



Ayuntamiento
de Vitoria-Gasteiz
Vitoria-Gasteizko
Udala

 **Yo me subo merezi du!**
Vitoria-Gasteizko Mugikortasun Jasangarriaren eta Espazio Publikoaren Plana
Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz

Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz 2026-2030 (PMSEP)

PLAN DE ACCIÓN

ESTRUCTURA, OBJETIVOS Y AVANCE DE MEDIDAS



Abril 2026

BORRADOR

Índice

1. INTRODUCCIÓN	1
2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	3
3. PROGRAMAS DE ACTUACIÓN	5
3.1. PROGRAMA DE MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO	5
3.2. PROGRAMA DE MEJORA DE LA MOVILIDAD PEATONAL	6
3.3. PROGRAMA DE MEJORA DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA/VMP	7
3.4. PROGRAMA DE OPTIMIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO	9
3.5. PROGRAMA DE GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO	11
3.6. PROGRAMA DE MEJORA DE LA EFICIENCIA EN LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)	13
3.7. PROGRAMA DE GESTIÓN DE LA DEMANDA	14
3.8. PROGRAMA DE DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE	15
3.9. PROGRAMA DE INNOVACIÓN Y DIGITALIZACIÓN	16
3.10. PROGRAMA DE GOBERNANZA DE LA MOVILIDAD	17
3.11. PROGRAMA DE CONCIENCIACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN	20

BORRADOR

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye el avance del Plan de Acción del PMSEP 2026-2030, que actualiza el vigente PMSEP 2021-2025, en cumplimiento de lo estipulado por la Ley 4/2019 de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, que fija en 5 años la vigencia de los planes de movilidad urbana sostenible (obligatorios para municipios de más de 5.000 habitantes), transcurridos los cuales se deberá efectuar una evaluación de los resultados alcanzados por él e iniciarse una modificación de sus objetivos y medidas.

Este borrador de Plan de Acción, por tanto, realiza una primera aproximación a la estrategia de actuación para la consecución de los objetivos estratégicos del Plan en el horizonte 2030, derivados de los Principios Rectores de la movilidad y el espacio público en Vitoria-Gasteiz (ver apartado 2).

En particular, el presente avance del Plan de Acción define las líneas de actuación inicialmente previstas y presenta un primer conjunto de medidas asociadas a cada una de ellas. Para la definición de esta estrategia de actuación se ha tenido en cuenta, tanto los resultados de los trabajos previos de Evaluación y Diagnóstico, como las directrices de la Ley 4/2019 de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca y la Ley 11/2023 de Movilidad Sostenible de Euskadi en cuanto a sus contenidos, según las cuales los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) deberán incorporar medidas que incluyan los siguientes aspectos:

- i. Instalación de puntos de recarga y repostaje de combustibles alternativos accesibles al público.
- ii. Incentivación del transporte público.
- iii. Fomento de vehículos de uso compartido (car-sharing).
- iv. Alternativas para la reducción progresiva del transporte privado.
- v. Mejora de la logística para la distribución de mercancías.
- vi. Fomento del uso de bicicletas y, en general, de los desplazamientos no motorizados.
- vii. Establecimiento de nuevas zonas de uso exclusivo de peatones.
- viii. Fomento del uso de vehículos que utilicen combustibles alternativos.

También la Ley 1/2024 de Transición energética y cambio climático y la Ley 9/2025 de movilidad sostenible, de ámbito estatal, establecen directrices en cuanto a las medidas a incorporar al plan de acción de los PMUS:

- a. El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.
- b. Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables, así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.
- c. Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal.
- d. Medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.
- e. Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.
- f. Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.
- g. Medidas destinadas a fomentar el reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles.

- h. El establecimiento de criterios específicos para mejorar la calidad del aire alrededor de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, cuando sea necesario de conformidad con la normativa en materia de calidad del aire.
- i. Integrar los planes específicos de electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones municipales.

Para dar cumplimiento a estos objetivos, el Plan de Acción estructura su propuesta en 11 Programas de Actuación. Cada uno de estos Programas se centra en un ámbito temático o sectorial específico y, por tanto, se vincula en mayor medida a unos objetivos estratégicos concretos. Si bien, las medidas propuestas en cada uno de ellos inciden en mayor o menor medida en el conjunto de objetivos previstos para el PMSEP. Siendo especialmente reseñable la contribución del PMSEP 2026-2030 al objetivo de descarbonización del sector transporte, que es actualmente el sector difuso (no inscrito en el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión - ETS) con una peor evolución en lo que se refiere a reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero en ámbito urbano. Se trata de un objetivo coherente con la participación de Vitoria-Gasteiz en la Misión europea de Ciudades inteligentes y climáticamente neutras¹, de la que es una de las 100 ciudades elegidas integrantes.

Finalmente, hay que tener en cuenta que el presente documento constituye una propuesta preliminar para ser debatida en el marco de los trabajos de participación que acompañan al desarrollo del PMSEP 2026-2030. Constituye, por tanto, un punto de partida que podrá ser ajustado y completado en el marco de dicha participación, en la que la ciudadanía y agentes socioeconómicos podrán expresar, además, sus preferencias y prioridades. No obstante, los resultados de dicha participación deberán ser sometidos a su posterior contraste técnico y presupuestario, para validar o, en su caso, matizar la viabilidad y grado de prioridad asignado a las medidas.

¹ EU Mission: Climate-Neutral and Smart Cities: https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en

2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Los objetivos estratégicos que guían el Plan de Acción del PMSEP 2026-2030, derivados de los Principios Rectores de la movilidad y el espacio público en Vitoria-Gasteiz, son los siguientes:

GOBERNANZA DE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO

- Adaptar la estructura organizativa y la gobernanza municipal para garantizar la adecuada coordinación interdepartamental y la cooperación con otras administraciones en la planificación y gestión de la movilidad de conexión con otros municipios del área funcional de Vitoria-Gasteiz.
- Asegurar la implicación de los agentes económicos y sociales de la cadena logística en el diseño de las estrategias de distribución urbana de mercancías.
- Asegurar la participación ciudadana en el desarrollo de las políticas de movilidad y espacio público de la ciudad.
- Garantizar el ejercicio del derecho a la movilidad en igualdad de oportunidades y reducir desigualdades en el acceso a la actividad urbana y el uso de los sistemas de transporte.
- Garantizar el cumplimiento de la normativa en materia de movilidad, así como reforzar los mecanismos de control, supervisión y, en su caso, sanción de los incumplimientos, en coordinación con los distintos servicios municipales implicados.
- Promover una nueva cultura de la movilidad que favorezca un cambio de hábitos y facilite la transformación social que requiere el cambio hacia una movilidad segura, saludable y sostenible.

MODELO DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO

- Consolidar un tejido urbano compacto, diverso, equilibrado e inclusivo, que reduzca la necesidad de desplazarse.
- Desarrollar un modelo de espacio público que favorezca la movilidad no motorizada, la estancia, el juego, etc. frente al uso predominante del transporte motorizado. Contribuyendo a una acción climática holística con impacto en la descarbonización de la movilidad y la adaptación climática de la ciudad.
- Configurar un sistema de transporte integrado, coordinado y sin duplicidades e ineficiencias, que se extienda a todo el territorio municipal y funcione como un sistema único en todo él.
- Garantizar la accesibilidad universal al espacio público y los servicios en el conjunto del territorio.
- Optimizar los servicios de transporte público para hacerlos más accesibles y competitivos, atrayendo nuevos usuarios al sistema, particularmente aquellos que actualmente realizan sus viajes en automóvil.
- Fomentar la movilidad no motorizada, dotando a los desplazamientos a pie y en bicicleta de unas infraestructuras adecuadas que garanticen su seguridad y comodidad.
- Desarrollar diseños y regulaciones viarias y del estacionamiento que contribuyan a la reducción de la intensidad de tráfico y moderen su velocidad, especialmente en contextos sensibles.

- Mejorar la eficiencia de la distribución urbana de mercancías y optimizar la carga/descarga. Explorar las posibilidades de los modos más sostenibles en el desarrollo de esta actividad.
- Poner en marcha medidas de gestión de la movilidad recurrente asociada a polígonos industriales, centros empresariales, campus, centros educativos, etc. que proporcionen alternativas al automóvil particular para el desplazamiento a los mismos
- Reducir el consumo energético y las emisiones del sistema de transportes, no solo con incorporación de tecnologías más eficientes, sino por el cambio modal propuesto.

BORRADOR

3. PROGRAMAS DE ACTUACIÓN

3.1. PROGRAMA DE MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO

La estrategia de transformación urbana de Vitoria-Gasteiz, iniciada en 2007 con la primera versión del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, se ha articulado en torno al concepto de supermanzana como soporte territorial de un modelo de ordenación y gestión de las distintas funciones urbanas.

El modelo urbano de supermanzanas propone un nuevo código de diseño y ordenación del espacio público que favorece, por un lado, una movilidad más eficiente, sostenible y segura; lo que, a su vez, permite aumentar el espacio dedicado a otras funciones, tales como la estancia, la socialización, el juego, la expresión artística, etc.

Sin embargo, la extensión y ambición de este enfoque ha sacado a la luz algunas dificultades metodológicas y operativas que es necesario abordar en esta actualización del PMSEP, reformulando la estrategia, desde los mismos objetivos, pero dotándola de ciertos grados de adaptación y flexibilidad, para facilitar su efectiva materialización.

Además, se debe trabajar para que los beneficios de este modelo no se focalicen exclusivamente en la interior de las supermanzanas, desarrollando y aplicando criterios para la adaptación de los ejes principales, mejorando también su calidad peatonal y ambiental.

Las actuaciones previstas dentro de este Programa de actuación se vinculan, sobre todo, con los siguientes Objetivos Estratégicos:

- Consolidar un tejido urbano compacto, diverso, equilibrado e inclusivo, que reduzca la necesidad de desplazarse.
- Desarrollar un modelo de espacio público que favorezca la movilidad no motorizada, la estancia, el juego, etc. frente al uso predominante del transporte motorizado. Contribuyendo a una acción climática holística con impacto en la descarbonización de la movilidad y la adaptación climática de la ciudad.
- Garantizar la accesibilidad universal al espacio público y los servicios en el conjunto del territorio.

Las medidas previstas en este Programa de actuación incluyen:

1. Reformulación del enfoque de supermanzanas para Vitoria-Gasteiz

Esta medida consiste en la reformulación del enfoque de supermanzanas, revisando, por un lado, su delimitación, de acuerdo a una jerarquía viaria que no simplifique la cuestión en términos de 'vías perimetrales/vías de interior de supermanzana', sino que responda a la funcionalidad de la red. Por otro, definiendo unos criterios más flexibles, que tengan en cuenta la densidad y complejidad de los tejidos urbanos y se adapten mejor a cada caso.

2. Estrategia para la mejora ambiental de los ejes principales

Definición de criterios para el tratamiento de los ejes viarios principales (que en muchas ocasiones son ejes peatonales principales peatonales), con el objetivo de evitar que vean perjudicada su calidad ambiental a causa de los elevados niveles de tráfico. Estos criterios se

referirían a la introducción de verde urbano y sombreado, mobiliario y elementos para la estancia, etc.

3. Estrategia de renaturalización de caminos y entornos escolares

Medidas para la adaptación climática de las rutas de acceso a los centros escolares mediante la introducción de arbolado abundante. La medida se hace extensiva a los entornos escolares, no solo desde criterios de adaptación climática, sino diseñando actuaciones para la mejora de su seguridad y de sus condiciones para la socialización y el encuentro.

3.2. PROGRAMA DE MEJORA DE LA MOVILIDAD PEATONAL

El fomento de la movilidad peatonal se vincula, en primer lugar, con el modelo urbanístico, que tiene la capacidad de crear una ciudad caminable cuando el desarrollo se hace a partir de tejidos urbanos compactos, diversos y equilibrados, que reduzcan la necesidad de desplazarse y fomenten las relaciones de proximidad. De ahí que un punto de partida de la estrategia de movilidad peatonal sea reforzar la vitalidad urbana de los diferentes barrios de la Vitoria-Gasteiz. Lo que se relaciona también estrechamente con el modelo de espacio público, que debe subsanar el desequilibrio entre el espacio para las personas y el destinado a los vehículos (en marcha o estacionados), dotándolo de mayor habitabilidad y haciendo sitio a otros usos (necesarios y opcionales) que, actualmente, no siempre tienen lugar.

No obstante, desde el punto de vista estrictamente de los desplazamientos, la mejora de la movilidad peatonal pasa por habilitar recorridos peatonales amplios, accesibles, seguros y sin fricciones con el tráfico de vehículos motorizados, integrados en una red continua y conectada, con las mejores condiciones posibles de confort y disfrute para las personas que eligen la marcha a pie en sus desplazamientos diarios. También incentivar que más personas apuesten por la movilidad activa en beneficio de su salud y la del medio ambiente urbano.

Las actuaciones previstas dentro de este Programa de actuación se vinculan, sobre todo, con los siguientes Objetivos Estratégicos:

- Desarrollar un modelo de espacio público que favorezca la movilidad no motorizada, la estancia, el juego, etc. frente al uso predominante del transporte motorizado. Contribuyendo a una acción climática holística con impacto en la descarbonización de la movilidad y la adaptación climática de la ciudad.
- Fomentar la movilidad no motorizada, dotando a los desplazamientos a pie y en bicicleta de unas infraestructuras adecuadas que garanticen su seguridad y comodidad.
- Reducir el consumo energético y las emisiones del sistema de transportes, no solo con incorporación de tecnologías más eficientes, sino por el cambio modal propuesto.

Las medidas previstas en este Programa de actuación incluyen:

1. Definición de una red básica peatonal para Vitoria-Gasteiz

Identificación de la red de itinerarios que canaliza los principales desplazamientos a pie de la ciudad (conectados a los principales nodos de generación/atracción de viajes) y análisis de sus necesidades de mejora.

2. Homogeneización de criterios de diseño para una movilidad peatonal más cómoda y accesible

Definición de los requisitos mínimos de seguridad y confort aplicables a los diferentes niveles de la red peatonal de la ciudad (zonas peatonales o de prioridad peatonal, aceras de la red básica, red complementaria, etc.) para garantizar una óptima accesibilidad peatonal a los principales destinos de la ciudad.

3. Mejora de la permeabilidad peatonal del viario principal

Medidas para la mejora de las oportunidades de cruce en los viarios principales más afectados por una elevada intensidad de tráfico, que son, en muchas ocasiones, los ejes con una mayor presencia de comercio y otras actividades.

4. Optimización de ciclos semafóricos y eliminación de regulación semafórica en ámbitos de calmado del tráfico

Continuar con la aplicación de medidas que permitan la optimización de los ciclos semafóricos desde la óptica de los diferentes modos de desplazamiento, incluyendo la posible eliminación de la necesidad de regulación semafórica en ámbitos de tráfico calmado en los que la intensidad y velocidad del tráfico permitan una regulación más eficiente mediante la regulación no semafórica.

5. Materialización de la red de sendas urbanas: itinerarios y zonas de estancia adaptados al cambio climático

Avanzar en la materialización de la red de sendas urbanas de interior de supermanzanas propuesta por el PMSEP. Se trataría de una red complementaria a la red básica de itinerarios peatonales, orientada a un uso lúdico o de paseo, en los que se prime, además, la función estancial.

3.3. PROGRAMA DE MEJORA DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA/VMP

La bicicleta desempeña un papel central en esta estrategia de movilidad sostenible de Vitoria-Gasteiz, habida cuenta de que las condiciones de partida del municipio (tejido urbano compacto en gran parte del casco urbano, distancias medias y una orografía llana con pendientes muy localizadas en el casco medieval, fácilmente evitables gracias a la estructura concéntrica de esta zona de la ciudad) le otorgan un elevado potencial de transformación de las pautas de movilidad cotidianas.

En ese sentido, Vitoria-Gasteiz ha registrado una notable evolución en el uso de la bicicleta como modo de desplazamiento habitual, aunque el análisis de la evolución del reparto modal en la ciudad revela un cierto estancamiento de los desplazamientos en bicicleta (cuota modal del 8,3% en la última encuesta de movilidad del Ayuntamiento en 2019, dato muy similar al de encuestas anteriores).

El crecimiento de la movilidad ciclista en Vitoria-Gasteiz se ha apoyado en el desarrollo de una extensa red ciclable, estructurada en dos niveles jerárquicos, que alcanza un total de 180 kilómetros. La actualización del PMSEP seguirá trabajando para facilitar los desplazamientos en bicicleta de manera eficiente y segura. Por un lado, completando dicha red de itinerarios ciclistas. Especialmente en el caso de las conexiones con las áreas industriales, donde la red existente aún no ha conseguido activar el elevado potencial que tiene la bicicleta para la movilidad laboral a los polígonos. Pero, sobre todo, mejorando la calidad de la red existente y aplicando nuevos criterios de gestión y regulaciones que permitan impulsar el uso de la bicicleta en el conjunto de la ciudad, no solo a lo largo de sus itinerarios

exclusivos, sino mejorando la ciclabilidad del viario. Sin olvidar la necesidad de seguir completando la red de infraestructuras complementarias para la bicicleta (aparcamiento, señalización, etc.).

Finalmente, hay que tener en cuenta que, sin llegar a equipararse a los modos activos de movilidad en términos de sostenibilidad, los VMP están consolidándose como una alternativa eficiente al uso del coche en desplazamientos cortos, cuya circulación se apoya significativamente en la infraestructura ciclista. Además de contar con un elevado potencial intermodal que es importante desarrollar en su totalidad (en coordinación con el Programa de Optimización de los Servicios de Transporte Público).

Las actuaciones previstas dentro de este Programa de actuación se vinculan, sobre todo, los siguientes Objetivos Estratégicos:

- Fomentar la movilidad no motorizada, dotando a los desplazamientos a pie y en bicicleta de unas infraestructuras adecuadas que garanticen su seguridad y comodidad.
- Desarrollar diseños y regulaciones viarias y del estacionamiento que contribuyan a la reducción de la intensidad de tráfico y moderen su velocidad, especialmente en contextos sensibles.
- Reducir el consumo energético y las emisiones del sistema de transportes, no solo con incorporación de tecnologías más eficientes, sino por el cambio modal propuesto.

Las medidas previstas en este Programa de actuación incluyen:

1. Completar la red de itinerarios ciclistas de Vitoria-Gasteiz

Seguir avanzando en la materialización de los itinerarios de la red básica ciclista definida por el PMSEP. Incorporación de nuevos itinerarios a la red secundaria para mejorar la conectividad del conjunto de la red. Materializar conexiones con el entorno rural.

2. Adecuación del viario para mejorar la ciclabilidad

Identificación de ejes viarios donde no es posible habilitar infraestructuras exclusivas para la bicicleta y aplicación de soluciones de diseño que favorezcan una convivencia más segura entre vehículos motorizados y otros usuarios de la vía (bicicletas/VMP).

3. Estrategia de mantenimiento y mejora de la red ciclista existente

Identificación de puntos en mal estado de conservación o con soluciones de diseño inadecuadas. Reserva de una partida anual para su progresiva resolución. La iniciativa se podría asociar al diseño de programa específico de reclamación de mejoras por parte de las personas usuarias de la bicicleta.

Sustitución progresiva de aceras-bici.

4. Generalización del doble sentido ciclista en ámbitos residenciales

Habilitación de la circulación de bicicletas o VMP en dirección contraria a la marcha en calles locales de sentido único, para evitar rodeos innecesarios a este tipo de usuarios, mediante la señalización de zonas de coexistencia (S-47) o la creación de carriles bici en contrasentido.

5. Completar la red de puntos de aparcamiento

Creación de puntos de intercambio modal entre modos no motorizados y el transporte público con aparcamientos específicos para bicicletas y VMP en el entorno de las estaciones de transporte y paradas de bus con potencial intermodal.

Seguir incorporando puntos para el aparcamiento de bicicletas en la vía pública donde no haya oferta o esta sea insuficiente. Incorporación de aparcamientos específicos para VMP en el entorno de equipamientos clave.

Reubicación progresiva de aparcabicis en acera a la calzada (banda de aparcamiento/servicio).

6. Ampliación de la red de VGBiziz y mejora de su gestión

Ampliación de la red de aparcamientos seguros de bicicletas VGBiziz. Estudio de reubicación de módulos con baja aceptación o déficit de uso.

Incorporar a la red de VGBiziz nuevos módulos de aparcamiento seguro para VMP en nodos intermodales (estación de ferrocarril, estación de autobuses, posibles nuevas paradas de cercanías).

Realización de una experiencia piloto de uso compartido bici/VMP. Evaluación de resultados y estudio de impacto de la posible generalización de la medida.

Mejora de su señalización.

Estudio de fórmulas de gestión apoyadas en empresas de componente social.

7. Mejora de la señalización (reguladora y orientativa)

Mejora de la aplicación de la señalización reguladora: señalización horizontal (pasos ciclistas, avanza bicis, etc.) y vertical (Excepto bicis, etc.). Adecuación a la nueva señalización DGT.

Semaforización en ámbar para ciclistas en ciertos cruces (paso o giro).

Mejorar el wayfinding de la red ciclista. Desarrollo de una señalización orientativa eficaz, asociada a puntos de interés de la ciudad.

Marcas viales (zonas de calmado del tráfico, ciclo-carriles, carriles recuperados...).

8. Registro de bicicletas/VMP

Migración o integración del registro de bicicletas a un registro estatal, de la mano de RedBici.

Incorporación al registro municipal de los VMP del registro de la DGT (obligatorio para obtener número de placa y certificado que permite la circulación).

Difusión de la iniciativa y desarrollo de un programa de incentivos al registro de bicicletas.

9. Consolidación de la Comisión de la Bicicleta

Reforzar el papel de la Comisión de la Bicicleta como órgano consultivo y foro de encuentro entre los diversos agentes implicados en el desarrollo de las políticas ciclistas de Vitoria-Gasteiz. Mayor frecuencia de reuniones. Más protagonismo en el diseño de actuaciones.

3.4. PROGRAMA DE OPTIMIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Un sistema de transporte público integrado, coordinado y sin duplicidades e ineficiencias constituye una pieza fundamental del modelo de movilidad sostenible de Vitoria-Gasteiz, ya que, junto con los desplazamientos a pie y en bicicleta, permite que la población pueda acceder a los diferentes servicios y equipamientos sin necesidad de utilizar el vehículo privado, en unos tiempos razonables y en

condiciones adecuadas de confort y seguridad. Lo que, además de los beneficios ambientales que comporta (reduce las emisiones contaminantes y el ruido), tiene importantes implicaciones sociales, al fomentar una sociedad más equitativa, equiparando las posibilidades de movilidad de las personas que no tienen disponibles un automóvil particular.

En consecuencia con ello, el PMSEP 2026-2030 seguirá trabajando en la adecuación de la oferta, accesibilidad y eficacia de los transportes públicos de la ciudad, potenciando la intermodalidad y aumentando su velocidad comercial y frecuencias mediante medidas que faciliten su prioridad; con el objetivo de convertirse, junto con otros servicios de movilidad complementarios, en una alternativa real al automóvil privado en distancias medias y largas, tanto en el ámbito de la ciudad y su medio rural, como en el entorno municipal y comarcal.

Las actuaciones previstas dentro de este Programa de actuación se vinculan, sobre todo, con los siguientes Objetivos Estratégicos:

- Configurar un sistema de transporte integrado, coordinado y sin duplicidades e ineficiencias, que se extienda a todo el territorio municipal y funcione como un sistema único en todo él.
- Optimizar los servicios de transporte público para hacerlos más accesibles y competitivos, atrayendo nuevos usuarios al sistema, particularmente aquellos que actualmente realizan sus viajes en automóvil.

Las medidas previstas en este Programa de actuación incluyen:

1. Nuevas líneas de tranvía a Zabalgana y ampliación Salburua

Ejecución de las obras de extensión del tranvía a Zabalgana y ampliación del tramo en Salburua hacia Betoño (cocheras). Actuación ya en marcha, ejecutada desde instancias supramunicipales, en la que la competencia municipal tiene que ver, sobre todo, con la integración urbana de las calles afectadas.

2. Adecuación de líneas de TUVISA a los nuevos servicios tranviarios

Remodelación de los recorridos actuales de las líneas de TUVISA para su adaptación a los nuevos trazados del tranvía, evitando duplicidades y solapamientos.

3. Nueva línea 11 de conexión Zabalgana – Lakua-Arriaga

Análisis y evaluación de los resultados de la prueba piloto de la Línea 11 de conexión entre Zabalgana y Lakua-Arriaga.

Realización de ajustes y definición de criterios de operación para la posible puesta en servicio definitiva de la nueva línea.

4. Mejora de horario de TUVISA

Optimización de los horarios de operación de TUVISA con los del tranvía, para una mayor integración intermodal de la red.

Ampliación del recorrido de ciertas líneas, hasta final de línea, en horario nocturno.

5. Adecuación paradas bus al cambio climático

Progresiva dotación de marquesina en las paradas que aún no estuvieran dotadas de ellas.

Medidas para la adaptación climática de las paradas mediante la introducción de soluciones basadas en la naturaleza, materiales que no acumulen calor, diseños que favorezcan la ventilación, mejoras de drenaje, etc.

6. Creación de nodos multimodales: mejora de la intermodalidad

Desarrollo de nodos de intercambio modal en las estaciones de transporte más importantes de la ciudad (estación de autobuses, actual estación de tren y posibles nuevas paradas de cercanías, paradas de intercambio tranvía-bus), en los que, además de posibilitar el aparcamiento seguro de bicis y VMP, se proporcione acceso a otros servicios de transporte (coche compartido, vehículos multiusuario, flotas públicas) para la realización de las conexiones de último tramo (acceso a destino en centro urbano o en áreas industriales).

7. Estudio para la implantación de medidas que incrementen la demanda y mejoren la velocidad comercial de TUVISA

Realización de un estudio de reestructuración de la red: mejoras de cobertura y optimización de servicio. Prioridad semafórica en intersecciones clave. Ampliación de carriles-bus y gateras.

Enfoque intermodal.

8. Estudio de la posible creación de nuevas paradas de Cercanías en Vitoria-Gasteiz

Análisis del posible impacto sobre la demanda de transporte de la introducción de nuevas paradas a lo largo del trazado ferroviario existente que se integrarían en el servicio Miranda de Ebro - Altsasu (p.ej. Jundiz, Zabalgana, Salburua).

9. Medidas para la modernización y mejora del atractivo del servicio de taxi

Desarrollo de una nueva regulación que incluya mejoras en la prestación del servicio, como la posibilidad de reserva mediante app, compartición de viajes, etc.

10. Evaluación calidad del servicio y satisfacción del cliente: propuestas de mejora

Revisión y propuesta de mejora del sistema de evaluación de la calidad de servicio y satisfacción del cliente.

3.5. PROGRAMA DE GESTIÓN DEL TRÁFICO Y EL APARCAMIENTO

También la gestión que se hace de las infraestructuras de transporte debe ayudar al cambio de modelo por otro con menor protagonismo del coche. Para ello, se deben propiciar diseños y regulaciones viarias que garanticen la coexistencia de los diferentes modos, cuando se comparte el uso de la infraestructura, o que minimicen el riesgo en los puntos en que las infraestructuras de los diferentes modos se cruzan, mediante el tratamiento de los cruces e intersecciones.

La actualización del PMSEP de Vitoria-Gasteiz continuará abordando esta cuestión desde criterios de calmado de tráfico, entendida como herramienta no solo para la moderación de la velocidad de circulación, sino de moderación de las intensidades de tráfico, ayudando con ello a propiciar mejores condiciones de seguridad para los modos no motorizados y mejorando la calidad ambiental del espacio público.

Además, el PMSEP hace este planteamiento extensivo a la gestión del estacionamiento, de tal forma que, garantizando las necesidades de residentes y habilitando soluciones que faciliten los

requerimientos particulares de la diversidad de casos que así lo precisen, limite el efecto llamada para la utilización del coche que el aparcamiento puede ocasionar si no se concibe desde criterios de sostenibilidad.

Las actuaciones previstas dentro de este Programa de actuación se vinculan, sobre todo, con el siguiente Objetivo Estratégico:

- Desarrollar diseños y regulaciones viarias y del estacionamiento que contribuyan a la reducción de la intensidad de tráfico y moderen su velocidad, especialmente en contextos sensibles.

Las medidas previstas en este Programa de actuación incluyen:

1. Vitoria-Gasteiz Ciudad 30

Establecimiento de una regulación viaria con limitación de velocidad a 30 km/h por defecto para toda la ciudad, con excepciones en ejes principales de acceso a la ciudad o de especial importancia para el transporte público.

2. Estrategia de calzado del tráfico

Definición de criterios de diseño y regulación viaria para la moderación del tráfico y su progresiva aplicación, para ayudar a que se cumpla el nuevo esquema de velocidades propuesto en la medida anterior.

3. Remodelación de intersecciones viarias

Elaboración de proyectos de remodelación de intersecciones viarias cuyos diseños presentan una especial complejidad, que afecta a la comodidad y/o seguridad de los diferentes usuarios de la vía (no solo automóviles) o que requieran de una mejor integración urbana.

4. Plan Director de Aparcamiento

Redacción de un estudio que analice con detalle el balance entre oferta y demanda de estacionamiento en la ciudad (incluyendo todas las modalidades de aparcamiento), así como los hábitos de aparcamiento de su población (y sus visitantes), enmarcado en los posibles cambios propiciados por las últimas actuaciones en materia de movilidad en Vitoria-Gasteiz.

Consolidación del concepto de banda de servicio, como evolución de la banda de aparcamiento, entendida como una banda que albergue otros usos además del estacionamiento. Además de ser el lugar preferente de mobiliario, dispositivos urbanos, etc.

5. Extensión de la OTA. Introducción de criterios ambientales (OTA ambiental)

Extensión OTA a todo el interior de la antigua ronda de circunvalación.

Evaluación del efecto frontera de los barrios con OTA adyacente.

Incorporación de criterios ambientales en la OTA: bonificación a los vehículos de menores emisiones.

6. Aparcamientos de borde conectado al T.P.

Desarrollo de una red de aparcamientos de borde en las principales entradas de la ciudad, con conexión al transporte público, para propiciar el cambio modal, evitando realizar

desplazamientos en coche en el interior de la ciudad. Regulación para incentivar el intercambio modal.

7. Estrategia de reconversión de aparcamientos en Hubs de movilidad

Paulatina incorporación de plazas dedicadas a servicios de movilidad (carsharing, motosharing, VMP, etc.) en aparcamientos públicos de la ciudad.

3.6. PROGRAMA DE MEJORA DE LA EFICIENCIA EN LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)

La distribución urbana de mercancías (DUM) es esencial para el desarrollo económico de las aglomeraciones urbanas, ya que la ciudad constituye el último punto de la cadena de transporte de mercancías para muchos productos de consumo. Pero la movilidad de mercancías en áreas urbanas es también origen de importantes impactos negativos, que tienen que ver con la congestión, la contaminación atmosférica, ruido, accidentes, etc.

Por ello, el PMSEP 2026-2030 desarrollará una serie de medidas para racionalizar los flujos mercancías, mejorar su eficiencia y optimizar la carga/descarga. Explorando, además, las posibilidades de los modos más sostenibles en el desarrollo de esta actividad.

Las actuaciones previstas dentro de este Programa de actuación se vinculan, sobre todo, con el siguiente Objetivo Estratégico:

- Mejorar su eficiencia de la distribución urbana de mercancías y optimizar la carga/descarga. Explorar las posibilidades de los modos más sostenibles en el desarrollo de esta actividad.

Las medidas previstas en este Programa de actuación incluyen:

1. Consolidación del Foro DUM

Consolidación del Foro DUM como órgano consultivo y foro de encuentro entre los diversos agentes implicados en el desarrollo de las políticas de logística urbana de Vitoria-Gasteiz. Consensuar directrices de funcionamiento y frecuencia de reuniones. Participación en el diseño de actuaciones.

2. Optimización de plazas de carga y descarga

Reubicar y aumentar, siempre que sea posible, la disponibilidad de las plazas de carga y descarga en zonas de alta demanda donde los establecimientos se encuentran a más de 75 metros de distancia de un estacionamiento.

Adecuación de horarios y tiempos de uso a los diferentes sectores de la cadena logística.

Mayor difusión de la OTA para gremios y profesionales autónomos.

Aplicación de soluciones digitales para optimizar la gestión de las plazas de carga y descarga.

3. Reparto de mercancías en horario no comercial

Ampliar los horarios de carga y descarga a periodos fuera del horario comercial, ya sea a primera hora de la mañana o en horario de noche (sin coincidir con el periodo de descanso), mediante vehículos y tecnologías silenciosas, respetando la normativa relativa al ruido.

4. Carriles multiuso carga y descarga

Habilitar carriles multiuso que permitan compatibilizar la circulación general con el uso logístico en horarios específicos en zonas de mucha presión. La implantación se apoyará en tecnología de señalización dinámica y sistemas digitales de control.

5. Despliegue de nuevos microhubs para reparto en bicicleta

Consolidación del microhub logístico de San Martín y avanzar en la creación de nuevos microhubs de reparto de mercancías en bicicleta en otras zonas de la ciudad.

Ventajas para la ciclogística en la normativa municipal

6. Modelo de gestión para comercio online.

Estudio de un modelo de gestión asociado al comercio on-line que, considerando los intereses y necesidades de los diferentes agentes (ciudadanía, comercios, repartidores), mejore su eficiencia y permita educir los desplazamientos de los vehículos de reparto.

3.7. PROGRAMA DE GESTIÓN DE LA DEMANDA

La gestión de la demanda se refiere a todas aquellas acciones necesarias para lograr una movilidad sostenible que no dependen de la oferta de nuevas infraestructuras o servicios sino de promover un cambio de comportamiento. Estas tienen que ver con actuaciones relacionadas con la movilidad recurrente a los centros de estudios, de trabajo y grandes centros atractores, así como a la promoción y sensibilización respecto a los beneficios de los modos de desplazamientos más sostenibles.

Los espacios donde se desarrollan las actividades laborales (polígonos industriales, áreas empresariales, centros comerciales, etc.) y escolares (universidad, colegios e institutos), concentran gran cantidad de viajes en Vitoria-Gasteiz. Otros puntos con gran afluencia de ciudadanos son los equipamientos urbanos, como los centros de salud, los centros culturales o los espacios deportivos, y los comercios.

La ventaja que ofrecen estos centros atractores, desde el punto de vista de la planificación de la movilidad, es que facilitan la modulación de los viajes analizando directamente el comportamiento de ciertos colectivos, que por lo general, tiene características comunes en sus pautas de movilidad: mismas horas de entrada y salida, mismos destinos, similar poder adquisitivo, etc. Esto permite diseñar medidas de incentivo y fomento de nuevas pautas de movilidad específicamente adaptadas a las características particulares de estos colectivos.

Complementariamente, este eje de actuación desarrolla medidas de información y formación dirigidas a sensibilizar e incrementar la conciencia de la población en generar acerca de las consecuencias del modelo actual y la necesidad de cambiar nuestros hábitos de movilidad.

Las actuaciones previstas dentro de este Programa de actuación se vinculan, sobre todo, con el siguiente Objetivo Estratégico:

- Poner en marcha medidas de gestión de la movilidad recurrente asociada a polígonos industriales, centros empresariales, campus, centros educativos, etc. que proporcionen alternativas al automóvil particular para el desplazamiento a los mismos

Las medidas previstas en este Programa de actuación incluyen:

1. Actualización “Estudio sobre hábitos de movilidad al colegio”

Actualización del estudio de 2014 sobre los hábitos de movilidad en los desplazamientos al colegio del alumnado de Educación Infantil, Educación Primaria, Educación Secundaria Obligatoria y Educación Secundaria Postobligatoria.

2. Fomento y desarrollo de Caminos Escolares

Ayudas para el desarrollo de campañas de Camino Escolar en un mayor número de centros educativos de Vitoria-Gasteiz. Apoyo técnico.

3. Estrategia de Movilidad a los Polígonos Industriales

Implementación del plan de acción previsto en el Plan de Movilidad a los Polígonos Industriales (PMPI):

- Mejora de accesos peatonales
- Ejes ciclistas de conexión con las áreas industriales
- Nuevos servicios de movilidad a la demanda o mediante flotas compartidas (automóviles, bicicletas, VMP)
- Etc.

4. Incentivos para el uso de modos sostenibles en la movilidad al trabajo

Medidas de incentivo a la movilidad sostenible en los desplazamientos al trabajo o la universidad, asociadas a la fiscalidad o similar, y condicionando los incentivos a los objetivos o el impacto logrado.

Aplicación del sistema de Certificado de Ahorro Energético (CAE) a la movilidad laboral.

3.8. PROGRAMA DE DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE

El compromiso contra el cambio climático constituye uno de los pilares fundamentales sobre los que se han sustentado los sucesivos PMSEP de Vitoria-Gasteiz, estableciendo la descarbonización del transporte como uno de los principales retos que han guiado su desarrollo.

Si bien todos los programas de actuación que conforman el Plan de Acción del PMSEP 2026-2030 contribuyen al desarrollo de un modelo urbano más sostenible y eficiente, desde este programa de actuación se proponen actuaciones específicamente orientadas a la transformación del sistema de movilidad local, combinando medidas para profundizar en la electrificación de la movilidad en Vitoria-Gasteiz, con un cambio progresivo en los hábitos de movilidad hacia patrones menos dependientes del automóvil particular.

Las actuaciones previstas dentro de este Programa de actuación se vinculan, sobre todo, con el siguiente Objetivo Estratégico:

- Reducir el consumo energético y las emisiones del sistema de transportes, no solo con incorporación de tecnologías más eficientes, sino por el cambio modal propuesto.

Las medidas previstas en este Programa de actuación incluyen:

1. Extensión de las iniciativas de coche compartido (carsharing)
Desarrollo de medidas para apoyar el despliegue o ampliación de iniciativas de coches compartidos.
2. Fomentar viajes compartidos (carpooling)
Medidas para la consolidación y ampliación de la plataforma de carpooling existente en Vitoria-Gasteiz.
Integración del carpooling municipal (urbano+rural) con provincial
3. Mejora de la sostenibilidad de la flota municipal de vehículos
Extender la electrificación y fomentar la eficiencia en el uso de la flota de vehículos municipales.
4. Continuar con la electrificación de la flota de TUVISA
Incorporación de más autobuses cero emisiones a la flota de autobuses urbanos.
5. Ampliación red cargadores eléctricos
Ampliación de la red existente en espacios públicos. Habilitación de puntos de recarga eléctrica en hubs de movilidad que integren una oferta de servicios como bikesharing, cargobike-sharing, carsharing, aparcamientos seguros VG-Biziz, etc.
Explorar fórmulas de compartición de puntos de recarga privados.
6. Criterios ambientales para la renovación y concesión de nuevas licencias de taxi
Establecimiento de requisitos mínimos de eficiencia y emisiones de los vehículos (etiquetado ambiental) para la renovación o acceso a nuevas concesiones de licencia de taxi.

3.9. PROGRAMA DE INNOVACIÓN Y DIGITALIZACIÓN

Las nuevas tecnologías y soluciones digitales cuentan con un amplio abanico de posibilidades de aplicación en el campo de la movilidad, ya sea la mejora de la gestión de los servicios y regulaciones, como para avanzar en la interoperabilidad de los sistemas de transporte, pasando por una más eficiente y transparente gestión de la información, hasta la posibilidad de desarrollar sistemas que permitan ensayar y realizar pruebas de cada vez mayor complejidad, antes del despliegue de las actuaciones.

Las actuaciones previstas dentro de este Programa de actuación se vinculan, sobre todo, con los siguientes Objetivos Estratégicos:

- Configurar un sistema de transporte integrado, coordinado y sin duplicidades e ineficiencias, que se extienda a todo el territorio municipal y funcione como un sistema único en todo él.
- Optimizar los servicios de transporte público para hacerlos más accesibles y competitivos, atrayendo nuevos usuarios al sistema, particularmente aquellos que actualmente realizan sus viajes en automóvil.

Las medidas previstas en este Programa de actuación incluyen:

1. Gemelo digital

Desarrollar un gemelo digital que permita simular y evaluar diferentes escenarios y actuaciones de forma virtual antes de su implementación real, facilitando la toma de decisiones basada en datos precisos de movilidad, optimizando el diseño de infraestructuras y políticas de transporte, garantizando que éstas sean más eficaces, sostenibles y adaptables a las necesidades futuras de la ciudad.

2. Mejora de la app de gestión BAT

Gestiones para promover el desarrollo de una versión iOS de la app BAT.

3. Integración con MoveEuskadi, plataforma MAAS

Avanzar en la incorporación en la plataforma MoveEuskadi la oferta de servicios de movilidad complementaria a la de los operadores de Transporte Público.

4. Uso de herramientas digitales para la gestión de la carga y descarga

Monitorización en tiempo real de plazas de carga y descarga.

Sistemas tecnológicos para el control del tiempo de uso y ocupación indebida de las plazas de carga y descarga.

5. Paneles digitales de información y seguimiento de la movilidad.

Incorporación de información complementaria sobre movilidad en la ciudad en la red de paneles digitales (actualmente muestran únicamente información de las estaciones de calidad del aire y del nivel de ocupación de la red de aparcamiento).

Difusión de información relevante y logros en materia de movilidad en Vitoria-Gasteiz.

6. Conducción autónoma.

Explorar y validar tecnologías de conducción autónoma, garantizando el seguimiento activo y la adaptación al marco regulatorio aplicable.

7. Ampliación y mejora de la información de movilidad en Geo Vitoria-Gasteiz.

3.10. PROGRAMA DE GOBERNANZA DE LA MOVILIDAD

La movilidad sostenible supone un cambio tanto en la forma de desplazarse de la ciudadanía como en su forma de decidir sobre los procesos urbanos que tienen que ver con la misma. Un primer elemento diferenciador en este sentido es la participación de la sociedad en la concepción y desarrollo de las actuaciones para el logro de un nuevo modelo de movilidad más centrado en las personas. Este nuevo paradigma es algo que Vitoria-Gasteiz ha tenido bien presente, con la firma del Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible en 2007 como antesala del desarrollo del primer PMSEP. Pero esto no obsta para que se sigan dando pasos para potenciar el papel de la participación ciudadana en la definición de las políticas de movilidad del municipio. No solo reforzando el papel del Elkargune de movilidad en el desarrollo del PMSEP, sino garantizando que se pone a disposición de los agentes implicados toda la información necesaria para poder analizar la evolución del sistema de espacio público y movilidad en la ciudad. Lo que obliga a reforzar los esfuerzos en las labores de seguimiento y evaluación del Plan.

Por otro lado, desde el punto de vista administrativo, la actualización del PMSEP debe seguir avanzando en la aplicación de una nueva perspectiva en el organigrama organizativo, que re-diseñe las estructuras y aplique nuevas formas de gobernanza que garanticen:

- En primer lugar, la eficiente implicación y coordinación de los departamentos y servicios más estrechamente relacionados y con competencias directas sobre la movilidad y el espacio público, como son Tráfico, Policía Local, Espacio Público, TUVISA, Medio Ambiente, etc.
- Así como incorporando la perspectiva de otros departamentos municipales con implicación en la movilidad y el espacio público (Cambio Climático, Salud, Servicios Sociales, Igualdad, Comercio, etc.), así como del resto de administraciones competentes.

Por otro lado, dado el creciente número de servicios y soluciones de movilidad que componen el sistema de movilidad de Vitoria-Gasteiz y que recopilan datos personales o registran comportamientos, es necesario establecer una gobernanza del dato que, garantizando el cumplimiento de la regulación sobre seguridad y privacidad, favorezca una mayor transparencia e interoperabilidad para mejorar la planificación y gestión de las infraestructuras y servicios de movilidad.

Todo ello sin olvidar la necesaria revisión y adecuación de las normativas, para su adaptación a los cambios en el marco institucional en el que se inscribe la política de movilidad de Vitoria-Gasteiz.

Las actuaciones previstas dentro de este Programa de actuación se vinculan, sobre todo, con los siguientes Objetivos Estratégicos:

- Adaptar la estructura organizativa y la gobernanza municipal para garantizar la adecuada coordinación interdepartamental y la cooperación con otras administraciones en la planificación y gestión de la movilidad de conexión con otros municipios del área funcional de Vitoria-Gasteiz.
- Asegurar la implicación de los agentes económicos y sociales de la cadena logística en el diseño de las estrategias de distribución urbana de mercancías.
- Asegurar la participación ciudadana en el desarrollo de las políticas de movilidad y espacio público de la ciudad.
- Garantizar el ejercicio del derecho a la movilidad en igualdad de oportunidades y reducir desigualdades en el acceso a la actividad urbana y el uso de los sistemas de transporte.
- Garantizar el cumplimiento de la normativa en materia de movilidad, así como reforzar los mecanismos de control, supervisión y, en su caso, sanción de los incumplimientos, en coordinación con los distintos servicios municipales implicados.

Las medidas previstas en este Programa de actuación incluyen:

1. Centro de servicios de movilidad de Vitoria-Gasteiz

Creación de un centro que combine funciones de:

- Acceso a servicios de vehículo compartido y multiusuario
- Provisión de información sobre la red de infraestructuras y servicios de movilidad existentes en Vitoria-Gasteiz
- Atención a las personas usuarias de los diferentes modos y servicios de transporte en relación a las dudas e incertidumbres relativas a la normativa y condiciones de uso
- Prestación de servicios básicos de mantenimiento y reparación de bicicletas y VMP (alternativamente, se podrían disponer espacios para realizar estas tareas autónomamente)

- Colaborar con la Unidad Técnica de Gestión de la Movilidad en el desarrollo de tareas de comunicación, sensibilización y formación sobre movilidad sostenible
2. Informes anuales de estado de la movilidad

Diseño y elaboración de un informe de periodicidad anual sobre el estado de la movilidad en Vitoria-Gasteiz. Además de la difusión de los análisis basados en los indicadores de seguimiento del PMSEP y la movilidad, en cada edición se podría incluir un anejo analizando algún aspecto sectorial o temático (que se podría vincular a grupos de trabajo en el seno del Elkargune de Movilidad)
 3. Consolidación del Grupo Interdepartamental para la movilidad en Vitoria-Gasteiz

Consolidación de un Grupo de Trabajo Interdepartamental en el seno del Ayuntamiento, formado por representantes de los diferentes departamentos municipales relacionados con la movilidad (Cambio Climático, Modelo Urbano, Servicios Sociales, Hacienda, Igualdad, Comercio, etc.). Este espacio técnico pretende sentar las bases de una nueva forma de pensar y plantear las políticas de movilidad en Vitoria-Gasteiz, que favorezca, por ejemplo, el cumplimiento de las Misiones Europeas de Adaptación y Mitigación Climática. Así como otros retos de ciudad, en los que la movilidad juega un papel importante (salud, equidad, etc.).
 4. Potenciar el papel del Elkargune de movilidad en el desarrollo del PMSEP

Aumentar el número de sesiones, para fomentar una mayor implicación en el desarrollo del PMSEP. Creación de grupos de trabajo sectoriales o temáticos.
 5. Iniciativas de ciencia ciudadana sobre movilidad

Diseño de iniciativas para implicar a la ciudadanía en la monitorización y evaluación de aspectos relacionados con la movilidad y sus impactos.
 6. Agentes de movilidad

Creación de un cuerpo de Agentes de Movilidad, integrados orgánicamente en el organigrama del Departamento que, por distribución de la cartera municipal, corresponda en cada momento, pero funcionalmente integrados en el Cuerpo de Policía Local (a los que estarán subordinados). Sus funciones, que estarán recogidas en el Reglamento de Organización y Funcionamiento del Cuerpo de Agentes de Movilidad del Excmo. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, se centraría en contribuir a mejorar la regulación y ordenación del tráfico, así como garantizar la seguridad vial, desde una perspectiva de movilidad sostenible, velando por una convivencia modal pacífica y el cumplimiento de las regulaciones dirigidas a salvaguardar la seguridad y confort de usuarios vulnerables.
 7. Directrices para la gobernanza del dato

Establecimiento de protocolos y criterios relativos a la recopilación, disponibilidad e interoperabilidad de datos asociados a los servicios y soluciones de movilidad.
 8. Actualización de la ordenanza de movilidad

Actualización de la ordenanza de movilidad para adaptarla a los cambios propuestos por el PMSEP.
 9. Estudio sobre regulaciones posibles para el transporte de VMP en transporte público

Desarrollo de un estudio que permita identificar criterios para el transporte seguro de VMP en el transporte público y su posterior aplicación al caso de Vitoria-Gasteiz.

3.11. PROGRAMA DE CONCIENCIACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

El desarrollo del PMSEP deberá acompañarse de estrategias de comunicación y sensibilización que promueva una nueva cultura de la movilidad y favorezca que la ciudadanía comparta el modelo de movilidad sostenible y contribuya a su implementación, desarrollando hábitos más saludables y logrando mayores cotas de civismo y respeto a la convivencia entre distintos modos de movilidad.

Para ello, se desarrollarán campañas de sensibilización que proporcionen información e inciten a reflexionar acerca de los beneficios en la calidad de vida, la salud y el medioambiente de unos hábitos de movilidad más responsables, apoyados en los modos de movilidad más sostenibles, en particular la movilidad activa y el transporte público.

También se desarrollarán acciones formativas y de incentivo de formas más sostenible de desplazamiento que faciliten la transformación social hacia un modelo más seguro, saludable y sostenible.

Las actuaciones previstas dentro de este Programa de actuación se vinculan, sobre todo, con el siguiente Objetivos Estratégicos:

- Promover una nueva cultura de la movilidad que favorezca un cambio de hábitos y facilite la transformación social que requiere el cambio hacia una movilidad segura, saludable y sostenible.

Las medidas previstas en este Programa de actuación incluyen:

1. Plan de comunicación del desarrollo del PMSEP
Desarrollo de una estrategia de comunicación durante la vigencia del plan para comunicar todas las actuaciones de movilidad relevantes e informar sobre actualizaciones normativas.
2. Campañas sensibilización y fomento de hábitos de movilidad sostenible
Realización de campañas de comunicación asociadas a la implantación de las nuevas medidas del PMSEP.
Información sobre actualizaciones de normativa y señalización.
Campañas de fomento y sensibilización para una mejor convivencia modal.
Campaña concienciación sobre usuarios vulnerables.
Etc.
3. Fomento de la movilidad ciclista
Desarrollo de una imagen corporativa para la movilidad en bicicleta en Vitoria-Gasteiz.
Actualizar y difundir el mapa de la red ciclable de la ciudad
Desarrollo de campañas para el fomento: general, al trabajo (programa de incentivos), a la universidad, cargo-bikes, etc.
Formación en circulación segura en bici y VMP (escolares y adultos).
4. Promoción de Cargo Bikes y bicicletas familiares.
Actualización y ampliación de la campaña de préstamo para probar cargo-bikes.

5. Nuevo portal web de movilidad en Vitoria-Gasteiz

Mejora del portal específico dedicado a la movilidad en Vitoria-Gasteiz, con información sobre las redes de infraestructuras y servicios de transporte, incidencias, actualizaciones sobre el desarrollo del PMUS, campañas de comunicación y sensibilización, etc.

BORRADOR