



**CONAMA10**  
CONGRESO NACIONAL  
DEL MEDIO AMBIENTE

COMUNICACIÓN TÉCNICA

## **La nueva red de transporte público de Vitoria-Gasteiz: Una experiencia exitosa a partir de la socialización de las propuestas del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público**

Autor: Mónica Ibarrodo Portilla

Institución: Ayuntamiento de Vitoria - Gasteiz

e-mail: [avelasco@vitoria-gasteiz.org](mailto:avelasco@vitoria-gasteiz.org)

Otros Autores: Juan Carlos Escudero Achiaga (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz);  
Asier Sarasua (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz)

## RESUMEN

El Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz tiene como objetivo fundamental lograr un nuevo esquema funcional de movilidad que minimice las disfunciones derivadas del elevado uso de los modos motorizados, en especial del vehículo privado. A la par, pretende una transformación del espacio público, en la que los modos no motorizados recuperen su espacio, a la vez que se procura una mejora en la calidad de vida. La consecución de estos objetivos pasa por crear las condiciones infraestructurales y sociales que permitan incentivar una mayor utilización de los modos peatonal, ciclista y transporte urbano colectivo. Igualmente es necesario establecer medidas disuasorias para desincentivar el uso del coche.

Con estas premisas, se ha partido de un proceso de participación ciudadana, en el que se ha alcanzado un Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible (Abril 2007) que sienta las bases del desarrollo técnico del Plan y que ha permitido dibujar un escenario compartido, superando los conflictos de intereses y ajustando el Plan a los requerimientos de la ciudadanía mediante un fuerte consenso entre la Administración Pública y la sociedad civil.

La implantación del Plan se apoya por tanto en el desarrollo de diferentes procesos paralelos y dinámicos de comunicación y participación, con la intervención de todos los agentes sociales y comunicando los cambios no sólo verticalmente (del Ayuntamiento al ciudadano), sino introduciendo además, una comunicación de ciudadano/a a ciudadano/a, contribuyendo así a la socialización del plan. La campaña de voluntariado desarrollada para informar de los cambios de la red responde a este fin y su impacto se refleja en las más de 27.000 personas informadas a pie de calle por los 101 voluntarios durante las 3 semanas de campaña.

La destacada implicación de diferentes agentes sociales de la ciudad de Vitoria-Gasteiz ha permitido dibujar un escenario común superando los conflictos de intereses y ajustando el Plan a los requerimientos de la ciudadanía. La Universidad del País Vasco también ha tenido una fuerte implicación en la campaña de información personalizada con personas voluntarias, volcando su esfuerzo en la transmisión de la filosofía del Plan de Movilidad hacia la ciudadanía.

**Palabras Clave:** Movilidad sostenible, participación ciudadana, comunicación, transporte, Vitoria-Gasteiz.

### La nueva red de Transporte Público en el Marco del nuevo esquema de movilidad sostenible de Vitoria-Gasteiz.

Vitoria-Gasteiz, una ciudad compacta de escala peatonal, atesora una larga trayectoria en el desarrollo y en la aplicación de políticas orientadas a lograr una ciudad que ofrezca una alta calidad de vida para sus ciudadanos. Durante muchos años la ciudad ha mostrado un fuerte compromiso en relación con la movilidad sostenible, el medio ambiente y la salud de sus ciudadanos.

En Vitoria-Gasteiz, más del 80% de los desplazamientos tienen su origen y destino dentro del propio municipio, siendo el caminar el modo más habitual de desplazarse. Existe una importante apuesta inversora en la habilitación, adecuación y mantenimiento de aceras, boulevares, paseos y áreas ciclables. En torno al 25 % del espacio público está reservado exclusivamente al peatón y existen 33 kilómetros de itinerarios peatonales a lo largo de la ciudad, además de los 91 kilómetros que a tal fin oferta el Anillo verde.

La última encuesta de movilidad (2006) indica que el 49,9% de los desplazamientos dentro del municipio se realizaban a pie, el 19% en coche como conductor, el 7% en coche como acompañante, un 8% en transporte público y aproximadamente un 4% en bicicleta.

Año	Privado	Transporte Público	Otros	Caminando
1982		33.6%		66.4%
1996	29%	8%	7%	56.0%
2002	31%	8%	6%	55%
2006	36.6%	7.9%	5.6%	49.9%

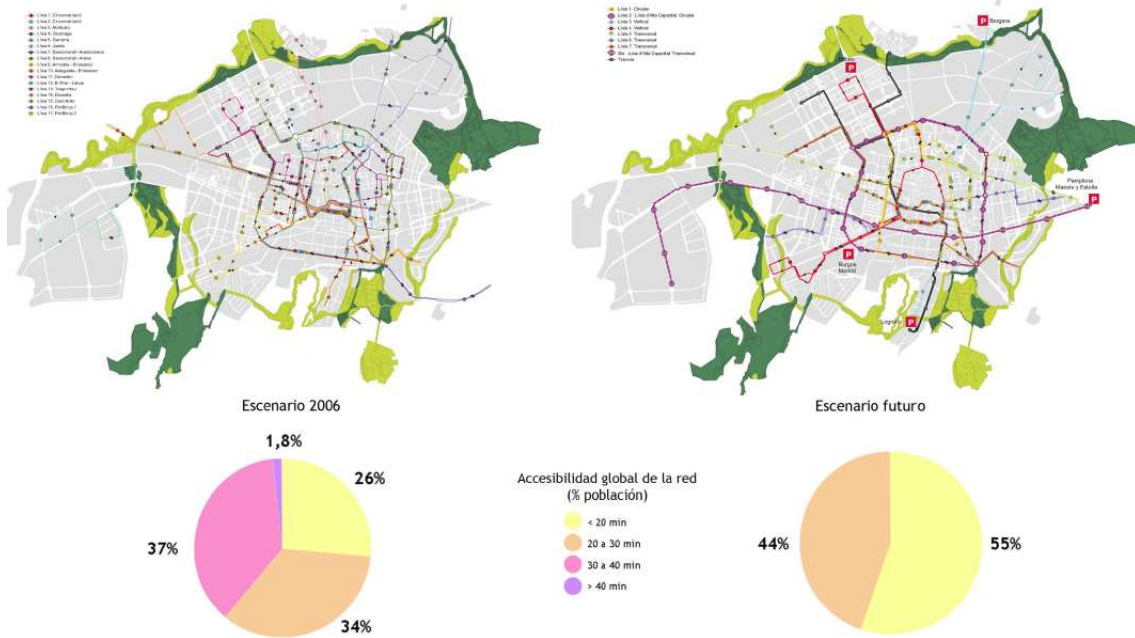
#### *Evolución del reparto modal.*

Con una población total de 236.525 hab. (Enero de 2009), el número promedio de viajes durante un día de trabajo era 2,43, de los cuales 0,89 se hacían en coche (36,6%). La proporción de los viajes de menos de 5 km en coche privado fue de 36% en 2006.

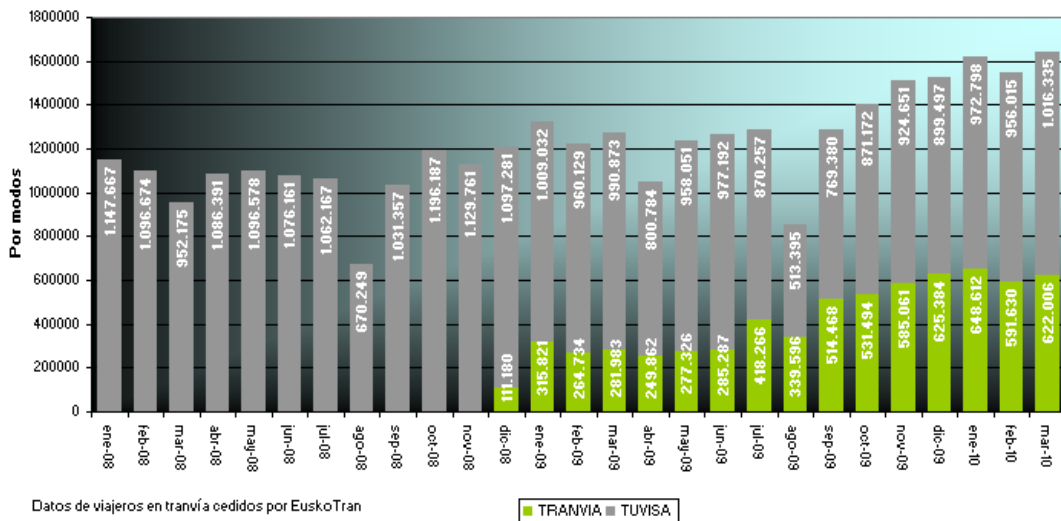
El [Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público](#) busca revertir la tendencia negativa al alza en el uso del vehículo privado y establecer un nuevo esquema de movilidad y espacio público a fin de reducir al mínimo las disfunciones provocadas por el elevado uso de modos no motorizados, especialmente el coche privado, al tiempo que se mejoran e impulsan los modos de movilidad sostenible.

En este nuevo esquema el transporte público debe ser una alternativa razonable al uso del vehículo privado. El principal logro hasta ahora en este ámbito ha sido la puesta en marcha de sendas líneas de metro ligero y de una nueva red de autobuses urbanos, con un nuevo diseño de las rutas y paradas que permiten una frecuencia de 10 minutos y una elevada velocidad comercial. Para ello se ha articulado un sistema eficaz de transbordos entre líneas, apoyado a su vez por un amplio abanico de actuaciones: carriles exclusivos para autobuses, gateras, plataformas de espera, prioridad semafórica... Con el fin de disuadir el uso del coche privado se ha implantado además una nueva política de aparcamiento en el centro urbano que lleva aparejado un importante incremento de las tarifas de estacionamiento o el reciente establecimiento de un sistema de aparcamientos disuasorios (*Park and Ride*) integrado en la propia red de transporte público.

## Red de transporte público



Los primeros resultados de todas estas actuaciones muestran un balance muy positivo, con un incremento del 45% en el número de viajes al mes. Esto se traduce en 508.580 nuevos usuarios al mes desde la puesta en marcha de la primera línea de tranvía en enero de 2009. Tras la entrada en funcionamiento de la nueva red de autobuses, la velocidad de los servicios ha mejorado en un 14,5%, al tiempo que el consumo de combustible se ha reducido en un 6%. Todo ello sin comprometer la accesibilidad de la población a los servicios (el 95,8% de la población a menos de 300 metros de una parada de transporte público).



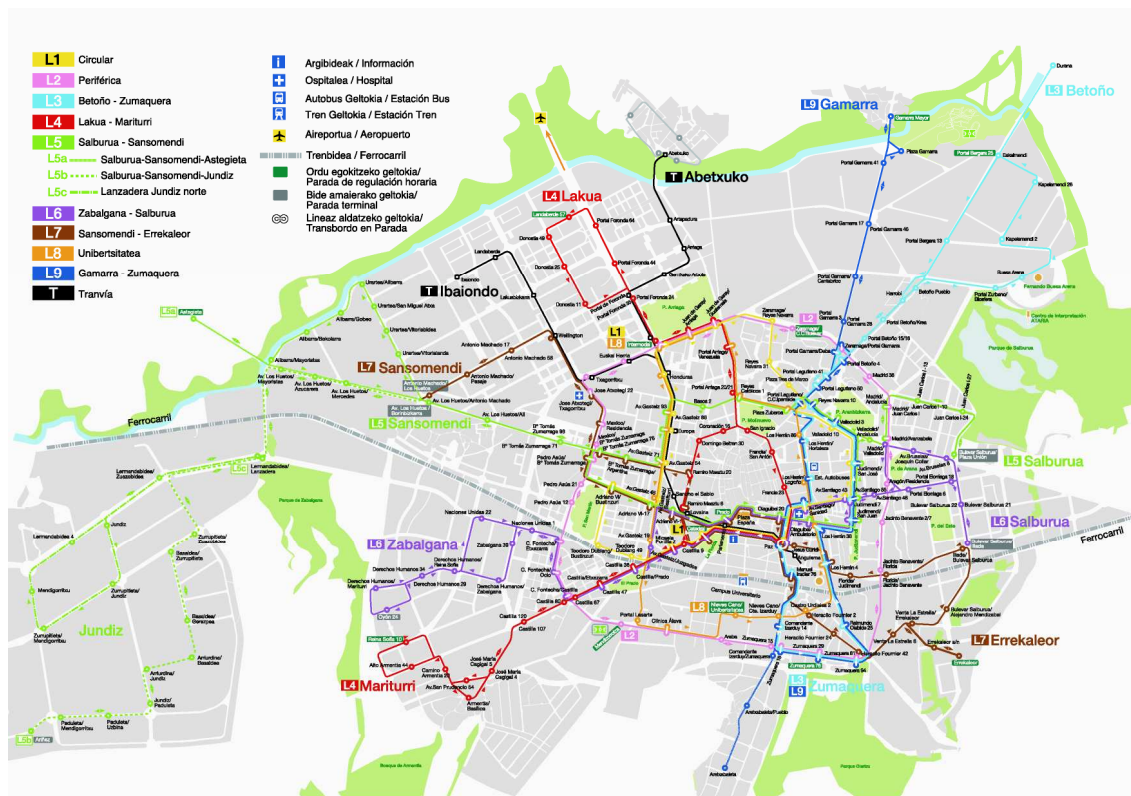
Evolución del número de viajes realizados en transporte público.

La reorganización de las redes de movilidad a partir de una nueva célula urbana denominada supermanzana pasa por jerarquizar el viario existente en una red básica destinada al tránsito rodado (perímetro de la supermanzana) y en calles con prioridad al peatón (interior de la supermanzana).

La estrategia de disuasión de la utilización del coche se apoya en una importante mejora en la oferta y niveles de servicio del transporte público, al tiempo que en la simultánea reorganización de las políticas de regulación del aparcamiento en superficie en el centro de la ciudad.

La materialización de la nueva red de transporte público apuntada por el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público es el resultado del trabajo realizado por los servicios técnicos del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, con el apoyo de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. El enfoque para la realización del Plan fue en este sentido multidisciplinar y participativo, buscando la implicación de diferentes departamentos municipales y entidades ciudadanas. La implicación de diferentes agentes sociales de la ciudad de Vitoria-Gasteiz ha permitido dibujar un escenario común superando los conflictos de intereses y ajustando el Plan y sus primeros desarrollos a los requerimientos de la ciudadanía.

La Universidad del País Vasco también ha tenido una fuerte implicación en la campaña de información personalizada con personas voluntarias, volcando su esfuerzo en la transmisión de la filosofía del Plan de Movilidad hacia la ciudadanía.



*Nueva red de transporte público.*

### El proceso de Concertación.

La redacción del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público se ha apoyado estrechamente en un proceso de participación ciudadana en el que, de partida, se

alcanzaba un Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible que ha venido a sentar las bases del desarrollo técnico del Plan.

De este modo, la incorporación desde las etapas iniciales de la participación ciudadana y el consenso tanto entre las áreas técnicas involucradas como de los distintos grupos políticos representados en el Pleno, han venido a sentar unas bases sólidas de desarrollo de las políticas de movilidad y espacio público. Así, los principios rectores del Plan de Movilidad Sostenible han sido fijados en conjunto a nivel técnico, político y ciudadano, priorizando por orden de relevancia: el cambio del actual reparto modal, fomentando los transportes alternativos al coche (bicicleta, a pie y transporte público); la recuperación del máximo espacio público posible, actualmente destinado al vehículo motorizado para devolverle su función como espacio de relación de los ciudadanos; la aplicación del modelo de supermanzanas para dar una solución integral a la organización de las redes de movilidad y mejorar la calidad del espacio público.

La implantación del Plan de Movilidad se ha acompañado de un amplio abanico de procesos paralelos y dinámicos de comunicación y participación.

En la fase de planificación (septiembre 2006-julio 2008) se desarrollaron distintas iniciativas.

En el mes de abril de 2006 se presentaba en el Consejo Sectorial de Medio Ambiente la propuesta de creación del Foro ciudadano por la movilidad sostenible de Vitoria-Gasteiz, fijándose los objetivos de partida, la metodología a seguir, la composición de los equipos de trabajo y la propuesta de acuerdo ciudadano para la movilidad sostenible. Se daba paso así a que en junio de ese mismo año se presentara y se iniciara el debate del Plan en la mesa técnica de coordinación interdepartamental constituida al efecto y se informara de los primeros avances a los grupos políticos municipales. Se daba paso también en ese mismo mes a la presentación pública de la propuesta de constitución de un Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible.

La primera sesión de trabajo de este Foro tenía lugar en octubre de ese mismo año, coincidiendo con la presentación del informe sectorial sobre movilidad, parte del [Informe diagnóstico sobre el estado de la sostenibilidad y el medioambiente en el municipio de Vitoria-Gasteiz "GEO Vitoria-Gasteiz"](#).

Un mes más tarde, en noviembre de 2006 tenía lugar el segundo taller del Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible. Convocado éste en dos sesiones, en la primera se definieron los escenarios de futuro deseados para la movilidad de Vitoria-Gasteiz. En la segunda sesión, discutiendo en grupos de trabajo temáticos, se definieron una serie de objetivos y medidas para la consecución de escenarios de consenso.

El tercer taller del Foro se celebraba ya en enero de 2007. En el mismo se realizó una valoración general del documento de trabajo en el que se presentaba la filosofía del Pacto, se priorizaron los principios generales del mismo y se identificaron y analizaron los agentes sociales cuyo apoyo y firma debería recoger el pacto.

Mientras tanto en paralelo a todo este proceso se venía trabajando intensamente a nivel técnico, de modo que en ese mismo mes de febrero veía la luz un primer Avance del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz.

El 18 de abril de 2007 tenía lugar la firma del Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible de Vitoria-Gasteiz. Redactado y asumido por diferentes agentes sociales del Municipio de Vitoria-Gasteiz integrados en el Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible, este documento de consenso 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. Firmado por 54 representantes de

asociaciones, instituciones, empresas y otras entidades el Pacto sería posteriormente refrendado por el Pleno del Ayuntamiento y el Consejo Social de la Ciudad.

A finales de 2007 se presentaba el segundo Avance del Plan, dándose paso a la elaboración del borrador técnico para la Fase 1 del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público. Este documento, presentado en verano de 2008 fijaba las metas, objetivos, programación y valoración económica a acometer en el periodo 2008-2011.

Un acuerdo suscrito unánimemente por la Junta de Portavoces en verano de ese mismo año daba paso a una segunda etapa, de implantación (septiembre 2008-octubre 2009).

Uno de los primeros compromisos suscritos en ese acuerdo fue la constitución de un grupo permanente de trabajo conformado por técnicos y políticos del Ayuntamiento, instrumento éste que se mostraría clave a la hora de consolidar una posición compartida que permitiría afrontar exitosamente los distintos retos a afrontar en los meses posteriores.



*Firmantes del Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible. 18 de abril de 2007*

Este grupo permanente se constituía finalmente llegado ya el otoño de 2008, permaneciendo activo hasta el día de hoy. Solamente durante la fase de implantación este grupo de trabajo desarrollaría cerca de 30 sesiones de trabajo.

En paralelo se iniciaba en ese momento un intenso proceso de socialización de los principios, metas y objetivos del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público en los distintos foros y canales participativos establecidos a nivel municipal. Se desarrollarían de este modo otra treintena de sesiones con el Consejo Social, los Consejos Sectoriales y los diferentes Consejos Territoriales y Asociaciones Vecinales.

En febrero de 2009, tenía lugar la presentación del estudio para la implantación de la nueva red de autobuses, primero de los desarrollos de la Fase 1 del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, a los que seguirían meses más tarde el borrador del Plan Director de Aparcamientos (octubre de 2009) y el del Plan Director de Movilidad Ciclista (febrero de 2010).

Finalizada la concertación de la propuesta de nueva red de transporte público con los distintos colectivos sociales y vecinales, se fijaba el cambio de la misma para el otoño de

2009. Se hacía necesario entonces plantear una estrategia de trabajo que permitiera abordar con garantías el enorme reto que suponía reemplazar de un día para otro la red de transporte público, compartiendo con la ciudadanía las razones y ventajas del mismo.

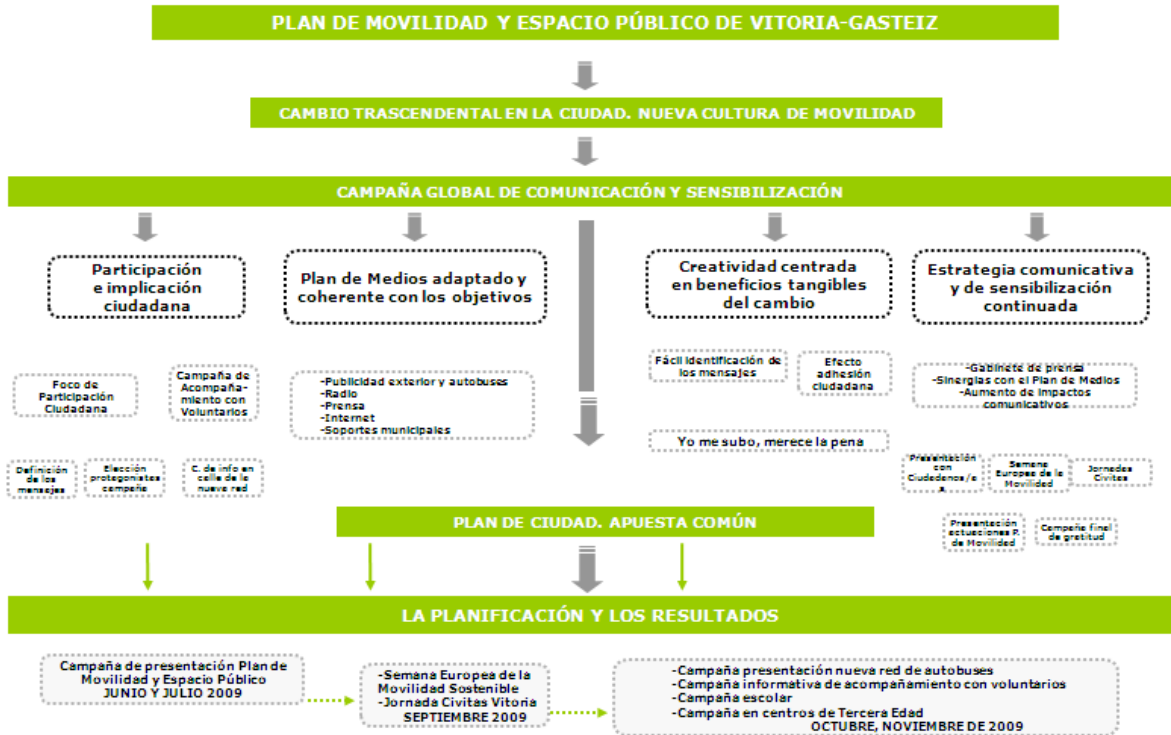


*El Consejo Sectorial de Tercera Edad es informado acerca del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público y sobre sus implicaciones en la oferta de transporte público.*

Se diseña a tal fin una campaña específica de comunicación que, además de informar a la población acerca de las características, ventajas y cambios más relevantes de la nueva red, trataría de involucrar directamente a la población haciéndola participe en el desarrollo de la misma. Se pretendía de este modo comunicar los cambios no sólo verticalmente (del Ayuntamiento al ciudadano), sino que además se introdujo una comunicación de ciudadano/a a ciudadano/a, contribuyendo así a la socialización del Plan.

La campaña de voluntariado desarrollada para informar de los cambios de la red responde a este fin y su impacto, reflejado en las más de 27.000 personas informadas a pie de calle acerca de las características y funcionamiento de la nueva red, sus líneas y sus paradas por los 101 voluntarios durante las 3 semanas de campaña, vino a contribuir de manera importante a la exitosa experiencia que ha supuesto la implantación de la nueva red de transporte público.





Esquema del proceso de concertación seguido en Vitoria-Gasteiz en relación a su Plan de Movilidad Sostenible y espacio Público.



Lanzamiento de la campaña de comunicación del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público "Yo me subo. Merece la pena"



*Uno de los voluntarios informa a la ciudadanía acerca de los cambios de la nueva red de transporte.*

### **La participación desde la Agenda 21 Escolar**

A lo largo de los dos últimos cursos escolares, la comunidad escolar de de Vitoria-Gasteiz ha incorporado igualmente la movilidad dentro de su plan de estudios. Dentro de la programación de la Agenda 21 Escolar, más de 19.000 estudiantes pertenecientes a 29 centros educativos participaron junto a sus familias, los profesores y el personal no docente en la identificación de los desafíos relacionados con la movilidad en el entorno escolar.

A tal fin se confeccionó diverso material didáctico específico para cada ciclo que fue utilizado como base para llevar a cabo el diagnóstico de la movilidad en Vitoria-Gasteiz.

Ingurugela-CEIDA colaboró en la iniciativa asesorando y apoyando a los centros educativos, proporcionando materiales de sensibilización, organizando cursos y conferencias, resolviendo dudas, atendiendo sugerencias, ... El Centro de Estudios Ambientales asumió la representación del Ayuntamiento dentro del proceso, facilitando el acceso e intercambio puntual con los servicios técnicos municipales, además de apoyar y coordinar el propio trabajo de diagnóstico.

Una vez completada la evaluación, los alumnos formularon propuestas y compromisos concretos de mejora, los cuales se agruparon, se sintetizaron y se clasificaron por temas,

para ser finalmente redistribuidos a los centros educativos, de modo que las propuestas y los compromisos pudieran ser puestas en común, discutidas y priorizadas por parte de todos los alumnos participantes en la iniciativa.



*Los más pequeños se familiarizan con la nueva red en el marco de la semana Europea de Movilidad Sostenible (Septiembre, 2009).*

Las propuestas y compromisos prioritarios se plasmaron finalmente en un documento final, que incluía las sugerencias y aportaciones recogidas en los foros, y se presentó finalmente en un foro público con la participación del Alcalde y otros representantes de la Corporación.

#### *Referencias*

Rueda, S. et al. (2007) Avance del Plan de Movilidad de Vitoria-Gasteiz. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Vitoria-Gasteiz. Disponible en Web:

< <http://www.vitoria-gasteiz.org/movilidad> >

Sanz, A. (2006) *Movilidad y sostenibilidad en Vitoria-Gasteiz*. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz. Vitoria-Gasteiz. Disponible en Web:

< <http://www.vitoria-gasteiz.org/wb002/docs/movilidad/diagmovsost06.pdf> >