

2016 <sup>EKA.</sup> JUN. 20

IRTEERA / SALIDA      SARRERA / ENTRADA  
Zk. / N° 2714      Zk. / N° \_\_\_\_\_


G17 D01

2016ko ekainak 20 / 20 de junio de 2016

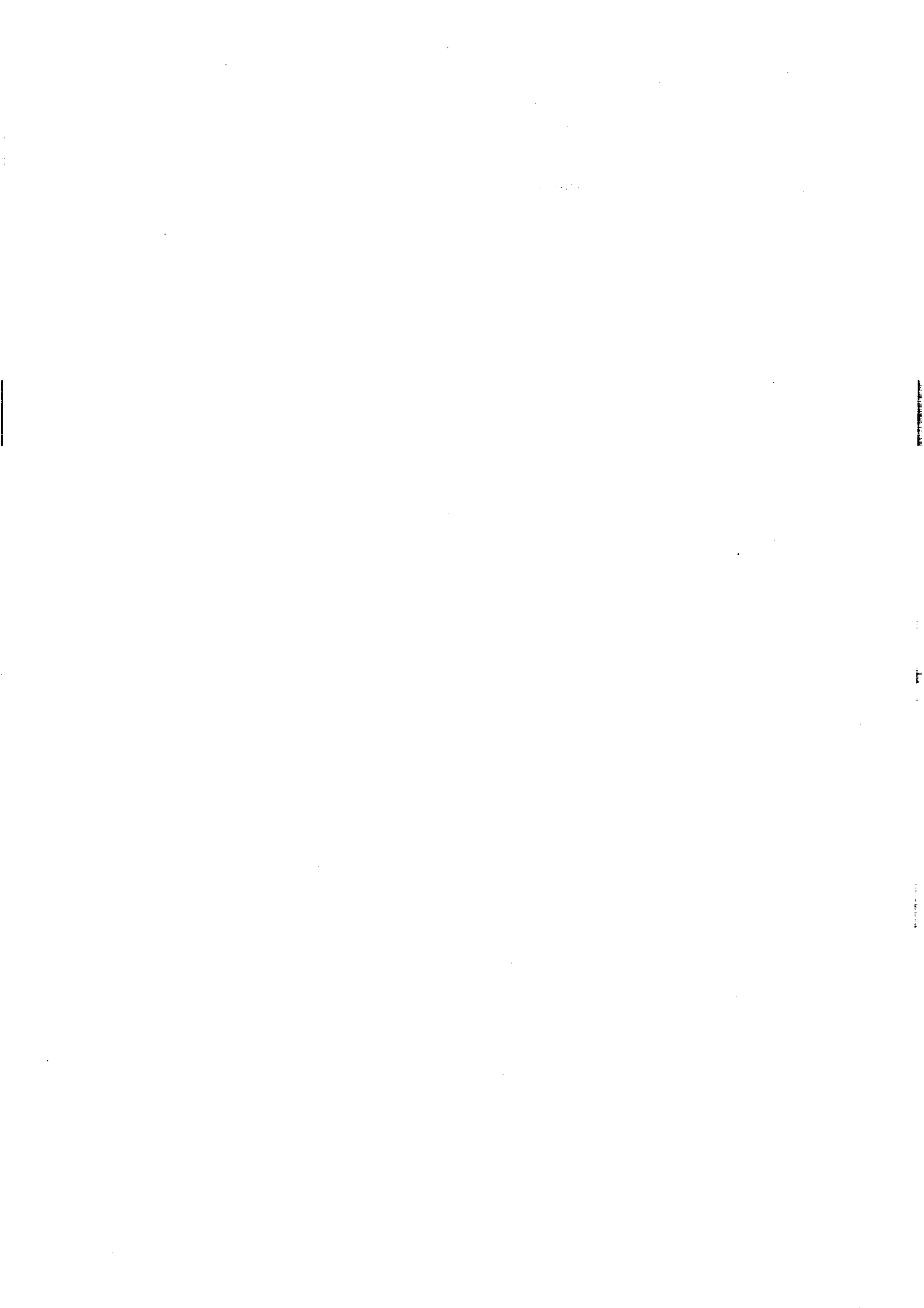
<b>NORK/DE:</b>	GARRAIOAK ETA MUGIKORTASUNA SUSTATZEKO ZUZENDARI NAGUSIA / DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD
<b>NORI/A:</b>	LURRALDEAREN KOHESIOA SUSTATZEKO ZUZENDARI NAGUSIA / DIRECTOR GENERAL DE COHESIÓN DEL TERRITORIO
<b>GAIA/ASUNTO:</b>	<b>Informe de aportaciones al documento base de Revisión de las D.O.T..</b>

Adjunto se remite informe de aportaciones al documento base de Revisión de las D.O.T. en su apartado 9-Movilidad sostenible, realizado por esta Dirección General de Transportes y Movilidad.

Atentamente,



Izpta. / Fdo.: Vidal MARTÍNEZ BARTOLOMÉ  
GARRAIOAK ETA MUGIKORTASUNA SUSTATZEKO ZUZENDARI NAGUSIA  
DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD



## MOVILIDAD SOSTENIBLE

Frente a enfoques anteriores, la movilidad sostenible prioriza la proximidad y la accesibilidad sobre la movilidad y el transporte, propugnando un modelo de ciudades más compactas, en el que los desplazamientos en ellas y entre otras dentro de un territorio resulten más cortos y autónomos, discriminando positivamente el transporte colectivo, de mayor eficiencia energética, ambiental, social y económica que el vehículo privado, y dando un nuevo tratamiento al espacio donde el peatón sea el protagonista.

La aplicación en exclusiva de la política de creación de nuevas infraestructuras se ha demostrado que por sí misma no resuelve los problemas de movilidad y tráfico, ya que generan el efecto de una mayor demanda, colonización de suelos anteriormente no urbanizables que posibilitan la creación de nuevos asentamientos urbanos, que a su vez generarán más demanda, etc.

Otras políticas que se han venido aplicando son las de gestión de la oferta (carriles dedicados, gestión de la velocidad, mejoras en los elementos móviles y en las infraestructuras del transporte, etc.) Estas actuaciones, en general, tienen un alto coste y un largo periodo de amortización. A pesar de algunos éxitos parciales, no consiguen frenar suficientemente los problemas causados por el tráfico.

A su vez, la política de gestión de la demanda plantea la modificación de las tendencias de la demanda de transporte y movilidad, incentivando unas y penalizando otras, (restricciones de acceso del vehículo privado al centro de las ciudades, aparcamientos disuasorios bonificados, etc.).

En el último tercio del siglo XX y principios del XXI se ha producido una progresiva colonización del territorio, debida en gran parte a los hábitos sociales y económicos, en los que la planificación urbanística unida a la construcción de grandes infraestructuras ha generado grandes necesidades de movilidad. Muchos pueblos y ciudades se han ido expandiendo, por lo que se han generado nuevos desplazamientos, elevándose el nivel de motorización.

Por ello, las políticas de Ordenación del Territorio deben incidir en un urbanismo más integrador que tenga en cuenta todas las variables a la hora de su diseño, limitando las nuevas expansiones de las ciudades, en el que se propicie la reducción de los desplazamientos entre la residencia y los centros de trabajo, comercio y equipamientos públicos. Para ello deberán introducirse propuestas de recuperación y diversificación de los barrios y promoción de nuevos hábitos y prioridades entre los ciudadanos (llegar andando en vez de coger el coche, comercio de proximidad en lugar de centros comerciales, calidad de vida en el barrio en vez de chalet adosado, etc.). Siendo cierto que el urbanismo tiene influencia directa en la movilidad (al igual que en muchas otras políticas),

corresponde a ambos ámbitos de gestión política establecer y desarrollar los criterios adecuados, por lo que deben estar coordinados y relacionados en las políticas de Ordenación del Territorio.

Otra consecuencia de contener el modelo expansionista del pasado va a ser la mejora de la seguridad en los desplazamientos al reducirse los trayectos y la velocidad, lo cual redundará favorablemente en la gravedad en caso de accidente. Medidas como la limitación de velocidad en el interior de los núcleos urbanos y/o la introducción de zonas de prioridad peatonal a su vez ofrecen menores niveles de contaminación y ruido.

Se debe tender a la internalización de los costes externos del transporte, que no se han incorporado en el precio (congestión de tráfico, ruido, contaminación, etc.).

Se deberán además, articular mecanismos a través de los cuales los agentes generadores de movilidad, en muchas ocasiones entidades privadas, (grandes superficies comerciales, recintos deportivos, etc.) deban entrar a cofinanciar los servicios públicos o su conexión con la red pública de transporte.

El transporte público colectivo también es un factor de equilibrio territorial ya que, a nivel de Euskadi, a pesar de las diferencias entre los tres territorios en cuanto a organización y distribución de los mismos, compensa la dispersión de los habitantes de las entidades locales y ayuda a que la población rural permanezca en su entorno y no se sienta desamparada o con la sensación de ser "ciudadanos de segunda clase". Por ello, desde las administraciones públicas, a este factor se le debe dar respuesta con políticas de movilidad específicas, con parámetros diferentes a las de las zonas urbanas y garantizando, de manera presupuestaria, ese compromiso con el territorio.

### **9.3 MOVILIDAD FERROVIARIA, PORTUARIA Y AEROPORTUARIA**

#### **a.2. Trenes de cercanías**

El Metro de Bilbao, con cerca de 90 millones de viajeros anuales constituye el modo de transporte público más utilizado de la CAPV. Por ello debe continuar con su consolidación y expansión programada Líneas 4 y 5 y acceso al Aeropuerto de Loiu.

En el apartado tranviario debe considerarse el desarrollo de la línea Barakaldo-Sestao-Leioa- UPV por constituir un elemento vertebrador entre ambas márgenes de la ría, además de paliar la monodependencia de la carretera para acceder a un elemento de gran generación de movilidad como es la UPV.

## **b. Movilidad portuaria**

Considerar la adecuación de la infraestructura ferroviaria de acceso al puerto de Bermeo para el tráfico de mercancías.

## **9.4 MOVILIDAD COLECTIVA MULTIMODAL**

### **I ESTADO DE LA CUESTIÓN**

Es claro que es necesaria una política de país, de una planificación y programación que, desde el Parlamento y el Gobierno Vasco en colaboración con el resto de administraciones públicas vascas, impulse, no sólo la reflexión o la descripción de lo que sucede, sino que se asuma el liderazgo de una política de movilidad de las personas que garantice el desarrollo de este derecho de la ciudadanía.

Esta reflexión política debe hacer que se revise la Ley de la Autoridad del Transporte de Euskadi, y junto con ello, un planteamiento específico de movilidad sostenible que englobe cuestiones generales en diferentes aspectos como el del diseño de tarifas, coordinación de operadores, garantizar la prestación del transporte, la formulación administrativa de la cooperación económica y tecnológica de los operadores y las necesarias modificaciones normativas para hacer realidad los objetivos de una política común del servicio público del transporte, así como el establecimiento de los estándares mínimos necesarios para que se pueda dar un servicio público de transporte. Es pues, necesario legislar en esta materia con criterios más amplios que la adaptación de lo previsto en la ley de la Autoridad del Transporte.

Se hace también necesario que las autoridades del transporte tanto territoriales como la de Euskadi se conviertan en verdaderos gestores de la movilidad y cuenten por tanto con las competencias y los recursos para poder funcionar como tales:

### **III ORIENTACIONES TERRITORIALES**

1- El transporte ferroviario y tranviario se erige en el eje vertebrador del sistema suministrándole usuarios a través del transporte por carretera mediante trasbordos no penalizados económicamente y que garanticen altas frecuencias. Bajo estas premisas y en términos generales se pueden identificar los siguientes tipos de zonas o núcleos:

-Zonas atendidas directamente por los servicios ferroviarios y tranviarios. En este caso los autobuses urbanos, si los hubiera, además de atender las necesidades propias del municipio, o interurbanos, alimentan al ferrocarril.

-Zonas limítrofes con las anteriores. Los transportes interurbanos prestan un servicio urbano por las localidades por las que transcurre y alimentan al ferrocarril.

-Zonas no atendidas por la red ferroviaria y por lo tanto servidas únicamente por el bus interurbano que deberían acercar a usuario a las zonas anteriores.

-Otros núcleos alejados de los corredores del transporte público y con poca población que deben ser atendidos por otras fórmulas concretas y específicas de transporte como pueden ser; el transporte a la demanda, acuerdos con taxis, etc, que deberían alimentar a las zonas primeras y segundas.

En este escenario, los servicios de transporte por carretera se deberían comportar en gran medida como alimentadores de dicha red, produciéndose la intermodalidad, que se debe hacer atractiva para el usuario, para lo cual es preciso:

-Estudio de la política en este aspecto para poder establecer y ejecutar los puntos destinados a este objetivo y coordinar los nuevos necesarios si los hubiere.

-Compatibilización de vehículo privado con transporte público (parkings disuasorios)

-Potenciar su uso y establecer una política de actuaciones (inversiones) coordinada a futuro.

No obstante, en todos los Territorios existen áreas geográficas o núcleos tractores de viajeros que no están suficientemente atendidas por dicha red, por lo que el transporte público deberá ser cubierto por autobuses, por lo que se deben respetar las siguientes condiciones:

-Los tránsitos autobús-tren y viceversa deben ser lo menos gravosos o penalizantes posible, lo que supone ajuste y coordinación de horarios y frecuencias de ambos servicios.

-Los transbordos deben efectuarse sin coste económico alguno para el usuario, independientemente del título utilizado.

-Asimismo, deben resultar físicamente accesibles y cómodos para el usuario; estaciones y paradas situadas próximamente y, preferiblemente,

protegidas, bien señalizadas exteriormente indicando próximo servicio y destino. Cabría tener especial atención en este apartado, a las personas con movilidad reducida.

2- De cara a fomentar la utilización del transporte público entre la ciudadanía se hace precisa la adopción de medidas de incentivación, como son las siguientes:

- Aumento de frecuencias, garantizando rapidez, accesibilidad y fiabilidad.
- aumento de la micromovilidad y de la movilidad vertical para acercar los usuarios a la red troncal del transporte público.
- Mejora de recorridos (racionalización del transporte), reestructurándolos, eliminando duplicidades, haciéndolos más intensivos y rápidos mediante combinación de modos si fuera necesario.
- Transbordos entre otros modos y los ferroviarios sin penalización económica y minimizando el factor temporal, para lo cual se debe propiciar un cambio cultural en la percepción que tiene el usuario del transbordo.
- Resulta fundamental penalizar el uso del vehículo privado no sólo en el acceso a ciudades, sino también en zonas industriales grandes (parques tecnológicos, polígonos industriales con dificultades de aparcamiento, etc.)
- Utilización de innovaciones, herramientas tecnológicas y de las TICs al servicio del transporte, introduciendo nuevos desarrollos que hagan más sencilla la movilidad (recargas on-line, información a tiempo real, etc.), que aporten valor añadido (wifi gratuito, redes sociales, ..) para todo el sistema y usuarios y que permitan una atención e información personalizada al usuario.
- Implantar un sistema que integre la interoperabilidad como premisa para el conjunto de la CAPV.

3- El Sistema de Integración Tarifaria y el uso del Billete Único entre todos los operadores resulta un objetivo capital en la política de movilidad sostenible. Ello supone el primer paso de lo que podríamos denominar una red única del transporte. Supondrá una misma tarifa, independientemente del modo de transporte utilizado, para un mismo desplazamiento, estableciendo tarifas por zonas y saltos de zona y un mismo tratamiento para los transbordos. El sistema integrado debe presentar ventajas directas para los operadores del transporte, puesto que, con las tarifas adecuadas, se fomentará la movilidad mediante el transporte público en detrimento de la utilización del vehículo privado.

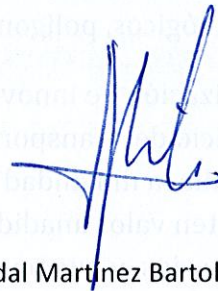
Un sistema de tarifas más sencillo y atractivo para el ciudadano, más fácil de entender, hará que se perciba todo el sistema como una red única e integrada del transporte en todo el territorio.

4- El Planeamiento urbano y los instrumentos de ordenación territorial deberán considerar e incorporar en sus determinaciones aquellas cuestiones contempladas en los planes urbanos y territoriales de movilidad sostenible que se encuentren en vigor y que afecten al futuro desarrollo urbano y territorial.



Pedro J. Jauregui Fernández

Asesor General del Departamento



Vidal Martínez Bartolomé

Director General de Transportes.