



Extrait du Foro Social de Campo de Criptana

<http://www.forosocialcriptana.com/spip.php?article182>

Semana de la Movilidad Sostenible

# Menos tráfico para vivir mejor

- Actividades - Día sin coches -



Date de mise en ligne : Lunes 17 de septiembre de 2012

## Description :

Entre el 16 y el 22 de septiembre tendrá lugar la Semana de la Movilidad en toda la UE, y a la que se suman más de 400 ciudades españolas. Con este motivo Ecologistas en Acción quiere recordar que en los entornos urbanos la calidad de vida, la salud de la población y el coste económico por desplazarse están directamente relacionados con el uso del coche. Sin embargo, todavía la mayoría de las ciudades españolas presentan un uso excesivo del automóvil, y las políticas de transporte y movilidad que se están aplicando –como consecuencia de la crisis– en los sistemas de transporte público y modos no motorizados van en la dirección opuesta para conseguir unos sistemas de movilidad urbanos más sostenibles.

**Foro Social de Campo de Criptana**



La convocatoria de la Semana Europea de la Movilidad se planteó por primera vez el año 2002. Con ella, se pretende promover la realización de actividades previas al Día sin Coches (22 de septiembre), con el objetivo de informar, concienciar y dar participación a la ciudadanía en la tarea de mejorar la calidad de vida de las ciudades y áreas metropolitanas. En último término, se trata de reducir el número de coches en circulación y demostrar en la práctica los beneficios que reporta el que los automovilistas dejen el coche en casa.

El lema de la Semana Europea de la Movilidad para este año "Participa en los Planes de Movilidad de tu ciudad: ¡muévete en la buena dirección!", es un claro ejemplo de la distancia tan grande que existe en materia de movilidad sostenible entre España y la mayoría de los países europeos, especialmente del centro y el norte del continente. Así, mientras la CE elige un lema dirigido a fomentar que los ciudadanos europeos participen en los Planes de Movilidad que existen en sus respectivas ciudades, asumiendo de partida que tales planes existen y dando por hecho que disponen de mecanismos de participación pública efectivos, la situación en el Estado español es muy diferente: muchas ciudades españolas no han elaborado todavía ningún plan de estas características (por ejemplo, Madrid), y la mayoría que lo han realizado o bien no lo están llevando a la práctica (por falta de financiación) o simplemente no están consiguiendo mejoras significativas.

Los Planes de Movilidad Sostenible son la herramienta básica para conseguir sistemas de movilidad urbanos más sostenible, o lo que es lo mismo: ciudades con una mejor calidad del aire, con una menor contaminación acústica y una menor tasa de siniestralidad. Es decir, ciudades con una mejor calidad de vida para sus ciudadanos. Pero no solo eso, sino también ciudades menos dependientes de los combustibles fósiles para cubrir los desplazamientos de sus ciudadanos, lo que en resumidas cuentas significa hacer un uso más eficiente de la energía y permitir ahorrarse cientos o miles de millones de euros cada año que podrían evitar ser recortados de partidas sociales, como la sanidad y la educación. Y eso por no hablar de las ingentes inversiones en construcción y mantenimiento de infraestructuras, que se dedican a posibilitar los actuales ratios en tráfico motorizado.

En definitiva, resulta patente que mejorar nuestros sistemas de movilidad urbanos hacia otros que pivoten más en el uso del transporte público y de los modos no motorizados, tendrían unos claros beneficios sociales, ambientales y económicos a día de hoy, pero resultan también necesarios para adaptarse al tremendo impacto que va a provocar en el medio plazo el inminente agotamiento del petróleo en el funcionamiento de nuestras urbes.

Conseguir transformar estos sistemas requiere sin embargo de la elaboración y aplicación de Planes de Movilidad Sostenibles que contengan medidas encaminadas, por un lado a disuadir del uso del automóvil, y por el otro a promover e incentivar el uso del transporte público y los modos no motorizados. Sin embargo, desde que se

manifestara la crisis, las medidas aplicadas en la mayoría de las ciudades españolas hasta el momento han ido en la dirección contraria, ya sea de manera activa: incrementado las tarifas del transporte público o empeorando la calidad de su servicio -al ampliar las frecuencias y disminuir los horarios-, aplazando planes de peatonalización y/o fomento de la bicicleta, o eliminando medidas ya implementadas y con resultados positivos (reducciones de velocidad o zonas de acceso restringido), por ejemplo; o de manera pasiva: sin poner en marcha las medidas que son necesarias para transformar y orientar nuestros sistemas de movilidad hacia una mayor sostenibilidad (social, ambiental y económica).

El problema de la movilidad no afecta sólo a las grandes urbes, sino que también afecta a pueblos como el nuestro, donde, siendo posible realizar la mayoría de los desplazamientos andando o bicicleta, el coche se ha convertido en el dueño y señor de nuestras calles. Desde el Foro Social exigimos a nuestro ayuntamiento la realización urgente de un plan de movilidad sostenible que cuente con la participación de la ciudadanía.

## Medidas para una movilidad urbana sostenible

Listado (sin ánimo de ser exhaustivos) de algunas de las medidas que se pueden/deben exigirse a las administraciones locales/ regionales/ estatales, según cada caso, en materia de movilidad urbana.

- ▶ **Priorización del transporte público y de las inversiones para mejorar su calidad.** Prestando atención no sólo a la cantidad (nuevos km de red), sino sobre todo a la calidad del servicio: mejora de frecuencias, ampliación de horarios, información a los usuarios (p. ej. sobre el tiempo de espera), etc.
- ▶ **Moratoria en la construcción de grandes infraestructuras para el coche** (¡Y más ahora, en tiempos de crisis y recortes sociales!) Los túneles, autovías metropolitanas, etc. fomentan el uso del automóvil y consumen ingentes recursos económicos. Establecer el uso de carriles-bus tanto en las ciudades como en las vías de acceso a los grandes núcleos urbanos. Fomentar los modos ferroviarios (tranvía, metro, tren de cercanías) cuando sean razonables en función de la demanda de transporte y la densidad de la población.
- ▶ **Accesibilidad universal de los transportes públicos.** La accesibilidad universal incluye a los mayores, carritos de niños y de compras, y todo tipo de discapacidades (motoras, auditivas, de visión, psíquicas, etc.).
- ▶ **Facilidades para el peatón. Creación de una red de itinerarios peatonales.** Ampliación de aceras. Establecimiento de pasos de peatones seguros y amplios en todos los cruces, con un aumento de los tiempos semafóricos para los peatones. Plan de itinerarios peatonales temáticos (culturales, ambientales, deportivos etc.). Realización de "itinerarios escolares" por toda la ciudad, que permitan a los niños ir andando o en bicicleta a la escuela y a los lugares de juego, por rutas seguras, libres de coches.
- ▶ **Implantación de una Red Básica de Vías Ciclistas.** Una Red Básica comprende no sólo vías ciclistas (carriles bici), sino también calles tranquilas y espacios seguros compartidos con otros medios de transporte, para dar una continuidad y seguridad al desplazamiento en bicicleta. Aparcamientos para bicis, puesta en marcha de planes de impulso a la bicicleta, como los servicios de préstamo, etc.
- ▶ **Restringir la circulación y aparcamiento de automóviles.** Hay gran número de posibilidades en este sentido: restricción de paso a los no residentes, peajes urbanos, parquímetros, reducción de las plazas de aparcamiento (¡y ampliación de las aceras!), limitaciones a determinados vehículos (los más contaminantes, los más grandes) y...
- ▶ **Recuperación de entornos urbanos.** Recuperación de espacios urbanos como lugares de encuentro y de desarrollo de actividades ciudadanas.
- ▶ **Aplicación de la legislación sobre Calidad del Aire** (en particular, la Directiva 2008/50/CE). Estableciendo inmediatamente restricciones al tráfico a fin de reducir la contaminación en aquellas zonas donde se superan los valores límite, o donde se acerquen a estos límites de contaminación.
- ▶ **Control de velocidad estricto.** Un estricto control de los límites de velocidad de circulación en todas las vías urbanas. Tolerancia cero para las infracciones.
- ▶ **Pacificación del tráfico.** Puesta en práctica, en todos los barrios, de medidas para limitar la velocidad a 20-30 km/h, dando prioridad a peatones y ciclistas, realizando itinerarios sinuosos para los coches, colocando bandas

elevadas en la calzada y cuantas medidas sean necesarias para obligar a los automóviles a adecuar su velocidad a valores seguros para los otros usuarios de la vía.

- ▶ **Consejos de Niños.** La extensión de la experiencia, ya puesta en práctica en algunas ciudades, consistente en dar la voz a los menores, por medio de "Consejos de Niños", donde ellos puedan expresar sus necesidades y qué tipo de ciudad quieren. Es posible que así, la ciudad deje de ser percibida exclusivamente con los ojos del automovilista y bajo la mirada de los más pequeños se democratice y se convierta en un buen lugar para vivir, tranquilo, limpio, agradable y seguro.
- ▶ **Estímulo y disuasión.** A la vez que se estimula el uso de los medios de transporte menos problemáticos (caminar, bici, transporte público), es imprescindible establecer medidas de disuasión del uso del coche. Se debe conseguir un trasvase de viajeros del automóvil al resto de medios de transporte.
- ▶ **Nuevo diseño territorial.** La expansión urbana y la concentración de los centros de trabajo y de consumo en lugares situados en las afueras de las ciudades, han provocado un aumento continuo en la distancia de los desplazamientos, y un mayor uso del coche. Es imprescindible y urgente revertir esta tendencia.
- ▶ **Planes de movilidad sostenible.** Sobre todo en ciudades medias y grandes, son imprescindibles planes a medio y largo plazo y coordinados entre las diferentes administraciones para evitar actuaciones parciales o sin continuidad y promover un auténtico cambio en los patrones de movilidad.
- ▶ **Planes de transporte público al trabajo.** Dado que gran parte de los desplazamientos al trabajo se realizan en coche, en empresas medias y grandes, es necesario volver a los sistemas de transporte de empresa, de coordinación de horarios con el transporte público, de coche compartido, etc.