

Proceso participativo para la elaboración del

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Bilbao

Jornada con Consejos de Distrito

(26/10/2016)



Índice de contenidos

1- Presentación de la jornada (Orden del día)	pág. 3
2- Información general de la jornada	pág. 4
3- Trabajo por mesas	pág. 5
4- Puesta en común (Plenario)	pág. 29

1- ORDEN DEL DÍA DE LA JORNADA

- **Bienvenida a las entidades asistentes**, a cargo de Alfonso Gil, concejal de Movilidad, Transportes y Medio Ambiente. El discurso se centró en:
 - La situación de partida de Bilbao: una situación privilegiada a nivel estatal que necesita continuar mejorando.
 - El compromiso con una ciudad más amigable para las personas con movilidad reducida.
 - El fomento de la convivencia entre peatones, ciclistas, transporte público y vehículo privado.
 - La participación ciudadana y asociativa como motor fundamental para el proceso de construcción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
 - El consenso y compromiso de los grupos políticos como eje para el éxito del nuevo modelo de ciudad.

- **Presentación de los desarrollos técnicos** para la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Bilbao, por Leber Planificación e Ingeniería.

- Apertura de la web pública de participación www.bilbao.eus/blogs/pmus y una encuesta como eje fundamental del proceso <http://www.bilbao.net/blogs/pmus/encuesta/>

- **Presentación del proceso participativo y de la dinámica de la jornada** por Kualitate Lantaldea, la secretaría técnica del proceso participativo.

- **Trabajo colaborativo por mesas y plenario de puesta en común** de las aportaciones realizadas.

- **Cierre de la jornada e invitación a futuras sesiones participativas**, por Alfonso Gil.

2-INFORMACIÓN GENERAL DE LA JORNADA

DATOS DE ASISTENCIA

+ de 50
PERSONAS

8
Consejos de Distrito

MESAS DE TRABAJO

- Mesa 1. Movilidad ciclista y aparcamiento (pág. 5).
- Mesa 2. Transporte público y vehículo privado (pág. 11).
- Mesa 3. Seguridad vial y medio ambiente (pág. 17).
- Mesa 4. Movilidad peatonal y carga y descarga (pág. 23).

En el presente documento se sintetizan las aportaciones recogidas en cada una de las mesas de trabajo.

3- TRABAJO POR MESAS

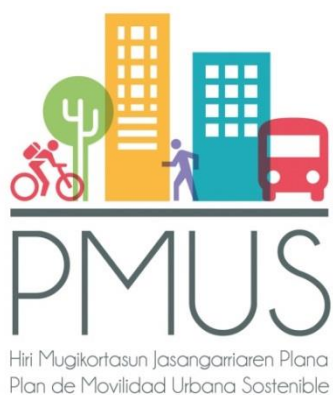
Proceso participativo para la elaboración del

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”.

Proceso participativo para la elaboración del

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Bilbao

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

MESA 2.

TRANSPORTE PÚBLICO Y
VEHÍCULO PRIVADO



1. ELEMENTOS DESCRIPTIVOS DE LA MESA DE TRABAJO

- Número de personas participantes: 11
- Temáticas asignadas y trabajadas: Transporte Público y Vehículo privado.

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 2 fue la siguiente (de mayor a menor prioridad):

- **Transporte público** – 8 votos. Motivos del grado de prioridad asignado:
 - En los barrios del extrarradio existe un déficit de rampas y ascensores (se les considera medios de transporte público).
 - El transporte público es mejorable en los barrios periféricos, como por ejemplo en la Peña y Rekalde. Se indican sobre todo los desajustes en las frecuencias: existen horarios con sobrecobertura y otros con infracobertura.
 - La red de transporte público debe ser radial y unir a los barrios como medio para evitar la utilización del vehículo privado.
 - En relación con el barrio de Arangoiti, el transporte público resulta indispensable para las personas mayores, que tienen mayores limitaciones para moverse.
 - Los transbordos deben poder realizarse sin costes adicionales en el precio del billete.

- **Movilidad Peatonal** – 6 votos. Motivos del grado de prioridad asignado:
 - Existe un importante margen de mejora para hacer más cómoda la circulación peatonal por Bilbao. La ciudad debe de

- ser más amable hacia el peatón, y el primer paso debe ser anchar las aceras.
 - Todavía existen barreras arquitectónicas en distintos puntos de la ciudad que afectan a las personas con diversidad funcional.
 - Actualmente se producen fallos en ciertas infraestructuras de movilidad vertical como el ascensor de Arangoiti, que generan importantes inconvenientes a usuarios y usuarias.
 - La movilidad peatonal representa la forma de desplazamiento más limpia.
- **Aparcamiento** – 3 votos. Motivos del grado de prioridad asignado:
- Es preciso limitar la entrada de vehículos al entorno urbano y trasladarlos a parkings disuasorios para evitar la contaminación urbana.
 - El sistema de OTA ha generado que en los barrios periféricos de Bilbao haya overbooking de coches aparcados.
 - El aparcamiento es un foco de conflictos vecinales.
- **Seguridad vial** – 2 votos. Motivos del grado de prioridad asignado:
- El respeto a las señales de tráfico y los semáforos es imprescindible para reducir la siniestralidad.
- **Carga y descarga** – 1 voto. Motivos del grado de prioridad asignado:
- Es preciso mejorar la eficiencia en la utilización de estas zonas (paradas más breves).
 - También se debe trabajar para evitar la invasión de las zonas de carga y descarga por parte del vehículo privado.
- **Medio Ambiente** – 1 voto. Motivos del grado de prioridad asignado:
- Señalan la contaminación del aire y la acústica son dos problemáticas de Bilbao que generan cierta preocupación social.
- **Movilidad Ciclista** – 1 voto-. Motivos del grado de prioridad asignado:
- El incremento de la utilización de la bicicleta está generando conflictos con los peatones que deben ser solucionados.
- **Sensibilización en movilidad sostenible** – 0 votos.
- **Vehículo privado** – 0 votos.

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

Posteriormente se trabajó de forma pormenorizada sobre **“Transporte Público”**, uno de los temas asignados a la Mesa 2.

➤ **Transporte Público:**

- Cuanto más se use el transporte público más se reducirá el uso del vehículo privado.
- El transporte público beneficiara la movilidad peatonal.
- Junto con el aumento del uso del transporte público, aumentara la seguridad vial.
- El medio ambiente obtendría una mejora con el incremento del uso del transporte público.
- Las zonas de carga y descarga junto con los aparcamientos estarán menos saturados gracias al uso del transporte público.
- Plantean que la red de transporte público sea igualitaria en todo Bilbao, que los barrios de extrarradio tengan más frecuencia de horarios por ejemplo.

3. TRANSPORTE PÚBLICO: ESCENARIOS Y OBJETIVOS

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

- Un **tiempo de viaje más reducido**, con trayectos más rápidos que hacen que la ciudadanía utilice el transporte público de forma generalizada.
- El **precio de los distintos medios de transporte público es asequible** para todos los bolsillos.

- En Bilbao existe un **billete único para todos los medios de transporte públicos**.
- La **coordinación, unificación y conexión** entre los distintos medios de transporte público es total.
- El itinerario de viaje del transporte público de 2030 es **radial además de céntrico**. Es posible desplazarse entre barrios sin pasar por el centro de la ciudad.
- La **cobertura de transporte público es igualitaria** para todos los distritos y barrios. Existen más líneas y mejores frecuencias horarias de transporte público.
- La **flota de transporte público no tiene impacto ambiental**.
- Que **el transporte público está soterrado** y los peatones circulan libremente por la ciudad.
- La **bicicleta** es un medio extendido, cuenta con una **normativa propia** y existen **carriles conectados entre barrios**.
- El **tranvía no genera contaminación acústica** y llega a todos los barrios de la ciudad.
- Las **líneas de Metro llegan hasta las zonas más alejadas de Bilbao** y los municipios colindantes. Es la opción más cómoda para acercarse a la ciudad.
- Bilbao cuenta con una **línea de AVE soterrada**.
- La **Ría se ha convertido en un medio de transporte**.

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

- Mejorar la interconexión entre los distintos medios.
- Mejorar la conexión entre los barrios.
- Mejorar las frecuencias de transporte público.
- Mejorar el tiempo de viaje del transporte público.

- Mejorar el precio del transporte público.
- Añadir más vías para el tranvía.
- Crear una tarifa única para todos los medios.
- Mejorar la información de transporte público.
- Mejorar la accesibilidad a transporte público.

4. VEHÍCULO PRIVADO: ESCENARIOS

Al final de la reunión se profundizó en el tema “vehículo privado”. La ciudadanía desea un **“escenario Bilbao 2030”** caracterizado por los siguientes elementos:

- El **uso del vehículo privado es minoritario** para moverse por Bilbao, y se utiliza solo para lo imprescindible.
- **Todos los vehículos privados son ecológicos**, respetuosos con el medio ambiente, poco contaminantes.
- Existen **aparcamientos disuasorios** en las afueras de la ciudad que son seguros y están conectados con los distintos medios de transporte público para que no entren coches a la ciudad.
- Las vías de **movilidad del vehículo privado están soterradas y no hay tráfico en las calles**. Solamente se permite el acceso a las calles a lo estrictamente necesario.

En materia de vehículo privado no se desarrollaron **objetivos**.

Proceso participativo para la elaboración del

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Bilbao

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

MESA 3.
SEGURIDAD VIAL Y MEDIO
AMBIENTE



1. ELEMENTOS DESCRIPTIVOS DE LA MESA DE TRABAJO

- Número de personas participantes: 11
- Temáticas asignadas y trabajadas: Seguridad Vial y Medio Ambiente.

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 3 fue la siguiente (de mayor a menor prioridad):

- **Transporte público** -5 votos. Motivos del grado de prioridad asignado:
 - Se requiere mejorar la conexión entre barrios y con el centro de la ciudad, así como más frecuencias y accesibilidad para personas con dificultades o discapacitadas.
 - Se necesita más información sobre los horarios en las paradas.
 - Los precios tendrían que ser más asequibles.
 - Mejorar el transporte público es vital para el desarrollo tanto comercial como social y medioambiental de la ciudad. Además, un transporte público en buen funcionamiento genera muchísima seguridad u dinamismo a la ciudad.
 - Es la base de la movilidad en una ciudad como Bilbao.
- **Movilidad Peatonal** -5 votos. Motivos del grado de prioridad asignado:
 - La ciudad debe ser totalmente del peatón. Los otros temas dependen de él (movilidad de vehículos, seguridad, transporte público...). Cuanto más se peatonalice Bilbao, la ciudad será más limpia, segura y saludable para su ciudadanía. Además, hace la ciudad más barata.
 - La movilidad peatonal facilita los desplazamientos por la ciudad.

- Iguala a la ciudadanía.
 - Es necesario mejorar el estado de las aceras, aumentar las zonas peatonales y eliminar barreras arquitectónicas.
 - El peatón tiene prioridad pero a de respetar al resto de agentes en circulación.
- **Medio Ambiente** -3 votos. Motivos del grado de prioridad asignado:
- Nos estamos cargando el planeta y tenemos que mejorar la calidad del aire en Bilbao. Además es más económico para la mayoría de las personas (no para algunos grupos de interés).
 - Hay que evitar los ruidos en la ciudad y este debe ser un objetivo prioritario en el plan de movilidad.
- **Seguridad Vial** -3 votos. Motivos del grado de prioridad asignado:
- Hay que garantizar la seguridad vial en los desplazamientos de la ciudadanía.
 - Es fundamental tanto para los vehículos como para los peatones.
 - Esta cuestión es fundamental en el diseño del Bilbao del futuro.
- **Carga y descarga** -2 votos. Motivos del grado de prioridad asignado:
- Un buen sistema de carga y descarga es fundamental para el desarrollo de la actividad comercial.
 - Hay que respetar más al personal que está trabajando en estos ámbitos. Esto haría que se favoreciera la convivencia y la seguridad.
- **Movilidad Ciclista** -1 voto-. Motivos del grado de prioridad asignado:
- Porque es el medio que más utilizo y porque es el futuro de la movilidad tal y como ya ocurre en muchas ciudades centros europeas-
- **Aparcamientos** -1 voto. Motivos del grado de prioridad asignado:
- Faltan aparcamientos públicos.
- **Sensibilización** -1 voto.
- He observado que en la sesión participamos personas de bastante edad. Me parece que la sensibilización hay que extenderla a escuelas, institutos y universidad, porque la

educación es pieza fundamental para conseguir un buen plan de movilidad.

- **Vehículo privado** -0 votos.

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

Posteriormente se trabajó de forma pormenorizada sobre “Seguridad Vial” y “Medio Ambiente”, los dos temas asignados a la Mesa 3.

3. SEGURIDAD VIAL: ESCENARIOS Y OBJETIVOS

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

- **Se sueña con un Bilbao en el que se respeta la velocidad marcada para coches, bicis y autobuses**, así como los lugares de tránsito de cada uno de ellos.
- Se ve un Bilbao que se encamina hacia el diseño de una **ciudad integradora**.
- Imaginan que los niños y niñas puedan ir solos a la escuela, ya que **no habrá peligros en sus desplazamientos**.
- Piensan en un Bilbao en el que todas las partes se respetan y en el que las personas **usuarias de las bicis también respetan las normas de circulación**.
- Imaginan un Bilbao en el que **el transporte en bici es del 80%** y con muchos más bidegorris.
- Quiero un Bilbao que **reduzca el volumen de vehículos particulares** en circulación.
- Mi sueño: Respeto, delimitaciones y sincronización.
- Bilbao = ciudad con **cuota 0 de accidentes**.
Imagino un Bilbao con un tráfico lento.

- Pienso en un Bilbao en el que quienes conducen tienen como **prioridad respetar al peatón.**

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

- Mejorar la calidad del **transporte público.**
- Semáforos con **mayor visibilidad y mejor sincronización.**
- Hay que tener en cuenta todas las variables, no sólo los **peatones y los vehículos públicos.**
- Para ese año hay que acabar con los **puntos negros** en la ciudad.
- Evitar cruces.
- **Obligar a las bicicletas a circular por su sitio.**
- Hay que realizar **limitaciones de velocidad.**
- Eliminar la **doble fila.**
- **Más mano dura en las infracciones**, más medios para evitarlas y vigilancia.
- Mejorar **normativas y regulación**, así como reestructuración y mejora de vías.
- **Planes de sensibilización, vigilancia y participación** y trabajo para los que no respeten las normas en el área en el que no se ha respetado.
- **Educación** en colegios, institutos y universidad.
- Mejorar la **convivencia entre peatones, vehículos y bicicletas** ensanchando aceras para dar cabida al carril bici.
- **Tener un parque público importante de bicis** (así como de bicis eléctricas para los barrios altos) y aparcamientos públicos seguros para las bicis privadas.

4. MEDIO AMBIENTE: ESCENARIOS Y OBJETIVOS

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

- Gustaría ver para ese año un **Bilbao sin contaminación de ningún tipo** y con una calidad del aire óptima.
- Imaginan una ciudad en la que se han **eliminado las emisiones de CO₂** y en la que sus medios de transporte son limpios.
- Se sueña con una **ciudad en la que hay pocos coches y circulan lentos**, con muchas bicicletas que se cruzan y la gente se saluda y en la que se han cerrado las gasolineras y no hay tantos enchufes para cargar.
- Imaginan un **Bilbao Smart City**.
- Desean ver una **ciudad amable con la ciudadanía**.

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

- Incrementar el **consumo de energía sostenible** en todos los vehículos.
- Dejar de utilizar **combustibles fósiles**.
- Facilitar el **tránsito de vehículos no contaminantes**.
- Conseguir el **compromiso de la ciudadanía**.
- Ayudar en el tránsito hacia que todos los **vehículos que se compren sean limpios** (eléctricos, gas, hidrógeno...)
- Impulsar la instalación de **aceras con baldosas que ayuden a reducir el CO₂**.
- Acondicionar **calzadas con material que rebaje el ruido de los vehículos**.
- Reducir el **precio del transporte público** para que lo utilice cada vez más gente.
- Conseguir que toda la **flota de transporte público sea sostenible**.
- Colocar en la ciudad **puntos de recarga eléctrica universales**.
- Impulsar que el **consumo energético del transporte y de las viviendas sea de energías renovables**.
- Intentar que el un **40% de los vehículos utilicen energía sostenible**.
- Limitar fuertemente la **velocidad máxima**.
- **Restringir el número de vehículos que accedan y circulen por la ciudad** según el tipo de combustible que utilicen.
- Priorizar el **movimiento peatonal** y la circulación en bici.

Proceso participativo para la elaboración del

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Bilbao

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

MESA 4.

MOVILIDAD PEATONAL Y CARGA Y
DESCARGA



1. ELEMENTOS DESCRIPTIVOS DE LA MESA DE TRABAJO

- Número de personas participantes: 12
- Temáticas asignadas y trabajadas: Movilidad peatonal y Carga y Descarga.

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 4 fue la siguiente (de mayor a menor prioridad):

- **Transporte público** -9 votos. Motivos del grado de prioridad asignado:
 - Hay que avanzar en accesibilidad para que el equilibrio entre barrios sea una realidad. Existen zonas de difícil acceso para las que el transporte público es fundamental.
 - El correcto funcionamiento del transporte público puede contribuir a un menor uso del vehículo privado, con la consiguiente mejora para el medio ambiente, y a la reducción, asimismo, de los problemas de aparcamiento.
- **Medio Ambiente** -6 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.
 - Las medidas que se planteen abordar en relación a las 9 áreas del PMUS deben redundar en la mejora de la calidad ambiental de la ciudad; el objetivo final del Plan debe ser que la gente viva confortablemente. La buena calidad del aire es, por tanto, primordial. El medio ambiente tiene una relación tan estrecha con la salud que de él depende, en última instancia, nuestra vida.

- **Aparcamiento** -4 votos. Motivos del grado de prioridad asignado:
 - En algunos sitios hay grandes dificultades para aparcar (es notable, por ejemplo, en el distrito 1). No obstante, se reconoce que, más que una falta de aparcamientos, lo que hay es un exceso de vehículos en la ciudad.

- **Movilidad Peatonal** -3 votos. Motivos del grado de prioridad asignado:
 - Toda ciudad debería estar basada en el peatón, pues se trata de la forma más ecológica y fácil de moverse.
 - Se considera que, en el caso de Bilbao, la movilidad peatonal es, junto con el transporte público, la manera en la que más gente realiza sus desplazamientos.

- **Movilidad Ciclista** -2 votos-. Motivos del grado de prioridad asignado:
 - Es un tipo de transporte totalmente ecológico y, por tanto, muy importante para una movilidad sostenible, a la par que saludable.
 - Consume poco espacio y puede contribuir, junto con la movilidad peatonal y el transporte público, a acabar con los problemas de aparcamiento.

- **Sensibilización en movilidad sostenible** -0 votos.

- **Carga y Descarga** -0 votos.

- **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 peatonal” y “Carga y Descarga”, los dos temas asignados a la Mesa 4.

3. MOVILIDAD PEATONAL: ESCENARIOS Y OBJETIVOS

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

- **Bilbao es completamente peatonal**, sin vehículos privados. O existen espacios donde el peatón tiene prioridad con velocidad reducida para los vehículos.
- **El transporte de mercancías es ecológico** (bicicleta).
- **No existen barreras arquitectónicas**, y los barrios altos son totalmente accesibles mediante ascensores, rampas y otros elementos mecánicos. Además, se puede atravesar la ciudad sin tener que cruzar carreteras.
- **El pavimento es antideslizante**, sin riesgo de caídas.
- **La calidad del aire es buena** y la gente se puede mover por toda la ciudad sin tener que sufrir la alta contaminación provocada por los vehículos.
- **Existen áreas con suficiente anchura, sin interferencia de los negocios privados, como terrazas**, donde es posible el tránsito a distintas velocidades sin molestias para los viandantes.
- **Es una ciudad totalmente conectada** que permite que todo el mundo pueda realizar actividad física.

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

- **Suprimir totalmente las barreras arquitectónicas y concienciar** sobre ello, en una sociedad caracterizada cada vez más por el envejecimiento de la población.

- **Realizar un plan de inversiones para infraestructuras de movilidad vertical** (pasos rebajados a ras del suelo, ascensores, rampas y escaleras mecánicas) o para la **creación de accesos dignos para los barrios altos** que salven grandes pendientes, independientemente del transporte público.
- **Impulsar una movilidad peatonal sin agresiones** (barreras arquitectónicas, autobuses que se cruzan, máquinas que van barriendo aceras, ruido de camiones, etc.) que permitan andar por la ciudad tranquilamente.
- **Modificar el pavimento y las baldosas**, especialmente en los barrios altos con orografía complicada, **utilizando la debida tecnología** y materiales antideslizantes.
- **Peatonalizar las calles y crear “paseos” para peatones** que conecten los barrios (también en forma circular), compatibilizándolo con el transporte público. **Hacer núcleos urbanos/barrios sin tráfico, sólo para peatonales, con tráfico periférico lento.**
- **Construir aparcamientos disuasorios e implantar el billete único** para el transporte público.
- En el caso de las calles que no se puedan peatonalizar, **restringir la entrada de coches** (por ejemplo, por matrículas pares o impares, como en Francia).
- **Promocionar la bicicleta y el vehículo compartido.**
- **Optimizar los semáforos.**
- **Resolver la dicotomía entre peatones y otros medios** fomentando la convivencia y compatibilidad entre todos ellos.

4. CARGA Y DESCARGA: ESCENARIOS Y OBJETIVOS

En materia de Carga y Descarga, la ciudadanía desea el siguiente **escenario** para 2030:

- **Las zonas de Carga y Descarga** (diferenciadas por el peso de la carga) **son una necesidad para todo el mundo**, no sólo para los profesionales, por lo que pueden ser utilizadas por todos.

- **Las labores de reparto**, así como los servicios públicos (recogida de basuras, por ejemplo), **se realizan en vehículos eléctricos** (electromovilidad) **y no contaminantes** (como la bicicleta), sin molestias para la ciudadanía, lo cual reduce el número de camiones y furgonetas por las calles.
- **Se vigila y se controla el correcto uso** de los espacios y horarios de Carga y Descarga.

En materia de Carga y Descarga, la ciudadanía plantea los siguientes **objetivos** para alcanzar el escenario planteado para 2030:

- **Crear centros a las afueras de la ciudad e implantar la logística inversa** (un vehículo que entra en la ciudad y sale vacío es un transporte desaprovechado).
- **Crear microplataformas** de distribución de mercancías y **avanzar en soluciones logísticas**.
- **Aprovechar la tecnología digital y las experiencias de la RECI** (Red Española de Ciudades Inteligentes).
- **Impulsar el uso de las vías del tranvía**.
- **Controlar el uso indebido** que hacen los no profesionales de las zonas de Carga y Descarga **mediante la utilización de medios informáticos**.
- **Llevar a cabo estudios previos para conocer las necesidades** de los comercios en relación al número de plazas de Carga y Descarga antes de abordar la ampliación de las zonas reservadas y limitadas a tal fin.

Implantar un canon económico para esta actividad económica que repercuta en el Ayuntamiento y gracias al cual se eviten los abusos.

4- PLENARIO DE CIERRE: PUESTA EN COMÚN DE LAS CONCLUSIONES

En este apartado se realiza un resumen de las conclusiones alcanzadas en cada mesa de trabajo, que fueron expuestas en la parte final de la reunión:

Mesa 1. Movilidad ciclista y aparcamiento

En materia de movilidad ciclista, para 2030 se plantean dos grandes escenarios. En primer lugar, se desea una red de vías ciclables interconectada. En segundo lugar, se apunta la posibilidad de implantar la bici eléctrica como forma para superar la orografía. Los objetivos que se marca la ciudadanía para ello tienen que ver con la construcción de las propias vías y las infraestructuras anexas, como los aparcamientos.

En lo que respecta al aparcamiento, el deseo para 2030 es avanzar hacia un parking menos visible, con el soterramiento como principal opción. También se apunta la necesidad de habilitar una red de aparcamientos disuasorios que eviten la inserción del vehículo privado en la ciudad. Estos aparcamientos deben ser seguros para las mujeres, y estar bien conectados a los medios de transporte público.

Mesa 2. Transporte público y vehículo privado

El transporte público de Bilbao en 2030 se caracteriza por la coordinación de medios, de horarios, de información y de trayectos. Todos los transbordos se realizan de forma cómoda y asequible, con el mismo billete. Los barrios están perfectamente comunicados entre sí sin necesidad de pasar por el centro, y las flotas de transporte público no emiten emisiones contaminantes.

En lo que respecta al vehículo privado, en 2030 su presencia en la ciudad está reducida a la mínima expresión, a lo imprescindible. Además, todos los vehículos privados son ecológicos y circulan y estacionan de forma soterrada. Las personas no

residentes cuentan con aparcamientos disuasorios seguros y conectados con el transporte público.

Mesa 3. Seguridad vial y medio ambiente

De cara a 2030, se desea un escenario de seguridad vial plena, con una velocidad del tráfico reducida y con escasos vehículos motorizados, que permite a los peatones desplazarse sin riesgos.

En el campo medioambiental, se apunta a una circulación compuesta por vehículos de cero emisiones a base de fuentes de energía renovables y no contaminantes.

Mesa 4. Movilidad peatonal y carga y descarga

Se desea para 2030 un Bilbao sin barreras arquitectónicas, un lugar agradable por el que poder pasear y en el que la circulación no supone un obstáculo ni un peligro. Existen distintos sistemas de transporte vertical que facilitan la vida a las personas de los barrios periféricos. Todo esto, en una ciudad sin contaminación ambiental derivada del tráfico.

En lo que respecta a las zonas de carga y descarga en el Bilbao de 2030, toda la ciudadanía respeta estas zonas sin invadirlas y no es necesaria la vigilancia de las mismas. Además, existen centros logísticos a las afueras de la ciudad que optimizan la llegada de vehículos al centro.