

ASOC. RED DE CIUDADES QUE CAMINAN

C.I.F. G-90061771

Rúa Michelena, 30. 36002 Pontevedra

APORTACIONES AL ANTEPROYECTO DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO

ÍNDICE

1. CUESTIONES PREVIAS

2. PROBLEMAS QUE SE PRETENDEN SOLUCIONAR, SEGÚN EL ANTEPROYECTO DE LA LMS

- 2.1. *La urgencia climática y la necesidad de reducir las emisiones, en consonancia con la mayor concienciación medioambiental de ciudadanos y empresas.*
- 2.2. *La transformación digital, que supone una “revolución disruptiva” en el transporte desde el punto de vista humano, social y tecnológico.*
- 2.3. *La necesidad de coordinación y cooperación debido a la existencia de administraciones multinivel con competencias sobre el transporte: nivel Europeo, nacional, regional y local.*
- 2.4. *La creciente urbanización y sus implicaciones en materia de sostenibilidad de la movilidad urbana y metropolitana, así como los retos resultantes de la despoblación del mundo rural.*
- 2.5. *El elevado impacto medioambiental y presupuestario de las infraestructuras de transporte, lo que obliga a ser muy selectivos a la hora de ampliar la dotación actual.*
- 2.6. *La necesidad de establecer una planificación rigurosa y priorización en las inversiones en infraestructuras del transporte, que dirija los fondos a aquellos proyectos que generen un mayor retorno social.*
- 2.7. *La necesidad de establecer un marco de participación y colaboración que implique en la toma de decisiones a todos los actores afectados.*

3. LOS OBJETIVOS DE LA NORMA

- 3.1. *Subvenciones y ayudas al transporte*
- 3.2. *Financiación de las infraestructuras del transporte*
- 3.3. *Fomento de la movilidad sostenible*
- 3.4. *Innovación en transporte y movilidad*
- 3.5. *Regulación logística y distribución urbana de mercancías*
- 3.6. *Gobernanza y participación pública*

ANEXO 1. ARTÍCULOS PROPUESTOS PARA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

1. *De la movilidad. sus modos, sus tipos y sus ámbitos*
2. *De la movilidad peatonal*
3. *De la movilidad motorizada*
4. *De la financiación de la movilidad*
5. *De la participación*

1. CUESTIONES PREVIAS

La Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Urbano (LMS) es una gran oportunidad de dar un salto de calidad en los entornos urbanos y metropolitanos españoles con el horizonte de convertirlos en hábitats capaces de proporcionar a sus habitantes una relación de equilibrio entre la naturaleza y las personas.

Entornos sanos

Transformar el medio urbano consiste en hacer posible el discurrir de la vida cotidiana en un entorno libre de contaminación aérea y acústica, libre de peligros físicos significativos, libre de obstáculos para que cualquier persona desarrolle una vida autónoma y capaz de ofrecer soluciones de proximidad (sin necesidad de transporte motorizado) a la mayoría de las necesidades personales.

La relación de la persona con el medio

Si en ocasiones anteriores el Estado Español reguló con éxito la gestión y el control público de los espacios naturales significativos, hoy es el momento de proyectar la mirada hacia los espacios habitados como los escenarios más importantes para desarrollar la relación entre las personas y de estas con la naturaleza, ya que es donde discurre la mayor parte de la vida humana. Las políticas de movilidad están íntimamente unidas a esta dimensión ecológica.

Las personas, en el centro

Situar a las personas en el centro de la política de movilidad es una de las principales motivaciones para impulsar la LMS, tal como se recoge en el anteproyecto. En coherencia con esta proclama inicial, conviene adelantar una primera medida que se considera fundamental en cualquier ley de estas características que pretenda situar a las personas en el centro de la movilidad.

Prioridad para las personas

En el esquema modal de transporte de cualquier espacio habitado, las personas deben contar con prioridad sobre cualquier otro medio (bicicleta, vmp, motocicleta, autobús, etc). Esta prioridad, que debería establecerse en la Ley que se redacta, conllevaría numerosas medidas para hacerla efectiva, a objeto de que no se limite a ser un recurso semántico carente de concreción.

Las personas son los peatones

Las personas, en el ámbito del transporte y la movilidad, son sobre todo los peatones, ya que, si bien los otros medios son accionados o trasladan personas, los peatones son los más vulnerables del sistema, al tiempo que son los que aportan calidad humana al espacio público. Y la consideración de peatones —al margen de su origen etimológico— la tienen quienes se trasladan caminando o en silla de ruedas, pero también quienes utilizan estancial o lúdicamente el espacio público.

Derecho al espacio público

La ciudadanía debería disfrutar del derecho a un espacio público de calidad (libre de contaminación, de peligros evitables, con infraestructuras adecuadas, apto para desarrollar la vida colectiva y la interrelación entre las personas). El derecho al espacio público debe observarse a la hora de organizar su uso de forma equilibrada, proporcionada y justa: no es admisible el actual reparto del espacio público, en el que de forma genérica puede decirse que 70% es para circulación y aparcamiento de automóviles y el 30% (lo que queda) es para los peatones.

Enfoque holístico

Las ciudades son seres vivos muy longevos, con unas características físicas y funcionales a veces muy complejas. Sus distintos ámbitos territoriales son partes de un todo, espacios interrelacionados cuya organización implica a numerosas administraciones y normativas. Es importante que el anteproyecto de la LMS introduzca la dimensión holística, para ir transformándolas en espacios de igualdad y transversalidad. La LMS no debería ahondar en los privilegios de unas zonas sobre otras. Su foco debe ampliarse al conjunto de cada espacio urbano, promoviendo sistemas de movilidad que tiendan a dotar a los entornos urbanos de cohesión y armonía.

Una referencia para Ayuntamientos

El anuncio de la estrategia para la movilidad sostenible, y en concreto la LMS, ha sido muy positivamente valorado por muchísimas entidades locales que se encuentran con dificultades ante la gestión del cambio. Tanto las inercias de la movilidad y la gestión urbana de las últimas décadas como la presión del sistema publicitario e informativo relacionado con la movilidad o las circunstancias burocráticas de numerosas gestiones frenan los avances más de lo deseable. La existencia de una norma de rango superior para ejecutar transformaciones significativas en materia de movilidad facilitará el camino que muchas ciudades desean emprender o proseguir.

2. PROBLEMAS QUE SE PRETENDEN SOLUCIONAR, SEGÚN EL ANTEPROYECTO DE LA LMS

Desde la Red de Ciudades que Caminan solicitamos que se tengan en consideración los siguientes apuntes realizados a algunos de los problemas que la LMS pretende solucionar, según su anteproyecto:

2.1. La urgencia climática y la necesidad de reducir las emisiones, en consonancia con la mayor concienciación medioambiental de ciudadanos y empresas.

Los modos de transporte naturales —y especialmente caminar— son los únicos que producen cero emisiones. Caminar, además de ser el medio de transporte más sostenible, es además una forma

de hacer espacio público por todas sus externalidades positivas: mejora las relaciones sociales, la sensación de seguridad en la ciudad, el pequeño comercio...

En consecuencia, **la LMS debería considerar el caminar como medio de desplazamiento prioritario para organizar la movilidad en los espacios habitados**, disponiendo financiación y herramientas de gestión a su servicio.

2. 2. La transformación digital, que supone una “revolución disruptiva” en el transporte desde el punto de vista humano, social y tecnológico.

La tecnología debe ser un apoyo a los preceptos de la movilidad sostenible. Cualquier movimiento tecnológico relacionado con las TIC debe someterse a los principios de la prioridad peatonal en las ciudades, y no servir de subterfugio para sostener rutinas perjudiciales para la relación entre los seres humanos y el espacio público.

2. 3. La necesidad de coordinación y cooperación debido a la existencia de administraciones multinivel con competencias sobre el transporte: nivel Europeo, nacional, regional y local.

La coordinación y cooperación no debe ser un obstáculo para el ejercicio de las competencias de cada administración. La LMS impulsada por el Gobierno de España debería conformarse como instrumento eficaz para establecer líneas políticas de país conforme a los postulados de lucha contra el cambio climático y el cuidado de la calidad urbana de los entornos habitados, garantizando el derecho al espacio público para todas y todos.

2. 4. La creciente urbanización y sus implicaciones en materia de sostenibilidad de la movilidad urbana y metropolitana, así como los retos resultantes de la despoblación del mundo rural.

La LMS debería fijar normas para organizar la movilidad urbana y metropolitana habida cuenta de su evolución y los problemas de saturación e inoperatividad que plantea la enorme cantidad de vehículos motorizados que invaden las ciudades y áreas metropolitanas y que dificultan el desarrollo de actividades convivenciales, lúdicas o los traslados naturales.

Resultaría interesante realizar una clasificación de vías de naturaleza urbana e interurbana con el fin de garantizar una movilidad motorizada segura y de escasa densidad de vehículos en los ámbitos habitados, fijando las fórmulas necesarias para que los coches no perturben la vida urbana a partir de una organización intermodal inteligente y de bajo coste energético.

Así mismo es necesario que los entornos urbanos más pequeños o diseminados cuenten igualmente con las condiciones de accesibilidad, calidad del espacio público y los servicios de transporte adecuados a la demanda potencial existente.

2. 5. El elevado impacto medioambiental y presupuestario de las infraestructuras de transporte, lo que obliga a ser muy selectivos a la hora de ampliar la dotación actual.

Las infraestructuras de transporte por medios naturales han de hacerse un hueco en la agenda inversora del Estado, con el fin de que este nivel también contribuya a la transformación de los espacios urbanos en áreas de prioridad peatonal. Entre esas infraestructuras pueden contarse la adecuación de los espacios al nuevo confort urbano, la disposición de aparcamientos de borde en los contornos urbanos (condicionados a la eliminación de plazas de aparcamiento en el interior), las infraestructuras metropolitanas relacionadas con la movilidad ciclista o con la circulación de autobuses.

2. 6. La necesidad de establecer una planificación rigurosa y priorización en las inversiones en infraestructuras del transporte, que dirija los fondos a aquellos proyectos que generen un mayor retorno social.

Un retorno social que debe medirse también a partir de indicadores de gasto energético de los distintos modos de transporte, y de la ocupación del espacio público que realiza cada uno de ellos, como factores determinantes de la movilidad sostenible.

2. 7. La necesidad de establecer un marco de participación y colaboración que implique en la toma de decisiones a todos los actores afectados.

La participación pública en la gobernanza debe equilibrarse en relación a los distintos órganos colaborativos existentes en la actualidad, buscando una representación equilibrada según el número de vehículos a motor registrados, el número de compañías aseguradoras relacionadas con el transporte, el número de usuarios del transporte público, el número de bicicletas y el número de peatones existentes en el país.

3. LOS OBJETIVOS DE LA NORMA

Asimismo, solicitamos que se tengan en consideración los siguientes apuntes realizados a algunos de los objetivos planteados en el anteproyecto de la LMS:

3. 1. Subvenciones y ayudas al transporte

Las líneas de subvención para promocionar algún modo de transporte concreto deberían tener en cuenta sus cargas ambientales y su capacidad para reducir tráfico de coches y motos: la sustitución de automóviles convencionales por automóviles eléctricos no supone mejorar el espacio público ni la seguridad vial.

3.2. Financiación de las infraestructuras del transporte

Entre las infraestructuras del transporte se encuentran las infraestructuras urbanas, ya que de su conformación se deriva el sistema de intermodalidad existente en cada ciudad.

De entre todos los modos de transporte, deben primarse los modos naturales en la totalidad de los espacios habitados

3.3. Fomento de la movilidad sostenible

Se solicita la inclusión de **un objetivo específico relativo a la movilidad activa (caminar y bicicleta)** de forma que estos medios, que deberían ser los prioritarios, no queden diluidos dentro del panorama de otras formas de movilidad, como la eléctrica, que parecen acaparar el significado de la movilidad sostenible.

Se hace necesario legislar y difundir los valores de una nueva cultura de la movilidad capaz de reducir el consumo energético, ganar salud y convertir las ciudades en espacios de mayor calidad.

Para conseguir un sistema de movilidad que merezca el calificativo de sostenible es necesario modificar el sistema de prioridades en los espacios habitados, en los que claramente hoy predomina la movilidad del automóvil privado, el modo más costoso en términos energéticos, más consumidor de superficie en términos espaciales y más agresivo en términos de violencia vial urbana. Es necesario situar la movilidad peatonal en la cumbre de la pirámide modal.

Las ciudades deben ser espacios limpios y de alta calidad ambiental, sin índices significativos de contaminación aérea o acústica, con accesibilidad universal y con los riesgos para la seguridad vial minimizados gracias a unas infraestructuras adecuadas y a una organización de la movilidad encaminada a conseguir los resultados de contención perseguidos.

El Estado debe definir unas bases concretas que guíen la transformación de las mismas en espacios activos de sostenibilidad en base a las siguientes determinaciones:

a) Diseño urbano

Debe revertirse la situación actual en la que aproximadamente el 70% del espacio público está reservado para la circulación y aparcamiento de vehículos, frente al 30% restante para el peatón. La LMS debería fijar plazos para cambiar esta realidad en el siguiente sentido:

- Futuro a corto plazo, 50% para vehículos, 50% para peatones
- Futuro a medio plazo, 30% para vehículos, 70% para peatones

Para facilitar este cambio de perspectiva y poder fijar objetivos reales en cada ciudad, éstas deberían establecer una clasificación del espacio público que diferencie entre:

- Parques o zonas verdes

- Calles o tramos de coexistencia, con plataforma única y prioridad peatonal; este tipo de calles, distribuidas por todo el ámbito urbano (no solo en el centro) deberían constituir la mayor parte del espacio público de la ciudad.
- Calles o tramos de tráfico segregado, con distinción entre aceras y calzada o calzadas. Asimismo, el espacio dedicado a los vehículos en las calles con tráfico segregado debería limitarse, tomando como referencia instrucciones técnicas de las ciudades más avanzadas en movilidad sostenible; algunos aspectos claves serían:
 - Carriles de circulación para coches: ancho no superior a 3 metros.
 - Aceras: ancho libre de obstáculos no inferior a 2 m.

b) Planificación urbana

Los nuevos barrios urbanos deben ser lo más densos y compactos posible, capaces de minimizar los tiempos de traslado a pie.

El derecho al estacionamiento en la vía pública debe limitarse desde los propios estándares del urbanismo, que establecen el número de plazas de aparcamiento por metros cuadrados de edificación

Las leyes de ordenación urbana de cada comunidad autónoma deberían coordinarse con la LMS para posibilitar una mayor densidad y una reducción de plazas de aparcamiento en la vía pública.

c) Contaminación

Establecer como criterio básico de defensa ambiental la reducción del número de desplazamientos motorizados; para ello la LMS debería recoger fórmulas que obligaran a restringir la libre circulación y estancia de automóviles en los espacios urbanos, especialmente en las zonas centrales de las ciudades, donde suelen concentrarse el mayor número de puntos de atracción

Relacionar las ZBE con la densidad del tráfico motorizado, no con el tipo de combustible que utilice o la edad de cada automóvil

Convertir la totalidad de los espacios urbanos en ZBE, no sólo los centrales

d) Seguridad vial urbana

Limitar la velocidad en las ciudades a 30 km/h como máximo en cualquier vía de tráfico segregado

Limitar la velocidad a 10 km/h en las calles de coexistencia, los entornos escolares y sanitarios

Elevar los pasos peatonales a la altura de las aceras en vías de tráfico segregados

Reducir el número de pasos peatonales regulados por semáforo

f) Estacionamiento

Considerar que no existe el derecho general a usar libremente el espacio público para abandonar automóviles hasta un nuevo uso: la LMS debería obligar a reducir el número de aparcamientos en vía pública en el interior de la ciudad.

Fomentar espacios de borde o intermodales destinados al estacionamiento de automóviles en rotación, condicionados a la reducción de plazas de aparcamiento en el interior de la ciudad.

Fomentar paradas de tiempo limitado que no impidan el uso del espacio público para otras actividades.

g) Transporte público

Organizar sistemas de transporte público realmente sostenibles, con un parque diversificado de vehículos en cuanto a su volumen, consumo y capacidad, adecuados a la demanda existente.

h) Movilidad infantil

Permitir el juego en toda la ciudad

Reducir la circulación de automóviles privados en entornos escolares, o en el caso de que no sea posible, limitar su velocidad a 10 km/h

i) Circulación de bicicletas en espacios urbanos: coexistencia con peatones

En ciudad, la prioridad será siempre peatonal

Establecer la prohibición general de circular por las aceras

No se deberían permitir la ejecución de aceras bici ni de carriles bici en espacios peatonales, espacios compartidos o en zonas de tráfico calmado

Limitar la velocidad de las bicis en espacios de coexistencia, adaptándose a la velocidad del peatón

j) Señalización

Establecer un nuevo sistema de señalización urbana, diferente al utilizado en carreteras, en el que se definan dimensiones, cromatismos, formas e indicaciones, que incluyan las señales básicas del Código de la Circulación, haciéndolas compatibles con la nueva realidad de fomento de los modos naturales y la caminabilidad de los entornos urbanos

3. 4. Innovación en transporte y movilidad

Considerar la innovación no únicamente como una simple mirada hacia los avances tecnológicos que puedan ayudar a la movilidad, sino también como una forma de abundar en soluciones sencillas

que siempre han ayudado al progreso humano, como caminar, a partir de una nueva cultura de la movilidad.

Organizar la intermodalidad teniendo en cuenta que caminar es el modo más natural a partir del cual puede resolverse un gran número de traslados de proximidad

3. 5. Regulación logística y distribución urbana de mercancías

Es necesario regular la distribución de últimos kilómetros a partir de sistemas que no contribuyan a deteriorar todavía más el espacio público, saturado de vehículos motorizados

Regular el uso de automóviles de reparto motorizados, con el objeto de impedir su utilización generalizada para el reparto individualizado de objetos, de tal forma que tiendan a utilizarse puntos de entrega de mercancías o usando sistemas de reparto en bicicleta.

3. 6. Gobernanza y participación pública

Es necesario equilibrar el peso de la intervención de los agentes sociales que representan a las distintas partes afectadas por la LMS: la movilidad activa y el transporte público, por su verdadero carácter sostenible, deberían tener un peso específico determinante respecto a la representación de otros medios menos sostenibles y menos inclusivos. No debemos olvidar que la ciudadanía somos todos, conductores y fabricantes de vehículos solo unos pocos: es la salud de la ciudadanía y su derecho al espacio público lo que está en juego con esta ansiada ley.

ANEXO 1. ARTÍCULOS PROPUESTOS PARA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

1. DE LA MOVILIDAD. SUS MODOS, SUS TIPOS Y SUS ÁMBITOS

Deberían definirse los siguientes conceptos, como base para la regulación en artículos posteriores

Movilidad natural

La movilidad compuesta por desplazamientos realizados principalmente a partir de la propulsión humana, incluyendo bicicletas con pedaleo asistido y vehículos para personas con movilidad reducida.

Movilidad peatonal

Es la parte de la movilidad natural que se compone de desplazamientos a pie y desplazamientos en vehículos para personas con movilidad reducida. Incluye actividades tales como la estancia, el juego y la socialización

Movilidad ciclista

Es la parte de la movilidad natural que se compone de desplazamientos en bicicletas de propulsión natural y en bicicletas con pedaleo asistido.

Bicicleta con pedaleo asistido

Bicicleta con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuye progresivamente y que finalmente se interrumpe antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear.

Vehículo para personas con movilidad reducida

Cualquier aparato motorizado o no, monoplaza, utilizado para el desplazamiento de personas con movilidad reducida. Su velocidad no podrá superar los 25 km/h.

Movilidad motorizada o movilidad no natural

Movilidad compuesta por los desplazamientos humanos realizados sobre cualquier vehículo con motor, independientemente del origen de su combustible, a excepción de las bicicletas con pedaleo asistido y de los vehículos para personas con movilidad reducida.

Vehículos de movilidad personal

Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionarle una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado.

Transporte público

Movilidad que se organiza en base a las redes de autobuses, microbuses, metro, tranvía, tren, taxi, bicicletas o cualquier otro vehículo cuyo uso está regulado por las instituciones públicas. Está compuesto por el transporte público colectivo y por el servicio público de vehículos.

Transporte público colectivo

Transporte público para el desplazamiento de un determinado conjunto de personas.

Transporte público a demanda

Transporte público colectivo basado en la coordinación de determinado número de demandas de traslados, para la que se dispone de una oferta de automóviles o autobuses capaces de satisfacer esos traslados

Servicio público de vehículos con conductor

Transporte público basado en el préstamo de vehículos con o sin conductor o conductora. Se incluyen taxis y servicios similares, así como el servicio público de préstamo de bicicletas, VMP y otros vehículos de alquiler sin conductor o conductora.

Movilidad urbana

La movilidad que se produce dentro de los ámbitos habitados por una colectividad. De ella que se deriva el reparto del **espacio público** entre los diferentes modos, así como el uso colectivo de estos espacios para actividades no directamente relacionadas con la movilidad

Movilidad metropolitana

La movilidad que se produce entre los distintos municipios de un área urbana determinada, en las que confluyen vías y espacios cuya competencia corresponde a los municipios, diputaciones, comunidades autónomas y gobierno central.

Movilidad rururbana

La movilidad que se realiza entre núcleos de población dispersos, pero que disponen de una cierta continuidad social, especialmente importante en zonas geográficas en las cuales la población vive diseminada en áreas de baja densidad.

Movilidad intermodal

Movilidad que se establece al combinar varios modos de transporte en un mismo itinerario

Movilidad logística

Movilidad asociada al traslado de mercancías entre los lugares de producción o almacenamiento y los puntos de venta o entrega. Cabe diferenciar la logística de largas distancias, que tiene lugar

básicamente por vías interurbanas, y la logística llamada “de última milla”, más característica de la movilidad urbana.

Espacio público

El espacio público es el espacio de propiedad pública, dominio y uso público, donde se desarrolla la base de la socialización y la convivencia de la ciudadanía. Desplazarse, pasear, estar, conversar o jugar se consideran actividades propias de las personas en el espacio público, así como las actividades culturales, sociales o deportivas.

El uso del espacio público debe estar regulado por las autoridades locales en función de las distintas actividades humanas, entre las cuales se encuentra la movilidad.

La **movilidad natural**, especialmente la **movilidad peatonal**, merece especial atención dentro de la regulación y el diseño del espacio público por ser la más susceptible de ser vulnerada por el resto de modos de desplazamiento, así como por ser la que más valor aporta al espacio público por sus nulas emisiones y por su mayor posibilidad de interacción con el entorno y el resto de la ciudadanía.

2. DE LA MOVILIDAD PEATONAL

Prioridad peatonal

Caminar es el medio más natural de desplazarse y el único que se realiza sin la ayuda de mecanismo alguno: no consume más energía que la propia del ser humano, no contamina y no ocupa más espacio que el de la propia persona. Además añade valor al espacio público ya que caminar es el modo de desplazamiento que permite un mayor grado de interacción con el entorno físico y social. Por estas razones debe considerarse el medio prioritario de la **movilidad urbana**.

También se considera caminar la acción de las personas que, por sus circunstancias físicas, no pueden hacerlo autónomamente y se valen de sillas de ruedas, asistidas o no.

Derecho al espacio público

Las calles y plazas urbanas son unidades de convivencia social básica, por lo que su principal función es vivencial. Se establece el derecho al **espacio público** como un valor supremo de la ciudadanía, de lo que se deriva que este espacio común ha de ser sano, seguro, suficiente, diversificado, versátil y humanizado, pues es el ecosistema más habitual de las personas.

El espacio público urbano es un bien escaso y su utilización debe estar al alcance de toda la ciudadanía, sin que el hecho de poseer un automóvil determine privilegio alguno.

Distribución modal del espacio público

Las ciudades deben organizar su movilidad de tal forma que se garantice la prioridad de la **movilidad peatonal**.

Esta prioridad implica una transformación en la distribución del **espacio público** urbano según los modos de desplazamiento:

En el plazo máximo de 10 años desde la entrada en vigor de la presente ley al menos el 50% del espacio público urbano de cada municipio debe de ser **espacio público peatonal** o **espacio público con prioridad peatonal**.

En el plazo máximo de 20 años desde la entrada en vigor de la presente ley al menos el 75% del espacio público urbano de cada municipio debe de ser **espacio público peatonal** o **espacio público con prioridad peatonal**.

Espacio público peatonal

Espacio público destinado exclusivamente a la **movilidad peatonal**.

Está compuesto por aceras y otros espacios públicos, tales como parques, jardines, paseos marítimos, etc. donde no se permita la circulación de ningún tipo de vehículo, salvo los **vehículos de personas con movilidad reducida**.

En las aceras propiamente dichas no se permite el estacionamiento ni la circulación de ningún tipo de vehículos, salvo los **vehículos de personas con movilidad reducida**.

En el espacio público peatonal se prohíbe explícitamente la existencia de aceras-bici, es decir, espacios exclusivos para bicicletas o **vehículos de movilidad personal**, diferenciados o no por diferentes cromatismos o pavimentos.

Espacio público con prioridad peatonal

Espacio público en el que se admite la circulación de vehículos en coexistencia con la **movilidad peatonal** sin segregación entre el espacio destinado a la movilidad peatonal y el espacio destinado a la circulación de vehículos. Se cumplen en él las siguientes condiciones:

- El espacio público se materializa en forma de plataformas únicas sin elementos que impidan el uso multifuncional de toda su sección.
- La velocidad de circulación está limitada a 10 km/h.
- La **movilidad peatonal** está permitida y es prioritaria en toda la superficie, incluido el cruce transversal por cualquier punto de la vía.

Vía segregada

Espacio público en el que se admite la circulación de vehículos en coexistencia con la **movilidad peatonal** con segregación entre el espacio destinado a la movilidad peatonal y el espacio destinado a la circulación de vehículos. Se cumplen en él las siguientes condiciones:

- El **espacio público** se divide en aceras y calzadas, separadas, al menos, por su diferencia de nivel. Las aceras, son **espacio público peatonal**, y por tanto, están exclusivamente destinadas a la movilidad peatonal. Las calzadas están reservadas para el tránsito, parada y aparcamiento de vehículos.
- La velocidad de circulación está limitada a un máximo de 30 km/h
- Los itinerarios peatonales son continuados, por lo que siempre que una acera se ve interrumpida por una calzada existe un paso de peatones y éste se ubica alineado con la acera interrumpida, no retranqueados con respecto a ésta.
- Los pasos de peatones deben elevarse a la altura de las aceras, con los grados de inclinación adecuados a la velocidad de la vía.
- La distancia máxima entre pasos de peatones es de 100 metros.
- Los pasos de peatones con regulación semafórica se instalan únicamente cuando la ordenación del paso de vehículos en las intersecciones entre calles así lo requiere.
- En los 5 metros anteriores a cualquier paso de peatones se prohíbe aparcar o colocar cualquier obstáculo de altura superior a 50 cm.
- Los carriles de circulación no deben superar los 3 m de ancho salvo excepciones justificadas por la necesidades derivadas del giro de determinados vehículos.
- Las aceras y espacios peatonales deben estar suficientemente iluminados para garantizar su utilización segura por todas las personas
- Los pavimentos y mobiliario urbano deben adecuarse a las normativa vigente en materia de accesibilidad universal

Entornos escolares

Los entornos escolares deben convertirse en espacios de sosiego urbano para favorecer la experiencia educativa en toda su dimensión, por lo que deben ser lugares sanos, tranquilos y seguros, en los cuales se favorezca la autonomía infantil y por tanto, la movilidad peatonal. Para lograrlo deben cumplir las siguientes condiciones de movilidad:

- Estacionamiento prohibido en todo el ámbito definido como entorno escolar, incluido el propio recinto escolar.
- Velocidad limitada a 10 km/h.
- Los vehículos de transporte escolar deben cumplir las mismas normas que cualquier otro vehículo a motor, estableciendo sus puntos de encuentro fuera del entorno escolar.
- Ámbito mínimo del entorno escolar: 200 metros alrededor del centro escolar

Se recomienda que el espacio público incluido dentro del entorno escolar sea **espacio público con preferencia peatonal**.

Travesías

Las travesías son espacios urbanos atravesados por alguna vía de importancia y dimensión supralocal. Su espacio público se caracteriza por un uso compartido entre las personas que habitan esos lugares y los automóviles que los atraviesan sin detenerse en ellos.

Las travesías son espacios urbanos a todos los efectos, por lo cual deben cumplirse los siguientes requisitos:

- La administración propietaria de la vía está obligada a dotarlas de las infraestructuras urbanas necesarias para hacer compatibles su condición de zonas de paso motorizado con la seguridad y su condición de espacio habitado.
- La travesía debe cumplir las condiciones de una **vía segregada**.
- Las travesías en las que se encuentre un centro escolar, deben cumplir las condiciones establecidas para los **entornos escolares**.

Proximidad

El fomento de la **movilidad peatonal** depende de la proximidad entre el origen y el destino de los desplazamientos cotidianos, por lo que el fomento de la movilidad peatonal requiere que las ciudades organicen sus equipamientos, servicios públicos y sistemas de movilidad de tal forma que se favorezcan las relaciones humanas de proximidad.

Esto supone que la mayoría de las actividades cotidianas de las personas deben poder realizarse en un período máximo de 15 minutos sin la necesidad de recurrir a ningún vehículo motorizado, excepto para personas dependientes, que dispondrán de las máximas facilidades para sus desplazamientos.

Estas actividades cotidianas son:

- Acceso a la educación primaria
- Acceso a establecimientos de alimentación
- Acceso a centros de salud de atención primaria
- Acceso a paradas de autobús o estaciones de metro
- Acceso a centros de atención social
- Acceso a centros culturales

La planificación urbana ha de realizarse con criterios de proximidad que favorezca la densidad y la ciudad multifuncional, contraria a la especialización funcional por zonas.

La normativa vigente en materia de Urbanismo debe revisar sus estándares de densidad en un plazo máximo de 5 años tras la entrada en vigor de la presente ley.

3. DE LA MOVILIDAD MOTORIZADA

Vehículos necesarios

Para garantizar la prioridad de la **movilidad peatonal** y actuar en consecuencia con la situación de emergencia climática en la que nos encontramos es necesario reducir la movilidad no natural en las ciudades, limitando la circulación de vehículos en el espacio público urbano a los vehículos necesarios para el funcionamiento de la ciudad.

Se consideran **vehículos necesarios**:

- Los que presten servicios de transporte público
- Los que presten servicios de transporte colectivo
- Los que presten servicios de seguridad (bomberos, policía, protección civil y similares)
- Los que presten servicios públicos urbanos (recogida de residuos, mantenimiento del espacio público, obras públicas, jardinería, etc)
- Los vehículos de reparto no domiciliario de mercancías (a comercios, hostelería o puntos de recogida).
- Los vehículos particulares que se dirijan a un aparcamiento público o privado
- Los vehículos particulares que transporten a alguna persona dependiente
- Bicicletas, VMP y **vehículos de personas con movilidad reducida**

Aparcamiento

Aparcar en el **espacio público** no es un derecho, ya que se trata de la ocupación de un bien público por un bien privado.

El aparcamiento en la vía pública genera unas expectativas de estacionamiento que aumentan el tráfico de vehículos particulares en las vías urbanas, tanto por el tráfico que generan cerca de su lugar de destino en busca de estacionamiento como por lo que estas expectativas influyen en la elección del modo de desplazamiento.

El aparcamiento en vía pública se considera una de las principales causas del abuso del vehículo particular en el **espacio público** urbano. Por ello debe limitarse drásticamente el número de plazas de aparcamiento de este tipo, sea de pago o gratuito.

Asimismo, la normativa vigente en materia de Urbanismo debe revisar sus estándares de aparcamiento en la vía pública en un plazo máximo de 5 años tras la entrada en vigor de la presente ley.

Movilidad metropolitana

Las medidas de organización de la movilidad en áreas metropolitanas deben adoptarse a través de órganos constituidos por las entidades locales afectadas y el resto de entidades públicas responsables de cualquiera de las vías que confluyan en el área metropolitana.

La finalidad de estos órganos tendrá como prioridad la organización del conjunto de la movilidad metropolitana, de tal forma que las áreas urbanas compactas no se saturen de automóviles, a través de medidas de disuasión que favorezcan los medios activos y el transporte público.

La autoridad metropolitana organizará sistemas de movilidad en los cuales la movilidad no natural en los espacios públicos urbanos se limite a los vehículos necesarios.

Para ello las autoridades metropolitanas de movilidad pondrán en marcha las siguientes medidas:

- Estacionamientos de borde, gratuitos o de bajo coste, ubicados en los límites de los espacios urbanos, a partir de los cuales se puedan utilizar modos activos de movilidad, o acceder a las redes de transporte público.
- Estacionamientos ubicados en lugares próximos a estaciones o paradas de transporte público capaces de trasladar a las personas a las zonas centrales de la ciudad
- Redes de transporte público suficientes en cantidad y frecuencia para satisfacer los traslados necesarios a las zonas urbanas centrales y a los principales centros atractores de movilidad

Asimismo, las autoridades locales y metropolitanas deberán reducir los traslados en automóviles privados hacia las zonas industriales, de consumo o universitarias a través de la limitación de las plazas de estacionamiento gratuitas en este tipo de áreas, a fin de estimular el uso del **transporte colectivo** y de potenciar las relaciones de proximidad, promoviendo la diversidad de usos (comerciales, residenciales, ofimáticos y de ocio) en los espacios urbanos compactos y evitando la deslocalización de actividades relacionadas con el trabajo, el ocio o el consumo.

Movilidad rural y rururbana

Los espacios urbanos de pequeña dimensión tienen idéntico **derecho al espacio público** que los grandes núcleos de población.

A efectos de los sistemas de movilidad, cualquier espacio habitado por personas se considera un espacio urbano, si bien es necesario diferenciar entre los siguientes conceptos:

- Movilidad en el ámbito rural disperso o ámbito rururbano, caracterizado por continuos urbanos de alta ocupación territorial y baja densidad

– Movilidad en entidades compactas del ámbito rural

Ambas tipologías de poblamiento tienen necesidades comunes, pero requieren soluciones de movilidad adaptadas a sus propias realidades derivadas del tipo de ocupación territorial.

En cualquiera de los casos, los ámbitos rurales presentan una fuerte dependencia de los espacios urbanos más próximos tanto para actividades económicas como residenciales.

En los entornos rurales el uso del transporte privado es más frecuente y necesario, debido a la progresiva centralización de la economía y el abandono de los modos de producción y consumo de proximidad.

Las autoridades deben organizar, con el apoyo tecnológico necesario, sistemas de transporte público que se adapten a la demanda existente con una oferta adecuada en términos de esfuerzo económico y medioambiental.

Transformación digital

Los sistemas de movilidad se sitúan en el plano de lo analógico (calles, plazas, carreteras, vías, autovías, andenes, ciudades, áreas metropolitanas, redes de transporte, infraestructuras, coches, trenes, aviones, camiones, barcos, personas que caminan, bicicletas, etc). Su relación con la vida de las personas, la preservación del medio ambiente natural, rural y urbano, la preservación de los recursos del planeta y la lucha contra el cambio climático deben realizarse en este ámbito de decisiones que afectan al espacio físico, al modo de trasladarnos y de trasladar objetos a través de determinados medios.

La tecnología y la digitalización deben considerarse mecanismos complementarios que faciliten la organización de la movilidad, pero no elementos fundamentales de la misma, ya que la movilidad requiere un sistema básico de relaciones entre las personas y su entorno físico en el que la tecnología únicamente debe cumplir un papel auxiliar.

El ser humano y la naturaleza deben permanecer siempre en el centro de cualquier solución que cualquier autoridad adopte en relación a la movilidad.

4. DE LA FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD

Orden de prioridad

El reparto de recursos económicos públicos destinados a la financiación de la movilidad sostenible y el transporte seguirá el siguiente orden de prioridad:

1. Mejora y fomento de la **movilidad peatonal**
2. Mejora y fomento del **transporte público colectivo**

3. Mejora y fomento del resto de *transporte público*
4. Mejora y fomento de la *movilidad ciclista*
5. Mejora y fomento del *transporte colectivo*
6. Otros

5. DE LA PARTICIPACIÓN

Participación equilibrada

Los órganos de participación que deben acompañar a los Planes de Movilidad Urbana Sostenible y a otras herramientas de transformación de la movilidad urbana deben estar constituidos de manera que su composición refleje nuestra realidad social, según la cual la mayoría de los desplazamientos dentro de nuestras ciudades están encuadrados dentro de la *movilidad peatonal*.

No se admitirán, por tanto, que en dichos órganos de participación el número de personas representantes de colectivos relacionados con la *movilidad peatonal* sea inferior al número de personas representantes de colectivos relacionados con otros modos de movilidad.

En Pontevedra, a 20 de octubre de 2020



Asociación Red de Ciudades que Caminan
Rúa Michelena, 30, 36002 Pontevedra
CIF: G-90061771

Ana Montalbán Navas

Secretaria Técnica