

Proceso participativo para la elaboración del

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Bilbao

Jornada con Consejos de Distrito (26/10/2016)

MESA 1.

MOVILIDAD CICLISTA Y
APARCAMIENTO



1. ELEMENTOS DESCRIPTIVOS DE LA MESA DE TRABAJO

- Número de personas participantes: 11
- Temáticas asignadas y trabajadas: Movilidad ciclista y aparcamiento.

2. PRIORIZACIÓN DE LAS ÁREAS DE INTERVENCIÓN DEL PMUS

A continuación se trabajó con las personas participantes en la mesa sobre la pregunta...

...“Si el futuro PMUS de Bilbao solo pudiese tener 2 áreas de intervención, ¿cuáles deberían ser?”

La priorización realizada por las personas participantes en la mesa 1 fue la siguiente (de mayor a menor prioridad):

- **Transporte público** -6 votos. Motivos del grado de prioridad asignado:
 - A nivel general existe una cobertura aceptable en Bilbao, pero se reclama una mayor interconexión entre los distintos medios: avanzar hacia la intermodalidad.
 - Existen barrios cuya cobertura por autobús es insuficiente (San Francisco) o que tienen líneas en un único sentido (línea circular Deusto-Artxanda).
 - Con la próxima apertura de la línea 3 del Metro podrían producirse masificaciones en algunos de los tramos, a los que se deberá dar solución a través de transbordos, lanzaderas...).
 - Se apunta la necesidad de continuar avanzando hacia una flota de transporte público eficiente (de gas, eléctricos...).

- **Aparcamiento** -5 votos. Motivos del grado de prioridad asignado:
 - Existen barrios que no disponen de garajes públicos para residentes.
 - Eliminar aparcamientos en las calles permitiría ensanchar las aceras.
 - La construcción de un amplio número de plazas de parking en algunas zonas de Bilbao (Zorrozaurre) podría generar un

efecto llamada para la entrada del vehículo privado en la ciudad, en contra de lo deseado.

- Existen barrios sin OTA que son utilizados como garaje por las personas residentes en Bilbao, y como aparcamiento para todo el día por las personas de fuera.
- **Medio Ambiente** -4 votos. Motivos del grado de prioridad asignado:
 - La contaminación acústica y del aire en Bilbao son problemas derivados de la movilidad motorizada que generan preocupación ciudadana.
- **Movilidad Peatonal** -3 votos. Motivos del grado de prioridad asignado:
 - Se cree que la peatonalización de calles favorecerá los desplazamientos a pie por la ciudad.
 - El envejecimiento poblacional requiere avanzar hacia calles más fácilmente transitables y más seguras, con menos obstáculos arquitectónicos y menos tráfico.
- **Sensibilización en movilidad sostenible** -2 votos. Motivos del grado de prioridad asignado:
 - La realización de desplazamientos a pie o en bicicleta debe ser entroncada en la cultura y la educación de las personas.
- **Movilidad Ciclista** -1 voto-. Motivos del grado de prioridad asignado:
 - Se considera que actualmente Bilbao no ofrece facilidades ni infraestructuras suficientes para el desplazamiento en este tipo de vehículos. Al contrario que en la movilidad peatonal, no se han observado grandes avances en los últimos años.
 - Es preciso encontrar soluciones para fomentar la utilización de la bicicleta entre las personas residentes en los barrios altos.
- **Carga y descarga** -1 voto. Motivos del grado de prioridad asignado:
 - En determinados barrios las zonas de carga y descarga se encuentran saturadas a las horas punta y se produce congestiones de tráfico.
 - En algunos casos, las personas usuarias de vehículo privado realizan una utilización indebida de estos espacios.
- **Vehículo privado** -0 votos.

➤ **Seguridad vial** -0 votos.

Nota: cada persona dispuso de 2 votos para su asignación a dos áreas distintas

Posteriormente se trabajó de forma pormenorizada sobre “Movilidad ciclista” y “Aparcamiento”, los dos temas asignados a la Mesa 1.

3. **MOVILIDAD CICLISTA: ESCENARIOS Y OBJETIVOS**

En materia de movilidad ciclista, la ciudadanía desea un **“escenario Bilbao 2030”** caracterizado por los siguientes elementos:

- Bilbao cuenta con una **red de bidegorris interconectada e ininterrumpida** que permite moverse entre los distintos barrios y puntos de interés de la ciudad sin tener que circular por la acera o la calzada. Esta red de bidegorris también **enlaza con el transporte público** intermodal en distintos puntos.
- La **ciudadanía es usuaria habitual de la bicicleta** para sus transportes cotidianos, y no solo los de ocio.
- La circulación se caracteriza por la **convivencia y compatibilidad entre peatones, ciclistas y usuarios y usuarias del vehículo privado**, que respetan sus espacios de movilidad.
- Tenemos una ciudad con **aparcamientos y puntos de recarga para bicicletas eléctricas** cerca de los distintos puntos de interés.
- La **administración pública apoya y subvenciona la adquisición de bicicletas eléctricas** y las ofrece a través de su **flota de alquiler**.
- **Se circula de forma segura** y sin riesgo de atropello para ciclistas ni peatones por la red de bidegorris.
- La **bicicleta y los peatones tienen la prioridad en la circulación** por la ciudad frente al coche.

En materia de movilidad ciclista, la ciudadanía plantea los siguientes **objetivos** para alcanzar el escenario planteado para 2030:

- Realizar **campañas de sensibilización** sobre las **ventajas de utilizar la bicicleta** para los desplazamientos diarios (desde el punto de vista económico, sanitario, ambiental...).
- Reforzar la **educación y la formación en materia de seguridad vial** para mejorar la convivencia entre peatones y personas usuarias de bicicletas y vehículos privados.
- **Eliminar progresivamente aparcamientos en la calle** para poder dedicar el espacio a bidegorris y peatones.
- **Generar infraestructuras para las bicicletas y planificarlas de forma integral:** red de bidegorris interconectada e ininterrumpida, aparcamientos en los puntos de interés...
- **Incrementar y promocionar la flota de bicicletas de alquiler municipal** para que se convierta en una alternativa importante de transporte público.
- Buscar alternativas para que se pueda **emplear la bicicleta en los barrios altos** y con cuestas (ascensores amplios).

4. **APARCAMIENTO:** ESCENARIOS

En materia de aparcamiento, la ciudadanía desea el siguiente **escenario** para 2030:

- **Todos los edificios cuentan con aparcamientos en su interior** para el vehículo privado. Estos aparcamientos son soterrados o se encuentran en las azoteas, y no son visibles desde la calle.
- **Todas las personas con coche cuentan con plaza de garaje público para residentes:** ya no es necesario el aparcamiento en la calle.

- Existe una **red de aparcamientos disuasorios** fuera de la ciudad que hacen innecesario el uso del coche. Están conectados con todas las modalidades de transporte público (Metro, Bilbobus-Bizkaibus, Euskotren...).
- El sistema de **OTA está bien regulado y vigilado**, sin límite por zonas para las personas residentes.
- Los aparcamientos públicos son **seguros para las mujeres** (frente a agresiones, robos...).
- Los **problemas de aparcamiento de Casco Viejo y otros barrios están solucionados**.
- Las **zonas de carga y descarga y de parada de taxis están perfectamente distribuidas** por la ciudad y no se realizan paradas fuera de ellas que obstaculizan el tráfico.

No se trabajaron los objetivos para el ámbito “Aparcamiento”.