

5 PROCESO PARTICIPATIVO

En paralelo a los análisis de datos propios y secundarios de carácter estadístico que se ha elaborado en los apartados anteriores, se ha desarrollado un trabajo de campo triangulando métodos cualitativos y cuantitativos que cumpliera la función de canal participativo e informativo. El objetivo de esta metodología es el de establecer flujos de retroalimentación entre la elaboración del PMS y la ciudadanía del THA y municipios limítrofes al mismo tiempo, a fin de que las líneas estratégicas que se propongan tras la diagnosis realizada consigan crear sinergias entre la normativa obligatoria a aplicar y las demandas ciudadanas.

El proceso metodológico planteado para la recogida de información se nutre de 3 canales:

1. Encuesta on-line abierta al conjunto de la ciudadanía.
2. Entrevistas con los representantes de las entidades locales y cuestionario al conjunto de municipios del THA.

5.1 Resultados del proceso participativo abierto a la ciudadanía.

La encuesta online se cuelga en la web de la DFA y de Alavabus y se abre a la ciudadanía el 9 de noviembre de 2023. Se mantiene abierta hasta el 31 de diciembre de 2023. Esta encuesta ha sido difundida desde las redes sociales de la DFA y de los diferentes ayuntamientos con objeto de potenciar el alcance.

Así mismo, para garantizar que la encuesta sea accesible a todos los sectores de la población, se ha distribuido en papel en las diferentes líneas de transporte interurbano y de transporte comarcal, siendo recogidas por los/las conductores y conductoras de los servicios.

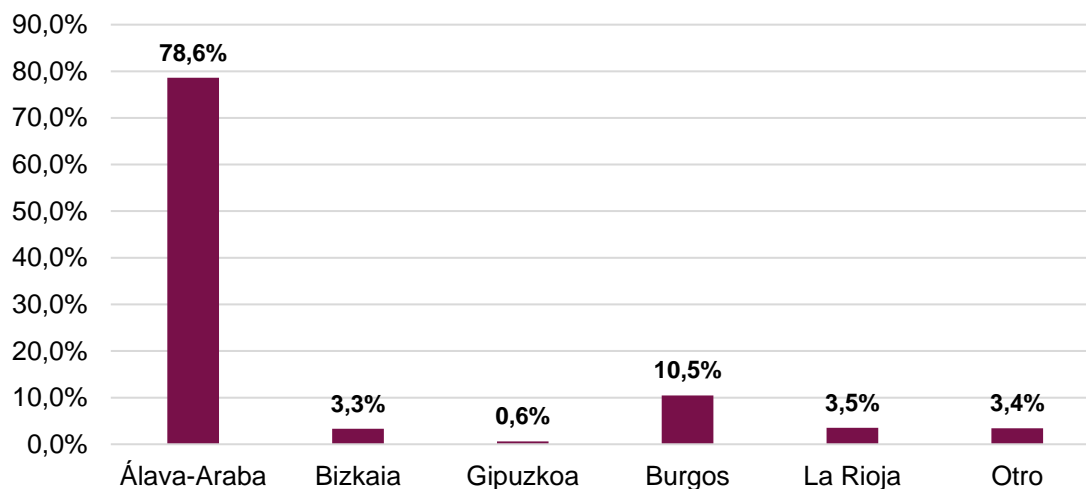
La encuesta nos permite caracterizar los hábitos de movilidad y la percepción sobre la misma y sobre el sistema de transporte interurbano y del transporte comarcal entre la población usuaria del mismo.

Ficha técnica

- **Universo:** 280.449 de 16 y más años residentes en la provincia de Álava. (Fuente: EUSTAT, pirámide interactiva de población, año 2022)
- **Muestra:** 1.202 encuestas completas.
- **Error muestral:** $\pm 2,82\%$ para un intervalo de confianza del 95 % (2 sigmas) y bajo el supuesto de máxima indeterminación (dónde $P=Q=50\%$).

Los principales resultados obtenidos se muestran a continuación:

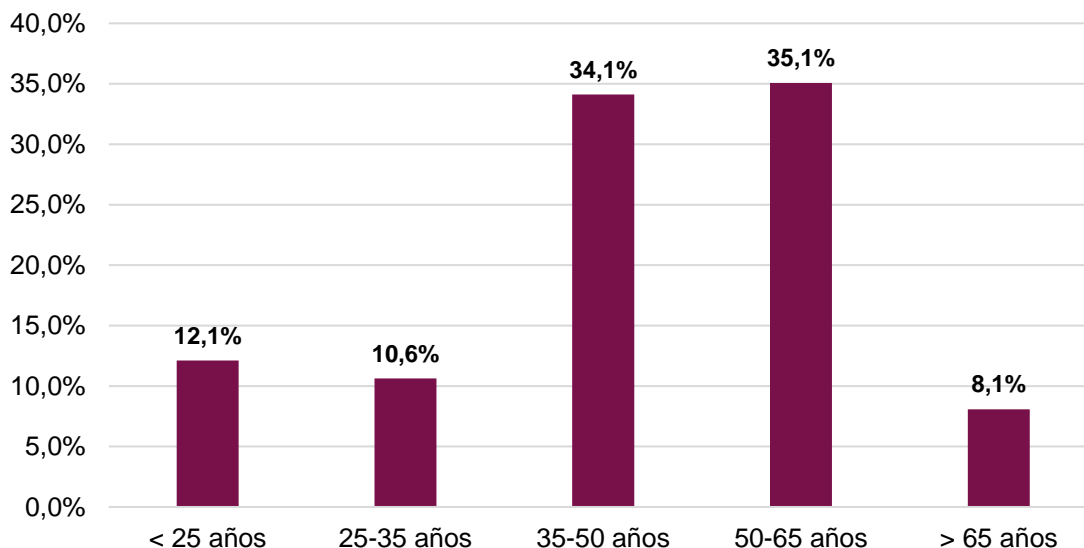
1. Provincia de residencia



De acuerdo con los datos tomados en las encuestas realizadas el 78,6% de la participación ciudadana son residentes en la provincia de Álava. Los municipios que mayor participación han tenido han sido Vitoria-Gasteiz, Zigoitia, Salvatierra y Armiñón.

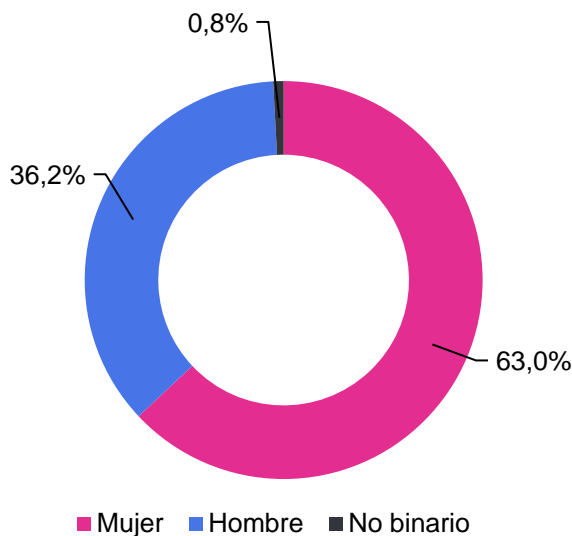
De las encuestas procedentes de los residentes en Burgos prácticamente la totalidad son vecinos de La Puebla de Arganzón; de la provincia de La Rioja la participación mayoritaria procede de Logroño, Haro y Ábalos. Por otra parte, las encuestas recibidas de la provincia de Bizkaia se corresponden con habitantes de Durango y Bilbao principalmente.

2. Edad



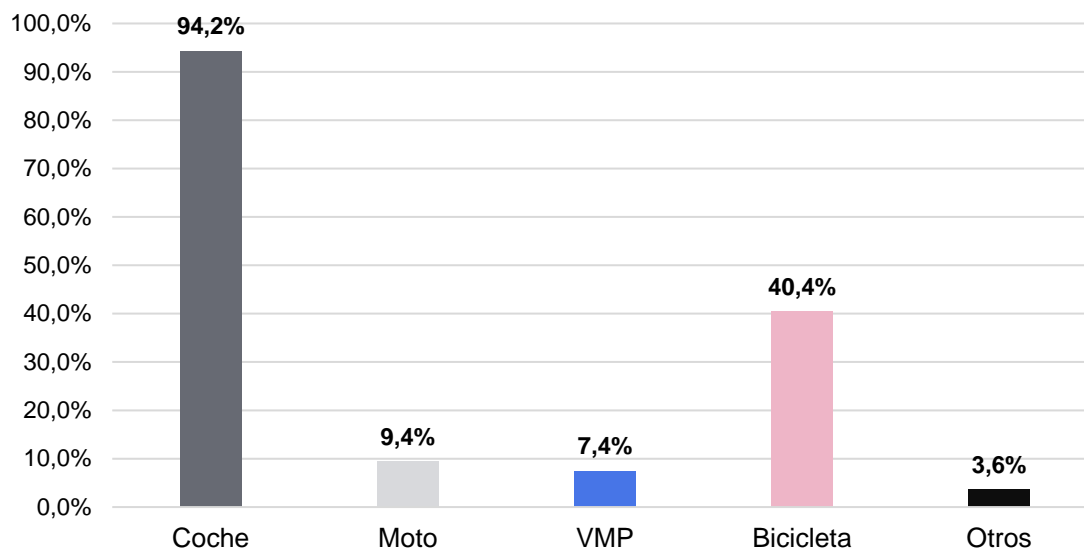
El rango de edad con mayor participación es el que comprende desde los 50 hasta los 65 años, seguido del rango de 35 a 50 años. Entre ambos suman casi el 70% de las personas encuestadas. Llama la atención como los más jóvenes (menores de 35 años), unas generaciones “nativas digitales”, apenas suman un 23% (solo el 12% son menores de 25 años) de las encuestas que se realizaban vía on-line.

3. Género:



En relación con el género la participación por parte de las mujeres duplica a la de los hombres, si bien es importante destacar que el objetivo final de este trabajo afecta por igual a todos los géneros.

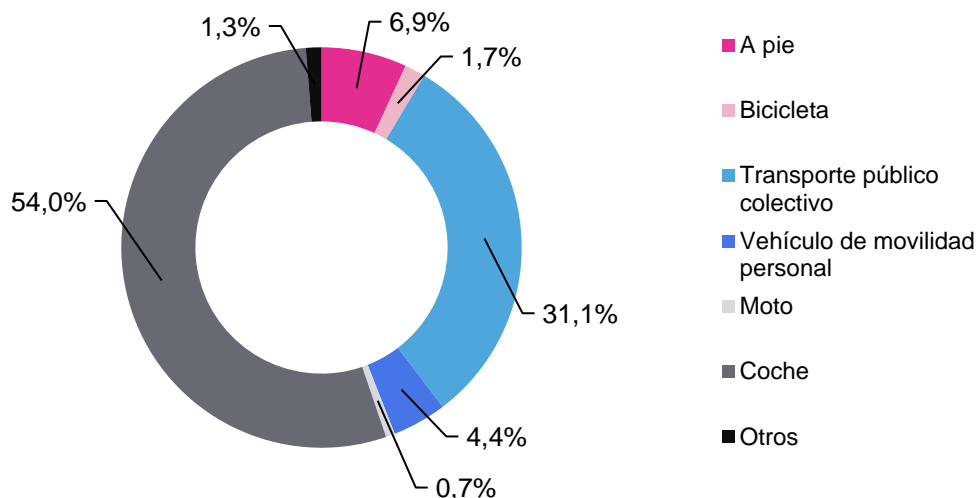
4. En su hogar disponen de:



La disposición de vehículos en el hogar muestra un claro predominio del coche ya que casi el 95% de los encuestados disponen de al menos uno.

Un dato que destacar es que más del 40% de las personas encuestadas disponen de bicicleta, lo cual demuestra un interés por este modo de transporte. Por ello, el disponer de una infraestructura y normativa adecuada hará posible que aumente el uso diario de este modo.

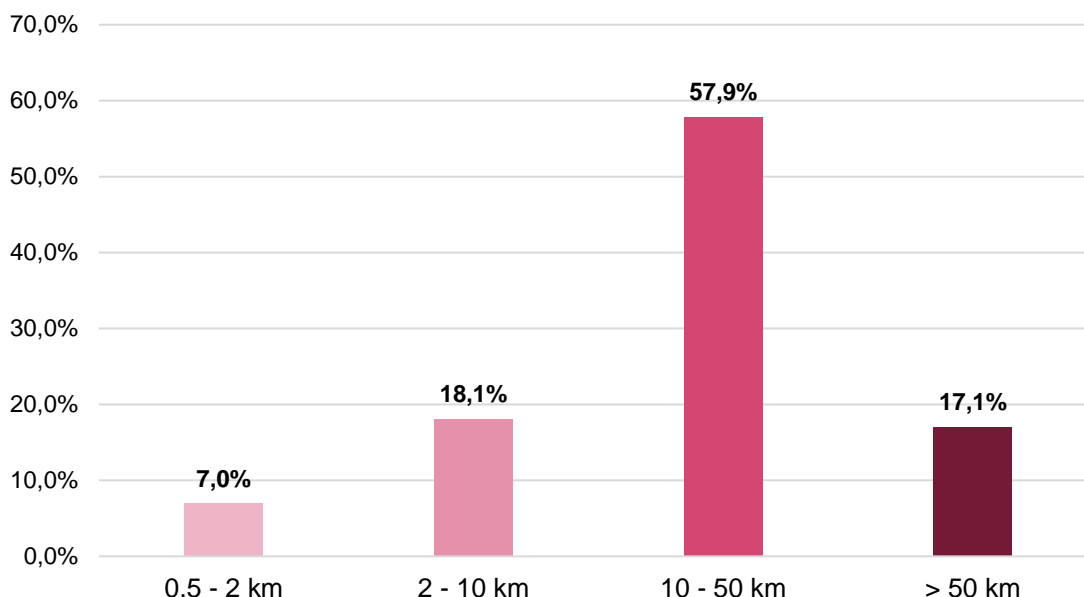
5. ¿Cuál es su medio de desplazamiento habitual?



Por otra parte, al consultarles por el modo de desplazamiento habitual, aunque el vehículo privado sigue siendo el modo predominante con un 54%, el segundo modo es el transporte público colectivo con un 31%. Si se añade la bicicleta y los VMP se alcanza el 37%.

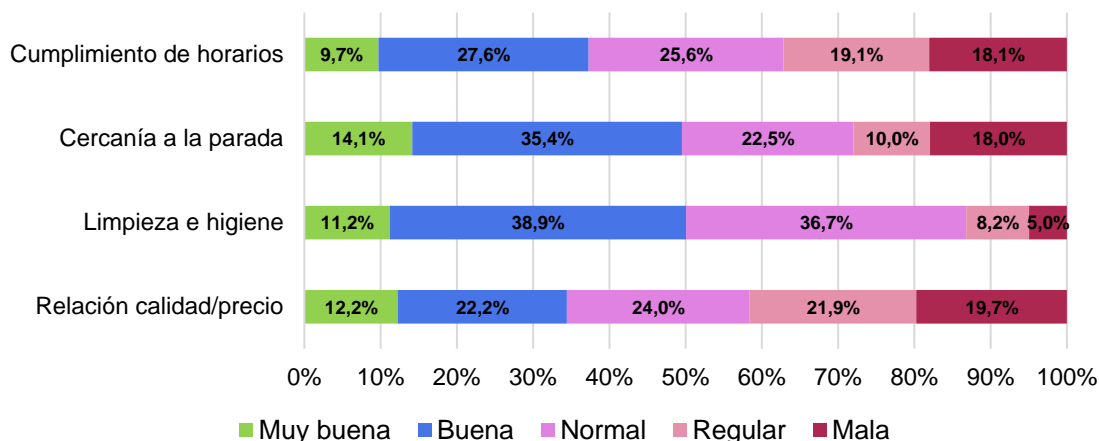
Esto demuestra que gran cantidad de los desplazamientos actualmente ya se realizan en los modos más sostenibles por lo que una mejora en el servicio y la infraestructura asociada pueden favorecer un incremento de la demanda.

6. ¿Cuál es la distancia de su recorrido diario tipo?



Se observa que el grueso de los desplazamientos se concentra en la horquilla de los 10 a 50km. Este dato pone de manifiesto la necesidad de que la infraestructura del transporte público colectivo tenga cobertura suficiente, así como una oferta acorde a la demanda de forma que sea una alternativa real al uso del vehículo privado, medio de movilidad habitual para estas distancias.

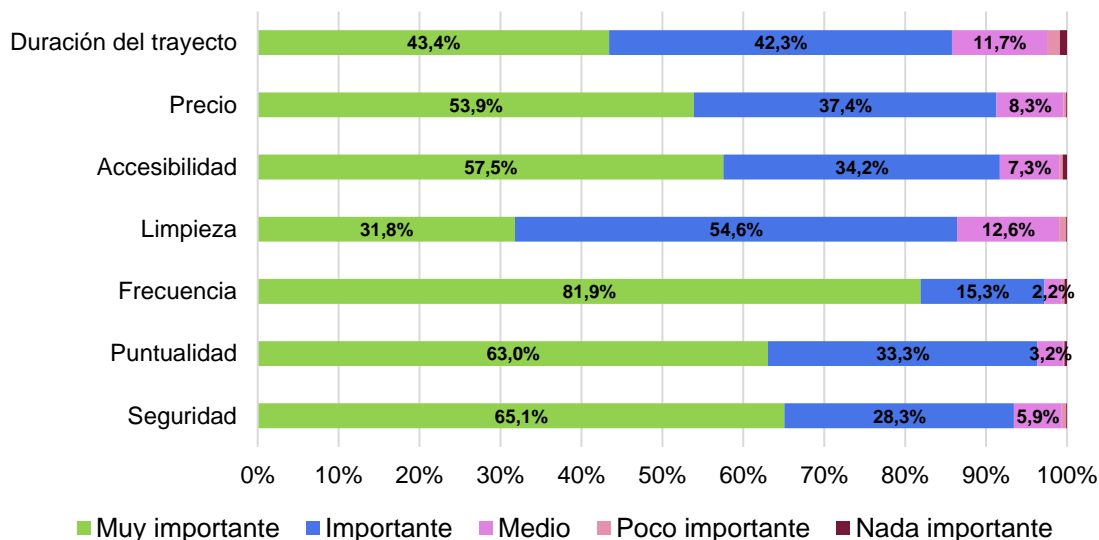
7. ¿Cómo valoraría usted el servicio de TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO INTERURBANO ALAVABUS y el SERVICIO DE TRANSPORTE COMARCAL en el THA?



La siguiente cuestión realizada versa sobre la valoración de diferentes aspectos del servicio y nos permite conocer la percepción que tiene la ciudadanía sobre el transporte público. Se observa que los peor valorados son el cumplimiento de horarios y la relación calidad/precio, algo que es coherente con el feedback obtenido en las entrevistas, así como en los cuestionarios y la respuesta abierta de esta encuesta.

La limpieza e higiene es el aspecto mejor valorado por los/las usuarios y usuarias.

8. ¿Qué aspectos considera son los más importantes para la prestación del servicio de autobús interurbano ALAVABUS y el servicio de Transporte Comarcal en el THA?



En cuanto a los aspectos más importantes se observa que el/la usuario/a del transporte público da importancia al conjunto del servicio, destacando ligeramente el tema de la frecuencia y la puntualidad por encima de los demás aspectos.

Por último, a partir de la respuesta abierta se establecen una serie de conclusiones que nos permiten completar la fotografía de la percepción que tiene la ciudadanía sobre el servicio de transporte público colectivo y el servicio de transporte comarcal. En el anejo correspondiente se recogen la totalidad de aportaciones que se han realizado en este proceso. A continuación, se incluye una selección de las principales peticiones recibidas:

- Fomentar más el transporte comarcal y facilitar el acceso al mismo.
- Acortar los tiempos de reserva para hacer más atractivo su uso, en especial entre la gente joven.
- Actualizar y aumentar la información proporcionada sobre el servicio en las paradas.
- Puntos de reserva de plaza para garantizar la accesibilidad al servicio a todas las personas usuarias.
- Implementar un sistema de geolocalización que permita informar mediante web/aplicación de la situación de los autobuses y los tiempos de espera.
- Habilitar un protocolo de refuerzo cuando de forma extraordinaria falten plazas, de forma que ningún usuario/a se quede sin poder hacer uso del servicio.
- Aumentar la frecuencia de los autobuses en especial a primera hora de la mañana y en fin de semana.
- Mejorar la coordinación del transporte interurbano y el transporte comarcal.
- Minimizar las paradas y los recorridos dentro de Vitoria-Gasteiz, potenciando el intercambio modal.
- Adecuar el diseño de rutas y horarios evitando el solape de las mismas y mejorando su coordinación.
- Ajustar la oferta a la demanda real de las diferentes franjas horarias y épocas del año, así como al tamaño de las poblaciones a las que se da servicio.
- Valorar el uso del transporte escolar por parte de otros/as usuarios/as en caso de que haya plazas libres.
- Estudiar la viabilidad de una línea de tren entre Aiaraldea y Vitoria-Gasteiz.
- Fomentar el uso del vehículo compartido.
- Revisar el sistema de reservas de Álavabus permitiendo una reserva recurrente, de forma que no sea día a día. Este método se valora de forma negativa.
- Garantizar la conexión con las cabeceras de comarca y los centros de atención médica de referencia.
- Revisión de las tarifas, creando bonos mensuales para diferentes perfiles de usuarios/as.
- Valorar la implementación de rutas circulares en las cuadrillas que conecten con las cabeceras de comarca y de ahí con las líneas de conexión con el resto del territorio.
- Aumentar el alcance del servicio a las poblaciones de más de 100 habitantes y a todas las que tienen Ayuntamiento.
- Tren de Miranda de Ebro a Altsasua con frecuencias de cercanías y recuperación del servicio a las poblaciones que se encuentran en el recorrido.
- Integrar la tarifa del transporte comarcal en el transporte público para evitar el agravio comparativo de las poblaciones que necesitan usarlo como paso previo a coger el autobús interurbano.
- Mejora del servicio de atención al usuario/a
- Revisar la infraestructura viaria por la que circulan los autobuses como la conexión Viñaspre-Yécora.

- Tarjeta de transporte integrada teniendo en cuenta que las líneas hacen recorridos que salen del THA.
- Servicios regionales de ferrocarril Logroño/Vitoria-Gasteiz y servicio a los pueblos del entorno.

5.2 Resultados del proceso participativo con los representantes de las cuadrillas y entidades locales

El 17 de noviembre de 2023 dan comienzo las entrevistas mantenidas con representantes de las diferentes cuadrillas y de los Ayuntamientos de mayor población, concluyendo el 1 de diciembre de 2023. Así mismo se lanza vía mail un cuestionario que aborda toda una serie de temas relativos a la movilidad y se hace llegar a todos los municipios que configuran el Territorio Histórico de Álava. Se solicita la colaboración de los mismos para conocer la realidad de cada uno.

Por parte de todo el equipo técnico, se agradece en este apartado el tiempo y participación en este proceso de todas las personas entrevistadas y de todos aquellos municipios que nos han hecho llegar el cuestionario completado favoreciendo la realización de un análisis más completo.

Estas conversaciones y respuestas han resultado de gran relevancia ya que han servido para identificar elementos claves en la movilidad del día a día de la provincia.

El proceso ha ayudado a comprender las actividades que se desarrollan desde cada cuadrilla o Ayuntamiento, así como los programas transversales que se están llevando a cabo y que pueden reforzarse con estrategias a mayor escala.

A continuación, se recogen unas conclusiones de cada uno de los encuentros y de los cuestionarios recibidos, incorporándose en el anexo I. Participación las entrevistas completas.

5.2.1 Cuadrilla de Añana.

- Fecha: 21 de noviembre de 2023
- Participantes:
 - Mari Mar Belategui: técnico de promoción económica.

PRINCIPALES CONCLUSIONES:

- Desde la Cuadrilla se tiene una buena percepción del Servicio de Álavabus aunque consideran que se debe resolver y mejorar la accesibilidad para la reserva de plazas y revisar algunas de las paradas, que por su situación resultan estresantes.
- Por otro lado, indican que han aprobado el Plan de Sostenibilidad Turística Comarcal que se empezará a implementar en 2024. Aportan el Plan para poder valorarlo.
- Así mismo proponen que se valore la posibilidad de crear un sistema de transporte compartido a los polígonos y las áreas de trabajo de la zona.

5.2.2 Cuadrilla de Ayala.

- Fecha: 20 de noviembre de 2023
- Participantes:
 - Aintzane Arbaizagoitia Olabarrieta: técnico de medioambiente.

PRINCIPALES CONCLUSIONES:

- El punto más débil en cuestión de movilidad es el transporte comarcal porque es escaso, deja a pueblos importantes fuera y las condiciones para acceder a él, no están claras.
- En relación con el servicio de Álavabus, creen que puede ser conveniente una revisión del circuito de paradas y promover la flexibilidad de la parada a demanda dentro del recorrido, con el fin de proteger a la mujer. Desde la cuadrilla, la técnica de medio ambiente junto con la de igualdad están valorando el trabajar en una propuesta concreta para presentar a la Diputación con una revisión del circuito de paradas y sus condiciones.

DOCUMENTACIÓN APORTADA:

- Diagnóstico de movilidad de toda la cuadrilla de Ayala 2011.
- Diagnóstico del ayuntamiento del municipio de Ayala del 2023.

5.2.3 Cuadrilla de Campezo.

- Fecha: 30 de noviembre de 2023
- Participantes:
 - Eduardo Ruiz de Loizaga: presidente cuadrilla.

PRINCIPALES CONCLUSIONES:

- Retrasos importantes de la línea de Alavabus, que no se comunican. Falta de información sobre el servicio y situaciones especiales.
- Se apunta la falta de conexión de las localidades fuera del eje de la A-132.
- Revisión de las condiciones del servicio del taxi a la demanda, para que pueda ser un poco más flexible.
- Se percibe como necesario un cambio de mentalidad desde el departamento de carreteras, para poder tener en cuenta también la infraestructura de la bici, cuando se hagan nuevas inversiones y proyectos.

5.2.4 Cuadrilla de Gorbeialdea.

- Fecha: 23 de noviembre de 2023
- Participantes:
 - Agustín Ochoa: presidente cuadrilla.
 - Jon Toña: técnico de medioambiente.

PRINCIPALES CONCLUSIONES:

- Necesidad de información detallada de los servicios existentes para que la gente los conozca bien y les dé mayor uso.
- Promoción y concienciación de la movilidad activa.
- Creación de infraestructura para la bici que cubra el desplazamiento entre puntos próximos que se realizan habitualmente:
 - Desplazamiento a centros de estudios (Murguía)
 - Desplazamiento a Vitoria- Gasteiz desde las localidades próximas.
 - De Aramaio a Arrasate.

- Promoción del Car Sharing a nivel provincia. Es muy difícil reducir el uso del coche cuando no tienes alternativa de transporte, pero es más fácil promover un uso compartido y minimizar el impacto. Se propone como un punto importante a promover desde la Diputación.

DOCUMENTACIÓN APORTADA:

- Imágenes sesiones formativas de seguridad vial en bici para estudiantes de Murguía.



- Iniciativas llevadas a cabo para el fomento de la movilidad activa y el uso de la bici.

ASTEKLIMA 2021
Euskadiko Klima eta Energiaren Astea
Semana del Clima y la Energía de Euskadi

**MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN ALDEKO
BIZIKLETA IBILALDIA**
**MARCHA CICLOTURISTA POR LA MOVILIDAD
SOSTENIBLE**

ZUIA
BIZIKLETAN MUGITU!

URRIAK 03 OCTUBRE
10.45 h UDALETXEKO PLAZAN / PLAZA AYTO
Ibilaldia 11.00etan hasiko da / La marcha comenzará a las 11.00h

Oharra/Notas:
Ez da ibilaldi lehiakorra / No es una marcha competitiva
Mota guztietako jendearentzako / Apto para todo tipo de públicos
Ez da beharrezkoa izena ematea / No es necesaria inscripción
Kamisetak orotarriak oparitu da / Se regalará camiseta conmemorativa

Antolatzaileak:
Organizazioak:

Laguntzaileak / colaboradores:



5.2.5 Cuadrilla de Laguardia-Rioja alavesa.

- Fecha: 17 de noviembre de 2023
- Participantes:
 - José María Blanco: técnico multiservicio
 - Iratxe Núñez: auxiliar administrativa.
 - Txema Elvira: presidente cuadrilla.
 - Aitor Senar: técnico de medioambiente.

PRINCIPALES CONCLUSIONES:

- Necesidad de blindar la seguridad del peatón, con la creación de aceras y pasos seguros en aquellos puntos en los que cruza la carretera.
- Excesivo uso del vehículo privado de manera individual, algo que se ve difícil de romper, es necesario un cambio de mentalidad.
- Muy buena valoración general de los servicios de transporte de Diputación Foral de Álava.

DOCUMENTACIÓN APORTADA:

- Encuesta a la ciudadanía sobre la satisfacción sobre el transporte público de Kripan, Leza, Navaridas, Samaniego y Moreda (municipios en los que se ha trabajado la agenda 2030). Informe de resultados de cada uno.
- Información recabada en los foros de participación de dichos municipios con relación a la movilidad.

5.2.6 Cuadrilla de la Llanada Alavesa.

- Fecha: 29 de noviembre de 2023
- Participantes:
 - D. Gustavo Fernando Fernández Villate: presidente cuadrilla.

PRINCIPALES CONCLUSIONES:

- Necesidad de seguir impulsando el proyecto propio de KUDEA GO. Es necesario poder hacer una mayor difusión de este para que la gente conozca que existe. <https://play.google.com/store/apps/details?id=app.journey&hl=es&q=US>.
- La mejora del servicio de Álavabus ha traído un aumento de la demanda que se tiene que atender. El servicio tiene que estar vivo y capaz de ir adaptándose su desarrollo.
- Es necesaria mayor difusión e información sobre el servicio del taxi a demanda ya que mucha gente lo desconoce.
- Es necesario el refuerzo del servicio del ferrocarril, mejorando las frecuencias.
- Más número de rutas ciclables.

DOCUMENTACIÓN APORTADA:

- Estudio de movilidad de Barruntia (2017).
- Noticia relacionada.

5.2.7 Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

- Fecha: 21 de noviembre de 2023
- Participantes:
 - Juan Carlos Escudero: responsable del Plan de Movilidad Sostenible y técnico del CEA.
 - Eduardo Rojo: jefe del servicio de Espacio Público del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

PRINCIPALES CONCLUSIONES:

- Necesidad de constituir una mesa estable de coordinación de movilidad entre la DFA y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

- Coordinar y consensuar las paradas del transporte interurbano en la ciudad. Dotarlas de mejores infraestructuras, información de conexiones y redes para mejorar la intermodalidad entre las diferentes redes de transporte del territorio.
- Mayor coordinación en las conexiones de la red ciclista de Álava con la de Vitoria-Gasteiz. Apoyo para algunas infraestructuras clave como el carril bici al Parque Tecnológico de Álava y mejoras en la intersección con carreteras de la DFA.
- Trabajar en la intermodalidad del AVE con el resto de la red de transporte de Álava para cuando llegue a Vitoria-Gasteiz.

DOCUMENTACIÓN APORTADA:

- Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público:
https://www.vitoriagasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=es&uid=1040577b_11ad7b633e2__7fc9 □ Plan Director de la Bicicleta de Vitoria-Gasteiz:
<https://www.vitoriagasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/es/45/63/34563.pdf>
- Plan de Movilidad a polígonos industriales de Vitoria-Gasteiz:
https://www.vitoriagasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=es&uid=u_18359735_175d9d0160_9__7e89.
- Proyecto Zona de Bajas Emisiones (ZBE) Vitoria-Gasteiz:
https://www.vitoriagasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=es&uid=u7627e050_18b933a5b58__2031
- Ordenanzas municipales relacionas con la movilidad:
<https://www.vitoriagasteiz.org/we001/was/we001Action.do?accionWe001=ficha&idioma=es&accion=cuadroMando&claveArea=1>
- Iniciativa de car pooling:
https://www.vitoriagasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=es&uid=f4a8e33_18b6983a3ef__8ac

5.2.8 Ayuntamiento de Laudio.

- Fecha: 29 de noviembre de 2023
- Participantes:
 - Anize Gastaka: Alcaldesa.
 - Álvaro Barrios: concejal de Medio Ambiente.
 - Ruth Uncella: técnica de medioambiente.

PRINCIPALES CONCLUSIONES:

- Demandan mayores frecuencias y más información en las conexiones interurbanas con Vitoria-Gasteiz.
- También una mayor coordinación entre AlavaBus y BizkaiBus para ofrecer un mejor servicio a la comarca sin fronteras políticas. En ese sentido creen que no hay buena conexión con su Hospital de referencia en Galdakao y que es necesario resolver ese problema.
- Creen necesario establecer una red de transporte público con las otras localidades de la comarca.
- Señalan como principal problema de movilidad de Laudio el excesivo paso de tráfico pesado que quiere acceder al corredor del Cadagua y demanda una variante o circunvalación.
- Creen muy efectivo el ferrocarril en su conexión con el eje del Nervión que reclaman que vuelvan las anteriores frecuencias.

DOCUMENTACIÓN APORTADA:

- Plan de Movilidad Sostenible y diagnósticos previos.

5.2.9 Ayuntamiento de Amurrio.

- Fecha: 1 de diciembre de 2023
- Participantes:
 - María Alonso Tello: técnica de medioambiente
 - Jesús Juan Iturrate: arquitecto municipal.

PRINCIPALES CONCLUSIONES:

- Aumento de las frecuencias en las conexiones de todos los servicios de transporte.
- Es necesario un cambio de sensibilidad y mentalidad desde el departamento de carreteras para dar cabida a necesidades como la bici u otro tipo de desplazamientos.
- Solicitud de servicio de transporte a demanda con las 9 juntas administrativas.

5.2.10 Ayuntamiento de Agurain.

- Fecha:
- Participantes:
 - Raúl López Uralde: Alcalde.
 - Sandra Rodríguez: concejala de Medio Ambiente.
 - Asesores de gobierno.
 - Representante vecinal.

PRINCIPALES CONCLUSIONES:

- Demandan una mejora en el servicio de ÁlavaBus a la hora de poder contar con servicios directos a Vitoria-Gasteiz en determinadas horas. También más y mejor información y que los buses sean accesibles a personas con movilidad reducida.
- Abogan por la creación de un servicio de cercanías real en toda la Llanada aprovechando la infraestructura existente del ferrocarril. Para ellos sería la medida de movilidad que más ayudaría al pueblo.
- Solicitan también mejores conexiones de transporte público con la comarca de la Sakana, ya que tienen bastantes desplazamientos con esta zona.
- Creen que hace falta servicios de bus interurbano más enfocados a las necesidades de los estudiantes de Agurain que acuden a centros educativos de Vitoria-Gasteiz que no sean Egibide.
- Consideran que sería muy interesante la creación de sendas y caminos seguros no motorizados en la zona para impulsar la movilidad ciclista.

DOCUMENTACIÓN APORTADA:

- Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público

5.2.11 Ayuntamiento de Oyón-Oion.

- Fecha:
- Participantes:
 - José Manuel Villanueva: Alcalde.
 - Leire Martínez: Teniente de Alcalde.

PRINCIPALES CONCLUSIONES:

- Fuerte crítica y demanda de una mejoría del servicio de Álava Bus, reivindicando mejores conexiones con Vitoria-Gasteiz, Logroño, Laguardia y el Hospital de Leza, sobre todo. Además, quieren autobuses y paradas en mejor estado. Se sienten un poco marginados por ser periféricos.
- Oposición a la vía ciclista a Logroño si antes no hay un firme compromiso de la capital riojana de construir la parte correspondiente a su territorio.
- Pretensión de disminuir el elevado número de coches (8.000 diarios) que pasan por el pueblo en la A-2126. Abiertos a posibles soluciones.
- Creen que se debería mejorar el transporte público entre los pueblos de la comarca con opciones más intermedias y adaptadas al entorno de baja población. También que deberían de unirse a través de vías ciclistas.
- Demandan una mayor difusión e información de los servicios entre la población, especialmente el del taxi a demanda.

DOCUMENTACIÓN APORTADA:

- Diversas alegaciones sobre movilidad presentadas al PTP de Rioja Alavesa.
- Referencia del PGOU de Logroño a la conexión con bici con Oión.
- Resolución Alcaldía para la contratación de estudio para la conexión de la calle San Tirso con el T.M. de Logroño

5.2.12 Ayuntamiento Laguardia.

- Fecha: 30 de noviembre de 2023.
- Participantes:
 - Raúl García Ezquerro: Alcalde.

PRINCIPALES CONCLUSIONES:

- Velocidad con la que entra en el pueblo el servicio de Alavabus. Reportado en varias ocasiones.
- Refuerzo de la seguridad del peatón, muy necesario. Los accesos peatonales a muchos servicios no están habilitados. No existen aceras para el peatón.
- Problemas de aparcamiento y protección de los derechos de los residentes. Proyecto en marcha de la zona verde.
- Es necesaria la revisión de puntos negros, en los que suele haber accidentes en coche (unido al anterior). Hay cruces muy peligrosos.
- En relación con el servicio de transportes de la Diputación, se remarca:
 - La necesidad de refuerzo de la información sobre el servicio en cuanto a horarios, funcionamiento, formas de reserva y pago, teniendo en cuenta también a los más mayores.
 - Un punto de venta y recarga permanente en el centro del pueblo (24/7).



- Con la mejora del servicio ha aumentado también la demanda, algo a lo que se tiene que hacer seguimiento para ir adaptando el servicio.



5.2.13 Cuestionarios Municipios.

A continuación, se recogen las principales aportaciones recogidas en los cuestionarios facilitados por diferentes municipios y concejos del Territorio Histórico de Álava que nos permiten profundizar en la realidad de la movilidad cotidiana de la población.

MUNICIPIO/ CONCEJO	HAB.	PRINCIPALES APORTACIONES POR BLOQUES
Aramaio	1.443	<ul style="list-style-type: none"> - INICIATIVAS EN EL ÁREA: no disponen de Plan de Movilidad pero es uno de los objetivos de esta legislatura - SERVICIO DE TRANSPORTE INTERURBANO: el transporte interurbano se considera insuficiente con horarios que no se adaptan a la movilidad de los/las usuarios y usuarias del municipio y falta de oferta en momentos puntuales donde los autobuses van llenos. - MOVILIDAD CICLISTA: desconocen tanto la Estrategia de la Bicicleta como del PTS de VCIV. Indican una elevada movilidad en el camino de Aramaio a Debagoiena si bien no es seguro. Así mismo abundan los/las cicloturistas en el camino de Debagoiena a Legutio-Araba. Por otra parte, consideran que el carril más urgente es el que les une con Arrasate. - MOVILIDAD PEATONAL: en este aspecto consideran que la principal necesidad es el camino Aramaio-Arrasate para mejorar la accesibilidad a un área de trabajo. - MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO: mayoritaria con al menos 2 coches por hogar. Para tratar de reducir su uso es fundamental adecuar los horarios y mejorar las frecuencias del servicio de transporte público. - MOVILIDAD OBLIGADA/COTIDIANA AL TRABAJO O ESTUDIOS: sólo se dispone de conexiones especiales de transporte escolar. Se considera importante un servicio de autobús al hospital de referencia de la comarca.
Armiñón	225	<ul style="list-style-type: none"> - SERVICIO DE TRANSPORTE INTERURBANO: la valoración sobre el servicio es muy mala ya que se carecen de parada de Álavabus. Consideran que la línea 13 debería parar en el Ayuntamiento. De igual forma la opinión sobre el servicio del taxi comarcal es negativa por considerarlo un servicio precario con largos tiempos de espera y la necesidad de reservar el día anterior. - MOVILIDAD CICLISTA: conocen la existencia tanto de la Estrategia de la Bicicleta como del PTS de VCIV y les parece interesante. Buena movilidad ciclista que podría mejorar con el asfaltado de un camino agrícola con elevado tránsito de forma que disminuya el número de bicicletas que circulan por la N1 en la conexión Burgos-Logroño. - MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO: imprescindible para todo. - MOVILIDAD OBLIGADA/COTIDIANA AL TRABAJO O ESTUDIOS: sólo se dispone de conexiones especiales de transporte escolar.
Arratzua- Ubarrundia	1.078	<ul style="list-style-type: none"> - INICIATIVAS EN EL ÁREA: disponen de un servicio de taxi a demanda para acudir a actividades dirigidas a mayor y para acudir a los centros médicos de Vitoria. - SERVICIO DE TRANSPORTE INTERURBANO: poco uso del servicio por desconocimiento de rutas y horarios del mismo. Falta información fácil de interpretar para colgar en la web.



MUNICIPIO/ CONCEJO	HAB.	PRINCIPALES APORTACIONES POR BLOQUES
		<ul style="list-style-type: none">- MOVILIDAD CICLISTA: conocen la existencia tanto de la Estrategia de la Bicicleta como del PTS de VCIV. Es una zona con elevada movilidad ciclista ya que son zona de paso de diversas rutas habituales. Consideran importante implementar la travesía de Durana para mejorar la seguridad de los y las ciclistas que van al pantano. Así mismo asfaltar el tramo de vía verde entre la estación de Retana y el pueblo de Urbina para facilitar el acceso al polígono de Gójain y los centros de trabajo cercanos.- MOVILIDAD PEATONAL: elevado tránsito gracias a la vía verde.- MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO: mayoritaria, cerca del 99% de los trayectos se realizan en vehículos privado.- MOVILIDAD OBLIGADA/COTIDIANA AL TRABAJO O ESTUDIOS: sólo se dispone de conexiones especiales de transporte escolar.
Artziniega	1.886	<ul style="list-style-type: none">- INICIATIVAS EN EL ÁREA: disponen de un servicio de acercamiento de personas viajeras desde un conjunto de núcleos hasta los centros escolares de la zona y las cabeceras. Falta información entre la ciudadanía del servicio de taxi a la demanda.- SERVICIO DE TRANSPORTE INTERURBANO: el mayor problema que observan es la falta de oferta, llenándose los autobuses y quedando gente sin poder subir, así como de horarios.- MOVILIDAD CICLISTA: conocen la existencia tanto de la Estrategia de la Bicicleta como del PTS de VCIV y lo consideran ambicioso, pero a largo plazo y sin incidencia en su zona. Proponen unir Artziniega con Gordexola generando un corredor hacia Bizkaia. Elevada movilidad ciclista, especialmente en la carretera entre Sodupe y Artziniega lo que conlleva un elevado riesgo de accidentes. Solicitan una mejor señalización y el mantenimiento de los arcenes limpios para facilitar su uso por parte de los ciclistas.- MOVILIDAD PEATONAL: aceptable, pero faltan aceras que mejoren los itinerarios peatonales.- MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO: elevado pese a la oferta de transporte público tanto de Álava como de Bizkaia. En el interior del propio pueblo se realizan muchos trayectos en coche.- MOVILIDAD OBLIGADA/COTIDIANA AL TRABAJO O ESTUDIOS: sólo se dispone de conexiones especiales de transporte escolar.
Barrundia	923	<ul style="list-style-type: none">- INICIATIVAS EN EL ÁREA: disponen de dos licencias de taxi, pero sólo una en activo y su uso lo gestiona la DFA mediante el TC. La demanda de taxi está teniendo muy buena acogida.- SERVICIO DE TRANSPORTE INTERURBANO: consideran que hace falta una mayor frecuencia de horarios, así como un servicio para facilitar la realización de gestiones a las personas mayores.- MOVILIDAD CICLISTA: conocen la existencia tanto de la Estrategia de la Bicicleta como del PTS de VCIV si bien indican que no se tiene en consideración su municipio pese a haber realizado propuestas al servicio de carreteras. Falta de infraestructura ciclista segura.- MOVILIDAD PEATONAL: existen itinerarios muy interesantes en los que se debe reforzar la señalización cuando se cruzan con carreteras.



MUNICIPIO/ CONCEJO	HAB.	PRINCIPALES APORTACIONES POR BLOQUES
		<ul style="list-style-type: none">- MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO: Imprescindible el uso del vehículo privado en esta zona para el día a día. Proponen potenciar el uso del vehículo compartido.- MOVILIDAD OBLIGADA/COTIDIANA AL TRABAJO O ESTUDIOS: se dispone de conexiones especiales de transporte escolar. Proponen que este servicio también esté disponible para otros usuarios. Destacan la conexión con el servicio de pediatría de Agura y los hospitales de Vitoria-Gasteiz.
Donemiliaga	732	<ul style="list-style-type: none">- SERVICIO DE TRANSPORTE INTERURBANO: la percepción global sobre el transporte interurbano y el servicio de TC es buena frente a la mala opinión sobre el ferrocarril que se considera caro y con pocos horarios. Consideran que una mejora sería un tren de calidad y social.- MOVILIDAD CICLISTA: conocen los documentos sobre los que se pregunta, aunque dada la elevada movilidad ciclista en la zona, creen que sería importante una conexión más directa entre los pueblos pequeños hacia las cabeceras de comarca a través de una infraestructura segura y accesible que garantice una correcta convivencia entre vehículos, tractores y bicicletas.- MOVILIDAD PEATONAL: a través de los caminos rurales si bien consideran necesarias vías que conecten con las cabeceras mediante ciclovías (infraestructura compartida)- MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO: muy alta.- MOVILIDAD OBLIGADA/COTIDIANA AL TRABAJO O ESTUDIOS: no se dispone de conexiones especiales de ningún tipo salvo las del transporte escolar.
Elburgo	658	<ul style="list-style-type: none">- INICIATIVAS EN EL ÁREA: disponen de un servicio de autobús urbano, taxi municipal e intramunicipal y servicio de préstamo de bicicletas.- SERVICIO DE TRANSPORTE INTERURBANO: la percepción global es que ha mejorado e incrementado la frecuencia. Como mejora proponen la posibilidad de ir adecuando la frecuencia y el número de autobuses a la demanda detectada. Relativo a las paradas solicitan que se estudie la ubicación y las condiciones de la parada de Hijona por su falta de seguridad.- MOVILIDAD CICLISTA: indican que la movilidad ciclista va en aumento y que se necesitan conexiones seguras entre los diferentes pueblos, en especial en las carreteras que unen con Alegría, Gazeta, Añua e Hijona.- MOVILIDAD PEATONAL: también va en aumento por lo que consideran que la infraestructura ciclista podría ser compartida.- MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO: muy alta. Para reducir su uso proponen aparcamientos en la entrada de la ciudad para potenciar la intermodalidad con el transporte público. <p>*Solicitan la revisión del cambio de rasante en el acceso a Hijona por su peligrosidad tanto para el vehículo privado como para la circulación de los autobuses.</p>
Goain	21	<ul style="list-style-type: none">- INICIATIVAS EN EL ÁREA: disponen de servicio de autobús comarcal con sistema de reserva online previa y una zona de parada a la intemperie y servicio de acercamiento poco usado por no coincidir los horarios con las necesidades de los usuarios.



MUNICIPIO/ CONCEJO	HAB.	PRINCIPALES APORTACIONES POR BLOQUES
		<ul style="list-style-type: none">- SERVICIO DE TRANSPORTE INTERURBANO: consideran que hace falta una mayor frecuencia de horarios y que el servicio entre en todos los pueblos del municipio, al menos cuando haya reservas.- MOVILIDAD CICLISTA: desconocen la existencia tanto de la Estrategia de la Bicicleta como del PTS de VCIV. Falta de infraestructura ciclista que conecte los diferentes pueblos y con el polígono de Goain.- MOVILIDAD PEATONAL: En la actualidad se emplean los arcenes de la N-240 y por ello solicitan una senda paralela a la misma para uso peatonal.- MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO: Imprescindible el uso del vehículo privado en esta zona para el día a día. En general, las familias disponen de dos vehículos que mueven a diario.- MOVILIDAD OBLIGADA/COTIDIANA AL TRABAJO O ESTUDIOS: no se dispone de conexiones especiales de ningún tipo salvo las del transporte escolar a las ikastolas de Durana y Garazi, si bien la parada se ubica en Urrunaga y por tanto se emplea el vehículo privado para llegar hasta ella. Se necesita un servicio de taxi municipal para facilitar el acceso al centro de salud de Legutio.
Iruña de Oca	3.664	<ul style="list-style-type: none">- SERVICIO DE TRANSPORTE INTERURBANO: la percepción general es buena. En la red de ferrocarriles consideran que hay pocos horarios, pero valora positivamente la rapidez y puntualidad.- MOVILIDAD CICLISTA: conocen tanto la Estrategia de la Bicicleta como el PTS de VCIV y consideran que la movilidad ciclista es la normal en la zona, aunque tienen necesidad de espacio para implementar carriles bici.- MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO: muy elevada. Para tratar de reducir su uso consideran que se tendría que reducir la duración de los desplazamientos en transporte público.- MOVILIDAD OBLIGADA/COTIDIANA AL TRABAJO O ESTUDIOS: no se dispone de conexiones especiales de ningún tipo salvo las propias del transporte escolar.
Legutio	2.048	<ul style="list-style-type: none">- SERVICIO DE TRANSPORTE INTERURBANO: la percepción de la población es que el servicio es escaso dentro del municipio tanto por la falta de frecuencia como por la existencia de poblaciones sin servicio. Inciden en los problemas del sistema de reservas del servicio: falta de plaza pese a reservar o bien problemas con la aplicación. Mejora de la accesibilidad del servicio para todo tipo de perfil de usuarios. No hay conexión entre los pueblos que integran el municipio en especial con Legutio donde se encuentran los servicios para la población del municipio. Revisar la ubicación de las paradas, así como sus condiciones ya que algunas se sitúan en puntos complicados como la de Gojain a pie de calle en una rotonda.- MOVILIDAD CICLISTA: consideran que no es buena dado que para circular entre poblaciones vecinas la mayoría de las rutas implican pasar por carreteras con tráfico importante. Como medida proponen la creación de infraestructura ciclista entre los pueblos del municipio y con los polígonos industriales de la zona tal y como contempla el PGOU que están elaborando.- MOVILIDAD PEATONAL: la consideran mala por la falta de seguridad en los cruces de las carreteras ante la falta de pasos peatonales y el elevado flujo de tráfico. Así mismo echan en falta aceras e itinerarios peatonales seguros de conexión entre los pueblos.



MUNICIPIO/ CONCEJO	HAB.	PRINCIPALES APORTACIONES POR BLOQUES
		<ul style="list-style-type: none">- MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO: muy elevada. Destacan la época estival debido a los parques recreativos habilitados y la actividad de pesca en el pantano. Así mismo aumenta en la temporada de caza y de recogida de setas.- MOVILIDAD OBLIGADA/COTIDIANA AL TRABAJO O ESTUDIOS: no se dispone de conexiones especiales de ningún tipo salvo las propias del transporte escolar. Indican la necesidad de mejorar la conexión con los diferentes polígonos del entorno y el centro de salud de Legutio.
Okondo	1.174	<ul style="list-style-type: none">- SERVICIO DE TRANSPORTE INTERURBANO: la percepción de la población se traduce en horarios escasos para comunicarse con barrios del municipio y municipio colindantes, especialmente en horario de fin de semana lo que conlleva la imposibilidad de realizar extraescolares o actividades en fin de semana. Las paradas en zona rural se encuentran a mucha distancia de las zonas habitadas por lo que las personas usuarias deben recorrer largas distancias por la carretera sin un arcén practicable.- MOVILIDAD CICLISTA: Consideran que la Estrategia de la Bicicleta y el PTS de VCI están bien pero que no tienen en consideración el municipio de Okondo. Indican que la movilidad ciclista es inexistente dada la falta de infraestructura exclusiva y proponen la creación de vías verdes que comuniquen los diferentes municipios y barrios de forma segura.- MOVILIDAD PEATONAL: buena pero mejorable a partir de la creación de vías verdes para conectar las zonas más rurales con el núcleo urbano de forma segura.- MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO: uso habitual. Necesario mejorar las frecuencias del transporte interurbano para intentar reducir el uso del vehículo privado.- MOVILIDAD OBLIGADA/COTIDIANA AL TRABAJO O ESTUDIOS: no se dispone de conexiones especiales de ningún tipo salvo las propias del transporte escolar. Indican la necesidad de mejorar la conexión con Galdakao donde se sitúa el hospital de referencia del municipio.
Quintanilla de la Ribera	24	<ul style="list-style-type: none">- SERVICIO DE TRANSPORTE INTERURBANO: pese a la mejora experimentada sigue siendo deficiente ya que no hay conexiones entre el pueblo y la cabecera de comarca para poder acceder a Vitoria-Gasteiz. Los horarios no son coincidentes entre el transporte interurbano y el comarcal. Solicitan incluir el concejo en la ruta del transporte comarcal sin incremento de tarifa respecto a las poblaciones que no requieren del uso de este servicio. Consideran la red comarcal de ferrocarriles ineficiente.- MOVILIDAD CICLISTA: Consideran que la Estrategia de la Bicicleta y el PTS de VCI están bien como inicio pero que aun así la movilidad en bicicleta ha sido olvidada en todos los proyectos de mejoras de las carreteras. Indican que la movilidad ciclista es mala al no existir infraestructuras exclusivas y especialmente no haber conexión con el polígono industrial de Arasur y Miranda de Ebro.- MOVILIDAD PEATONAL: mala e insegura. Necesario mejorar la travesía del pueblo e implementar medidas de templado de tráfico.



MUNICIPIO/ CONCEJO	HAB.	PRINCIPALES APORTACIONES POR BLOQUES
		<ul style="list-style-type: none">- MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO: Imprescindible el uso del vehículo privado en esta zona. Necesario mejorar las frecuencias del transporte interurbano y mejorar las conexiones del TC para intentar reducir el uso del vehículo privado.
Ribera Baja	1.574	<ul style="list-style-type: none">- INICIATIVAS EN EL ÁREA: disponen de un servicio de taxi mediante convenio desde el 2019. Va dirigido a personas de mayor edad para la asistencia a citas médicas o administrativas. Reserva el día anterior. La demanda se ha duplicado.- SERVICIO DE TRANSPORTE INTERURBANO: la línea 19 de Álavabus se considera insuficiente ya que deja la segunda población del municipio (Manzanos) sin servicio y resulta ineficaz en los horarios de mayor demanda Así mismo indican que no es accesible para PMR. Se prima la conexión Miranda-Vitoria en detrimento de la conexión entre pueblos. <u>Se propone desdoblar la línea.</u> Por su parte la línea 15B del TC deja fuera los pueblos de Quintanilla de la Ribera e Igai quitándoles la opción de acceder a la capital mediante el transporte público. Agravio comparativo en los precios de los trayectos. <u>Proponen incluir las poblaciones y que el servicio sea gratuito.</u> Relativo al ferrocarril, lo valoran de forma negativa. Consideran que la línea Miranda-Altsasua que transcurre por su municipio y que podría ser un medio de transporte excepcional se encuentra absolutamente infrautilizada, además de no ser válida la tarjeta BAT para su uso. <u>Se propone implementar un servicio de cercanías similar a los de Bizkaia y Gipuzkoa e integrados en el BAT.</u>- MOVILIDAD CICLISTA: limitada por la inexistencia de infraestructura ciclista. Consideran necesario comunicar las poblaciones de Ribabellosa y Miranda de Ebro.- MOVILIDAD PEATONAL: consideran fundamental la conexión entre Ribabellosa y Miranda de Ebro, así como entre las dos partes del pueblo de Manzanos. Proponen la realización de estudios para comunicar estos núcleos.- MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO: Imprescindible el uso del vehículo privado en esta zona. En general, las familias disponen de dos vehículos para poder conciliar horarios de jóvenes y adultos.- MOVILIDAD OBLIGADA/COTIDIANA AL TRABAJO O ESTUDIOS: no se dispone de conexiones especiales de ningún tipo salvo el servicio de taxi ya mencionado.
Urkabustaiz	1.474	<ul style="list-style-type: none">- INICIATIVAS EN EL ÁREA: disponen de un servicio que complementa los horarios del TC. Así mismo atienden servicios para actividades culturales para mayores y en la medida de lo posible actividades extraescolares y deportivas para menores.- SERVICIO DE TRANSPORTE INTERURBANO: pese a la mejora experimentada sigue sin constituir una alternativa real al vehículo privado. Horarios insuficientes, tiempos elevados de espera con autobuses llenos y restricciones en los enlaces con el comarcal. Consideran fundamental aumentar la frecuencia y eliminar la reserva de 24h en el TC.- Existe una vía de tren que pasa por el municipio pero que no presta servicio al mismo, cuestión controvertida.- MOVILIDAD CICLISTA: por las características de zona y la falta de zonas exclusivas, la movilidad en bicicleta es escasa. Consideran que la Estrategia de la Bicicleta y el PTS de VCI se dirige mayoritariamente a la unión de zonas urbanas no tanto a municipios como el suyo, configurado por poblaciones distantes entre sí.



MUNICIPIO/ CONCEJO	HAB.	PRINCIPALES APORTACIONES POR BLOQUES
		<ul style="list-style-type: none">- MOVILIDAD PEATONAL: segura a nivel urbano pero peligrosa en la conexión interurbana. Plantean la posibilidad de crear espacios protegidos en paralelo a la carretera tanto para el peatón como la bici.- MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO: Imprescindible el uso del vehículo privado en esta zona. Si no disponen de él optan por el servicio de taxi.- MOVILIDAD OBLIGADA/COTIDIANA AL TRABAJO O ESTUDIOS: no se dispone de conexiones con ningún área de trabajo o polígono. El servicio escolar está cubierto con la ikastola de Campezo.
Valle de Arana	229	<ul style="list-style-type: none">- INICIATIVAS EN EL ÁREA: se presta un servicio de taxi con reserva antes de las 20.00h del día anterior por lo que no resulta efectivo para imprevistos o urgencias.- SERVICIO DE TRANSPORTE INTERURBANO: No disponen de conexiones directas, siendo la parada de Santa Cruz de Campezo la más próxima al Valle de Arana lo que implica hacer transbordo y, por tanto, mayores tiempos de recorrido. Horarios escasos y mucho tiempo de trayecto en la conexión con Vitoria. Proponen que, tras el arreglo de la carretera, se valore que la línea de Campezo pase por el Valle.- MOVILIDAD CICLISTA: por las características de zona y la falta de zonas exclusivas, la movilidad en bicicleta es escasa. Consideran que la Estrategia de la Bicicleta y el PTS de VCI se dirige mayoritariamente a la unión de zonas urbanas no tanto a municipios como el suyo, configurado por poblaciones distantes entre sí.- MOVILIDAD PEATONAL: segura a nivel urbano pero peligrosa en la conexión interurbana. Plantean la posibilidad de crear espacios protegidos en paralelo a la carretera tanto para el peatón como la bici.- MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO: Imprescindible el uso del vehículo privado en esta zona. Si no disponen de él optan por el servicio de taxi.- MOVILIDAD OBLIGADA/COTIDIANA AL TRABAJO O ESTUDIOS: no se dispone de conexiones con ningún área de trabajo o polígono. El servicio escolar está cubierto con la ikastola de Campezo.
Zalduondo	214	<ul style="list-style-type: none">- SERVICIO DE TRANSPORTE INTERURBANO: se percibe una mejora importante con el aumento de frecuencia de la conexión Araia-Gasteiz, si bien se considera necesaria una conexión adecuada Altsasua-Miranda por tren. Refieren dificultad de movilidad en transporte público entre Agurain y Altsasua.- MOVILIDAD CICLISTA: son conocedores de la Estrategia de la Bicicleta y el PTS de VCIV y consideran que puede favorecer a una zona ya muy utilizada por ciclistas y que presenta algunos problemas de seguridad en la carretera de Agurain-Zalduondo ya que es estrecha y carece de arcén.- MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO: Elevado uso del vehículo privado.- MOVILIDAD OBLIGADA/COTIDIANA AL TRABAJO O ESTUDIOS: No existen conexiones especiales con zonas de trabajo o polígonos, pero si con centros de estudios y con Araia aunque no con el centro de salud.



MUNICIPIO/ CONCEJO	HAB.	PRINCIPALES APORTACIONES POR BLOQUES
Zambrana	428	<ul style="list-style-type: none">- SERVICIO DE TRANSPORTE INTERURBANO: La percepción global del servicio de transporte interurbano Álavabus y del servicio de TC es buena si bien existe la necesidad de una mejor conexión entre los diferentes concejos que conforman el municipio.- MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO: Elevado uso del vehículo privado.- MOVILIDAD OBLIGADA/COTIDIANA AL TRABAJO O ESTUDIOS: No existen conexiones especiales con zonas de trabajo o polígonos, pero sí con los colegios de Rivabellosa y Nanclares.
Lote 13 Nanclares		Prestatario del TC Lote 13-Iruña Oka. Aporta su percepción del servicio en base a los comentarios que los usuarios de su servicio le han realizado. Fundamentalmente la queja versa sobre la puntualidad de la línea 13 y la frecuencia de la misma. Así mismo incide en la falta de coordinación entre los autobuses y el transporte comarcal.

Tabla 108. Aportaciones cuestionarios facilitados por los municipios y concejos del THA.

