MEMORÁNDUM
LA BUENA MOVILIDAD

CIUDADES que caminan

La buena movilidad

El inicio del proceso participativo puesto en marcha por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) para elaborar una Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Público Urbano abre una nueva perspectiva de cara a conseguir un cambio profundo en el tratamiento de las ciudades como escenarios vivos y necesitados de una atención específica hacia sistemas de movilidad que garanticen el derecho al espacio público de manera universal y de forma efectiva.

La lucha contra el cambio climático, la mejora ambiental del medio urbano, el aumento de la calidad de vida en las ciudades, los Objetivos de Desarrollo Sostenible o las medidas de reconstrucción que la UE pone en marcha para hacer frente a la Covid-19 conforman una serie de marcos de acción cuyos factores comunes son, entre otros, la contención en el consumo de energía, la inocuidad de la actividad humana (económica, social…) o la simplificación de los hábitos de vida gracias a los avances tecnológicos y a la desconexión de preceptos genéricos como el crecimiento constante o la competitividad sin límites.

En este proceso, las ciudades juegan un papel fundamental en el desarrollo de la vida de las personas, pues son focos de atracción, de cultura, de conocimiento y de dinamismo económico. Ciudades grandes, pequeñas, densas, dispersas, áreas metropolitanas, núcleos autónomos… cualquier espacio habitado por el ser humano es un escenario de vida y debe compartir una serie de preceptos que pongan a las personas y sus necesidades básicas, con carácter universal e igualitario, por encima de cualquier otra prioridad.

La Red de Ciudades que Caminan participará activamente en el proceso puesto en marcha por el MITMA. Lo haremos bajo una frase concreta: “Por la buena movilidad”, que resume nuestra forma de entender este momento crucial para la conformación de nuestras ciudades del futuro.

Movilidad sostenible o nueva movilidad son conceptos ya excesivamente utilizados en el debate común en torno a este proceso de innovación que acomete el Gobierno del Estado. Pero queremos dar un paso más en las definiciones, pues a fuerza de utilizarlas de forma abusiva han ido perdiendo parte de su capacidad semántica.

¿Qué es la buena movilidad?

Optamos por un concepto sencillo, de fácil comprensión y capaz de definir el actual proceso de cambio el impulso que merece de cara a considerar la movilidad activa como elemento central de los nuevos modelos transformadores. Lo hemos denominado Buena Movilidad: la que menos contamina, la que menos consume, la que menos ocupa y la que hace más ciudad.

CAMBIAR LA CIUDAD, CAMBIAR LA ÓPTICA

La agenda urbana y en concreto la futura Ley de Movilidad Sostenible debe plantear objetivos ambiciosos, realmente transformadores. Capaces de ir modificando el paisaje urbano de las ciudades españolas, potenciar sus mejores valores, mitigar sus problemas más graves, mejorar su habitabilidad y convertirlas en uno de los grandes estandartes de la Marca España.

Una herencia que dejaremos

Las ciudades representan un enorme potencial de valor. Llegaron a nosotros con el importantísimo peso de un patrimonio urbanístico de gran relevancia y debemos cederlas a las generaciones futuras como espacios mejores y más aptos para la vida saludable.

La importancia de una agenda urbana

La existencia explícita de una agenda urbana como estrategia pública del máximo nivel, los objetivos de la transición ecológica y los retos de la nueva movilidad plantean posibilidades de mejora muy importantes si se sustentan en un cambio de óptica realmente ambicioso.

Cambiar la mirada

El objetivo de este **Memorándum sobre la Buena Movilidad** es ofrecer una visión crítica de la ciudad actual y aportar ideas transformadoras para reformarla, empezando por una cuestión previa: la necesidad de cambiar la mirada, tratando de ofrecer visiones profundas, holísticas y centradas en mejorar el espacio público para en consecuencia mejorar la vida de las personas.

LAS CIUDADES SON LAS PERSONAS

Caminar, lo primero

Cualquier cambio en la cultura urbana de la movilidad nos exige fijar la mirada en el principio de todos los caminos: las personas y sus capacidades innatas de moverse. Plantearse cambiar las ciudades sin hacer explícito este principio del cambio supone empezar la casa por el tejado. Cualquier estrategia urbana debe plantearse como principio básico la base más profunda de la movilidad: caminar, caminar más y adaptar las ciudades a esa circunstancia.

Post-Covid19

Muchas ciudades ya han empezado a cambiar su horizonte, modificando sus prioridades de movilidad. Otras muchas, aprovechando el shock que supuso la irrupción de la Covid-19 en nuestras vidas, iniciaron o reforzaron fórmulas para incrementar los espacios peatonales, reduciendo el impacto del tráfico a motor privado en sus calles. La mayoría apuestan por fórmulas sostenibles de ir cambiando su movilidad, cada una en función de sus circunstancias y al ritmo que desean.

Gobierno comprometido con la Buena Movilidad

El impulso ministerial para transformar la actual movilidad en la buena movilidad, realmente inclusiva y amable, tanto a nivel conceptual como económico, supondría un enorme apoyo a muchísimos ayuntamientos que desean modificar sus inercias. Las diferentes estrategias parciales en marcha relacionadas con la movilidad activa o sostenible, deberían materializarse en iniciativas legislativas como esta Ley de Movilidad Sostenible y de Financiación del Transporte Público Urbano.

LAS CIUDADES QUE TENEMOS

Ya sabemos que algunos seres humanos son capaces de caminar por una acera de 50 cm de ancho.

Y quizá la mayoría tengan los reflejos suficientes para apartarse cuando un coche invade un paso de cebra convencional.

Hay quien prefiere utilizar su coche ya que el bus es lento, las líneas son sinuosas y debe circular por muchas calles atascadas. Incluso habrá quien sepa diferenciar su espacio de acera en relación a un segmento de la misma pintado de rojo o verde destinado a las bicicletas.

Hasta hay quien ve los humeantes atascos como símbolos de progreso y vitalidad.

Son escenas de ciudades decadentes, de las ciudades que tenemo que cambiar mirando al futuro con ambición.

UNA ESTRATEGIA DE ESTADO

Por fin se fija la mirada en la ciudad

El Estado cuenta, por primera vez, con un ministerio que incluye la denominación "Agenda Urbana", vinculada a los conceptos indisociables de los transportes y la movilidad. La decisión de dotarnos de una Ley de Movilidad Sostenible es una magnífica oportunidad de caminar hacia la transformación de nuestras ciudades.

La ciudad, un espacio de excelencia

Las organizaciones relacionadas con la cultura peatonal, tanto las que trabajan en el activismo social, como las institucionales (la Red de Ciudades que Caminan lo es) deseamos aportar nuestros puntos de vista en relación a la transformación de las ciudades para convertirlas en espacios de excelencia.

Proximidad, calidad de vida...

Las ciudades podrán así conquistar mejores condiciones como escenarios para las relaciones de proximidad, la calidad de vida, la creatividad, la nueva economía, la sostenibilidad y la diversidad.

ENTORNOS URBANOS DE TODOS LOS TAMAÑOS

La diversidad municipal

La realidad urbana española no sólo se circunscribe a grandes núcleos urbanos rodeados de áreas metropolitanas. Muchas veces se ponen sobre la mesa soluciones parciales cuya óptica está trufada de soluciones aplicables en grandes urbes. Numerosos municipios y núcleos urbanos de diversa tipología necesitan también referentes de calidad y movilidad activa.

Conceptos para ciudades de cualquier tamaño

Es necesario proponer soluciones conceptuales, globales, filosóficas, de las que puede beber tanto urbes con millones de habitantes como pequeñas ciudades que también tienen que buscar soluciones eficaces para mejorar su calidad ambiental y espacial.

TODAS Y TODOS SOMOS PEATONES

Siempre peatones

Las y los peatones, a veces, conducen coches o bicis, montan en autobús o metro. Pero quien pilota o monta en cualquier vehículo, siempre, antes, ha sido peatón.

Peatones arrinconados

Desde que el automóvil llegó a nuestras vidas, la movilidad peatonal ha sido tradicionalmente olvidada y discriminada. El ser humano tiene una enorme capacidad de adaptarse a circunstancias difíciles, y esa ventaja ha supuesto un grave problema: se ha ido situando a la cola de la movilidad, cediendo a otros modos espacios necesarios para moverse a pie con seguridad y comodidad.

El primer peldaño intermodal

Pero lo cierto es que el transporte intermodal tiene siempre un primer peldaño: el peatón. Es sencillo, natural y fácilmente entendible, pero resulta bastante difícil ponerlo en valor debido a que no se relaciona con ningún vehículo concreto. Con unos zapatos basta.

El protagonista principal

El diseño de la movilidad urbana debe tener en cuenta al peatón como principal actor de su estrategia, puesto que es, o debería ser, el modo generalizado y principal de desplazarnos hacia nuestros destinos motivados por el trabajo, los estudios, las compras, el ocio, o hacia el transporte público.

EL DERECHO AL ESPACIO PÚBLICO

Como a la sanidad o la educación, la ciudadanía tiene derecho básico y fundamental a disfrutar de un espacio público de calidad.

Igualador social

Un espacio público de calidad es aquel que más se aproxima a ser la continuación natural del espacio privado. Pero además, ha de permitir una movilidad y una estancia segura y sana, la igualdad de todas las personas tengan la condición física y cognitiva que tengan, el desarrollo de otras actividades al margen del transporte, como el consumo, el ocio, el deporte, la cultura o la vida social; el desarrollo de la autonomía infantil, la reducción de la violencia vial, etc.

Menos coches

Para eso es necesario reducir la presencia de coches y motos en el espacio público, y el espacio reservado para ellos. Su circulación debe reducirse a la estrictamente necesaria para que la ciudad funcione social y económicamente. Los peatones, en general, deben tener prioridad ante cualquier vehículo, motorizado o no.

DECISIONES PARA FOMENTAR LA CAMINABILIDAD

Ciudades compactas

Facilitar el hábito de caminar es algo sencillo en muchísimas ciudades españolas, si se quiere, ya que la mayoría son densas y compactas, con distancias aptas para caminar.

No deslocalizar el comercio

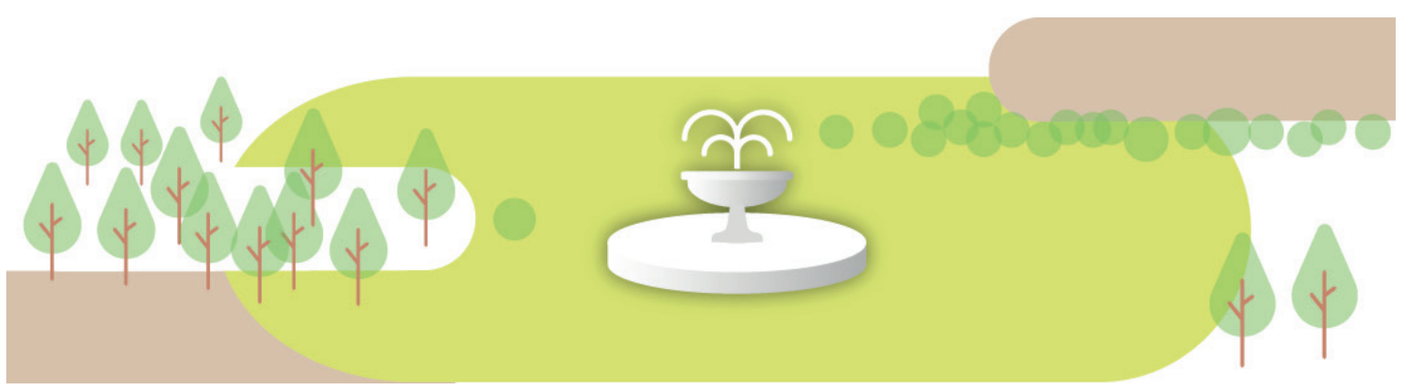
Es necesario tener en cuenta que la ciudad debe ser diversa desde el punto de vista residencial y económico y deslocalizar actividades como el comercio es una pésima solución de movilidad.

Transporte público en ciudades grandes

En grandes ciudades, el transporte público debe ser eficaz para que contribuya a la disuasión del uso del vehículo privado.

¿Existe el derecho de aparcar en la calle?

Aparcar en la calle no es un derecho. Es necesario desterrar esta idea socialmente muy extendida, ya que atrae más vehículos y promueve la circulación parasitaria en busca de estacionamiento.



DISEÑO PARA VIVIR MEJOR

La ciudad informa sola

Es necesario invertir en la transformación del espacio urbano a partir de un diseño adecuado para disminuir la violencia vial, simplificar la normativa y la comprensión sencilla del espacio y evitar el excesivo control policial en la vigilancia de las normas, aumentando la autorresponsabilidad.

Transformaciones tácticas o permanentes

Este tipo de transformaciones son útiles para eliminar tráfico de paso, aumentar calles de coexistencia, con plataforma única, elevar pasos peatonales a la altura de las aceras cuando existan; aceras accesibles, continuas y equipadas con bancos y otro mobiliario urbano, reducir la anchura de las calzadas, restringir el aparcamiento en la calle y propiciar usos estanciales del espacio, con sombras, bancos, etc.

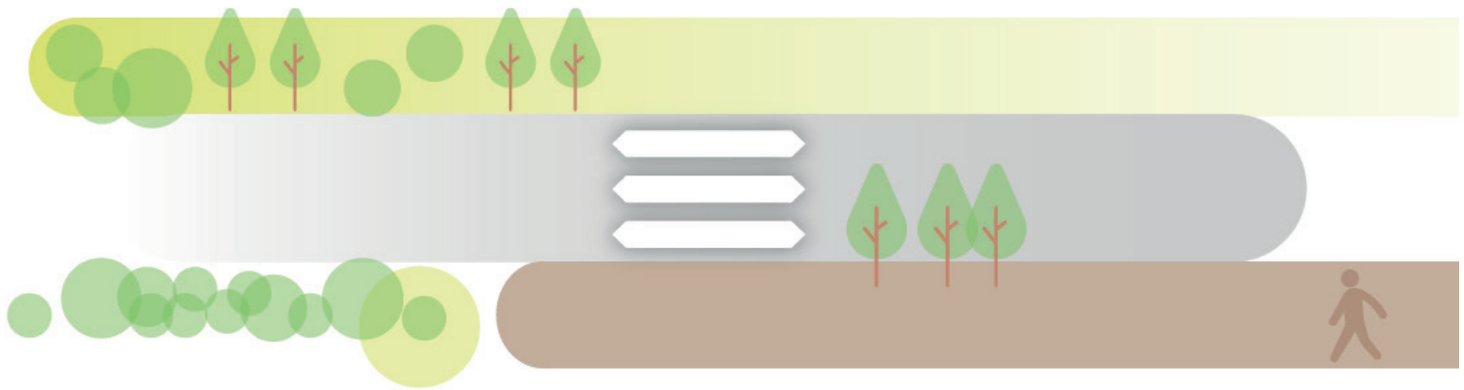
LA CIUDAD SEGURA

Una prioridad absoluta

La ciudad a la medida de las personas ha de tener la seguridad como prioridad absoluta. Hay que tener en cuenta que la mayor parte de los accidentes e incidentes dentro de la ciudad son evitables. Para ello hay que intervenir en el diseño de las infraestructuras como arma preventiva de disminución de la violencia vial.

Medidas eficaces

Calmar el tráfico a motor, reducirlo al mínimo necesario, limitar la velocidad a 30 km/h en toda la ciudad o la mayoría de las calles a través de normativa y diseño efectivo, y a 10 km/h en calles de prioridad peatonal y entornos escolares.



EL TRÁFICO NECESARIO

Limpiar las calles de tráfico inútil

Es muy útil definir cuál es el tráfico necesario para que la ciudad funcione:

- El tráfico de urgencias y seguridad
- El abastecimiento del tejido comercial, con horarios concretos
- El acceso a garajes
- Las necesidades de personas con movilidad reducida
- La carga y descarga doméstica
- El transporte público

El comercio electrónico

Los repartos minoristas, de creciente importancia, han de ser regulados en relación al uso de vehículos a motor en toda la ciudad y la promoción de estrategias de autorregulación para el uso de bases de recogida y de medios sin motor.

LOS MODOS Y LA SOSTENIBILIDAD

Ampliar el caminar

Las ciudades tienen grandes aliados en la movilidad sostenible. Partiendo de la peatonal, las posibilidades de ampliar distancias y tiempos se extienden gracias a la bicicleta y otros vehículos de movilidad unipersonal, que no deben suponer una amenaza para las personas que caminan.

Cultura intermodal

- Las aceras tienen que ser absolutamente peatonales
- Las bicis son un vehículo, por lo que no pueden invadir aceras, aunque estén pintadas de colores.
- Ni bicis ni motos pueden ocupar espacio aparcando en las aceras.
- Los autobuses públicos deben ser ágiles y con prioridad en la calzada. Sus líneas deben circunscribirse a las vías principales, pues caminar los complementan.
- Debe restringirse el uso del coche particular, minorar su abandono en la vía pública cuando no se usa, y limitar su velocidad.
- Debe minorarse la velocidad máxima de todos los vehículos en las ciudades, para hacer efectiva la prioridad peatonal.

VISIONES AMPLIAS

Más movilidad activa, menos motorizada

La buena movilidad debe abarcar todo el territorio municipal, compartiendo la misma filosofía de uso del espacio en todos los barrios y los centros urbanos. Ya sea con medidas de transformación de la infraestructura construida, ya con medidas tácticas y sencillas, las acciones deben tener los mismos efectos reales sobre la vida de todos los habitantes.

Visiones globales

Las soluciones que afectan únicamente al centro, zonas turísticas o centros comerciales urbanos no son válidas, pues penalizan a gran parte de la ciudadanía y acarrean fenómenos de gentrificación.

Prioridad peatonal

El interior de los barrios debe tener prioridad peatonal, sin tráficos de paso y con itinerarios peatonales que conecten barrios entre sí.

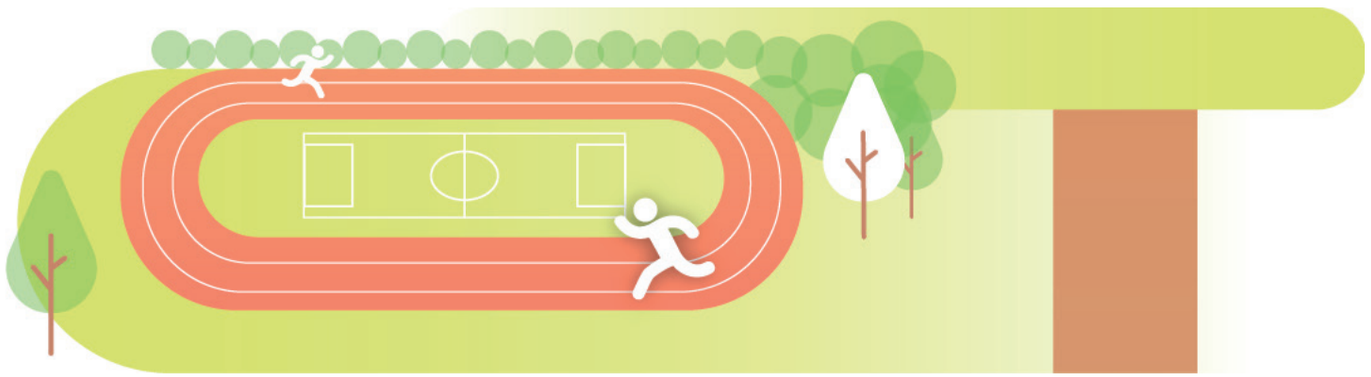
Movilidad metropolitana e interurbana

La gran asignatura pendiente es conectar núcleos urbanos cercanos con modos sostenibles como el caminar o la bicicleta, para lo que se requieren rutas seguras.

LA CIUDAD DE TODAS Y TODOS

Ciudades amables para personas iguales

La futura Ley de Movilidad Sostenible debe ayudar a la ciudad a convertirse en un entorno amable para todas y todos: las personas que necesitan una silla de ruedas, las niñas y niños que inician su socialización, las personas mayores con sus diferentes capacidades, los padres y madres recientes, las personas con limitaciones de visión, la movilidad de cuidados, las que se ayudan de carros de compra, etc. Todas y todos merecen una ciudad a la medida de las personas, inclusiva y generosa.



LAS NIÑAS Y NIÑOS

"Disculpen las molestias, estamos jugando para usted"

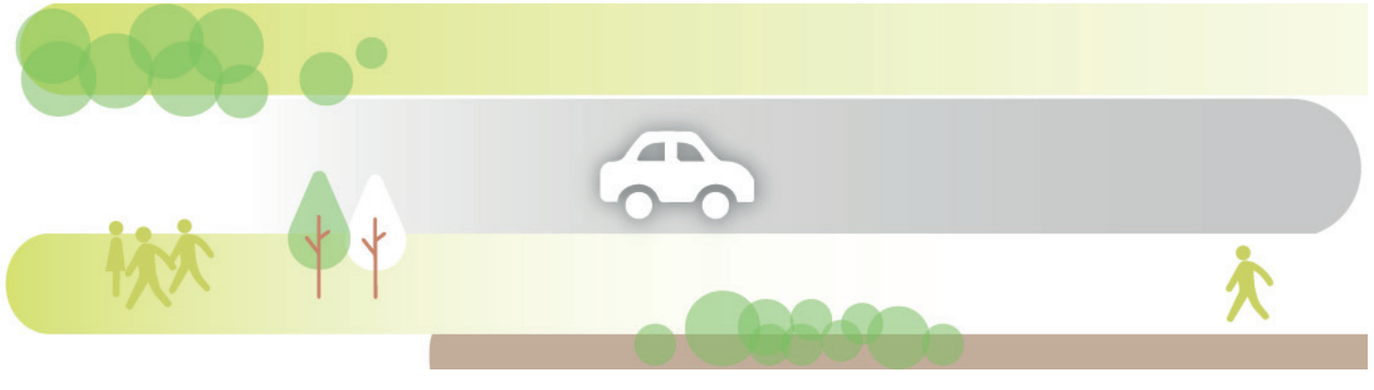
Si la ciudad ofrece un entorno amable para las personas más tiernas, está ofreciendo lo mismo para todas las demás.

O coches o criaturas

Es necesario promover la autonomía infantil a través del diseño urbano y la gestión de la movilidad. Facilitar el juego libre, eliminar peligros en toda la ciudad, pero especial y prioritariamente en los entornos escolares, creando a su alrededor colchones verdes peatonales y limitando la velocidad a 10 km/h, al objeto de poder apostar por los caminos escolares seguros y favorecer la autonomía infantil.

Proximidad

Promover la proximidad entre la escuela y la casa es fundamental para favorecer la autonomía infantil y los desplazamientos activos al colegio. Liberar las calles de la excesiva presencia de coches, permitirá incrementar el juego infantil, la autonomía y socialización de niñas y niños, los desplazamientos autónomos y una menor presión contaminante.



EL MEDIO AMBIENTE URBANO

La ciudad, escenario ambiental

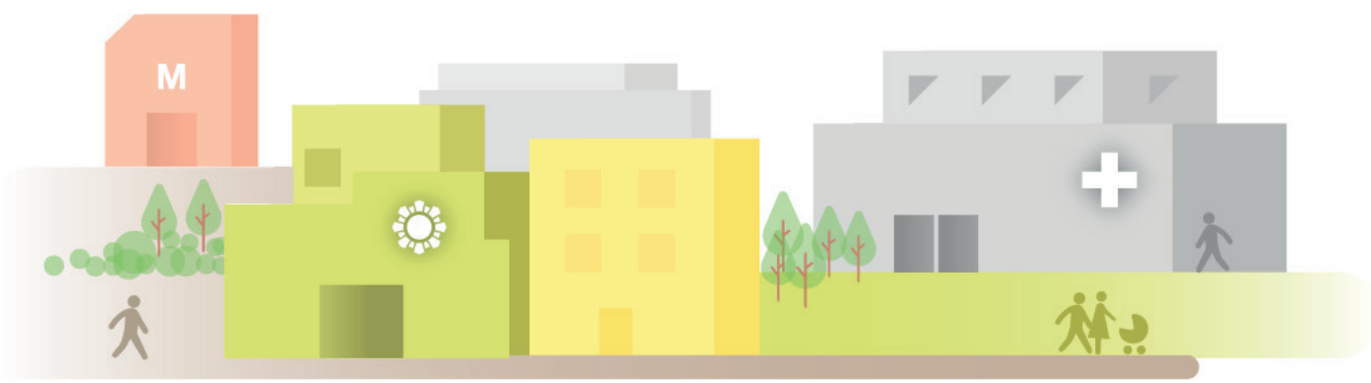
El medio ambiente es sobre todo urbano, ya que es el que más influye en la vida de las personas. Para favorecerlo, las ciudades deben priorizar el uso de energía limpia, especialmente en el transporte público, la adecuada plantación de árboles y la continuidad de corredores verdes que favorezcan la biodiversidad también en la ciudad.

Agua, mucho más que un adorno

El agua, para beber y para refrescar el ambiente, debe ser también un elemento protagonista del espacio público. Su presencia ayuda a favorecer la sensación de relax urbano y, en general aumentar la belleza y la amabilidad del espacio público.

Movilidad sostenible no equivale a movilidad eléctrica

Los vehículos eléctricos, en sí mismos no se consideran un medio de transporte favorable al medio ambiente urbano ya que no suponen liberación de espacio para el peatón ni contribuyen al necesario enriquecimiento funcional del espacio público. Los coches eléctricos son sobre todo coches, por mucha confusión que exista al respecto.



EN RESUMEN

Solicitamos al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que la futura Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Público Urbano sea un instrumento básico para impulsar medidas holísticas en favor de peatones, bicis y transporte público, que hagan realidad la pirámide de la movilidad urbana sostenible, tan compartida desde hace décadas en congresos y simposios sobre movilidad y urbanismo, pero tan alejada de la realidad.

Participaremos activamente en el proceso de gobernanza abierta previo a la redacción de la Ley, si bien, como punto de partida, adelantamos que deberían tenerse en cuenta las siguientes medidas, ya planteadas a la DGT en anteriores reuniones:

1. LÍMITE DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS

Reducir el límite máximo de velocidad en vías urbanas: de 50 a 30 km/h. Esta reducción se basa en sus probadas evidencias sobre la mejora de la seguridad vial: se reduce el porcentaje de accidentes y en los casos en los que estos se producen, la gravedad de las lesiones. Además favorece la armonía entre las velocidades de los diferentes tipos de vehículos. En calles con prioridad peatonal, según se describe más adelante, límite de velocidad máximo 10 km/h.

2. CALLES CON PRIORIDAD PEATONAL

Definir un nuevo tipo de calles, denominadas “Calles con Prioridad Peatonal” que vengan a sustituir a las actuales Zona 30, Calle 30 y Zona o Calle Residencial (regulada por la señal S-28) ya que estas tipificaciones actuales generan variantes poco claras de la prioridad peatonal en estos espacios e inducen a confusión.

Para este nuevo tipo de calles se propone la siguiente regulación:

• Velocidad máxima 10 kilómetro por hora.

• Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación, con prioridad peatonal tanto longitudinal como transversalmente.

• Los vehículos no pueden aparcar más que en los lugares designados por señales o por marcas, salvo regulación específica para estacionamiento de tiempo limitado.

Por su propia definición, en este tipo de calles la señalización de pasos de peatones debe reducirse a la señalización podotáctil necesaria para cumplir la normativa de accesibilidad. En ellas no tiene cabida la presencia de semáforos para la regulación del tránsito peatonal.

Este tipo de calles fuese mayoritario en la ciudad, favoreciendo así la configuración del espacio urbano como un espacio de prioridad peatonal generalizada.

3. CALLES EN PLATAFORMA ÚNICA

Establecer que por defecto, salvo regulación específica diferente, una calle en plataforma única es una calle CON PRIORIDAD PEATONAL, según lo definido en el apartado anterior. En ellas se debería establecer:

• Límite de velocidad: 10 km/h.

• Reglas de señalización que permitan compatibilizar la accesibilidad universal con su carácter de espacio compartido: se debe evitar que este tipo de calles sean lesivas para personas con visibilidad y/o audición reducida sin que desaparezca su carácter de espacio compartido por segregación de bandas a un mismo nivel.

4. ACERAS PEATONALES

Garantizar la exclusividad peatonal de las aceras y su función como espacio público. Se precisa para ello que se formulen de manera explícita las siguientes normas:

• Prohibición del aparcamiento de motos en las aceras, sin excepción.

• Prohibición de la circulación y aparcamiento de bicicletas y VMP en aceras, salvo aquellos necesarios para la vida de las personas con movilidad reducida.

• Equiparación de las partes centrales de los bulevares a las aceras.

• Supresión del concepto acera-bici

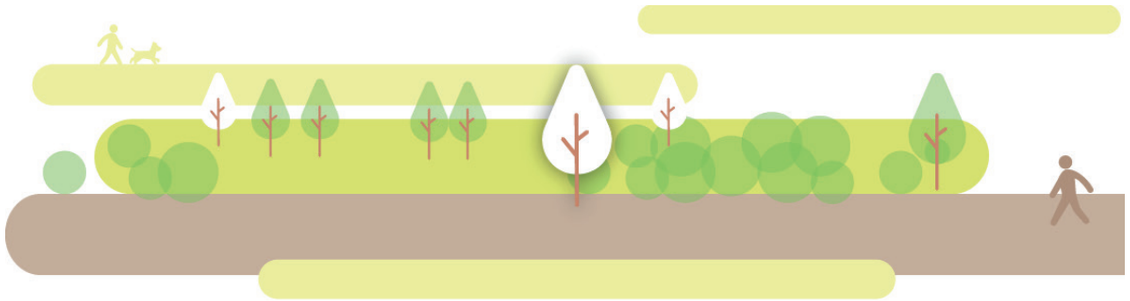
Esta propuesta se basa en la necesidad de que las aceras sean espacios de socialización y permitan usos estanciales, ya que en ellas se concentra el verdadero espacio público de las calles con circulación segregada.

La función social de las aceras así como la garantía de la seguridad vial de sus diferentes usuarios (niños, ancianos, personas con diversidad funcional...) no son compatibles con un uso circulatorio de las aceras y no pueden supeditarse a cuestiones como su anchura o la velocidad de circulación de los vehículos ya que la anchura de la acera no determina su funcionalidad y tampoco es posible definir la velocidad de un peatón, si consideramos la diversidad de edades y capacidades de los viandantes, así como la función estancial de las aceras, donde la velocidad de desplazamiento es nula; sirva como ejemplo de incompatibilidad la imagen de un anciano desplazándose con un andador o la de una persona parada, contemplando un escaparate, junto a la de una persona en bicicleta, aunque esta última no superase los 6 km/h.

5. PASOS DE PEATONES

Establecer una serie de medidas a favor de la seguridad de los viandantes y de la continuidad de los itinerarios peatonales:

- Prohibición de aparcar o de colocar cualquier obstáculo (contenedor, mobiliario urbano de altura superior a 50 cm) en los 5 metros anteriores a cualquier paso de peatones o intersección, incluso si ésta carece de paso de peatones.
- En calles sin prioridad peatonal, distancia máxima entre dos pasos de peatones consecutivos: 100m
- En intersecciones entre calles con acera, los pasos de peatones deberían situarse obligatoriamente alineados con las aceras y no retranqueados respecto a éstas, evitando así rodeos innecesarios para los viandantes.
- En intersecciones entre calles con aceras, completar los itinerarios peatonales con pasos de peatones o aceras continuas en todos los puntos de intersección entre itinerario peatonal y vehicular, considerando incluso soluciones que permitan el cruce diagonal.



6. ENTORNOS ESCOLARES

Definir una serie de medidas para garantizar que los entornos escolares sean una zona segura y saludable para la infancia, protegida respecto a los efectos perniciosos del tráfico. Se proponen como posibles medidas en las zonas señalizadas como "Entornos Escolares":

- Velocidad máxima 10 km/h.
- Prohibición del estacionamiento.
- Prioridad peatonal, tanto longitudinal como transversalmente.
- Sustitución de la señal P-21 "Niños" por otras específicas que adviertan de las normas anteriores, colocadas en los puntos concretos a partir de los cuales su incumplimiento puede sancionarse.

7. PASOS SOBREELEVADOS

Los pasos sobreelevados no deberían ser considerados obstáculos de la vía siempre que cumplan las normativas del Ministerio de Fomento o las que propongan los titulares de la vía.

8. VÍAS INTERURBANAS

Reducción de velocidad a 50 km/h en las vías convencionales sin arcén u otros espacios reservados para el tránsito peatonal.

MEMORÁNDUM
LA BUENA MOVILIDAD

CIUDADES que caminan
www.ciudadesquecaminan.org
info@ciudades quecaminan.org