido al transporte público “No sólo libera espacio para el peatón, reduciéndoselo al vehículo privado”. Debería de ser así, pero no siempre lo es. De hecho, muchos tramos de tranvía no se han realizado eliminando espacio al vehículo privado, si no a costa de zonas ajardinadas o incluso de zonas peatonales. **Por lo tanto, esta frase sobra.**

### 9.1 Evolución del transporte público en Vitoria-Gasteiz.

“Tras el exitoso recorrido realizado por Vitoria-Gasteiz con el sistema de transporte público durante esta última década, los principales retos a enfrentar en los años venideros parecen ser:

- La cobertura de los nuevos desarrollos urbanos en los barrios de Salburua y Zabalgana, ayudando a su consolidación.
- La mejora de la cobertura en los polígonos industriales aledaños (Jundiz, Gamarra, Betoño, etc.)
- Las ampliaciones tranviarias a Salburua y Zabalgana”

Consideramos que un reto muy importante es dar prioridad a la movilidad del TP sobre el vehículo privado y por lo tanto proporcionar carriles exclusivos en todas las líneas y en todas las calles donde haya más de un carril por sentido. Recordemos que en el PMSEP se preveían más de 60 km de carriles bus vinculados a la implantación progresiva de las supermanzanas.

Cuando se dice “En poco tiempo, los pasajeros anuales del transporte público han crecido de los 12,7 millones en 2008 hasta los más de 24 millones y medio en 2019” se debería aclarar si se están contabilizando viajeros o viajes, es decir si se están contabilizando los transbordos como nuevos usuarios.

#### 9.5.4 Intermodalidad dentro del transporte público

“Indicar que tras la entrada en funcionamiento del ramal Sur del Tranvía, se deberá analizar la coherencia de determinados servicios de bus especiales, concretamente el de la Universidad desde la Estación de Autobuses”. ¿Pero todavía no se ha analizado? Este tranvía lleva funcionando 2 años, el análisis de la coherencia y la sostenibilidad debería de estar en el diagnóstico de este Plan.

## 10. MOVILIDAD EN BICICLETA Y OTROS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

Como ya hemos mencionado anteriormente, consideramos un error tratar juntos estos dos modos de movilidad que no tienen nada que ver ya que los VMP son vehículos con motor y por lo tanto no pueden cumplir los mismos objetivos que la bicicleta. Ni tan siquiera son como una bici eléctrica ya que éstas exigen pedalear para su funcionamiento. El que los VMP puedan circular por algunos carriles bici no es un argumento para tratarlos juntos ya que por esa misma razón podrían tratarse con los vehículos motorizados porque pueden circular por la calzada.

Además, de momento las bicicletas pueden circular por aceras de más de 3 metros y peatonales en horarios, lo que no está permitido a los VMP. Y pudiera darse el caso, en un futuro, de que se les impida circular por las vías ciclistas si surgen conflictos con las bicicletas.

En el capítulo 8. RED PEATONAL se especifica qué objetivos cumple (OE1, OE2, OE9). La bicicleta, además del OE4, también cumple estos objetivos y también debería especificarse.

### 10.3.1 Red principal

“En los casos en que la propuesta de red da continuidad a un carril bici que transcurre por un eje que se transformará en interior de Supermanzana, es posible que prevalezca dar continuidad a la morfología actual de carril, contando con carriles bici en doble sentido sobre calzada que recorran las calles interiores, aún y sabiendo que el interior de Supermanzana permite soluciones más integradas. Se prioriza en estos casos la eficiencia del desplazamiento ciclista y la fidelización de los usuarios ya existentes sobre la nueva condición de la vía, especialmente durante las primeras fases de implantación de las Supermanzanas. En fases posteriores, cuando la vía sea en plataforma única y se establezca la prioridad peatonal, el carril bici puede dejar de ser segregado y generarse un espacio de convivencia como en el caso de las vías ciclistas secundarias”.

Teniendo en cuenta que el gobierno municipal ha intentado establecer una normativa para prohibir las bicicletas en todas las aceras y zonas peatonales por considerarlas un peligro para la movilidad peatonal, **vemos incoherente pretender eliminar la segregación de carriles bici de la red principal en el interior de supermanzanas.**

“Únicamente cuando las condiciones de espacio o de seguridad no permitan otra opción, se plantea el carril bici sobre acera, como en tramos donde no es posible reducir la sección de la calzada, o bien para conectar tramos ya existentes con esta tipología; siempre y cuando no interfiera en la accesibilidad de peatones y personas con movilidad reducida. Será necesaria una señalización y diferenciación del resto de la acera, así como el mantenimiento de una distancia de seguridad mínima respecto a la fachada de los edificios”.

Recordamos que este PMSEP es para ganar espacio para la movilidad y estancia peatonal a costa de las calzadas, en ningún caso un carril bici debería hacerse quitando espacio al peatón. Es más, la tendencia debe ser sustituir las aceras bici por carriles en calzada. Nos extraña que existan casos en los que no se pueda reducir la sección de la calzada y sí la de la acera, ya que esta red principal se ubica en “viario básico que conforma los grandes ejes de conexión urbana”.

### 10.3.2 Red de proximidad

En un escenario de supermanzanas, la gran mayoría de tramos de la red secundaria se convierte en zona de interior de manzana y por tanto todas serán vías pacificadas de preferencia peatonal.

Lo mismo que lo argumentado en el apartado anterior. Las bicicletas necesitarán espacios definidos para poder circular con seguridad y para evitar conflictos con otros modos, también en el interior de las supermanzanas.

**Para evitar confundir no se debería incluir en la Red ciclista espacios que no están definidos como Vías ciclistas en la Normativa.**

## 10.9 Potenciación de la bicicleta eléctrica y VMP

Repetimos lo argumentado anteriormente, las bicicletas eléctricas (de pedaleo asistido) son movilidad activa los VMP no. No tienen nada que ver y por lo tanto no deben tratarse juntos. Los VMP deben tratarse en un capítulo aparte.

## 11. RED DEL VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO

De los Objetivos Estratégicos previamente planteados, en este capítulo se da respuesta en particular al OE.1. Consolidación de un modelo urbano y de espacio público para la movilidad sostenible, y al OE.5. Obras e infraestructuras para una movilidad más eficiente.

¿Y no se va a dar respuesta al OE6: Racionalización del uso del automóvil privado?

### 11.2 Construcción de los modelos de simulación

#### 11.2.1 Calibración del escenario actual

“Para la construcción del modelo de simulación se ha partido de la siguiente información base: • Grafo del tramario: con atributos de velocidad y capacidad por tipología de vía. • Matriz de viajes: Matriz de viajes en automóvil obtenida de la encuesta de movilidad de Vitoria-Gasteiz 2014. • Aforos 2017: Media de 3 semanas estándares de lunes a viernes: 20- 24/2/2017, 12-16/6/2017, 23-27/10/2017”

Nos llama la atención que se utilice la encuesta de movilidad de 2014, cuyos resultados no han sido tenidos en cuenta a la hora de realizar el diagnóstico del capítulo 2.

#### 11.1 Definición de escenarios

- Escenario 0 (E0): Situación de partida al inicio de la revisión del Plan.
- Escenario 0S (E0S): E0 + Tranvía Sur (Universidad).
- Escenario 1 (E1): E0S + BEI.
- Escenario 2 (E2): E1 + Tranvía Salburua.

Escenario del automóvil derivado de la implantación de Supermanzanas:

- Corto plazo. Escenario E2SMAI: E2 + implantación de Supermanzanas en el anillo interior.

#### Conclusiones:

- La implantación del tranvía Universidad (E0S) casi no tendría afectación a nivel de tráfico en la ciudad
- La implantación del BEI (E1) sí que tendría un efecto notable, aunque asumible. La velocidad media de circulación (en la red básica de circulación en el ámbito de las Supermanzanas) se prevé que descienda alrededor del 4% respecto a la Situación Actual, con un aumento de la congestión y la distancia media de circulación.
- El Escenario E2 (implantación del tranvía a Salburua) supone un ligero aumento añadido de la congestión respecto el escenario anterior E1. Respecto el escenario de referencia E0, la velocidad media de circulación descendería un acumulado del 5,8%.
- Estos indicadores de tráfico se consideran asumibles en todos los escenarios. A pesar de todo, es de esperar que la implantación de estas grandes infraestructuras de transporte público repercuta en un mayor uso del transporte público y un menor uso del vehículo privado motorizado, lo cual repercutiría en un descenso de la congestión.
- La implantación de Supermanzanas a corto plazo (E2) en el Anillo Interior necesitaría una reducción de la demanda en vehículo privado motorizado del 13% para mantener el mismo nivel de servicio de tráfico que en la situación actual.

Es importante remarcar esta última conclusión porque nos da la impresión que ha sido ésta la que ha llevado a cambiar toda la estrategia de implantación de supermanzanas. Ahora se van a implantar en los barrios nuevos y en el interior de la circunvalación se harán algunas transformaciones, todo lo contrario de lo que recogía el PMSEP de 2008 y el avance de PMSEP de 2018 donde la implantación de supermanzanas se iniciaba en el anillo interior. DE hecho, por esta razón hay algunas

incongruencias en este documento entre el texto y las acciones, como ya comentaremos más adelante.

## 12. APARCAMIENTO

### 12.2 Áreas periurbanas de intercambio modal

“En la situación actual, existen siete aparcamientos disuasorios en varios puntos de los barrios periféricos de la ciudad”

Llama la atención que se denomine aparcamientos disuasorios a aparcamientos que están en el interior de supermanzanas como los de Mendizorrotza, Mendizabala o Portal de Foronda, lo que es totalmente incompatible con ser aparcamiento disuasorio y otro como el del Buesa Arena, tenga muy poca cobertura con transporte público, imprescindible para ser un aparcamiento disuasorio.

Falta un análisis detallado de la utilización de estos aparcamientos, de las debilidades y fortalezas, del número de usos, qué tipo de utilización, cómo se desarrolla la intermodalidad, qué previsiones de uso, etc

“Se proponen cuatro nuevos puntos de intercambio modal periurbano, en las cuatro entradas principales de la ciudad en vehículo motorizado: en **el Norte**, un nuevo espacio asociado a la parada de tranvía de Artapadura; en **el Sur**, en las inmediaciones de la rotonda de Esmaltaciones, asociado al BEI; en **el Este**, asociado a la prevista intersección de tranvías de Salburua y Arkaiate; y en **el Oeste**, en la entrada a la ciudad desde la N-102”.

Como se puede observar en el mapa, los aparcamientos disuasorios propuestos (puntos rojos) no concuerdan con lo recogido en el texto ya que falta marcar el punto en el ESTE y en el OESTE hay dos puntos en el mapa y uno en el texto. Por otra parte, consideramos que se debería ser más precisos a la hora de definir la situación de esos nuevos puntos para aparcamientos disuasorios y su capacidad ya que son un recurso imprescindible para reducir la entrada de vehículos en la ciudad y su ubicación y tamaño son muy importantes tanto para su operatividad y su eficacia como para evaluar el impacto que pueda suponer en la zona elegida.

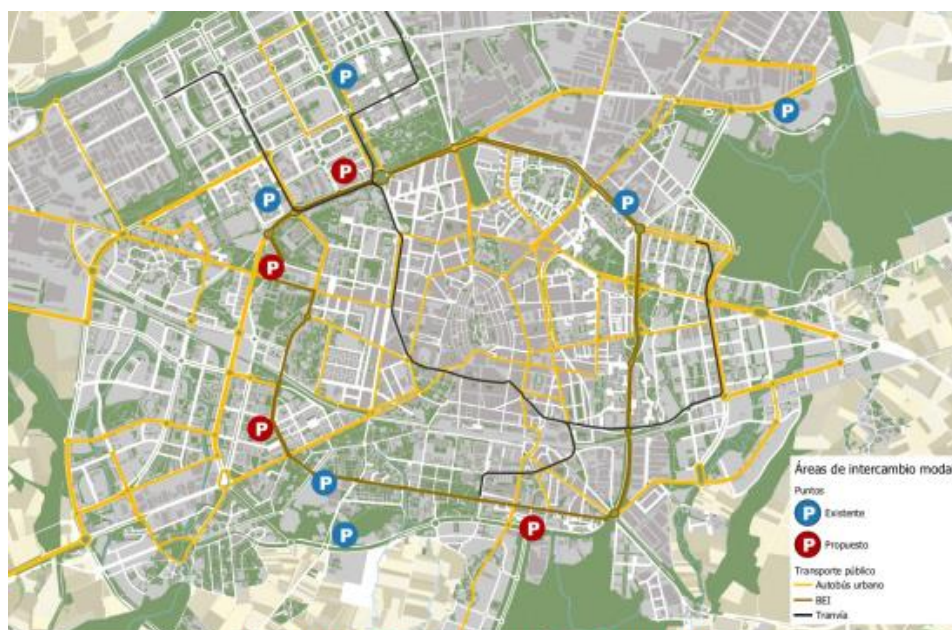


Ilustración 174. Propuesta de áreas de intercambio modal  
Fuente: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

## 18. PROGNOSIS DE LA MOVILIDAD

### 18.1 Modelo de distribución modal

Resulta complicado entender las explicaciones de los escenarios planteados. Deberían realizarse conclusiones claras

## 19. CONSECUENCIAS AMBIENTALES DEL MODELO DE MOVILIDAD

Resulta complicado entender las explicaciones de los escenarios planteados. Debería realizarse conclusiones claras

## 21. DESARROLLO DE ACCIONES

AVANCE PMSEP 2019 ( <a href="#">Enlace</a> )	PMSEP 2021-2025 ( <a href="#">Enlace</a> )
<b>LA.01_1. Implantación de Supermanzanas con intenso calmado de tráfico, permitiendo la compatibilidad de la funcionalidad urbana y la accesibilidad universal.</b>	<b>LA.01_1. Implantación de Supermanzanas con intenso calmado de tráfico, permitiendo la compatibilidad de la funcionalidad urbana y la accesibilidad universal.</b>
<p><b>Intervención 1.</b></p> <p><b>Calmado del tráfico y mejora de la permeabilidad ciclista</b>, con la implantación de carriles contra sentido, en el interior de las Supermanzanas más periféricas incluidas en la antigua ronda de circunvalación y en los nuevos ensanches de Salburua y Zabalgana.</p> <p>Previsión de ejecución (años): &lt; 5.</p> <p><b>Intervención 2.</b></p> <p><b>Reforma estructural de las entradas a las Supermanzanas</b> y elevación de cruces en algunas de ellas. Se reforzará la idea de entrada a Supermanzanas, nivelando las aceras en los accesos a las calles interiores de Supermanzana dando continuidad a las aceras perimetrales con la elevación de los cruces a cota de acera. Los vehículos que accedan a ellas deberán superar las aceras mediante vados, los habituales en los accesos a los garajes.</p> <p>Previsión de ejecución (años): &lt; 5</p> <p><b>Intervención 3.</b></p> <p><b>Reformas integrales de determinadas calles y plazas en el interior de la antigua ronda de circunvalación.</b></p> <p>Previsión de ejecución (años): 5- 10 según zonas</p>	<p><b>Nivel 1</b> Supermanzana táctica. Durante los <b>primeros 5 años</b> de actuación se pretende intervenir en la mayor parte de los barrios nuevos, <u>Zabalgana, Salburua y Lakua</u>. Son barrios que cuentan desde el Plan General unos corredores verdes que mediante esta intervención mejorarían su continuidad a la vez que se define una sistemática para evitar el tráfico en el interior de las Supermanzanas.</p> <p><b>Nivel 2</b> Se pretende intervenir en todas las calles del interior de la antigua ronda de circunvalación en las que no se hayan realizado intervenciones del nivel 3. Se priorizarán las intervenciones tipo Eguzkilore. En aquellas calles donde la imposibilidad de retirar aparcamiento o la disposición del mismo imposibilite la utilización de la calzada por parte de los peatones se realizarán operaciones de calmado de tráfico.</p> <p><b>Nivel 3</b> Se prevé la reforma estructural al menos de las siguientes calles:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Portal de Legutiano (entre la plaza de Carlos V y la plaza Bilbao)</li> <li>• Entorno de Los Herrán: calle Los Herrán y José Mardones (entre Santiago y Monseñor Estenaga) y La Paloma</li> <li>• Plaza del Memorial</li> <li>• Portal del Rey, Nueva Fuera y Abrevadero</li> <li>• Calle Aldabe y las plazas de Aldabe y Ciudadela</li> </ul> <p>Previsión de ejecución (años): &lt; 5</p>

**LA01\_1 no concuerda con lo que recoge el apartado 6.2 Implantación de las Supermanzanas tácticas y urbanísticas.** Se propone la implantación de Supermanzanas tácticas, basadas en modificaciones ligeras (bolardos, pintura, estrechamientos, cambios de sentido...), en la mayor parte del casco urbano de Vitoria-Gasteiz en 3 años. A nivel de estudio, se han analizado las variables para la implantación de Supermanzanas en toda la ciudad (ESM) y en los barrios del interior de la antigua ronda de circunvalación (ESMAI), con las siguientes características:

- **Implantación de Supermanzanas en el Anillo Interior (ESMAI)**
  - Tipo: Supermanzanas tácticas.
  - Velocidad de circulación en interior de Supermanzana: 10/20 km/h.
  - Velocidad de circulación en red básica: 30 km/h (en casos concretos 50 km/h).
- **Implantación de Supermanzanas en el resto del casco urbano (ESM)**
  - Tipo: Supermanzanas tácticas.
  - Velocidad de circulación en interior de Supermanzana: 20/30 km/h.
  - Velocidad de circulación en red básica: 30/50 km/h.

Tampoco concuerda con el único escenario analizado en el apartado **11 RED DEL VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO** en relación al tráfico motorizado y las supermanzanas:

Los escenarios analizados son:

- Escenario E2: tranvía Sur + BEI + tranvía Salburua (al no tener el vial de tráfico bajo la traza del ferrocarril, se utiliza el par Florida – Manuel Iradier)<sup>5</sup>
  - Subescenario E2SMAI: E2 + implantación de Supermanzanas en el anillo interior.

Hay por lo tanto, varias y serias contradicciones entre el texto y el plan de acciones que hacen que este PMSEP resulte confuso además de no tener nada que ver con el PMSEP de 2008 que ha quedado bastante reducido en lo que a supermanzanas se refiere.

Faltan explicaciones de porqué se elige implementar supermanzanas tácticas tan solo en los barrios nuevos y sin embargo, para el anillo interior, los otros dos niveles de reformas de calles. Sigue siendo confusos los niveles 2 y 3 ya que no se explica si se aplican a calles de interior de supermanzanas o si serán calles con vehículos de paso o si se aplican a calles perimetrales (Los herran por ejemplo no es una calle de interior de supermanzana y en la que se propone un nivel 3).

Nuestra interpretación es que, mientras que parece que la base de este plan de movilidad siguen siendo las supermanzanas y que en varios capítulos se justifica su elección y se describen sus características, dado que las conclusiones resultantes del análisis del escenario E2SMAI “La implantación de Supermanzanas a corto plazo (E2) en el Anillo Interior necesitaría una reducción de la demanda en vehículo privado motorizado del 13% para mantener el mismo nivel de servicio de tráfico que en la situación actual”, se ha optado por no llevarlas a cabo en el anillo interior. Por no reconocer renunciar a ellas, ya que se lleva años vendiendo las supermanzanas de Vitoria, se improvisa hacer algunas en los barrios del exterior de la circunvalación, mientras en el interior del anillo se realizan algunas acciones de nivel 2 y nivel 3 que no tienen nada que ver con el PMSEP de 2008, ni con las supermanzanas ya que en dichas calles no se va a eliminar los vehículos de paso.

### LA.02\_3. Programa de fomento y desarrollo de caminos escolares seguros

**Intervención 1.** Actualización del estudio de los hábitos de movilidad en los desplazamientos al 284 PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO DE VITORIA-GASTEIZ (2021-2025) colegio del alumnado de Educación Infantil, Educación Primaria, Educación Secundaria Obligatoria y Educación Secundaria Postobligatoria.

**Intervención 2.** Estudio de la calidad del espacio público en los entornos escolares, realización de una propuesta para la limitación y pacificación del tráfico y realización para la conexión de los centros escolares a la red de vías ciclistas



**Intervención 3.** Desarrollo de programas de comunicación, educación y participación para desarrollar con las comunidades educativas de los centros escolares para la promoción de la movilidad activa y autónoma en los desplazamientos al colegio

**Intervención 4** Convocatoria de subvenciones destinadas a Centros Educativos y Asociaciones de Madres y Padres de Alumnos (AMPA) para la ejecución de proyectos y la programación de actividades para promoción la promoción de las soluciones de movilidad activa y de movilidad colectiva.....

**NO vemos ninguna intervención de desarrollo físico de caminos escolares por parte de la administración, tan sólo estudios y programas**

#### **LA.06\_15. Reordenación de la oferta de líneas de autobús urbano**

**Intervención 1** Elaboración de un Estudio integral para la adaptación de las líneas de TUVISA a las diferentes ampliaciones del tranvía.

**Intervención 2** Adaptación de las actuales líneas de autobús urbano a la incorporación de la extensión del tranvía al Campus Universitario.

**Intervención 3** Adaptación de las líneas de autobús urbano como consecuencia de la puesta en funcionamiento de la nueva línea del tranvía al barrio de Salburua.

**Intervención 4** Adaptación de las líneas de autobús urbano como consecuencia de la puesta en funcionamiento de la nueva línea del tranvía al barrio de Zabalgana.

**Intervención 5** Ejecución por fases de los carriles y gateras bus necesarios para el correcto funcionamiento de la red.

Según se describe en el texto de la LA5 a la LA14 (excluyendo la LA10) la LA15.41 y LA16.42, tienen intervenciones incluidas en el Plan Estratégico Municipal de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible 2018-2023, que suponemos aprobado y por lo tanto suponemos que se llevarán a cabo sí o sí, aunque este PMSEP no sea aprobado.

#### **LA.07\_20. Programa de regulación y fomento de vehículos de movilidad personal**

Se elaborará un programa anual de acciones que consistirá en:

- Cursos de circulación segura en patinete y otros VMP para escolares y para personas adultas

No se entiende que se realicen cursos de circulación segura de VMP entre escolares cuando la edad mínima para conducirlos es de 15 años. Recordemos además que el sedentarismo entre escolares es preocupante y que los VMP no son movilidad activa y por lo tanto no son recomendables para escolares.

Hay 6 Actuaciones referidas a la movilidad ciclista, pero se echa de menos acciones muy importantes, recogidas en el plan de movilidad ciclistas 2010-2015, como son la creación de una Oficina de la bicicleta y de un comité cívico de la bicicleta. No hay que olvidar que la bicicleta es la herramienta fundamental en la movilidad sostenible de una ciudad de tamaño y las características de Vitoria-Gasteiz y por lo tanto se merece estar al mismo nivel o superior que la oficina de tráfico que durante años ha estado trabajando para garantizar la fluidez y la disciplina del tráfico motorizado.

También llama la atención que en estas 6 actuaciones, no figure en ninguna LA.01. Impulso a la implantación de Supermanzanas

#### **LA.9\_25. Desarrollo de proyectos orientados a la mejora de las condiciones de la movilidad.**

Resulta sorprendente que ésta sea la única línea de acción para cumplir el objetivo **OE.5. Obras e infraestructuras para una movilidad más eficiente.** Y que en esta línea de actuación tan sólo haya una acción, la 25. Rediseño de la rotonda de la Plaza de Lovaina. También sorprende que se entienda por movilidad eficiente, dar fluidez al tráfico motorizado privado y “reducir la ansiedad de las personas que usan coche” tal y como recoge el indicador IND.44, cuando precisamente el coche es la movilidad más ineficiente.

## 22 PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

“El Ayuntamiento, en su compromiso con un desarrollo sostenible que permita mantener la calidad de vida y convierta a las ciudades y su entorno en un espacio idóneo para vivir, **elaboró en 2007 el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público**, que se preveía desarrollar hasta el 2023. El punto de partida de la citada planificación fue **el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible. Redactado y firmado por diferentes agentes sociales del Municipio de Vitoria-Gasteiz y posteriormente aprobado por el Pleno del Ayuntamiento**, este documento de consenso definió el marco para unas nuevas pautas de movilidad y para un modelo de ciudad en el que los desplazamientos urbanos no supusiesen una amenaza para la salud, ni para la calidad de vida, el medio ambiente urbano o el desarrollo de la economía local.

Una vez más, creemos necesario señalar que los principios rectores que fueron redactados en 2018, en los que está basado este PMSEP, no están aprobados, simplemente están debatidos y no hubo consenso, en el Elkargune y así queda reflejado en este apartado: “En el Elkargune se debatieron los principios rectores y las características de proceso participativo para la actualización del plan” “A partir de los principios rectores discutidos en el Elkargune, la consultora contratada para la asistencia técnica para la redacción del Plan y los servicios técnicos del Ayuntamiento redactaron un Avance de Plan de Movilidad y Espacio Público que fue sometido al contraste de la ciudadanía”.

Creemos también importante señalar que todo este proceso de revisión del PMSEP, ha sido necesaria por una decisión unilateral del gobierno municipal, anunciada en el Elkargune de diciembre de 2015, para implementar transporte público de alta capacidad: “y ante la decisión de desarrollar el sistema de transporte público de la ciudad a través de líneas de alta capacidad, se hizo necesaria la revisión y actualización del Plan de Movilidad”. Curiosamente, las actuaciones que desarrollaban la alta capacidad han debido ser eliminadas de este PMSEP (sí constaban en el avance del PMSEP) por estar ya realizadas o en proceso y por no haber sido sometidas a una participación real como exige la ley.

<i>LA.06_15. Extensión del tranvía al Sur.</i>
<i>LA.06_16. Implantación de la línea BEI sobre la actual L2A/B.</i>
<i>LA.06_17. Definición e implantación de la nueva línea de tranvía a Salburua.</i>
<i>LA.06_18. Definición e implantación de la nueva línea de tranvía a Zabalgana.</i>

Es decir, había un Pacto ciudadano y un consenso político para desarrollar el PMSEP de 2008 y que debía estar finalizado en 2023, que se basaba principalmente en el cambio de las líneas de TUVISA y la estructuración de la ciudad en supermanzanas que se iban a desarrollar en 16 fases. Según fueran implementándose estas supermanzanas, se irían implementando carriles bus, carriles bici y sendas urbanas. **Todo finalizado en 2023.**

En 2015, el entonces reciente gobierno municipal PNV-PSE decide, de manera unilateral, ignorar el PMSEP de 2008 y centrar sus esfuerzos en el transporte público de alta capacidad y en entretener a la ciudadanía con la elaboración de un nuevo PMSEP, que la ciudadanía no veía necesario. Una vez ya han sido implantados el tranvía al Sur y a Salburua, el BEI y el proyecto del tranvía a Zabalgana está en marcha, llegamos a 2023 sin supermanzanas, sin apenas carriles bus, sin la red principal ciclista ni la de sendas urbanas y lo que es más importante sin consenso.

### 22.3.1 Elkargune Foro de Movilidad

“Entre las entidades ciudadanas y personas que participen en el Foro se elegirá a una persona o grupo de personas que actuará como representante con la función de representar al Foro Ciudadano por la Movilidad sostenible en el Consejo Social, en la comisiones de pleno y donde se considere necesario; y con la función de elaborar los órdenes del día de las sesiones del Foro, o de sus grupos de trabajo, en coordinación con la persona que actúe como Concejal Delegado del Departamento de Movilidad y Espacio Público y con la asistencia del personal técnico del Ayuntamiento”

Sobre lo subrayado queremos señalar que no se atiene al artículo 60 del Reglamento de Orgánico de Participación ciudadana de Vitoria-Gasteiz:

#### Artículo 60.- Composición de los Elkargunes

- Un representante por cada uno de los grupos políticos que forman parte de la Corporación.
- Representantes de las Entidades Ciudadanas, instituciones y colectivos relacionados con la temática concreta, con la cuestión de ámbito sectorial y con interés en la materia.
- Entre las personas de estos colectivos se elegirá una o varias personas representantes del Elkargune cuyas funciones serían:
  - o Moderar las sesiones del Elkargune.
  - o Representar al Elkargune en el Consejo Social, en las Comisiones de Pleno de Participación Ciudadana o allí donde se considere necesario.
  - o Elaborar los órdenes del día y las convocatorias de las sesiones del Elkargune o de los grupos de trabajo que pudieran surgir, en coordinación con el personal técnico del servicio de referencia del Elkargune.
- También pueden formar parte del mismo, personas a título individual, solicitándolo y motivando su interés a través del Servicio de Participación Ciudadana.

Es decir, según el reglamento, los representantes se eligen entre las personas de los colectivos participantes y no entre las personas a título individual. Y lo que es más importante, los representantes son los que elaboran los órdenes del día en coordinación con personal técnico y no con el concejal o concejala.

No hay que olvidar que una de las novedades de este reglamento con respecto al anterior es precisamente el protagonismo y la importancia que se le otorga a la ciudadanía a través de los representantes y no se entiende que se quiera introducir de nuevo a la figura del concejal o concejala en la elaboración de los ordenes del día. Recordemos también, que en este Foro de Movilidad se produjo el abandono de varios colectivos y representantes precisamente por las continuas interferencias e injerencias del personal técnico a la hora de elaborar órdenes del día.

## 23. PLAN DE EVALUACIÓN

### 23.2 Fichas de indicadores

**IND\_1. Reparto modal de la movilidad** Tipo de indicador: Resultado final. Definición: Este indicador pretende cuantificar el uso de cada modo de movilidad en los desplazamientos realizados por la ciudadanía, y establecer la importancia de cada modo con respecto al resto. Habitualmente se miden los siguientes modos: automóvil/moto privados, transporte público, bicicleta/VMP, peatonal. También se mide el reparto por motivo y por sexo. Tendencia deseada: Incremento de los modos activos y colectivos.

**Bicicleta y VMP deben medirse separados** ya que son modos que no tienen nada que ver. Los VMP no son movilidad activa y no son una herramienta en la lucha contra el sedentarismo además de ser un vehículo impulsado por energía eléctrica.

**IND\_7. Número de supermanzanas implantadas** Tipo de indicador: Cumplimiento. Definición: La ciudad está clasificada en supermanzanas para la ejecución de medidas de movilidad. Este indicador determina cuántas se han ejecutado, diferenciando entre estructurales y funcionales.

¿A qué se refiere con supermanzanas estructurales y funcionales? No hemos leído en el texto explicaciones de esta diferenciación.

**IND\_10. Número de personas que se mueven caminando** Tipo de indicador: Resultado final. Definición: Este indicador mide el número de personas que se mueven caminando en sus desplazamientos diarios. Sirve para determinar una mayor sostenibilidad en los desplazamientos. Tendencia deseada: Incremento. Unidad de medida: Número de personas.

Este indicador no hace falta ya que está incluido en el **IND\_1. Reparto modal de la movilidad**

**IND\_11. Evolución de la accidentalidad** Tipo de indicador: Resultado final. Definición: El número de personas fallecidas, heridas graves por incidentes relacionados con la movilidad indican si la ciudad es más o menos segura para la ciudadanía. Tendencia deseada: Descenso.

Resulta curioso que se elija este indicador tan importante cuando en el apartado de diagnóstico no se analiza la evolución de la siniestralidad. En cualquier caso, nos parece más adecuado como indicador el número total de accidentes y el número de atropellos, discriminando por los tipos de vehículos implicados y por el número de heridos y fallecidos.

**IND\_12. Velocidad del tráfico motorizado** Tipo de indicador: Resultado final. Definición: La velocidad de los vehículos motorizados es un factor determinante para conseguir una ciudad más segura. Tendencia deseada: Descenso. Unidad de medida: Velocidad media. Periodicidad: Cada dos años. Método de cálculo: Mediciones en varios puntos de la red viaria de la ciudad.

Si se tiene tan claro que la velocidad es un factor determinante para conseguir una ciudad segura, no se entiende que con este PMSEP se mantengan calles con velocidad 50 (ver página 74) y no se declare Ciudad 30 como ya han hecho otras ciudades.

**IND\_13. Evolución de las sanciones asociadas a la movilidad** Tipo de indicador: Resultado final. Definición: El número de sanciones indica una mayor o menor responsabilidad por parte de la ciudadanía a la hora de crear calles más cómodas y seguras para todas las personas. Tendencia deseada: Descenso. Unidad de medida: Sanciones por habitante. Periodicidad: Cada dos años. Método de cálculo: Datos de Policía Local

No vemos adecuado este indicador por los distintos factores que en este municipio intervienen a la hora de sancionar dada la permisividad que existe con determinadas actuaciones incorrectas como estacionamientos en los entornos escolares, sobre carriles bici, bicis por aceras no permitidas, bicis sin luces, exceso de velocidad de vehículos motorizados, etc. Incluso puede haber cierta subjetividad a la hora de realizar denuncias o no y por lo tanto no se puede considerar un buen indicador.

Vemos más adecuado como indicador de una mayor o menor responsabilidad de la ciudadanía para crear calles seguras, **el número de accidentes y el número de atropellos** que son datos objetivos anuales de la policía municipal.

**IND\_23. Número de campañas de vigilancia y control sobre el consumo de alcohol y drogas** Tipo de indicador: Cumplimiento. Definición: El consumo de drogas es un factor clave en la accidentalidad, por lo que es necesario reducir ese consumo cuando las personas se mueven por la ciudad, sobre todo en vehículos motorizados. Tendencia deseada: Incremento. Unidad de medida: Número de personas controladas.

Es un indicador de que se hacen campañas pero lo que interesa conocer es si estas campañas dan resultado por lo tanto el indicador debería de ser el porcentaje de personas detectadas con consumo de alcohol y drogas sobre el total de las controladas y la tendencia deseada debería de ser la disminución.

En relación a los atropellos, tampoco nos parece adecuado el siguiente indicador:

**IND\_24. Número de campañas de control específicas de prevención de atropellos** Tipo de indicador: Cumplimiento. Definición: Las campañas de prevención de atropellos reducen la siniestralidad. Tendencia deseada: Incremento. Unidad de medida: Número de personas participantes. Periodicidad: Cada dos años. Método de cálculo: Consulta a Policía Local.

Es un indicador de cumplimiento de que se llevan a cabo campañas pero lo que realmente interesa conocer es si las campañas sirven para reducir la siniestralidad. Por mucho que se incremente el número de campañas y el número de participantes en ellas, lo realmente objetivo y clarificador **será el número de atropellos producidos.** Y la tendencia deseada será la disminución.

**IND\_25. Número de pasajeros de transporte público** Tipo de indicador: Resultado final. Definición: Porcentaje y número total de desplazamientos por modalidad de servicio público de transporte sobre el total de desplazamientos en transporte público. El incremento de personas usuarias de transporte público reduce el

uso de modos contaminantes. Tendencia deseada: Incremento. Unidad de medida: Personas usuarias de transporte público. Periodicidad: Cada dos años. Método de cálculo: Subidas de pasajeros a autobuses de TUVISA y tranvías de EuskoTran

Si tenemos en cuenta de que el objetivo principal de la movilidad sostenible es reducir las necesidades de movilidad y y que los desplazamientos sean lo más cortos posible y así lo recogen los primeros indicadores, un incremento de las personas usuarias del TP puede indicar todo lo contrario, que se haya aumentado las necesidades de movilidad debido a alejamiento de polos de atracción (trabajo, estudios, centros comerciales, etc) o que se produzca un trasvase desde modos activos como caminar y bicicleta y no desde modos contaminantes.

Lo mismo se puede aplicar al **IND\_26 Ocupación media del TP**, que además utiliza como medida el % de ocupación de las líneas de TUVISA, pero no dice sobre qué. Y también sobre el **IND\_27. Porcentaje de viajes con trasbordo** cuyo incremento podría estar indicando que los desplazamientos son más largos lo que puede estar asociado a una ciudad más dispersa que es precisamente lo que se quiere evitar.

El indicador conveniente para comprobar la evolución de los distintos modos de transporte es **IND\_1. Reparto modal de la movilidad**

**IND\_29. Porcentaje de desplazamientos electrificados en transporte público** Tipo de indicador: Resultado final. Definición: La progresiva electrificación del transporte público es deseable para conseguir una movilidad más limpia y eficiente. Tendencia deseada: Incremento. Unidad de medida: Porcentaje de viajes realizados en tranvía y en vehículos eléctricos de TUVISA.

No se entiende este indicador ni la unidad de medida. Si lo que se pretende es la reducción de combustibles fósiles en el TP el indicador debería ser Porcentaje de vehículos totalmente eléctricos sobre el total de vehículos de TUVISA y la tendencia, el incremento.

**IND\_34. Disponibilidad de bicicleta en el hogar** Tipo de indicador: Resultado final. Definición: El número de bicicletas por hogar indica la voluntad de la ciudadanía a utilizar el modo ciclista en sus desplazamientos diarios. Tendencia deseada: Incremento. Unidad de medida: Número de bicicletas por habitante. Periodicidad: Cada cinco años. Método de cálculo: Encuesta domiciliaria.

No vemos necesario este indicador dada la existencia de muchas bicicletas para deporte que no se utilizan nunca para desplazamientos obligados y ya que se e método de cálculo es una encuesta domiciliaria sería más conveniente preguntar si se utiliza la bici para los desplazamientos diarios lo que está recogido en el **IND\_1. Reparto modal de la movilidad**

**IND\_35. Número de personas que usan la bicicleta como modo de transporte** Tipo de indicador: Resultado final. Definición: El uso de la bicicleta supone una reducción del uso de otros modos menos sostenibles y una mejora de la salud de la ciudadanía en general. Tendencia deseada: Incremento. Unidad de medida: Número de desplazamientos total en bicicleta y porcentaje respecto al total de desplazamientos.

Este indicador no hace falta ya que está incluido en el **IND\_1. Reparto modal de la movilidad**

**IND\_44. Rediseño de la rotonda de la Plaza de Lovaina** Tipo de indicador: Cumplimiento. Definición: La reducción del tiempo medio de paso por puntos conflictivos reduce la ansiedad de las personas que usan coche, lo que revierte en una mayor seguridad vial. Tendencia deseada: Sí. Unidad de medida: Sí/No. Periodicidad: Al final del Plan. Método de cálculo: -

Este indicador deriva de una acción **LA.10\_25. Rediseño de la rotonda de la Plaza de Lovaina** que a su vez intenta cumplir el **objetivo OE.5. Obras e infraestructuras para una movilidad más eficiente**, pero sorprende que en la definición se mencione que es para reducir la ansiedad de las personas que usan el coche! No para hacer más eficiente la movilidad general: TP, bicis, peatones, coches. Recordemos que este PMSEP es para reducir el uso del coche y no para facilitar su fluidez.

**IND\_45. Índice de motorización Tipo de indicador:** Resultado final. Definición: La reducción de vehículos motorizados indica una ciudad más limpia, con menos ruido y menos personas heridas graves y muertas. Tendencia deseada: Descenso. Unidad de medida: Número de vehículos motorizados por habitante y por tipo de motorización. Periodicidad: Cada dos años. Método de cálculo: Obtención de datos del Impuesto de Vehículos.

Los VMP son vehículos motorizados pero no pagan impuestos y por lo tanto no podrán contabilizarse de la manera indicada.

**IND\_46. Porcentaje de automóviles 100% eléctricos (R)** Tipo de indicador: Resultado final. Definición: Se consideran para el indicador solamente los vehículos que son 100% eléctricos. Tendencia deseada: Incremento. Unidad de medida: Porcentaje de automóviles eléctricos respecto al total. Periodicidad: Cada dos años. Método de cálculo: Obtención de datos de la Dirección General de Tráfico.

**IND\_62. Electrificación de la movilidad en la ciudad** Tipo de indicador: Resultado final. Definición: La electrificación reduce la emisión de contaminantes por parte de los vehículos. Tendencia deseada: Incremento. Unidad de medida: Porcentaje de vehículos eléctricos frente al total de vehículos. Periodicidad: Cada dos años. Método de cálculo: Obtención de datos de la Delegación de Tráfico.

Estos dos indicadores son iguales

**IND\_71. Presupuesto destinado a la movilidad** Tipo de indicador: Cumplimiento. Definición: Una mayor inversión de movilidad sostenible es deseable para el avance en la consecución de los objetivos de movilidad del Plan. Tendencia deseada: Incremento. Unidad de medida: euros por habitante asignados a diversos aspectos de la movilidad: gestión y control, inversión, educación... Periodicidad: Cada dos años. Método de cálculo: Cálculo de costes de acciones directamente relacionadas con la movilidad, o presupuesto del Departamento de Movilidad.

Sería deseable conocer los euros por habitante y año dedicados a cada tipo de movilidad

En la tabla siguiente están recogidas las acciones que figuraban en el Avance del PMSEP y las que figuran el definitivo:

AVANCE PMSEP 2019 ( <a href="#">Enlace</a> )	PMSEP 2021-2025 ( <a href="#">Enlace</a> )
LA.01_1. Implantación de Supermanzanas con intenso calmado de tráfico, permitiendo la compatibilidad de la funcionalidad urbana y la accesibilidad universal.	LA.01_1. Implantación de Supermanzanas con intenso calmado de tráfico, permitiendo la compatibilidad de la funcionalidad urbana y la accesibilidad universal
LA.02_2. Consolidación y mejora de la red básica de itinerarios peatonales. Materialización de las sendas urbanas.	LA.02_2. Consolidación y mejora de la red básica de itinerarios peatonales. Materialización de las sendas urbanas
LA.02_3. Programa de fomento y desarrollo de caminos escolares seguros	LA.02_3. Programa de fomento y desarrollo de caminos escolares seguros
LA.03_4. Auditoría de seguridad vial e incorporación de criterios adicionales en la detección de entornos de concentración de accidentes.	LA.03_4. Auditoría de seguridad vial e incorporación de criterios adicionales en la detección de entornos de concentración de accidentes
LA.03_5. Definición del sistema de evaluación de TCAs (Tramos de concentración de accidentes)	LA.03_5. Definición del sistema de evaluación de TCAs (Tramos de concentración de accidentes)
LA.04_6. Plan de mantenimiento y mejora de la señalización urbana.	LA.04_6. Plan de mantenimiento y mejora de la señalización urbana
LA.04_7. Optimización de los ciclos semafóricos y adaptación, regulación y supresión semafórica en interior de Supermanzanas y vías básicas	LA.04_7. Optimización de los ciclos semafóricos y adaptación, regulación y supresión semafórica en interior de Supermanzanas y vías básicas
LA.04_8. Mejora del diseño de ordenación del tránsito en entornos sensibles	LA.04_8. Mejora del diseño de ordenación del tránsito en entornos sensibles.
LA.04_9. Programa de seguridad vial y de mejora de la accesibilidad	LA.04_9. Programa de seguridad vial y de mejora de la accesibilidad.
	LA.04_10. Programa para la mejora de la convivencia entre diversos modos de movilidad
LA.05_10. Aplicación efectiva del régimen sancionador	LA.05_11. Aplicación efectiva del régimen sancionador

LA.05_11. Campañas de vigilancia y control sobre el consumo de alcohol y drogas.	LA.05_12. Campañas de vigilancia y control sobre el consumo de alcohol y drogas
LA.05_12. Campañas de control específicas de protección de atropellos.	LA.05_13. Campañas de control específicas de protección de atropellos
LA.05_13. Establecimiento de entornos prioritarios de control de infracciones y de vigilancia de las distracciones al volante.	LA.05_14. Establecimiento de entornos prioritarios de control de infracciones y de vigilancia de las distracciones al volante
LA.06_14. Construcción de las nuevas cocheras de TUVISA.	
LA.06_15. Extensión del tranvía al Sur.	
LA.06_16. Implantación de la línea BEI sobre la actual L2A/B.	
LA.06_17. Definición e implantación de la nueva línea de tranvía a Salburua.	
LA.06_18. Definición e implantación de la nueva línea de tranvía a Zabalzana.	
LA.07_19. Reordenación de la oferta de líneas de autobús urbano	LA.06_15. Reordenación de la oferta de líneas de autobús urbano
LA.07_20. Mejora de la intermodalidad entre líneas de la nueva red de transporte público.	LA.06_16. Mejora de la intermodalidad entre líneas de la nueva red de transporte público
LA.07_21. Revisión del servicio de BUX para las entidades locales menores.	LA.06_17. Revisión del servicio de BUX para las entidades locales menores
LA.08_22. Programa para el estímulo de los desplazamientos ciclistas.	LA.07_18. Programa para el estímulo de los desplazamientos ciclistas
LA.08_23. Actualización del registro de bicicletas.	LA.07_19. Actualización del registro de bicicletas
	LA.07_20. Programa de regulación y fomento de vehículos de movilidad personal
LA.09_24. Redefinición y desarrollo de la red básica de movilidad ciclista.	LA.08_21. Redefinición y desarrollo de la red básica de movilidad ciclista
LA.09_25. Adecuación de la normativa urbanística relativa a la dotación de aparcamiento para bicicletas en edificios residenciales, equipamientos...	LA.08_22. Adecuación de la normativa urbanística relativa a la dotación de aparcamiento para bicicletas en edificios residenciales, equipamientos...
LA.09_26. Programa de mantenimiento y mejora de las infraestructuras ciclistas.	LA.08_23. Programa de mantenimiento y mejora de las infraestructuras ciclistas
LA.09_27. Programa para la consolidación y extensión de la red de aparcamientos seguros VGBiziz.	LA.08_24. Programa para la consolidación y extensión de la red de aparcamientos seguros VGBiziz
LA.10_28. Soterramiento del tráfico en la Plaza de América Latina.	
LA.10_29. Rediseño de la rotonda de la Plaza de Lovaina.	LA.09_25. Rediseño de la rotonda de la Plaza de Lovaina
LA.10_30. Remodelación de la Calle Iturritxu y la rotonda de Esmaltaciones.	
LA.10_31. Soterramiento del tráfico en el actual eje del ferrocarril.	
LA.11_32. Reordenación de la gestión de la oferta de aparcamiento.	LA.10_26. Reordenación de la gestión de la oferta de aparcamiento
	LA.10_27. Creación de áreas de intercambio modal en los principales accesos a la ciudad
LA.12_33. Reorganización de la oferta de zonas de carga y descarga.	LA.11_28. Reorganización de la oferta de zonas de carga y descarga
LA.12_34. Implantación de nuevas herramientas para el control de los horarios en la carga y descarga.	LA.11_29. Implantación de nuevas herramientas para el control de los horarios en la carga y descarga
LA.12_35. Establecimiento de Centros de Distribución Urbana de Mercancías (CDU) en zonas comerciales de la ciudad.	LA.11_30. Establecimiento de Centros de Distribución Urbana de Mercancías (CDU) en zonas comerciales de la ciudad
LA.13_36. Estudio para el establecimiento de un servicio discrecional integrado de transporte colectivo a polígonos industriales.	
LA.13_37. Definición y puesta en marcha del Plan de Movilidad Interno del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y de sus Sociedades y Organismos Autónomos.	LA.12_31. Definición y puesta en marcha del Plan de Movilidad Interno del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y de sus Sociedades y Organismos Autónomos
LA.14_38. Creación de un Centro de Servicios de Movilidad Sostenible.	LA.13_32. Creación de un Centro de Servicios de Movilidad Sostenible
LA.14_39. Creación, desarrollo y consolidación del Mobility Lab.	LA.13_33. Creación, desarrollo y consolidación del Mobility Lab
	LA.13_34. Análisis del potencial y condiciones para el despliegue de servicios de vehículo compartido y multiusuario en Vitoria-Gasteiz
LA.15_40. Electrificación y racionalización de la flota de vehículos municipales.	LA.14_35. Electrificación y racionalización de la flota de vehículos municipales
LA.15_41. Desarrollo de la infraestructura de recarga de oportunidad para vehículos eléctricos.	LA.14_36. Desarrollo de la infraestructura de recarga de oportunidad para vehículos eléctricos

LA.15_42. Promoción de la electrificación del parque móvil de particulares y empresas.	LA.14_37. Promoción de la electrificación del parque móvil de particulares y empresas
LA.15_43. Fomento de bicicletas de carga como alternativa de movilidad.	LA.14_38. Fomento de bicicletas de carga como alternativa de movilidad
	LA.14_39. Implantación de una Zona de Bajas Emisiones
LA.16_44. Comunicación y sensibilización ciudadana en materia de movilidad sostenible.	LA.15_40. Comunicación y sensibilización ciudadana en materia de movilidad sostenible
LA.16_45. Formación en circulación eficiente y segura para colectivos específicos.	LA.15_41. Formación en circulación eficiente y segura para colectivos específicos
LA.17_46. Plan de Comunicación de Seguridad Vial del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.	LA.16_42. Plan de Comunicación de Seguridad Vial del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz
LA.17_47. Aplicación transversal del Plan Estratégico de Seguridad Vial.	LA.16_43. Aplicación transversal del Plan Estratégico de Seguridad Vial
LA.17_48. Promoción de procesos de gestión según establece la norma UNE-ISO 39001.	
LA.17_49. Promoción de la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas.	LA.16_44. Promoción de la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas
LA.18_50. Seguimiento y monitorización del PMSEP de Vitoria-Gasteiz.	LA.17_45. Seguimiento y monitorización del PMSEP de Vitoria-Gasteiz
LA.18_51. Creación del Observatorio de la Seguridad Vial	LA.17_46. Creación del Observatorio de la Seguridad Vial
LA.18_52. Formación de agentes de la Policía Local en seguridad vial.	LA.17_47. Formación de agentes de la Policía Local en seguridad vial
LA.18_53. Creación de órganos de trabajo y colaboración con otras administraciones y entidades en torno a la movilidad	LA.17_48. Creación de órganos de trabajo y colaboración con otras administraciones y entidades en torno a la movilidad
LA.18_54. Actualización de la Ordenanza Municipal Reguladora de los Usos, Tráfico, Circulación y Seguridad en las Vías Públicas de Carácter Urbano.	LA.17_49. Actualización de la Ordenanza Municipal Reguladora de los Usos, Tráfico, Circulación y Seguridad en las Vías Públicas de Carácter Urbano