

INTRODUCCIÓN

A mobilidade defínese como a capacidade de desprazamento que posúe unha persoa para trasladarse dun punto de orixe a un de destino. A diferenza do termo transporte, centrado na dimensión espacial do acto físico de portar mercadorías ou persoas entre dous puntos, a mobilidade leva implícita unha clara dimensión social que está en todo momento condicionada por un elemento clave: a accesibilidade.

Os espazos urbanos son un complexo escenario onde podemos observar incontables prácticas de mobilidade diaria, tanto de persoas como de mercadorías. A dimensión social anteriormente aludida reflíctese á hora de caracterizar os diferentes individuos que practican un desprazamento. Diferenzas como a idade dunha persoa, as súas capacidades físicas ou mesmo un medo particular poden marcar barreiras á hora de acceder a realizar un desprazamento. Camiñar cara á plena accesibilidade e a eliminación de barreiras debe ser un obxectivo fundamental na nosa sociedade e, en definitiva, un elemento clave na definición do noso modelo de cidade.

O desenvolvemento económico e tecnolóxico do último século implicou a implantación dun modelo de cidade fundamentado no emprego do vehículo privado. Este modelo está a denotar incapacidade á hora de responder ás demandas de mobilidade do presente e do futuro. As nosas urbes e o noso rural comezaron a deseñarse dun xeito claramente enfocado á integración deste medio de transporte, até o punto de que na actualidade máis do 50% do espazo público de calquera cidade está dedicado exclusivamente á circulación ou estacionamento do vehículo privado. Consecuentemente, os usos alternativos do viario público estanse a ver progresivamente marxinalizados. Neste senso resulta clave o rol da administración pública e da planificación urbana, capacitada para responder ás emerxentes demandas de mobilidade alternativa, así como de incentivar a recuperación dun modelo de cidade máis humanizada, dinámica e respectuosa co medio.

A inclusión plena da cidadanía nun modelo de mobilidade democrático espacialmente, onde os dereitos dunha persoa non se vexan reducidos polo feito de optar por un medio alternativo de desprazamento, será sinónimo de éxito na constitución dunha cidade accesible e aberta para todas as persoas que a conforman.

XUSTIFICACIÓN

O Pacto Local pola Mobilidade emerxe como unha ferramenta de traballo que ten como obxectivo establecer o mellor modelo posible de mobilidade para a cidade e o noso rural.

A constitución deste documento foi resultado dun proceso colectivo de participación, aberto a toda a veciñanza e colectivos implicados. A necesidade de chegarmos a un compromiso entre todas e todos para definir as dinámicas de mobilidade futuras implicará o comezo dunha nova andadura en común entre a administración, o tecido asociativo e a cidadanía en xeral. Deste modo, a posta en común das demandas colectivas facilitarán actuacións futuras en materia de planificación urbana.

As persoas e entidades que participaron neste espazo de consenso apostaron claramente por reformular o modelo actual de mobilidade, percibido como insostible social e ambientalmente, así como inoperante ante as demandas de mobilidade alternativa. Esta complicidade colectiva á hora de cambiar o paradigma da mobilidade resulta imprescindible á hora de sentarmos as bases dos principios xerais e obxectivos de actuación presentados a continuación.

Entre as principais preocupacións manifestadas polos colectivos figuran: os problemas asociados á saúde pública (accidentes de tráfico, contaminación, sedentarismo, etc.); as carencias de accesibilidade, principalmente para as xeracións maiores e persoas con mobilidade reducida; a necesidade de incorporar un novo modelo enerxético respectuoso co medio ambiente e que favoreza a redución de emisións de CO₂, así como os problemas económicos derivados dunha mala ordenación do tráfico e os seus efectos na eficiencia do transporte colectivo.

Como resultado deste proceso de participación establecéronse uns principios xerais que sentarán as bases dos obxectivos deste Pacto:

PRINCIPIOS XERAIS

- 1. Polo dereito á cidade:** este pacto guiarase polo principio da mellora da calidade de vida da cidadanía, recuperando o espazo público para usos sociais e de convivencia, así como reducindo na medida do posible os tempos empregados polas persoas nos desprazamentos urbanos. O aumento dos espazos para a convivencia enmarcaranse dentro dun contexto de xustiza social.
- 2. Por unha cidade inclusiva e accesible:** tanto a adaptación dos espazos públicos á totalidade da poboación, como a adecuación dun modelo económico accesible para todos e todas. Poder moverse libremente polas nosas cidades non pode ser un problema de renda. Promovemos unha cidade que favoreza a elección dos medios de transporte non motorizados e que impulse unha tarificación social do transporte público. O obxectivo final é que a mobilidade non sexa un motivo de exclusión social.
- 3. Por unha cidade saudable e ecolóxica:** as nosas cidades están a concentrar emisións de CO₂ e outros gases contaminantes moi por riba dos niveis recomendados. A principal fonte de emisións atópase no tráfico rodado, que se traduce en graves prexuizos para a saúde das persoas. Esta cidade comprométese a camiñar cara un futuro máis limpo e respectuoso co medio ambiente.
- 4. Pola soberanía enerxética:** a mobilidade leva implícita as diferentes características de cada medio de transporte, os seus puntos fortes e débiles en canto á eficiencia operativa e enerxética para cada desprazamento. Este pacto avoga pola racionalización do uso dos diferentes medios e facilitar a súa utilización naqueles desprazamentos nos que sexa máis adecuado dende o punto de vista da súa eficiencia. En definitiva, potenciaranse na medida do posible os desprazamentos non motorizados.
- 5. Pola seguridade:** tanto nos viarios de circulación como no espazo público en xeral. Cómpre incrementar a creación espazos de convivencia para que os nosos fillos, maiores e persoas con mobilidade reducida poidan facer uso das rúas e prazas e desprazarse de forma autónoma en condicións de seguridade. Este principio leva implícita a necesidade de calmar o tráfico de vehículos motorizados.

6. **Por unha cidade de proximidade:** tras a expansión urbana das últimas décadas, que tivo como resultado un entramado urbano pouco amigable co peón e co transporte público, procurárase reorientar o urbanismo cara un modelo de proximidade, de distancias curtas carentes de barreiras espaciais.
7. **Pola garantía do dinamismo económico:** a mobilidade debe permitir favorecer o atractivo das actividades terciarias, converténdose así nun instrumento para o desenvolvemento da cidade, contribuíndo en definitiva á dinamización da economía da mesma.
8. **Pola integración de todos os colectivos e administracións:** o pacto pretende integrar a todos os colectivos e axentes sociais presentes na cidade, intentando que as posibles demandas de todos os participantes teñan cabida nun marco de colaboración activa. Ao mesmo tempo, reclamamos ao resto de administracións con competencias sobre a cidade que se sumen a esta aposta e realicen os esforzos lexislativos, políticos e orzamentarios que merece un dereito que afecta á vida cotiá da cidadanía.

OBXECTIVOS

O presente documento pretende servir de guía na definición do modelo de cidade, así como exercer de marco facilitador na toma de decisións en políticas de mobilidade. Os obxectivos agrúpanse en tres grandes bloques, correspondentes ás temáticas tratadas nos Plenarios celebrados dentro do Pacto Local pola Mobilidade:

- Circulación e estacionamento
- Transporte colectivo
- Modos brandos de transportes

CIRCULACIÓN E ESTACIONAMENTO

A cidade do século XXI debe afrontar o reto de responder ás demandas actuais de mobilidade. O gran crecemento urbano experimentado nas últimas décadas, levou aparelado un aumento e unha concentración xeográfica dos fluxos de mobilidade. O modelo baseado no vehículo privado responde ante os incrementos de demanda ampliando a oferta de infraestruturas viarias. Este incremento nas capacidades do viario estimula a presenza do vehículo privado nas cidades e un consecuente aumento na demanda de equipamentos de aparcamento e regulación.

Debemos optimizar o elevado esforzo orzamentario realizado en estruturas viarias nos últimos anos, de cara a formular alternativas reutilizando estas infraestruturas, con formulas mais sostibles para a mobilidade. Superar as capacidades de acollida de vehículo privado dentro das cidades, leva consigo: situacións de colapso nas dinámicas de circulación, unha dotación insuficiente de prazas de aparcamento, un costoso desgaste do viario urbano e elevados niveis de contaminación.

O obxectivo primordial debe ser acadar unha presenza equilibrada e racional do vehículo privado dentro da cidade, que garanta: **fluidez na circulación, suficientes dotacións de aparcamento, seguridade viaria e boa calidade do aire.**

Obxectivos

- ✘ Reducir o tráfico de paso no centro da cidade, en prol do tráfico de destino para residentes e carga e descarga de mercadorías e usuarios do comercio.

- ✘ Promoción dos aparcamentos de borde, mellora nas súas condicións de intermodalidade con transporte colectivo e modos brandos de transporte, así como estudo e avaliación de posibles ampliacións tanto en número como en capacidade.
- ✘ Promover entre a cidadanía a conveniencia dun uso racional do vehículo privado priorizando outros modos de desprazamento
- ✘ Redución da velocidade media ca fin de aumentar a seguridade para as persoas e permitir fluxos de circulación máis dinámicos.
- ✘ Afianzar o compromiso cas novas tecnoloxías da información aplicadas á circulación, en particular, no referente á xestión do aparcamento.
- ✘ Traballar e mellorar no aspecto informativo e educacional.
- ✘ Prestar especial atención ao coidado ambiental, con controis dos niveis de contaminación atmosférica e acústica provocadas polo tránsito motorizado, de cara a reducir en alomenos un 50% as emisións de efecto invernadoiro en 2030
- ✘ Mellorar e transformar os hábitos de desprazamento ao traballo, con especial incidencia en grandes centros atraccións de mobilidade laboral.
- ✘ Mellorar a seguridade viaria reducindo o número de accidentes, respectando así o espazo público en cada un dos seus usos.
- ✘ Garantir que o réxime sancionador no ámbito da mobilidade teña como único obxectivo disuadir prácticas inadecuadas e que non responda en ningún caso a un propósito recaudatorio
- ✘ Fomentar políticas de compartición de automóbil

TRANSPORTE COLECTIVO

Un dos obxectivos principais do Pacto Local pola Mobilidade é fomentar un transporte público de calidade. As premisas baixo as que se basea a consecución deste obxectivo son as seguintes: **fiabilidade, puntualidade, accesibilidade e competitividade en tempos.**

Existen, na actualidade, relacións de causa-consecuencia entre a eficiencia do transporte colectivo e o uso indiscriminado do vehículo privado. Resulta pois, necesario incidir na mellor convivencia dos diferentes medios de transporte para optimizar as dinámicas de circulación. As limitacións espaciais do presente esixen dunha progresiva redución do automóbil no viario urbano, en prol de medios de transporte colectivo.

Obxectivos

- ✘ Promover o emprego do transporte colectivo fronte o vehículo privado
- ✘ Diseñar unha rede de transporte de calidade, axustada ás necesidades de mobilidade da poboación e á morfoloxía actual do concello, tanto das zonas urbanas como do rural.
- ✘ Priorizar o espazo público adicado ao transporte colectivo no viario.
- ✘ Garantir o servizo de transporte en todas as zonas do Concello con independencia das súas especificidades, dentro duns marcos de eficiencia económica
- ✘ Mellorar e aumentar a información a disposición do usuario, procurando sempre a achega de información adaptada a cada parada.
- ✘ Estudo, planificación e modificación do material móbil, no que respecta á redución de emisións contaminantes, tamaño dos vehículos e eficiencia enerxética dos motores.
- ✘ Aumento da fiabilidade e cobertura do servizo.
- ✘ Garantir a accesibilidade en todos os vehículos, procurando o uso de forma autónoma do servizo de autobuses para todas as persoas con independencia das súas características de mobilidade.
- ✘ Aumento da velocidade comercial e redución do tempo de estancia en parada.
- ✘ Fomentar a intermodalidade con outros medios de transporte

MODOS BRANDOS DE TRANSPORTE

Camiñar cara unha cidade accesible, saudable, inclusiva, segura e respectuosa co medio require dun novo paradigma no modelo de mobilidade. Faise necesario un cambio no reparto modal cara a utilización de medios de transporte sustentables, en definitiva, apostar polos denominados modos brandos de transporte.

Para acadar un modelo de cidade para as persoas, o obxectivo fundamental será **xerarquizar en orde de prioridade os modos brandos de transporte sobre os modos convencionais**; de maneira que os peóns, as bicicletas, o transporte colectivo, a carga e descarga de mercancías e por último o vehículo privado a motor formarán a pirámide de xerarquía da mobilidade urbana.

Obxectivos

- ✘ Fomentar un uso racional do automóbil, facilitando o “cambio” cara os medios de transporte alternativos
- ✘ Xerarquizar e definir de xeito claro as funcións e o reparto dos espazo urbanos seguindo e aplicando criterios de rendibilidade social.
- ✘ Fomentar a mobilidade peonil
- ✘ Mellorar a convivencia entre tránsito peonil e tráfico viario, con especial incidencia nas zonas de ocupación común
- ✘ Mellorar as condicións de accesibilidade no deseño urbanístico.
- ✘ Fomentar o transporte en bicicleta.
- ✘ Mellora na intermodalidade da bicicleta con outros medios de transporte
- ✘ Mellorar a seguridade para os desprazamentos en bicicleta
- ✘ Impulsar a mobilidade eléctrica.

- ✘ Impulsar a distribución de mercadorías en vehículos de tracción humana ou eléctrica
- ✘ Protección de lugares especialmente sensibles aos impactos do tráfico rodado, tales como centros educativos, centros sanitarios ou residencias da terceira idade.
- ✘ Prever nas futuras actuacións urbanísticas unha configuración do espazo público que teña en conta as necesidades do modelo de mobilidade definido neste pacto.

PARTICIPACIÓN CIDADÁ

Para acadar os obxectivos do presente Pacto Local pola Mobilidade iniciouse o proceso cun primeiro plenario de presentación deste Pacto cidadán no mes de novembro de 2015 e posteriormente abriuse un proceso de consulta e participación cidadá a través dunha microweb instalada na páxina web do Concello.

Posteriormente celebráronse tres novos plenarios, entorno aos cales se estruturaron as temáticas a tratar: circulación e estacionamento, transporte colectivo e modos brandos de transporte.

O primeiro plenario celebrado no mes de xaneiro de 2016, avaliou a **circulación e o estacionamento**. Este plenario contou coa presenza de arredor de 80 persoas, en representación dos seguintes sectores e colectivos:

- APETAMCOR
- Representante BNG
- Representante PP
- Representante PSOE
- AAVV Raigame
- AAVV Vedema Santa Marta-Choupana
- AAVV As Marías
- AAVV Sandra Prego Rial
- AAVV A Xuntanza
- AAVV Amigos de San Pedro
- AAVV Pontepedriña
- Profesor Xeografía e Historia
- Radiotaxi Compostela
- Asociación Profesionales del Taxi
- FANPA Compostela
- FEGATRAVI
- ADEGA
- Tralusa
- Autocares Mosquera
- Ciclistas Asociados Galegos
- Aucasa (Transportes máis aparcadoiro Galeras)
- Aparcadoiro Praza Roxa
- Cámara Comercio Santiago de Compostela
- Comerciantes Compostela Monumental
- Servizo Participación da USC
- Grupo de Traballo de Mobilidade Compostela Aberta
- Representante do Concello Santiago (Arquitecto)
- Colexio Oficial de Psicoloxía de Santiago
- Colexio Enxeñeiros de Camiños, Canales e Portos de Galicia

O segundo plenario celebrado no mes de febreiro de 2016, avaliou a importancia do sistema de **transporte público**. Este plenario contou coa asistencia de arredor de 50 persoas, en representación dos seguintes colectivos e sectores:

- Autocares Mosquera
- Tralusa
- Asociación trabadores ttee. Público
- Aucasa
- Ciclistas Asociados Galegos
- Composcleta Santiago
- Asociación de Profesionais do Taxi
- AAVV Enfesta
- AAVV Sandra Prego Rial
- Representante do BNG
- Representante do PP
- Representante do PSOE
- AAVV Amigos de San Pedro
- AAVV Montelongo de Grixoa
- AAVV Pontepedriña
- AAVV Raigame
- AAVV A Xuntanza
- Presidente Cámara Comercio Compostela
- Asgatravi – Fegatravi
- CCOO Santiago
- Grupo Traballo Mobilidade Compostela Aberta

O terceiro plenario versou sobre **modos brandos** de transporte. Neste plenario contamos coa asistencia de arredor de 60 persoas, en representación dos seguintes sectores e colectivos:

- Representante PSOE
- Representante PP
- Representante BNG
- Autocares Mosquera
- Tralusa
- Aucasa
- Asociación trabadores transporte público
- Ciclistas Asociados Galegos
- Composcleta Santiago
- Asociación Profesionais do Taxi
- AAVV Enfesta
- AAVV Sandra Prego Rial
- AAVV Amigos de San Pedro
- AAVV Montelongo de Grixoa
- AAVV Pontepedriña

- AAVV Raigame
- AAVV A Xuntanza
- Cámara Comercio Compostela
- Asgatravi – Fegatravi
- CCOO Santiago
- Grupo Traballo Mobilidade Compostela Aberta
- Colexio Oficial de Psicoloxía (Grupo de Tráfico)

Resulta evidente que todo o tratado neste documento son temas de profunda complexidade que requiren un tratamento en numerosos departamentos tanto municipais coma de outras administracións.

O presente documento é froito dun traballo colectivo no que diversos colectivos cidadáns participaron de forma activa, ben de forma directa ou a través dos múltiples colectivos anteriormente citados. Habilitáronse diversas canles de participación para poder canalizar as achegas que son a base do presente documento.

Para que este pacto sexa punto de referencia para os próximos anos, precisará do consenso de todas as partes implicadas empezando desde a totalidade do goberno municipal ata os axentes sociais e por suposto a cidadanía, tal e como xa participaron no proceso de elaboración.

O concello deberá poñer nas mans deste proxecto todos os recursos que estean na súa man para a súa consecución e por suposto realizar un traballo de planificación para futuras actuacións e desenvolvementos da cidade.

Este documento, foi presentado o día 27 de decembro de 2016 e recolle as suxerencias e aportacións realizadas nese encontro no que participaron as seguintes entidades:

Representante da Universidade de Santiago de Compostela (coordinadora da Oficina de Desenvolvemento Sostible)
Presidente de ASGATRAVI (Asociación Galega de Transporte de Viaxeiros)
Presidente do Colexio oficial de Arquitectos de Santiago de Compostela
Representante da cámara de comercio de Santiago
Representante do colexio oficial de Psicoloxía
Representante de TRALUSA (operadora de transporte urbano de Santiago)
Representante dos condutores do transporte urbano de Santiago
Asociación ciclistas de Galicia
Composcleta
Representante taxistas de Santiago
Representante do aparcadoiro Praza Roxa
Representante de Greenpeace
Grupo de traballo mobilidade Compostela Aberta

Representantes das seguintes ASOCIACIÓNS DE VECIÑOS:

- a. AAVV A GRACIA
- b. AAVV MONTE DO GOZO
- c. AAVV ARÍNS
- d. AAVV A XUNTANZA (SAN PEDRO)
- e. AAVV AS BRAÑAS
- f. AAVV SANDRA PREGO (PONTEPEDRIÑA)
- g. AAVV GUADALUPE
- h. AAVV SANTA MARTA
- i. AAVV FIGUEIRAS
- j. AAVV DA PEREGRINA
- k. AAVV SIONLLA
- l. AAVV CONXO
- m. AAVV BANDO
- n. AAVV ROCHA FORTE
- o.

Ademais asistiron os seguintes representantes políticos:

Representante do Goberno Municipal (CA) do concello de Santiago
Representante do BNG do concello de Santiago
Representante do PSOE do concello de Santiago
Representante do PP do concello de Santiago
Concelleira de mobilidade do Concello de Teo

Tras a súa aprobación polo pleno do Concello de Santiago de Compostela, este documento pasará a ser unha guía e referencia para todas as decisións municipais que teñan que ver ca Mobilidade.

Para velar polo seu seguimento e avaliación establecerase unha comisión de seguimento na que figuren representantes dos diferentes colectivos presentes nas reunións do Pacto pola Mobilidade.

Santiago de Compostela, a 19 de xaneiro de 2.017