



CiViTAS
Cleaner and better transport in cities

DYN@MO
AACHEN • GDYNIA • KOPRIVNICA • PALMA

Summer University

Relatoría de los talleres
Rapporteurship of the workshops

Joana Maria Seguí Pons
Maurici Ruiz Pérez
Jaume Mateu Lladó
Universitat de les Illes Balears



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION



Universitat de les
Illes Balears

Departament de Ciències de la Terra

Grup d'Investigació de Turisme,
Mobilitat i Territori (GITMOT)



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Indice. *Table of contents*

1. Grupos de trabajo paralelos sobre retos de los PMUS. *Parallel working groups on SUMP challenges.*

- 1.1. Desarrollo de proyectos de futuro. *Vision Building.* José M^a Diez
- 1.2. Participación de los agentes sociales. *Stakeholder participation.* Isabela Velázquez
- 1.3. Monitorización y evaluación. *Monitoring and evaluation.* Tom Rye

2. Sesiones paralelas sobre casos de estudio de los PMUS en España. *Parallel working groups on Spanish experiences*

- 2.1. Sevilla y Málaga. *Sevilla and Malaga.* Josefina Cruz y Francisco Bravo
- 2.2. Barcelona y Vitoria. *Barcelona and Vitoria.* Salvador Rueda y Juan Carlos Escudero.

3. Ejercicios prácticos para los Planes de Movilidad Sostenible. *Practical exercises for Sustainable Urban Mobility Planning*

- 3.1. Participación de los actores locales. *Involvement of local stakeholders.* Maarten van Bemmelen
- 3.2. Nueva movilidad: cómo usar los social media en Planes de Movilidad Urbana Sostenible. *New Mobility. How to use social media techniques in SUMP.* Rebecca García
- 3.3. Selección de medidas en los PMUS y evaluación de sus impactos. *Measure selection in SUMPs and evaluation of those measures' impacts.* Tom Rye

1. Grupos de trabajo paralelos sobre retos de los PMUS. *Parallel working groups on SUMP challenges*

1.1. Desarrollo de proyectos de futuro (*Vision Building*)

José María Díez. CIVINET España y Portugal

La sesión profundizó en el análisis de la fase inicial en la elaboración de los PMUS conocida como *Vision Building*. Se trata de una fase previa a cualquier otra y que es muy importante para la garantizar la viabilidad y el éxito de los PMUS. Su objetivo es construir una visión del PMUS a partir de la opinión de diferentes agentes sociales, y de forma coordinada con otros instrumentos de planificación territorial. En este sentido, se remarca que es importante que participen activamente autoridades locales y regionales al objeto de dotar de coherencia interna y externa al PMUS. El panel de agentes que participan en la elaboración del PMUS debe ser abierto de forma que todos puedan expresar su opinión. Los participantes deben saber que sus opiniones podrían tener como consecuencia el desarrollo de políticas concretas.

La visión debe ser global y no confundirse con el desarrollo de medidas específicas. Así mismo debe ser objeto de consenso acerca de las necesidades y los medios para satisfacerlas. En el desarrollo de los paneles de *Vision Building* es importante que exista un balance en el nivel de representatividad de los diversos sectores.

La sesión sirvió para conocer las experiencias y opinión de diversos participantes en el desarrollo del *Vision Building* en diversas ciudades europeas. Se puso de manifiesto gran heterogeneidad en los países y regiones en cuanto a la planificación de la movilidad.

Vision Building

Vision building is a previous and strategic step in SUMP development. Its aim is to build a common agreement among different stakeholders before developing the SUMP, in order to get a general vision that should guide the planning process, in cooperation with other spatial and urban planning tools.

In vision building it is required to get the participation of regional and local authorities to give internal and external coherence to SUMP, as well as experts in an open environment to collect as different opinions as possible. Participants in SUMP meetings should perceive that its opinion would be taken into account when specific measures are developed. A vision should be global; it is not a list of specific measures to be implemented. It also includes a general consensus about transport needs and availability of resources. In the development of Vision Building Expert Panels it is important to ensure that all sectors and interests are equally represented.

Mr. Diez finished the session with a general dialogue among participants about Vision Building processes in several European cities, showing the great diversity of tools and strategies developed.

1.2. Participación de los agentes sociales

Isabela Velázquez. GEA 21

En esta sesión paralela se trabajó en la complejidad de la participación en la elaboración de los PMUS. En primer lugar la sra. Velázquez dio una serie de contenidos para pasar luego al trabajo en grupo. Se requiere complicidad, diálogo y va a ser difícil sino se dispone del apoyo ciudadano. La primera etapa consiste en invitar a los actores implicados en el proceso; en segundo lugar definir una visión común de futuro del PMUS; en tercer lugar definir un plan de participación; y en cuarto lugar, implementar las medidas.

Posteriormente se realizó un ejercicio en base a tres grupos, en los que dentro de cada grupo se identificaban los implicados, sus necesidades, intereses, su postura o punto de vista frente el PMUS. Fue interesante ver la cantidad de agentes implicados en cada uno de los grupos. Finalmente, se ejemplificó el proceso participativo de Vitoria-Gasteiz.

Stakeholder participation. Isabela Velázquez

The core aim of the session was to learn how to manage the complexity of public participation processes when a SUMP is developed. Ms. Velazquez started the session with a short review of public participation basic concepts. Complicity, dialogue, and citizen involvement are basic elements. After that, four steps are fundamental: stakeholder mapping and implication; vision building; participation plan development; and, finally, measure implementation.

A practical demonstration was also carried out. All participants were distributed in three groups, and were asked to identify the potential stakeholders to be involved in a public participation process, and defining its needs, interests, positions and points of view about SUMP. The session ended with a presentation of a real example: the participation process developed for the SUMP in Vitoria-Gasteiz.

1.3. Monitorización y evaluación

Tom Rye. Lund University

La monitorización y la evaluación son procesos fundamentales para conocer si las medidas establecidas permiten avanzar hacia los objetivos planteados en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. La monitorización es el establecimiento de sistemas de recogida de datos. La evaluación es un proceso más profundo en el que se analiza la evolución de los indicadores recogidos para diagnosticar los avances o retrocesos hacia los objetivos planteados.

Tom Rye propuso un ejercicio práctico en pequeños grupos con el objetivo de profundizar en el proceso de monitorización y evaluación. Para ello presentó cinco de los objetivos planteados a través del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Edimburgo. Cada grupo eligió uno de los objetivos, sobre el cual debía desarrollar, en primer lugar, una propuesta de objetivo específico (*target*) diferenciando entre los objetivos en términos absolutos (*output*) de los objetivos en términos relativos (*outcome*).

Cada grupo estableció estos objetivos y analizó si su propuesta era realista, en el sentido de adecuarse a la posible tendencia futura según la situación / diagnóstico actual del ámbito en el que se planteaba el objetivo. A partir de este momento se propusieron indicadores para medir la evolución de cada uno de los objetivos específicos planteados y métodos de recogida de datos valorando la disponibilidad de dichos datos y la facilidad / coste de su obtención. La sesión se desarrolló en un ambiente colaborativo y de diálogo entre los participantes, a través de la puesta en común del trabajo en común de cada grupo y su discusión entre todos los asistentes.

Monitoring and evaluation

Once objectives are set in a SUMP it is essential to know if measures are helping mobility issues to evolve in the defined way. That is why monitoring and evaluation processes are key elements in a SUMP process. Generally speaking monitoring consist in developing a data collection system, while evaluation is a deeper process that helps to analyse data and compare the gap between the real evolution and the defined objectives.

Tom Rye suggested a practical exercise in small groups that started with a presentation of the objectives set in the SUMP of city of Edimburgh. Each group chose one of those objectives and proposed an specific target to evaluate it taking into account the difference between outputs and outcomes related to that target.

Each group set those targets, trying to find if they were realistic and useful to effectively understand the evolution of the situation evaluated by each objective. Each group also defined a set of indicators to measure the evolution of the targets, evaluating also aspects like data availability, collection methods and costs, which have to be taken into account when choosing each indicator. The session was developed in an open and friendly environment among all participants, combining small groups work with plenary debates.

2. Sesiones paralelas sobre casos de estudio de los PMUS en España. *Parallel working groups on Spanish experiences*

2.1. Sevilla y Málaga

Josefina Cruz. Universidad de Sevilla

Francisco Bravo. Ayuntamiento de Málaga

Se presentaron las experiencias en el área de planificación de la movilidad en las ciudades de Sevilla y Málaga. En Sevilla no hay un plan específico de movilidad, pero sí existe una confluencia de actuaciones que están teniendo una incidencia notable en la movilidad global del municipio. Se presentaron diversas actuaciones desarrolladas en este ámbito: la creación del consorcio de transporte metropolitano del área de Sevilla, el metro, el metro centro y la red ciclista.

Málaga cuenta con un PMUS de gran calidad realizado por el equipo técnico del Ayuntamiento, un trabajo completo accesible a través de la web <http://www.movilidad.malaga.eu>. Se trata de una ciudad muy activa en movilidad y cuenta con numerosas experiencias y proyectos de movilidad en todos los modos. Los asistentes realizaron preguntas acerca de la visión de los ponentes respecto al futuro de sus ciudades.

Sevilla and Málaga

Josefina Cruz and Francisco Bravo explained mobility plans in Sevilla and Malaga, as good examples of mobility planning in the Andalusian cities.

Sevilla has not an specific SUMP, but there are several actions that are changing global mobility of the city. Some examples of these actions were presented: creation of the Sevilla Metropolitan Transport Consortium, the new Metro network ("Metro" and "Metro Centro"), and the cyclist lanes network.

Malaga is also an active city in mobility issues as it has developed several mobility actions in all transport modes. The city of Malaga has a good SUMP developed by the staff at the Municipality in the framework of a CIVITAS project; whole SUMP is available at <http://movilidad.malaga.eu/>.

2.2. Barcelona y Vitoria

Salvador Rueda. Agència de Ecologia Urbana de Barcelona

Juan Carlos Escudero. Centro de Estudios Ambientales de Vitoria-Gasteiz

La sesión se fundamentó en el caso de la ciudad de Vitoria-Gasteiz como ejemplo de desarrollo de un buen Plan de Movilidad Urbana, toda vez que el ejemplo de Barcelona había sido esbozado en la anterior intervención del Sr. Rueda.

En el contexto de su compromiso con el desarrollo sostenible y con la preservación de la calidad de vida en la ciudad y las entidades locales menores, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz está impulsando un Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP). En un proceso paralelo a la redacción del Plan, un grupo de ciudadanos y colectivos de la ciudad, el Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible, definieron un escenario de consenso para la Vitoria-Gasteiz del futuro próximo en clave de movilidad. Este escenario se recoge en el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible, un documento inicialmente

A partir de este punto el Plan propone soluciones de movilidad activa (caminar y bicicleta) y colectiva (transporte colectivo y coche compartido) y intenta desincentivar los desplazamientos en vehículo privado. Basándose en la propuesta de “supermanzanas” realizada por Salvador Rueda, en la ciudad se ha creado una red principal de calles que articularán la movilidad de automóviles. En estas calles la velocidad máxima permitida se mantendrá en 50 Km./h. En el resto de las calles de la ciudad se quiere evitar el tráfico de paso, por eso se tiene previsto que en ellas la velocidad máxima se limite a 30 Km./h. Éstas no son calles para circular de paso.

Los automóviles sólo deberían circular por estas calles cuando sus desplazamientos tengan origen o destino en las mismas. Los desplazamientos de paso para unir cualquier origen con cualquiera otro destino de la ciudad deberían hacerse circulando por la red principal. Paralelamente, se ha rediseñado toda la red de transporte colectivo (tanto en bus como en tranvía); se define una red de itinerarios peatonales y ciclistas y se fomenta la intermodalidad. Como resultado, si se comparan las encuestas de reparto modal realizadas en 2008 y 2011 se observa un incremento de la movilidad activa en el reparto modal y un retroceso de la movilidad motorizada.

Barcelona and Vitoria

The session was based in the presentation of Vitoria-Gasteiz study case as a good example of SUMP development, as long as the case Barcelona had been presented in the previous speech by Mr. Rueda. Vitoria-Gasteiz is promoting a new SUMP and Public Space Plan in the context of its statement with sustainable development and quality of life preservation policies, developed by the public administration. This Plan is based in the demand of the so-called Citizen Forum for Mobility in Vitoria-Gasteiz, a group of citizens that defined a consensus-scenario that led to the approval of a Citizen Agreement for Sustainable Mobility. This agreement was firstly supported by citizens and social stakeholders, and finally adopted by the municipality as a reference document for its mobility policies.

From this statement the SUMP promotes active mobility actions (walking and cycling) and collective solutions (public transport and car sharing), aiming at discouraging private vehicle modes. Based on the “superblocks” proposal by Salvador Rueda, a network of main streets with a 50 km/h maximum speed, where car mobility is prioritized, has been developed for “incoming traffic”. In the rest of the city streets the maximum speed is limited up to 30 km/h. Cars should only use these ways for journeys from/to these areas. Incoming traffic journeys should only use the main network streets. At the same time, a new design for the public transport network

(tramway and bus) has been developed, together with a new cycling and walking lanes network and measures to promote intermodality.

The results show that non-motorized mobility has increased significantly in the modal share evolution between 2008 and 2011.

3. Ejercicios prácticos para los Planes de Movilidad Sostenible. *Practical exercises on Sustainable Urban Mobility Planning*

3.1. Participación de actores locales

Marteen van Bemmelen. Eurolocal, CIVITAS DYN@MO Site Coordinator for Palma

El taller se centró en el desarrollo de un “role play”, en el que los participantes adoptaban el papel de diferentes agentes sociales y económicos, defendiendo su postura ante dos supuestos teóricos para la ciudad de Palma. En el primer caso se planteó el objetivo de reemplazar la mitad de los vehículos motorizados en circulación por Palma, por eléctricos, antes del 2025. El segundo supuesto versó sobre los cambios que representarían para la ciudad de Palma un incremento muy significativo de la circulación en bicicleta.

Para cada uno de los casos se realizaron tres grupos identificados con tres grupos de actores: la Administración Pública, los empresarios, y la sociedad civil. La sesión se desarrolló clasificando, por parte de todos los asistentes, cada uno de los actores propuestos en cuatro cuadrantes, desde los menos afectados a los más afectados por cada una de las medidas; y desde los que tienen mayor influencias hasta los que la tienen menor.

Los tres grupos debían responder a 4 preguntas: “de qué está más satisfecho?”; “qué ha hecho para llegar a este resultado?; quienes han sido sus cómplices?”; “Qué tema le ha preocupado más y como lo ha solucionado?”. Se concluyó con la necesidad de implicar a cuanta más gente mejor, formar redes, alertar sobre problemas, saber a quién involucrar.

Involvement of local stakeholders

Based in the “role play” methodology, Mr. van Bemmelen carried out a session in which each participant adopted the role of a specific stakeholder and was asked to defend its position on two theoretical situations in the city of Palma. On the first situation a goal of replacing half of the existing car fleet in Palma by electric vehicles before year 2025 was set. The second situation was about possible changes over Palma city in case of a high increase of bicycle use.

In each situation all participants, acting according to its role, were divided into three groups: public administration, private stakeholders and citizens. Therefore all actors were classified in four classes, depending on the level of affectation and influence they had in each situation. Given every specific situation, each group was asked to answer four questions: “What has given you the greatest satisfaction?; What have you done to achieve this results?; Who have been your accomplices? Which issue has concerned you more, and how have you solved it?.

The session concluded with a short debate by the participants. In this way, the need of involving as much people as possible; networking; warning against specific problems and selecting the adequate participants were highlighted as the key issues of the role-play workshops.

3.2. Nueva movilidad: cómo usar los social media en Planes de Movilidad Urbana Sostenible

Rebecca García. Rupprecht Consult

El Workshop se dividió en dos fases. La primera consistió en la explicación y debate posterior con tres técnicos expertos medios de comunicación sobre aspectos de movilidad. En primer lugar intervino Alberto Romero (experto en redes sociales de la empresa *Taller de Ideas*), que explicó su experiencia en la dinamización de la presencia en Twitter y Facebook de la empresa EMT. En segundo lugar, Pilar Martín (Departamento de Atención al Cliente, Empresa Municipal de Transportes) explicó la importancia de las redes sociales en su estrategia empresarial y el Plan de Comunicación de la Empresa. En último lugar, Emilio López explicó su experiencia en el desarrollo del Plan de Comunicación del proyecto CIVITAS DINAMO. El debate se centró en el tipo de información a gestionar y el tipo de herramientas a utilizar. Se evidenció que mediante esta tecnología el ciudadano se siente escuchado y valorado, además de una forma rápida. Se puso en evidencia la dificultad de ofrecer una información de calidad al ciudadano a través de estos medios, así como de la dificultad del mantenimiento por parte de entidades públicas. Se tipificó las aportaciones de los usuarios en cuatro niveles: quejas, sugerencias, solicitudes de información y opiniones favorables. Con ello, se acaba la idea de que la gente escribe o hace aportaciones para quejarse. Se habló acerca de los peligros derivados del uso de redes sociales, materializado en falta de respeto de usuarios, lenguaje soez, abuso de algunos usuarios. El miedo inicial de la administración, desaparece con la práctica: los foros se automoderan. La influencia de las aportaciones en la red acaba produciendo cambios importantes. Los usuarios valoran mucho si la respuesta es rápida.

Se hace la pregunta de por qué plantear un plan de comunicación del proyecto CIVITAS y no un plan de marketing. La segunda parte consistió en un ejercicio práctico del uso de herramientas Web 2.0 para proponer la participación de los ciudadanos en la elaboración de PMUS. En concreto se trabajó con la *app* Instagram a través de un móvil Smartphone. Se realizó un ejercicio práctico de análisis de la movilidad del campus de la UIB, mediante el trabajo de campo de los asistentes al workshop. El sistema evidenció su gran aplicabilidad y eficiencia.

New Mobility. How to use social media techniques in SUMP

The workshop was divided in two parts. Firstly, after a short introduction by Rebecca Garcia an open debate session was carried out with three experts on social media issues. Alberto Romero, social network expert, explained his experience as community manager of Twitter and Facebook profiles in the EMT (Palma Municipal Transport Company). After him, Pilar Martín, from EMT Customer Service Office highlighted the importance of social media networking in the communication plan and corporate strategy framework. Last, Emilio López made a brief presentation on his experience in the development of the CIVITAS- DYN@MO project Communication Plan. The main issue in the debate with the audience was based on what kind of information must be managed, and what kind of tools should be used. Regarding the information issues it was made clear that when citizens are using corporate social media they feel listened and valued, and they clearly appreciate the speed of the answers. However, it is sometimes

difficult to ensure the quality of the information circulated in social media. They have also high maintenance costs which are not easily affordable by public entities.

Feedback information sent by users can be classified in four levels: complaints, suggestions, information requests and positive opinions. It was also highlighted the danger of social media bad use by some users, that make offensive comments, use of bad language, etc. The experience of the speakers was that in most of the cases these questions are controlled by other users acting as moderators.

The second part of the workshop consisted of a practical exercise in Web 2.0. tools used as citizen participation channels in SUMP development. Participants were asked to use Instagram app with their smartphones during a short walk around the UIB Campus and take pictures of the different mobility issues.

3.3. Selección de medidas en los PMUS y evaluación de sus impactos

Tom Rye. Lund University

Tom Rye planteó una sesión basada en un ejercicio práctico a desarrollar por grupos de trabajo, con el objetivo de valorar criterios de selección de medidas para la evaluación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

La definición de medidas es una de las tareas más relevantes de los PMUS, ya que definen qué es lo que se va a implementar para alcanzar los objetivos del plan. En Planes de Movilidad Sostenible una medida no es solamente una acción de construir alguna infraestructura. Puede ser también una nueva manera de gestionar los aparcamientos; una campaña de promoción para promover el uso de la bicicleta; un nuevo servicio, o bien un nuevo sistema de coordinar la movilidad con el planeamiento urbanístico.

Debido al abanico de medidas que se pueden implementar, se plantean muchas dudas a la hora de elegir cuál va a ser más efectiva para conseguir los objetivos marcados. En la sesión desarrollada el trabajo de los grupos fue la de analizar un listado de medidas disponible a partir de los catálogos disponibles en la web de ELTIS (www.eltis.org); la base de datos KONSULT (www.itsleeds.ac.uk/konsult) o la herramienta Max Explorer de EPOMM (www.epomm.eu).

A partir de estas bases de datos cada grupo seleccionó 5 medidas a desarrollar, y exponer al resto de asistentes en una breve presentación los motivos para elegir estas medidas, y cómo evaluar que estas medidas son las correctas para alcanzar las metas propuestas en el plan.

Measure selection in SUMPs and evaluation of those measures' impacts

Measure selection is a key question in SUMP development. Measures are the way to achieve the objectives set. In a SUMP, a measure is not only an action to build new infrastructures, but also a new way of managing car parks, a dissemination campaign to promote bicycle use, a new service or a better coordination of mobility plans with urban planning.

During measure selection it is difficult to know which measure will be more effective to achieve a defined objective, so it is very useful to work with existing measure databases and benchmark

reports. Therefore, Tom Rye suggested participants to work with measure lists available online, like *ELTIS* (www.eltis.org), *KONSULT* from Leeds University (www.itsleeds.ac.uk/konsult) or *Max Explorer* from EPOMM (www.epomm.eu).

Working with small groups, the workshop was based in selecting 5 measures to develop, and explain why and how they could be evaluated in terms of good or bad ways to achieve the SUMP goals.