



## CONSIDERACIONES DE ENSANCHE XIX AL PROYECTO DE ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE VITORIA GASTEIZ

Estando ultimando nuestro escrito de alegaciones a la ordenanza sobre movilidad sostenible, hemos recibido la noticia de que el Gobierno municipal, ante el anuncio de varias enmiendas a la totalidad, decidió retirar su Proyecto con fecha 13 de Abril. Como entendemos que este asunto seguirá adelante con otro articulado, trasladamos a ese Ayuntamiento un resumen de lo considerado en la Comisión de Movilidad y Junta Directiva de Ensanche XIX, como aportación al proceso.

### CONSIDERACIONES:

#### 1. Proyecto de Ordenanza de Movilidad Sostenible y Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público.

Se echa mucho de menos alguna mención de calado al Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, actualmente en proceso de revisión. Es este Plan el que introduce el concepto de supermanzanas, para las que se establecen o recomiendan un importante conjunto de restricciones a los modos de transporte cotidianos hasta la actualidad y en la que se indican nuevas formas de utilización poli funcional del espacio público. De 420 páginas del Avance de revisión del Plan, a las 37 del Proyecto de Ordenanza, se simplifica mucho. Creemos que al Proyecto de Ordenanza le falta ese contexto debidamente explicado y un espíritu ligado al Plan.

#### 2. Sobre el criterio de prioridad de los modos de transporte.

Coincidimos con el Ayuntamiento en que la primera es la movilidad peatonal. Esta ciudad aún tiene un tamaño razonable y los últimos datos indican que la población ha empezado a reducirse. El prólogo de la ordenanza nos advierte que en los últimos 15 años la ciudad ha duplicado su superficie. Observando los censos comprobamos que la población ha aumentado un 12% en ese periodo. Es obvio que más allá de la antigua circunvalación los ciudadanos gozan de mucho más espacio libre, mientras que ronda adentro, se vive con estándares de los siglos XIX y XX: Calles estrechas, aceras ridículas y escasas zonas verdes.

Entre los peatones hay grupos especialmente sensibles: los niños, los ancianos y los discapacitados. Hoy día, avanzado el año 2021, en el centro de la ciudad, aún no se cumple el Decreto 68/2000 de normas técnicas que desarrollaban la Ley de Accesibilidad 20/1997. Hablamos de aceras con ancho útil entre 1 y 1,5 m. No sólo se trata de una herencia del pasado. Un ejemplo: En su día, se anunció a bombo y platillo que se peatonalizaba la calle General Álava para entregársela al peatón, poco tiempo después el peatón fue expulsado a sus márgenes para dar paso al tranvía. Por estas aceras mínimas ahora circulan bicicletas y patines sorteando "peatones sensibles". Estas aceras soportan además la señalización vertical para vehículos, con soluciones de diseño muy simplonas, que merman mucho la capacidad de tránsito por dichas aceras. Los criterios y la intención de mejora deberían estar recogidos en el Artículo 6 del Proyecto.

Entendemos que el transporte público debe ocupar el segundo lugar en la prioridad de modos. Estamos de acuerdo en que a los nuevos recorridos de a tranvías y autobuses, se de preferencia tanto semafórica como en la habilitación de carriles exclusivos y en las inversiones. Que los autobuses más antiguos disten del ideal de emisiones cero, no debe ser causa para relegar este sistema al tercer lugar sino para su sustitución por autobuses más eficientes.



### **3. Sobre convivencia de la bicicleta y el automóvil.**

El tercer lugar de prioridad de modo, entendemos que debe ser para la bicicleta. Es obvia su versatilidad, sus nulas emisiones y su bajo costo. Su vigor es indiscutible y ha arraigado claramente en la ciudad. Dos sombras oscurecen su brillo: La seguridad y la convivencia con el automóvil y con el peatón. Respecto al primero, el ciclista es claro perdedor. Se trata de un elemental principio físico: masa por velocidad o ley de masas.

El ciclista siente un temor que le lleva a invadir las aceras. En las calles estrechas por la falta de espacio, en las anchas por la mayor velocidad de los vehículos. Esta disfunción no debe ser soportada por los peatones sino por colectivo general vía inversiones en carriles bici y mientras estos se desarrollan por el de los vehículos a motor.

### **4. Sobre convivencia de la bicicleta con el peatón.**

Respecto a la convivencia con el peatón consideramos que deben ser desalojadas las bicicletas de las aceras y calles peatonales. Niños, ancianos y discapacitados tienen que poder circular con tranquilidad por dichos espacios. En este aspecto es vital la actuación de la policía ciudadana. Somos conscientes de que los colectivos ciclistas están representados por personas sensatas y responsables. Ellos también son conscientes que determinadas actuaciones, en general de personas más jóvenes con menor grado de madurez, perjudican a todos incluso a su colectivo enfrentándolo al de los ciudadanos de a pié. Sancionar a los malos ciclistas redundará en beneficio de todos. Respecto al régimen sancionador pensamos que todos los conductores irresponsables deben ser sancionados con el mismo rigor y por tanto proponemos eliminar las multas discriminatorias o blandas para los ciclistas, sin embargo proponemos una alternativa: Cursos de educación vial, para mayores de 14 de años o trabajos y actividades de colaboración ciudadana, ambos en los fines de semana. De esta forma será el infractor y no sus padres quien se responsabilice de esos actos.

### **5. Sobre los vehículos a motor.**

Cuarto nivel: Vehículos a motor. Vitoria-Gasteiz es una ciudad cuyas principales industrias dependen de este sector. No consideramos justo demonizarlo y debemos atenderlo en sus necesidades. Por una parte no se le ha visto representado en los debates de movilidad, excepto el limitado sector del taxi y pensamos que el Ayuntamiento debe hacer un esfuerzo para incorporarlo, por otra parte existen múltiples actividades que lo hacen imprescindible para el trabajo.

Compartimos la necesidad de reducción del límite de velocidad, no solo por la seguridad de ciclistas y peatones, también por la razón de emisiones nocivas y por el ruido producido por el intenso tráfico en calles relativamente estrechas.

Sin embargo, la regulación del límite de velocidad que se establece en el Artículo 11 de 50 km/h para vías de dos carriles por sentido, nos parece una velocidad excesiva para calles como Manuel Iradier, Florida y Ortiz de Zarate, proponiendo el límite de 30 km/h para las mismas.

### **6. Sobre restricciones al tráfico e igualdad de oportunidades para el comercio.**

Queremos incidir sobre un posible efecto no deseado del conjunto de restricciones a la movilidad que se vienen imponiendo a las zonas centrales de la ciudad en los últimos años. El comercio está en un proceso de profunda crisis y cambio. La pandemia ha acelerado la moda de la compra *on line*. Los comercios de proximidad cierran o se repliegan a los grandes centros comerciales de la ciudad, situados casi todos ellos sobre el borde de la antigua circunvalación. El comercio de proximidad es muy importante para la calidad urbana de los barrios y para las personas mayores que viven solas. A este paso, dentro de poco habrá que subirse a un sistema de transporte para comprar unas zapatillas o una bombilla en uno de esos centros comerciales, porque en muchos lugares desaparecerá el comercio de proximidad.



A su vez, los grandes centros comerciales de periferia son grandes generadores de demanda de movilidad en automóvil en la ciudad. Una demanda que no cuenta con apenas restricciones en nuestra ciudad ¿Compiten en igualdad de condiciones el comercio de proximidad o de centro de ciudad con el de las grandes superficies? ¿Afrontan restricciones equivalentes? ¿Soportan una fiscalidad equivalente?

Consideramos que la Ordenanza de Movilidad Sostenible, en su DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA.- ADAPTACIÓN DE LAS ORDENANZAS FISCALES debería, tras medir la demanda de movilidad generada por los grandes centros comerciales en toda la ciudad, posibilitar para este tipo de centros una Tasa de Equilibrio Comercial en las Ordenanzas Fiscales por razón de movilidad.

## **7. Sobre la regulación de la carga y la descarga.**

Compartimos la visión sobre la rápida evolución de los procesos de abastecimiento a los consumidores que se menciona en el preámbulo del Proyecto de Ordenanza y que afecta el día a día del espacio público del Ensanche. Compartimos también la necesidad de analizar la idoneidad de centros urbanos de consolidación o sobre los vehículos adaptados. En definitiva, de planificar la logística denominada de última milla en la ciudad.

Por ello reiteramos la solicitud para la realización de un Plan Piloto en un territorio con la complejidad del Ensanche, a la vez que acotado. Ese Plan Piloto se puede hacer contando con la colaboración de Gasteiz On y del comercio asociado a Ensanche XIX. Pensamos igualmente que la Ciudad del Transporte de Vitoria, CTVi, tras la finalización de un ciclo empresarial de generación de infraestructura y estando integrados todos los agentes públicos y privados en su accionariado, puede representar la mejor figura impulsora y gestora de esa nueva logística de aprovisionamiento para la ciudad.

## **8. Sobre una red de aparcamientos de periferia en la ciudad.**

Siendo conscientes de que más que una consideración al Proyecto de Ordenanzas, es una reflexión para el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, queremos señalar que para evitar los recorridos interiores en automóvil por la ciudad (exigencia del modelo de “supermanzanas”), se requiere una red de aparcamientos en la periferia de la ciudad, anexos a la red de transporte público. Se trata de que todo coche tenga un aparcamiento en el perímetro de la ciudad y no “debajo de la cama”. Pueden y deben utilizarse también los aparcamientos subterráneos de la ciudad (de precio semejante a la OTA).

Proponemos también promover un gran parking público en la zona universitaria con acceso por Nieves Cano y salida por el paseo de la Universidad. Permitiría por un lado, una aproximación más lógica en vehículo privado al Ensanche y al Campus, por otro, equiparía a la futura Estación, sobre todo en el caso de que la solución no sea soterrada. Esta dotación adicional de plazas de estacionamiento, permitiría sacrificar otras del viario de las calles con tráfico más tensas, para posibilitar así unas aceras con dimensiones funcionales.

Vitoria Gasteiz, 23 de abril de 2021

Fdo.: Andrés Iturralde Martínez de Lizarduy  
Presidente de Ensanche XIX

**SR. ALCALDE PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DE VITORIA GASTEIZ**