



Comisión de TRANSPORTES, MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL

Consideraciones Previas

Llevamos décadas trabajando por conseguir que se sustituyan los viajes en vehículo privado por otras movilidades más sostenibles.

La experiencia nos muestra que:

- Lo primordial es el urbanismo denso y mixto para facilitar la movilidad sostenible.
- Debido al urbanismo heredado para los viajes ya existentes la mejora de las condiciones en los modos sostenibles no es suficiente para el trasvase desde el vehículo privado, se necesita, además desincentivar al usuario del coche.
- El gran aliado para sustituir al vehículo privado es el transporte colectivo; cuanta más capacidad mejor.

Nos encontramos en una situación inusual hasta ahora: **la necesaria distancia** entre viajeros **reduce la capacidad del transporte público**. Es decir, tendremos que ir en la medida de lo posible aumentando las ratios de uso siempre teniendo en cuenta preservar la salud.

De cara a la situación transitoria, mientras sea necesario mantener distancias en el transporte público, debemos aplicar medidas que impidan que dichos viajes conlleven un aumento del tráfico privado, sobre todo teniendo en cuenta que en hora punta la red viaria ya está saturada en algunos puntos.

Implementar la intermodalidad es un camino perfecto para conseguir estos objetivos. Hacer que los diferentes medios de transporte público sean compatibles y necesarios, y no competencia, es nuestra labor como gestores de la movilidad.

Y dentro de ese nuevo mapa y guía de la movilidad, que entre todos estamos diseñando, el **fomento del teletrabajo**, que reduciría los desplazamientos y la **flexibilidad horaria**, que evitaría las concentraciones y aglomeraciones, se sitúan en lo más alto de la escala de recomendaciones que desde la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial queremos transmitir a la Junta de Gobierno de la FEMP para su consideración:

Gestión de la Movilidad

Para abordar esta nueva situación serán herramienta indispensable las nuevas tecnologías, que nos permitirán reducir, gestionar y programar la movilidad de forma mucho más certera. Aplicaciones de rutas, medidores de distancia, movimientos y flujos habituales, programas para gestionar la densidad de usuarios en la vía o las necesidades de refuerzo puntual... serán nuestro perfecto aliado para abordar esta nueva realidad.

Pero dentro de estas recomendaciones nuestra apuesta irrenunciable para no desandar todo lo conseguido, se debe situar en el uso del desplazamiento peatonal en distancias cortas, de la bicicleta o VMP en trayectos medios, y en el transporte público colectivo en los trayectos largos; los coches y motocicletas serán para la población vulnerable y para quienes no puedan utilizar los otros medios de transporte.

La gestión de esta nueva situación que vive ya nuestra movilidad, nos llevará a incorporar de forma progresiva el límite a 30 km/h en la mayoría de las calles para mejorar la convivencia entre todos los modos de transporte, favoreciendo hábitos más saludables.

Como paso previo a su extensión a toda la trama urbana, proponemos limitar la velocidad a 30 km/h en todas las calles de un solo carril por sentido, marcando al menos un carril 30 en todas las calles de la ciudad que dispongan de 2 o más carriles por sentido (excluido carril-bus), permitiendo la circulación por ellos a las bicis y VMP.

La reducción de velocidad aumenta la seguridad vial en general y la peatonal en particular (reducir la velocidad a 30 km/h permite aumentar el campo de visión, establece un mayor contacto visual con otros usuarios y, en caso de atropello, reduce la lesividad: según la OMS en un atropello a 50 Km/h el riesgo de que sea mortal es 8 veces mayor que si se produjera a 30Km/h).

Reducir la velocidad está demostrado, que además de cambiar los hábitos de conducción (con el importante descenso de consumo energético que conlleva), reduce la presión medioambiental referida tanto a la contaminación del aire, como acústica.

Otra de las recomendaciones con carácter transversal debemos realizar nos lleva a revisar los tiempos de paso semafórico para absorber una mayor cantidad de tráfico de peatones, ciclista y VMP sin peligro.

Transporte Público Urbano

Será necesaria la cofinanciación por parte del Gobierno Central de los déficits de explotación generados por la Covid19 mediante la creación de un Fondo de Transporte de mil millones de euros para paliar las pérdidas sufridas por las entidades locales en la prestación del servicio de transporte público urbano y su adaptación a la nueva normalidad de movilidad.

Sin duda, es necesario recuperar lo antes posible la Ley de Movilidad Sostenible que dote de financiación suficiente al transporte público urbano con un criterio de reparto equitativo.

Se necesitará establecer protocolos de seguridad e higiene que otorguen seguridad a los usuarios y permitan recuperar viajeros: uso de mascarillas obligatorias, uso recomendado de guantes puestos en los vehículos, desinfección de material e instalaciones, instalación de mamparas a los conductores, modificaciones operativas como: subir y bajar del autobús a través de diferentes puertas, validación de billetes, etc. Recomendar el uso de tarjeta para realizar los pagos.

Reforzar el transporte público en las horas de mayor demanda y retirar las unidades en las horas valle, o situarlas en puntos estratégicos de la ciudad en el caso de los autobuses, por si fueran necesarios para atender a la demanda.

Implementación del carril bus para incrementar las velocidades comerciales.

Peatonal

Implementar itinerarios peatonales en las vías municipales e intermunicipales, independientemente de la titularidad de la vía.

Peatonalización temporal (festivos y fines de semana) de calles, que permitan conectar espacios públicos y zonas verdes. Acotar zonas de prioridad peatonal, donde los vehículos que transiten de forma excepcional (salida-entrada de garajes, pasos de servicios esenciales como limpieza o abastecimiento) reduzcan su velocidad a 20 Km/h o 10km/h, como si fuera una zona residencial.

Peatonalización horaria (franjas mañana/tarde) de calles, que permita ampliar espacios públicos disponibles.

Cerrar o reducir carriles para coches en calles de doble vía, para acomodar aceras más anchas para peatones.

Reducir o quitar espacio al coche en los entornos de los grandes centros de transporte público, grandes plazas y avenidas, parques, avenidas de acceso a los centros de actividad laboral y comercial. Se puede ganar el espacio para los peatones: suprimiendo la banda de aparcamiento, separando con conos y trasladando la banda de aparcamiento al carril adyacente (si hay más de uno).

Reducir los tiempos de los **semáforos para ampliar el verde peatonal en los pasos de cebra** para reducir las aglomeraciones que generan los actuales ciclos semafóricos, que en la mayoría de los casos están programados para buscar dar más fluidez al tráfico de vehículos.

Pintar sentidos en las aceras o puentes peatonales, para que las personas puedan circular con flujos separados.

Difundir consejos útiles para favorecer el recomendable distanciamiento físico durante el tránsito por la ciudad:

- Planear los recorridos priorizando avenidas y calles con zonas peatonales anchas.
- Evitar calles estrechas donde sea difícil mantener la distancia física.
- En las aceras o zonas peatonales circular, siempre que sea posible, por el lado derecho en el sentido de la marcha. En las calles con dos aceras, hacerlo por la acera derecha, en el sentido de la marcha.
- En las plazas o en los circuitos habituales que se realizan en la ciudad, marchar en el sentido contrario a las agujas del reloj (de derecha a izquierda).

Potenciar la movilidad vertical, garantizando su seguridad (cumpliendo con todas las recomendaciones de las autoridades sanitarias en cuanto a distanciamiento e higiene) y acelerando los planes de ampliación y desarrollo de nuevas infraestructuras.

Los ascensores u otros elementos mecánicos se deben incluir dentro de los hábitos de multimodalidad: la mezcla de modos de transporte dentro del mismo viaje o para diferentes viajes. Por ejemplo, los que se pueden realizar caminando o en bicicleta. Es imprescindible garantizar que el Itinerario Peatonal Accesible (IPA), establecido por la legislación (Orden VIV/561/2010) en, al menos 1'80 metros libres de obstáculos desde la fachada en los espacios peatonales para posibilitar la movilidad de los casi un millón de ciudadanos con discapacidad visual severa y los casi cien mil ciudadanos invidentes”

Liberar las aceras de todo tipo de vehículos, prohibiendo aparcar en aceras a motos, bicis y patinetes. Equipando previamente de aparcamientos en calzada, junto a los pasos de peatones para facilitar la visibilidad.

Por último, y para dar un mayor empuje a la movilidad peatonal, hay que lanzar mensajes, acompañados por supuesto de medidas muy concretas, que garanticen la seguridad en este tipo de desplazamientos.

Bicicleta

Implementación de “carriles bici” permanentes y provisionales donde sea necesario.

Pacificar un carril a 30km/h en las avenidas y calles de más de 2 carriles para compartir con seguridad el espacio bicis, patines y resto de vehículos, sin necesidad de segregar el limitado espacio público.

Cerrar o reducir carriles para coches en calles de doble vía para abrirlos como carriles bici.

Implementar itinerarios en bici y vías alternativas pacificadas a 30 km/h en las vías urbanas y en las zonas periurbanas que comuniquen centros laborales y de enseñanza, y a los municipios vecinos, donde pueden compartir calzada con el resto de vehículos de forma segura.

Activación de los sistemas públicos de alquiler bicicleta, donde hayan estado suspendidos.

Facilitar y reforzar la intermodalidad con modos de transporte colectivos (metro y cercanías) reduciendo las restricciones a subir la bici en los mismos y facilitando la integración tarifaria de los sistemas de préstamo de bicis con títulos de transporte colectivo.

Marcar zonas de detención avanzada de motos/bicis/VMP en los semáforos.

Creación en calzada de más plazas y espacios de aparcamiento para bicicletas.

Aparcamientos seguros para bicicletas en centros de trabajo, estaciones de autobuses y de cercanías, y puntos estratégicos.

Reducir la velocidad de circulación en la trama urbana.

A las personas usuarias de bicicleta la reducción de la velocidad les da mayor seguridad en sus desplazamientos y anima a quienes no lo hacen por este motivo.

Vehículos de Movilidad Personal

Activación de los sistemas de alquiler privados de VMP.

Creación en calzada de más plazas y espacios de aparcamiento para VMP.

Utilizar las zonas de detención avanzada de bicis en los semáforos.

Utilización de los carriles bici por los VMP al máximo de velocidad establecida para los carriles bici.

Taxi

Uso obligatorio de mascarillas, recomendado de guantes y dispensadores de hidrogel.

Recordar no ocupar el asiento de copiloto y ocupar dos personas por fila (existen taxis de tres filas) manteniendo la mayor distancia posible.

Llevar a cabo campaña en favor de este medio de transporte compartido como alternativa al uso del vehículo privado, con el fin de apoyar a este sector en una coyuntura de menos visitas turísticas en la ciudad.

Vehículo Privado

Implementación de aparcamientos disuasorios cercanos a nodos de transporte.

Poner en marcha el servicio de aparcamiento regulado en aquellos municipios donde se ha suspendido durante la actual situación de alerta, para garantizar la movilidad ante el aumento de vehículos que se detecta en las correspondientes fases de descaramiento. La regulación del aparcamiento garantiza el menor movimiento de vehículos en busca de aparcamiento y hace retornar a muchos usuarios del vehículo privado a sus hábitos anteriores de uso de transporte público o medios alternativos (a pie, bicicleta...)

Movilidad Accesible

Eliminar la posibilidad de circular y aparcar vehículos en los espacios peatonales para permitir la movilidad de cuatro millones y medio de ciudadanos con discapacidad.

Campañas de Sensibilización

Realización de campañas de sensibilización, divulgación y fomento del transporte público como medio de movilidad seguro y fiable, que cumple estrictamente con todas las medidas exigidas por las autoridades sanitarias.

Campaña de recomendaciones para aumentar los desplazamientos peatonales y en bicicleta, asociando su uso a los beneficios sobre la salud personal y colectiva.

Recordar que el uso del “zapato”, la bici o los VMP tienen en nuestras ciudades y pueblos preferencias sobre el coche o vehículo privado.

Llevar a cabo, en la medida de lo posible, los desplazamientos realizados por los técnicos y personal municipal (incluidos gestores) en los mismos medios de transporte recomendados para la ciudadanía.

Mantenimiento Espacio Público

Revisar las condiciones de mantenimiento de las aceras y zonas peatonales, acelerando la reparación de los desperfectos que dificulten el tránsito peatonal.

Acelerar las obras de reparación de baches y desperfectos en el asfalto de las calzadas que pudieran poner en riesgo a los conductores de bicis, VMP y motos.

Medianos y Pequeños Municipios (sin transporte público)

Reducción velocidad máxima a 30 Km/h.

Se recomienda, de forma general, el uso del desplazamiento peatonal y en bicicleta o VMP en trayectos cortos y medios; coches y motocicletas para población vulnerable y quienes no puedan utilizar los otros medios de transporte.

Fomentar el desplazamiento activo (peatonal y bicicleta) como el principal medio de transporte en trayectos cortos y medios.

Redistribuir el espacio público para priorizar la movilidad activa (peatonal y ciclista). Peatonalización.

Creación en calzada de más plazas y espacios de aparcamiento para bicicletas y VMP.

Exigencia de una mayor disponibilidad, dentro de la trama urbana y en conexiones interurbanas, de sendas para desplazamientos activos (peatonal y ciclista).

Ofrecer servicio de transporte público bajo demanda, en zonas de baja densidad, mediante microbuses o taxis compartidos.

Fomento de la movilidad compartida.