

# Movilidad



*15 medidas y un horizonte para una nueva movilidad*



GASTEIZ  
**gertu**

**ehbildu**



# Índice

---

0. Introducción.....	4
1. ¿Hacia donde vamos en movilidad?.....	6
2. 15 medidas para un cambio de modelo.....	8
2.1. Estrategia de movilidad.....	8
2.2. Sostenibilidad.....	9
2.3. Seguridad.....	13
2.4. Salud.....	15



# 0- Introducción



Pocos debates tienen tanto impacto en nuestra vida diaria como las decisiones que tomamos acerca de la movilidad. Los seres humanos, por necesidad, nos desplazamos diariamente para estudiar, trabajar, para acceder a servicios y productos, o para todo tipo de interacciones sociales, deportivas, culturales y económicas, entre otras. El tipo, modo y destino de nuestros desplazamientos, de millones de decisiones diarias e individuales, condiciona sin remedio la vida y la convivencia en nuestro entorno más cercano. Ni que decir tiene que en las construcciones sociales más complejas, como una ciudad, este cúmulo de decisiones genera una red de efectos inducidos que hacen de la

gestión de la movilidad, y, en su dimensión última, del uso y reparto del espacio público uno de los temas clave en la actualidad.

Se trata de un ámbito en cambio y transformación casi constante. Hemos atravesado un siglo XX donde la movilidad a motor y fundamentalmente privada e individual ha sido el elemento que ha estructurado nuestra vida urbana y su disposición. Nuestras calles, barrios, carreteras se adaptaron y desarrollaron en buena medida para posibilitar el acceso y desplazamiento en vehículo a motor, en muchos casos a costa de un urbanismo mucho más amable y cercano, y con un reparto del uso del espacio entre

coches y personas claramente desequilibrado en favor de los primeros.

Sin embargo, ya hace algunas décadas que este modelo de vida y movilidad está en cuestión de manera global. Se admite y promueve de forma generalizada un cambio de paradigma. Se trata de un cambio acelerado por cuestiones como el cambio climático y se puede visualizar en el cambio de visión sobre el espacio público, sobre su distribución, que surgió al tratar de lidiar con las consecuencias de convivir con una pandemia. Si una revisión de la movilidad era necesaria antes, el contexto de emergencia climática hace que el reto sea ahora ineludible.

No partimos de cero, es cierto. El concepto de movilidad sostenible ha estado muy presente en los debates municipales, sobre todo desde la constitución en 2006 del Foro Ciudadano por la Movilidad, que cristalizó en el Pacto Ciudadano por la Movilidad de 2007, base del plan de movilidad actual en vigor. En la actualidad, la tensión entre la Gasteiz que fuimos y la que queremos ser es más evidente que nunca. Estamos a tiempo de situar

nuestro municipio entre los más avanzados en términos de bienestar, también en materia de movilidad. Ha habido avances, sí, pero también existen trabas y retrasos, carencias, y es necesaria una gestión cuidadosa que sitúe a Gasteiz a la vanguardia europea de la movilidad sostenible, pero al mismo tiempo dé respuesta a los problemas que genera en la actualidad la superposición de modos de desplazamiento, y la disposición de nuestro espacio público compartido. EH Bildu quiere colaborar en esta reflexión y definición de la movilidad a través de las ideas contenidas en este documento.

**“Estamos a tiempo de situar nuestro municipio entre los más avanzados en términos de bienestar, también en materia de movilidad”**





# 1- ¿Hacia dónde vamos en movilidad?

Para EH Bildu, la reflexión sobre la movilidad debe llevar aparejada una reestructuración del espacio público. Tiene que ver con la forma en la que distribuimos nuestras calles, plazas, aceras y carreteras. En todo caso, entendemos que la movilidad y el uso del espacio deben responder a tres grandes horizontes compartidos: deben ser sostenibles en su diseño y desarrollo, seguros en su

distribución y organización, y saludables en su disfrute y utilización.

En este sentido, la Gasteiz que queremos para el futuro deberá responder a los siguientes objetivos generales: Recuperar el espacio público, ser referentes en sostenibilidad, apostar por una nueva movilidad y avanzar en transición energética.





## Recuperar el espacio público

Aspiramos a una Gasteiz amable, diseñada a escala humana, una ciudad 8-80, donde la personas, todas las personas, sean lo primero. Una ciudad que cosa las viejas heridas abiertas en su urbanismo en beneficio de toda la ciudadanía.



## Referente sostenible

Creemos que Gasteiz puede y debe ser un modelo de movilidad y uso sostenible del espacio público. Puede convertirse en el lugar ideal para probar y experimentar con nuevos modos e ideas, lo que, a su vez, puede garantizar un futuro a todo el sector económico e industrial ligado a la movilidad en el municipio.



## Nueva movilidad

Debemos garantizar una movilidad sostenible y segura, con una distribución entre los modos de transporte que solucione conflictos y favorezca la movilidad activa y saludable frente a los desplazamientos en vehículo a motor, especialmente el privado.



## Transición energética

Queremos un municipio de bajas emisiones, que camine hacia la neutralidad en carbono. El sector de la movilidad es uno de los sectores que más emisiones emite y, por lo tanto, uno de los sectores donde tenemos que actuar en el marco de la transición energética.

# 2- 15 medidas para un cambio de modelo



## 2.1. Estrategia de movilidad

### • Revisión de la Ordenanza de Movilidad

La ordenanza de movilidad debe ser un instrumento para el fomento de una movilidad sostenible, saludable y segura para el municipio de Gasteiz. La ordenanza reguladora que tenemos en la actualidad no responde a esa premisa y es necesaria su revisión y actualización en esta clave. Para ello, la nueva ordenanza tendrá que redactarse tomando sobre las siguientes bases: la jerarquía modal donde se prioriza la movilidad activa, la desmotorización de la ciudad, el calmado de tráfico y

la recuperación del espacio público para las personas.

Es necesario impulsar en paralelo las numerosas medidas propuestas, a través de una estrategia compartida con los agentes sociales y políticos, y acometiendo de manera planificada las inversiones necesarias. Por ello, planteamos que la entrada en vigor de la nueva ordenanza pueda ser escalonada, a medida que se vaya adaptando el espacio público a los objetivos de la ordenanza.

### • Edificio Goya: Centro de Movilidad Sostenible

EH Bildu proponemos la creación de un Centro de Movilidad Sostenible en el edificio Goya, un centro que nos permita indagar en estos cambios de tendencia, en el impulso de la movilidad sostenible y en el apoyo al sector económico vinculado al mismo. Un centro para abrir líneas de innovación, investigación

y sensibilización en impulso de la jerarquía modal sostenible, movilidad ciclista, movilidad eléctrica y logística fundamentalmente. Queremos un centro de la movilidad sostenible, que sea el espacio de referencia en esta cuestión tanto para la ciudadanía como para el sector económico.



## • Un futuro para el sector

En un punto anterior se ha mencionado la posibilidad de transformar el Edificio Goya en el centro de la movilidad sostenible en Gasteiz. Un centro de referencia para explorar las nuevas tendencias y oportunidades. Un espacio que debe servir también para que las empresas, fundamentalmente del ámbito de la movilidad, y los centros de investigación y universitarios radicados en nuestro territorio puedan testar y poner a prueba nuevas soluciones sostenibles a los problemas que enfrentamos.

La posibilidad de buscar nuevos caminos para que Gasteiz tenga un sector industrial potente no se queda en ese centro. EH Bildu ha sido una fuerza proactiva en el desarrollo de un proyecto de fabricación de

baterías en estado sólido en el Parque Tecnológico de Miñao, donde el valor añadido y el empleo asociado a la transición energética se puedan quedar en el territorio. También el proyecto de un Laboratorio de Fabricación Avanzada en Arana busca, entre otras cosas, facilitar la creación y generación de nuevos productos e ideas, y proyectos asociados al reto e la emergencia climática y la movilidad eléctrica, entre otras. Son dos ejemplos de lo que, en definitiva, supone acompañar desde los diferentes poderes públicos la renovación y transición de un sector que ha sido clave en el pasado, lo es en el presente, y debiera serlo en el futuro: Una Gasteiz referente en su modelo de movilidad sostenible y saludable, y con vocación de ser participe de ese cambio a nivel global.

## 2.2. Sostenibilidad

### • Movilidad a los polígonos industriales

Los desplazamientos a los centros de trabajo y, en particular la movilidad a los polígonos industriales, es uno de los aspectos claves a resolver. En Gasteiz, ciudad industrial, tenemos los casos claros de los polígonos de Gamarra, Ali-Gobeo, Betoño-Arriaga y Jundiz, con factorías de gran tamaño como Mercedes y Michelin que generan un volumen enorme de desplazamientos. Pero incluso hemos creado un parque tecnológico totalmente exento a la trama urbana, el Parque Tecnológico de Miñano, con un tipo de actividad que podía y debía haberse integrado en la propia ciudad.

Una encuesta municipal realizada sobre movilidad a los polígonos industriales es que un volumen importante de trabajadores y trabajadoras estarían dispuestas a cambiar el coche particular por otro modo de transporte: hasta un 83% del personal utilizaría la bicicleta si mejoraran las condiciones infraestructurales y hasta un 71% estaría dispuesto a utilizar un servicio de transporte público, aunque con un alto nivel de exigencia.

La manera de competir con el vehículo privado pasa por revisar y mejorar la oferta de

transporte público, estudiar la extensión del próximo tranvía de Zabalzana hasta Jundiz con intermodalidad hacia todo el polígono y trabajar acuerdos de colaboración y coordinación con y entre las empresas sobre sistemas de transporte colectivo, planes de movilidad ciclista para sus empleados y empleadas, etc.

Del mismo modo, es necesario desarrollar una red completa de infraestructuras ciclistas, incluido aparcamiento en las empresas, y un servicio de transporte público de calidad al resto de polígonos industriales, explorando también la posibilidad de la intermodalidad donde sea posible.



• **Extensión de la OTA**

La regulación del aparcamiento es una medida que allá donde se ha implantado ha mejorado la situación del vecindario, al eliminarse la mayor parte de tráfico parásito de vehículos procedentes de fuera del barrio circulando en busca de aparcamiento. No sólo disminuyen los vehículos, disminuye también

el número de desplazamientos en ellos en las zonas donde hay aparcamiento regulado.

A la hora de realizar una extensión de la OTA una de las preocupaciones es la del ‘efecto frontera’, la presión de tráfico parásito que se desplaza hacia los barrios o zonas colin-

dantes, por ello creemos que la extensión de esta medida se debe hacer de manera planificada y contando con el vecindario afectado.

Nuestra propuesta es la extensión de la

OTA en toda la intra-ronda de la ciudad, con lo que el peligro del efecto frontera disminuye y aumentan los beneficios de esta regulación.

## • Actuar sobre los puntos críticos en el tráfico viario

A pesar de que nuestras prioridades para la realización de inversiones se centran en los primeros puestos de la pirámide modal, en determinados puntos es necesario ejecutar inversiones que permitan dar fluidez al tráfico rodado y solventar los problemas que las altas densidades de tráfico generan. Las situaciones más complicadas tienen lugar en dos puntos: la rotonda de América Latina y en el entorno de la rotonda de Esmaltaciones-Adurza.

Es el caso de la rotonda de América Latina existe un estudio sobre un posible soterramiento del tráfico viario. Se trataría de una obra de una entidad muy importante, y es necesario abrir un debate sobre qué solución queremos tomar. El estudio informativo plantea dos alter-

nativas que desde EH Bildu consideramos que es necesario explorar teniendo en cuenta la fluidez del tráfico, los costes económicos y las posibilidades de reconfiguración del espacio público que brindan.

Respecto al entorno de la rotonda de Esmaltaciones-Adurtza, se hace necesario revisar el análisis de la situación cuando se haya producido la implantación del BEI en la línea periférica, con la reordenación del espacio público que supone en la calle Zumaquera. Así mismo habrá que incorporar a ese análisis el efecto que se producirá caso que se acometa el soterramiento del ferrocarril que, en principio, incorpora un vial de tráfico también soterrado que se prevé absorberá parte importante del tráfico entre este y oeste.

## • Zonas de bajas emisiones: Descarbonización

El modelo de movilidad de una urbe guarda una estrecha relación con los parámetros de calidad ambiental de la misma. El sector de la movilidad es una de los sectores más contaminantes en cuanto a emisión de GEIs se refiere y también es el causante de muchos de los problemas de contaminación acústica de los entornos urbanos. Por ello, la nueva Ley estatal de Cambio Climático y Transición energética establece que los municipios de más de 50.000 habitantes deberán adoptar antes de 2023 medidas para reducir las emisiones de la movilidad, incluyendo, entre otras, el establecimiento de zonas de bajas emisiones, ZBE.

En EH Bildu creemos que una ciudad como Gasteiz, con una trayectoria reconocida en materia de sostenibilidad debe estar a la cabeza de la definición de estas Zonas de bajas Emisiones y apostamos por ellas. Las ZBE son zonas restringidas para el tráfico de los vehículos privados a motor, donde los espacios de las calzadas quedan liberados para las personas y las bicicletas. Nuestra propuesta es la creación de ZBE en el centro de la ciudad y en otros barrios que por sus características en materia de movilidad así lo aconsejen. Además, creemos que la definición de estas ZBE se debe realizar de manera conjunta con los agentes implicados.



## • **Eletrificación del transporte público**

En el contexto de lucha contra el cambio climático uno de los objetivos estratégicos es la descarbonización de la movilidad en su conjunto y de la movilidad urbana en particular y, obviamente, en consonancia con este objetivo, debemos impulsar la descarbonización del transporte público en Gasteiz.

Desde EH Bildu hemos hecho una apuesta decidida por la electrificación del transporte público en Gasteiz que se vio reflejada en el Convenio interinstitucional de 2016, en el que se abordaron las inversiones para el servicio en los ejes estructurantes de la ciudad mediante modos electrificados, de alta capacidad y alta calidad y con sistemas inteligentes. De aquel acuerdo marco derivan la finalización de la línea de tranvía a la universidad, la implantación del BEI y las extensiones de tranvía a Salburua y Zabalgana, si bien en este último caso las incertidumbres

en cuanto al soterramiento y sobre la extensión a Zabalgana están trastocando la configuración como del servicio como eje.

Condición para poder implantar autobuses eléctricos era disponer de unas nuevas cocheras en las que se incorporase la unidad de carga de los vehículos, que se están ya construyendo aprovechando la llegada del BEI, lo que, por fin, abre la puerta a la progresiva electrificación del resto de la flota de TUVISA. La apuesta por recuperar el espacio perdido por el transporte público durante la pandemia pasa por continuar con la electrificación y renovación de la flota, por dar una oferta de calidad, con buena distribución de paradas, trabajando la intermodalidad, dando cobertura a los polígonos de trabajo, etc. En definitiva, ganar la confianza de las personas usuarias y mejorar la competitividad frente al vehículo privado.

## • **Distribución urbana de mercancías**

La distribución urbana de mercancías es una actividad evidentemente necesaria que genera un impacto en el uso del espacio público y en el tráfico urbano, interfiriendo con el resto de usuarios, personas peatonas, ciclistas y conductoras. Esta incidencia se ha visto incrementada por los cambios en los hábitos de consumo, en particular por la cada vez mayor demanda vía servicios telemáticos a domicilio. La necesidad de hacer llegar las mercancías hasta su destino conlleva un número importante de desplazamientos desde

almacenes logísticos hasta puntos de reparto y, en su caso, hasta puntos de recogida, sean particulares o locales comerciales.

Es necesario revisar la distribución de las zonas y de los horarios de carga y descarga, por plantear espacios de distribución dentro de la ciudad, con especial atención a zonas especialmente complejas como son el centro y en general las zonas peatonalizadas, y el fomento de vehículos de reparto adecuados y descarbonizados.

## 2.3. Seguridad



### • Gasteiz Ciudad 30

Desde EH Bildu hacemos una apuesta firme por declarar a Gasteiz ciudad 30, como una medida de calmado de tráfico integral. La reconfiguración del espacio público y el modelo de movilidad a los que aspiramos nos urgen a actuar en un calmado de tráfico en toda la ciudad. No basta con intervenciones puntuales, con mejoras en algunas calles, necesitamos una intervención en el conjunto de la ciudad. La creación de supermanzanas podría ser una medida de disminución de la velocidad, pero el ingente retraso que llevamos en la implantación de las mismas, nos invita a pensar que hay que tomar medidas en paralelo, como la declaración de ciudad 30, que además, no contradice el modelo de supermanzanas, sino que lo refuerza.

La declaración de Gasteiz como ciudad 30 no sólo tiene beneficios desde el punto de vista de la seguridad vial, con esta medida

también contribuiríamos a disminuir la contaminación acústica y a disminuir la emisión de GEIs, puesto que el sector de la movilidad es una de los sectores más contaminantes. Por tanto, tener una ciudad 30 es una medida coherente con una green capital como la nuestra, que nos permitirá, también tener una mejor calidad de aire, una mejor calidad acústica y mejores resultados en los indicadores ambientales.

Esta declaración de Gasteiz como ciudad 30 la consideramos como una medida paraguas, fácil de implementar y con un coste económico muy bajo, que tendrá que venir acompañada de otras medidas complementarias para pacificar el tráfico, amabilizar el espacio público y dar seguridad en la calzada, que se irán definiendo en función de la realidad y situación de cada barrio.

## • Movilidad autónoma a centros escolares

En diciembre de 2020 tenía lugar en Barcelona la primera revolta escolar, una iniciativa promovida por familias con menores a su cargo para protestar por la contaminación y la inseguridad vial en entornos escolares y exigir su pacificación. Esta problemática es una realidad que se repite en múltiples ciudades, también en la nuestra, que desde EH Bildu queremos atajar.

Darse un paseo por algunos centros escolares un día de labor a la hora de entrada o salida de los colegios nos da una imagen nada atractiva. Los problemas de las dobles filas a las en-

tradas de los centros escolares son un hecho que se repite a diario. Si bien el problema tiene que ver también con el modelo educativo, una intervención bien planificada desde el punto de vista de la movilidad puede ayudar a minimizarlo. Por eso, planteamos que es necesario trabajar en el ámbito escolar, favoreciendo la movilidad autónoma del alumnado a través de la educación vial y la creación de itinerarios seguros. De esta manera, el objetivo será que cada vez sean menos las familias que optan por el desplazamiento en coche para acudir al centro escolar.



## • Infraestructuras ciclistas

Para EH Bildu la seguridad en materia de movilidad cobra especial relevancia en el binomio peatón-ciclista. Cada medio de transporte debería disponer de su espacio propio, diferenciado y segregado, desde un punto de vista de seguridad. La última propuesta de ordenanza de movilidad realizada por PNV y PSE mandaba a la bicicleta directamente a la calzada pero, sin que la calzada esté preparada para acogerla con la suficiente seguridad.

Para poder dar el paso y sacar a las biciletas de las aceras hace falta un horizonte de certidumbre. Es necesario un Plan de

Infraestructuras ciclistas que permita completar y mejorar la red principal y la secundaria, así como posibilitar su mantenimiento adecuado. Debe plantear una hoja de ruta y unos hitos creíbles, y debe estar acompañado de un compromiso de financiación plurianual y suficiente. Obviamente, además de contar con una infraestructura propia, potente y que permita dar respuesta a las necesidades de desplazamiento habitual, es necesario adoptar otras medidas de acompañamiento para pacificar el tráfico en la calzada y recudir de velocidad, como, por ejemplo, el establecimiento de la Ciudad 30.



## 2.4. Salud

### • Reforzar el espacio público

‘Gasteizko Kaleak Ireki’ es una propuesta para reorganizar el espacio público posibilitando a la ciudadanía un disfrute del espacio y una movilidad con las máximas garantías de seguridad. Con ‘Gasteizko Kaleak Ireki’ queremos intervenir en dos direcciones. Por un lado, conseguir ampliar las aceras y ceder más espacio en ella a las personas, y, por otro, hacer una revisión del esquema de transporte de la ciudad, que nos permitiese reorganizarlo y dar prioridad a la bicicleta en aquellas calles en las que todavía no existen bicicarriles y son prioritarias dentro de dicho esquema. Para

ello, proponemos detraer espacio destinado al vehículo privado y cedérselo a la bicicleta, reforzando la red de bicicarriles de la ciudad.

Son actuaciones blandas y de un reducido coste económico, para generar espacios más habitables, que pueden tener un carácter provisional para ir midiendo la adecuación de las mismas en cada calle o barrio y en el caso de que sea necesario, realizar las modificaciones oportunas antes de convertirlas en actuaciones definitivas.



### • Casco Viejo: Peatonalización integral

En concordancia con lo que se ha pedido desde el propio vecindario, atendiendo a las características tan peculiares de esta zona emblemática de la ciudad, la propuesta de EH Bildu es la peatonalización integral del Casco Viejo.

Esta peatonalización permitirá que sean

las personas las protagonistas de las angostas calzadas y vendrá acompañada de medidas auxiliares para facilitar el aparcamiento a las personas habitantes del barrio, poniendo a su disposición plazas de aparcamiento en los parkings cercanos, como son el parking del Artium y el parking de Molinuevo.

## • Coser la ciudad: el soterramiento del ferrocarril

La expansión de Vitoria-Gasteiz se ha visto condicionada por el ferrocarril que la cruza de este a oeste, al principio, se decía al sur de la ciudad pero, según la ciudad ha ido avanzando, atravesándola por medio. Así, se ha conformado una brecha urbana, social e incluso psicológica que separa los barrios de uno y otro lado.

Por eso consideramos que el soterramiento del ferrocarril en Gasteiz es una obra clave para la regeneración urbana y para coser la ciudad, cuyos espacios liberados deben destinarse preferentemente a la ampliación del espacio público.

Frente al planteamiento del Gobierno de un soterramiento parcial que deja fuera Salburua y Zabalgana, precisamente los barrios en que la fractura urbanística es mayor, la postura de EH Bildu es incorporar una solución integral en el estudio informativo, porque, hay que ser claros, lo que no este previsto ahora no se va a hacer.

A fecha de hoy, a pesar de la firma de un protocolo interinstitucional y de los anuncios en medios de comunicación, siguen sin adoptarse compromisos claros ni sobre ejecución ni sobre financiación, mucho menos en cuanto a extender el soterramiento.

