

Hacia una nueva movilidad urbana

RECOMENDACIONES SOBRE NORMATIVA DE MOVILIDAD EN EL ÁMBITO URBANO

Alfonso Perona Gómez



Encuentro de Ciudades

para la Seguridad Vial y la Movilidad Sostenible



Málaga 6 y 7 de febrero de 2019



Ayuntamiento
de Málaga



FEDERACION ESPAÑOLA DE
MUNICIPIOS Y PROVINCIAS



NORMATIVA EN EL ÁMBITO URBANO

- La Ordenanza es la herramienta de regulación del tráfico en las ciudades. “Regulación, Ordenación, Gestión, Vigilancia y Disciplina”.
- **Aspectos a tener en cuenta:**
 - **EL USO DE LA VÍA PÚBLICA. CRITERIOS.**
 - **ESTRUCTURA URBANA. CADA CIUDAD TIENE SU MOVILIDAD**
 - **LOS ESTILOS DE VIDA . LOS NUEVOS MODOS DE TRANSPORTE**
 - **PLANIFICACIÓN. CRITERIOS.**

Objetivos de la Ordenanza

- **LEGISLACIÓN MÍNIMA Y CLARA, CONCRETA Y CONCISA. FÁCIL INTERPRETACIÓN.**
- **LA PERSONA ES EL CENTRO DE LA CIUDAD. ACCESIBILIDAD, LA PERSONA EN SILLA DE RUEDAS ES PEATÓN.**
- **CALMADO DEL TRÁFICO. MÁXIMO RESPETO A LA ACERA.**
- **CALIDAD AMBIENTAL.**
- **REDUCIR ACCIDENTES. MÁS SEGURIDAD VIAL.**
- **REGULAR LA CONVIVENCIA Y SIRVE DE INFORMACIÓN CIUDADANA.**

LA ORDENANZA MUNICIPAL

- La Ordenanza no es la solución de la movilidad, es una herramienta más en la correcta gestión del Tráfico.
- Aspectos novedosos en la nueva movilidad urbana:
 - El peatón y la accesibilidad. Personas con movilidad reducida
 - Los nuevos modos de movilidad personal emergentes.
 - Repartir el viario con nuevos criterios. Carril circulación vs. carga y descarga
 - La velocidad como factor de riesgo clave en la regulación urbana

EL USO DE LA VÍA PÚBLICA

- **“El tráfico debe estar al servicio de la ciudad y no ésta al servicio del tráfico...”** Informe Buchanan 1963.
- El entorno urbano es más conflictivo que en las vías interurbanas, los vehículos, los peatones y la movilidad urbana tiene características especiales.
- La persona deben recuperar su protagonismo en la Circulación urbana, sino la movilidad sostenible no será posible.
- El diseño de las calles y vías debe cambiar, el pensamiento político y los criterios técnicos deben evolucionar.

LA ESTRUCTURA URBANA ES MÚLTIPLE



NUEVOS MODOS DE TRANSPORTE-ESTILOS DE VIDA

- En año 2050 en Europa se espera que las personas de más de 80 años se triplique y el 25% de la población tendrá más de 65 años.
- La población envejece y se debe garantizar accesibilidad. La movilidad tiene aspectos y necesidades individuales.
- Las características territoriales y de población de las ciudades influye en la movilidad.
- La ordenanza debe adecuarse a las necesidades urbanas.

“CALIDAD DE VIDA”

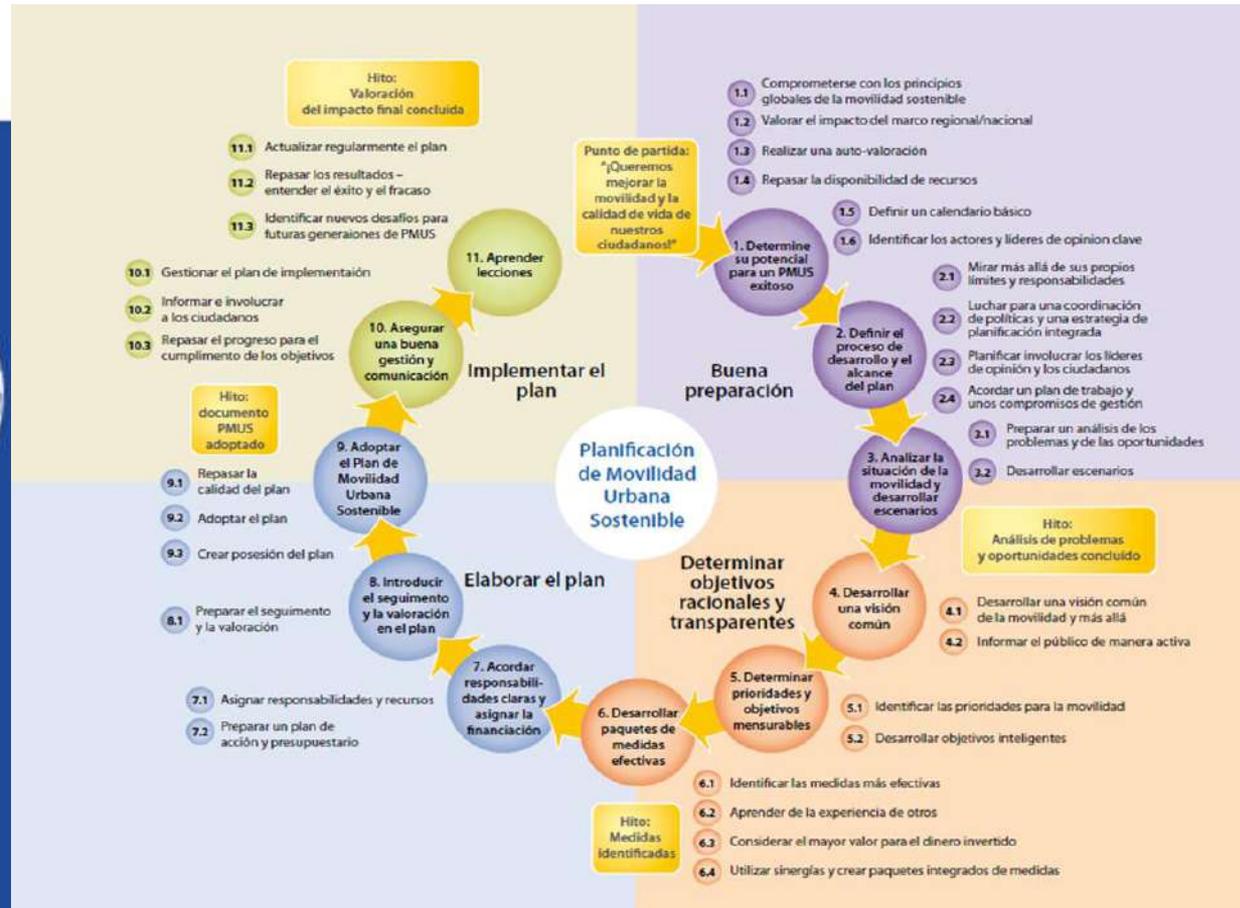
- “Las ciudades no están constituidas solo por edificios, sino por personas”. E. Glaeser, “El triunfo de las ciudades”
- El aspecto ambiental es una prioridad en las zonas urbanas
- Cada vez más tendremos restricciones en la regulación de la movilidad por motivos ambientales.
- Los problemas de las áreas metropolitanas.
- La contaminación no afecta solo un municipio.

LA PLANIFICACIÓN ES LA MEJOR HERRAMIENTA



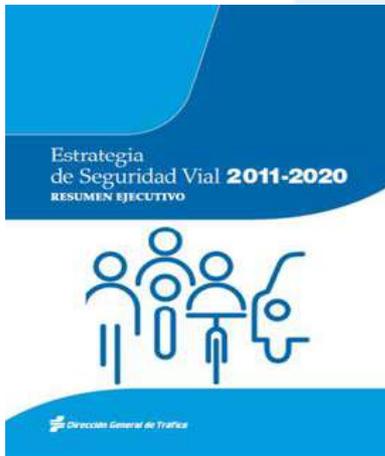
Movilidad Urbana Europea
Contexto de la política

© Unión Europea, 2017



ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020

TABLA 1
PRIORIDADES DE LA ESTRATEGIA



Reducir el impacto socio-económico de los accidentes de tráfico

1. Proteger a los usuarios más vulnerables

2. Potenciar una movilidad segura en la zona urbana

3. Mejorar la seguridad de los motoristas

4. Mejorar la seguridad en las carreteras convencionales

5. Mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo

6. Mejorar los comportamientos en relación a alcohol y velocidad en la conducción

SEGURIDAD VIAL URBANA 2017

- *La movilidad Urbana no puede olvidar los accidentes de tráfico, en su planificación, en sus criterios y en la regulación.*
- 102.233 accidentes de tráfico con víctimas en España.
- **63%** (64.740) en vías urbanas
- 509 fallecidos en las ciudades
- 49% de los fallecidos son peatones

VELOCIDAD FACTOR DE RIESGO

- El estudio de OCDE e ITF concluye que “el diseño de las vías y de los límites de velocidad deben tener en cuenta las fuerzas que el cuerpo humano puede tolerar y sobrevivir” y recomiendan, calificándolo de razonable, **un límite de 30 km/h “en todas las áreas donde vehículos motorizados y usuarios vulnerables compartan el mismo espacio”** (zonas residenciales, áreas construidas...)
- *La velocidad es uno de los elementos básicos de los que disponemos para gestionar la seguridad del tráfico y también en las ciudades. Director Observatorio Nacional de la Seguridad Vial.*
- *Minimizar el daño a las personas se consigue con la proliferación de zonas 30 en áreas urbanas que permite una convivencia cercana entre usuarios vulnerables y vehículos.*

SI PLANIFICAS PENSANDO EN COCHES Y TRÁFICO TENDRÁS COCHES Y TRÁFICO. SI PLANIFICAS PENSANDO EN LAS PERSONAS Y ESPACIO PÚBLICO, TENDRÁS PERSONAS Y ESPACIO.
Fred Kent



Imagen aérea de Times Square antes y después de la actual intervención.

Fuente: assemblepapers

Gracias por su atención



Encuentro de Ciudades

para la Seguridad Vial y la Movilidad Sostenible



Málaga 6 y 7 de febrero de 2019



Ayuntamiento
de Málaga



FEDERACION ESPAÑOLA DE
MUNICIPIOS Y PROVINCIAS

