Gobernanza y transformación de la **movilidad urbana**

Vol. II

Reflexiones en 10 ciudades españolas sobre movilidad e implantación de Zonas de Bajas Emisiones. **Recomendaciones.**

2022

CleanCities

ecodes
tiempo de actuar

Gobernanza y transformación de la movilidad urbana

Vol. II: Reflexiones en 10 ciudades españolas a través de 27 procesos participativos sobre movilidad e implantación de Zonas de Bajas Emisiones. Recomendaciones a tener en cuenta de cara a 2023.

Autor.
Área de Políticas Públicas y Gobernanza Climática, ECODES

Edición.
Marzo de 2022

Edita.
ECODES - Fundación Ecología y Desarrollo –

Elaborado por.
Cristian Quílez y Diego Chueca

Procesos participativos.
Diego Chueca, Inteligencia Colectiva

Portada, diseño y maquetación.
Lorena Jorcano

Este documento se enmarca en la campaña europea Clean Cities de la que ECODES forma parte. La información obtenida de los procesos participativos, tanto con entidades sociales como con responsables municipales, dispone de autorización verbal obtenida al inicio de cada taller para su difusión bajo la premisa de no identificación nominal. Agradecemos su colaboración e interés para hacer posible este contenido.

ECODES agradece la reproducción y divulgación del contenido de este documento siempre que se cite la fuente.

CleanCities

ecodes
tiempo de actuar

Resumen ejecutivo

Solo en España, más de 30.000 personas mueren anualmente de forma prematura por enfermedades asociadas a la contaminación, y en muchas de nuestras ciudades se superan constantemente los valores establecidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en 2005 sobre calidad del aire. Sólo siete de las 80 ciudades más pobladas de España cumplen con las nuevas recomendaciones propuestas en septiembre de 2021. Además, este año el Tribunal de Justicia de la Unión Europea debate sobre los incumplimientos en relación a la calidad del aire de Madrid y Barcelona.

No podemos olvidar que nuestro país se ha comprometido a reducir las emisiones en un 23% para 2030 respecto a las cifras de 1990. Para descarbonizarlo, se llevará a cabo un cambio modal según se recoge en el **Plan Nacional de Energía y Clima** (**PNEC**), que deberá ser revisado el próximo año tal y como acordaron los Estados miembro de la Unión Europea. Una pieza fundamental en el proceso hacia la movilidad sostenible que completan la **Ley de Cambio Climático y Transición Energética**, la Estrategia de Movilidad Sostenible, Conectada y Segura, y la próxima **Ley de Movilidad Sostenible**.

Una de las medidas principales que afectará a gran parte de la población española será la implementación de las **Zonas de Bajas Emisiones**. Antes de 2023 todas las ciudades de más de 50.000 habitantes -y aquellas de más de 20.000 con problemas de calidad del aire- contarán con, al menos, una. Estas zonas son una herramienta clave para reducir la contaminación atmosférica y las emisiones de CO2, así como para proporcionar a las ciudades espacios más habitables. Son una apuesta por la salud de los ciudadanos, sirven para devolver las calles al peatón, reducir el vehículo privado, promueven un urbanismo sostenible, sensibilizan y educan en pro de la sostenibilidad, y priorizan la movilidad activa y el transporte público.

Hasta ahora en España sólo dos ciudades las han implementado: Madrid y Barcelona.
Con escasa ambición y criterios diferentes, distan de ser lo que encontramos en otras capitales del continente europeo. Alcanzar los objetivos propuestos pasa por ésta y otras medidas de transformación de la movilidad urbana y el espacio público. Algunas de ellas se incluyen también en el **Plan Nacional de Recuperación y Transformación** gracias al cual se han puesto ya en marcha ayudas para la implantación de estas zonas y para la transformación digital y sostenible del transporte urbano.

Y es que nos situamos ante tres elementos: **movilidad urbana, modelo de ciudad y salud y bienestar ciudadano**. Las ciudades tienen un rol decisivo en cuanto a la implementación de una nueva concepción de movilidad sostenible. Por su cercanía son un importante canal de transmisión de información, sensibilización y concienciación. Además, algunas de ellas gozan de la capacidad de ser política y socialmente influyentes. **Afrontar el reto sanitario, energético y climático**, enfocado a la materialización de un cambio de modelo, a partir de un proceso que permita **avanzar hacia unas ciudades limpias, habitables y saludables**.

Pero no habrá movilidad sostenible en un contexto de transición energética si quienes se tienen que mover no son agentes activos que participan en su diseño, desarrollo e implementación. La ciudadanía tiene que ser la protagonista de la movilidad del futuro. Una movilidad al servicio de las personas y no de los vehículos. **La transición será si es de todos y para todos**.

Para recoger de primera mano la visión de la ciudadanía y de los ayuntamientos sobre la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones, se diseñó un proceso participativo que incluía a diez ciudades españolas y que se concretó en **27 sesiones participativas**. Estas se desarrollaron en formato online y se celebraron entre junio y diciembre de 2021. Las ciudades seleccionadas fueron las siguientes: Cuenca, Logroño, Málaga, Mérida, Palma, Sevilla, Valencia, Valladolid, Pontevedra y Zaragoza.

Resumen ejecutivo

Los **objetivos operativos** del proceso fueron los siguientes:

— Diagnosticar la situación de la movilidad en las ciudades seleccionadas.

— Identificar pautas comunes que permitan avanzar hacia la implantación de zonas de bajas emisiones que sean realmente un elemento transformador de la ciudad.

— Conectar a la ciudadanía y la sociedad civil organizada con el fin de promover futuras sinergias en el ámbito de la movilidad sostenible.

La muestra inicial de ciudades recogía a todas aquellas de más de 50.000 habitantes dado el objetivo de extraer conclusiones aplicables a un amplio número de poblaciones que tienen la obligación de implementar Zonas de Bajas Emisiones. **La selección final de ciudades se realizó siguiendo un criterio múltiple en base a población, ubicación, avances en movilidad y partido político gobernante**. En este sentido, se descartaron las ciudades de Madrid y Barcelona por la especificidad de su movilidad y por el escenario político que rodea a ambas.

En cada una de las ciudades **se desarrollaron 3 sesiones de participación on-line: dos dedicadas a la ciudadanía y otra a los responsables técnicos o políticos de los ayuntamientos**. La convocatoria de las sesiones de participación se realizó a través de redes sociales y mediante el envío de correos electrónicos, pero en todos los casos se realizó un intenso refuerzo con llamadas telefónicas.

El **perfil** básico de los colectivos contactados fue el siguiente: peatones, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal, personas con especiales necesidades de movilidad, personas mayores, colectivos ecologistas, car-sharing, comerciantes, asociaciones vecinales, colegios y AMPAS, colectivos centrados en género, salud, taxi, logística, personas expertas en urbanismo y movilidad, colegios profesionales, etc. Respecto a las sesiones de trabajo con los ayuntamientos, tres de ellas fueron atendidas por técnicos, una por técnicos y políticos, y en los cinco restantes se contó con la presencia de cargos políticos.

En total se realizaron 27 encuentros online con más de 300 horas individuales de participación. Fruto de estos procesos participativos, se obtuvieron **12 propuestas ciudadanas para la implementación de las Zonas de Bajas Emisiones** que, junto con el análisis municipal y el diagnóstico previo con la sociedad civil, han proporcionado **once recomendaciones clave a tener en cuenta** de cara a 2023 en adelante:

Voluntad decidida y acuerdo político

Planificación y homogeneidad

Participación ciudadana

Entornos libres de vehículos (principalmente privados)

Convivencia y priorización de la movilidad activa

Transporte público, el pilar

Quien contamina, paga. Sanciones

No dejar a nadie atrás

Solucionar la logística, hacerla sostenible

Atención al turista, también al residente

Ir a trabajar sin dañar

Contenidos

1. Introducción

2. La transformación de la movilidad urbana

2.1. Zonas de Bajas Emisiones: un breve acercamiento
2.2. Movilidad sostenible y ciudadanía

3. El estudio

3.1. Ciudades
3.2. Metodología

4. La realidad de las ciudades: una visión local agregada

4.1. El futuro de las Zonas de Bajas Emisiones
4.2. Movilidad peatonal
4.3. Bicicleta y VMP
4.4. Transporte publico
4.5. Vehículo privado
4.6. Transporte de mercancías

5. La realidad de las ciudades: diagnostico ciudadano

5.1. Movilidad peatonal
5.2. Bicicleta y VMP
5.3. Transporte público
5.4. Vehículo privado
5.5. Transporte de mercancías

6. Propuestas ciudadanas para la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones

6.1. Diseño general
6.2. Planificación urbanística asociada
6.3. Medidas de tráfico y movilidad
6.4. Transporte público
6.5. Bicicletas y VMP
6.6. Logística
6.7. Comercio, servicios e industria
6.8. Participación
6.9. Información, sensibilización y formación
6.10. Políticas de ciudad y contratación pública
6.11. Salud y calidad del aire

7. Recomendaciones

Anexo I.
Evaluación de las sesiones

Anexo II.
Mapas gráficos de las aportaciones de la sociedad civil en los talleres

Anexo III.
Otros recursos disponibles

1. Introducción

La Unión Europea ha establecido el objetivo de alcanzar la neutralidad de carbono en 2050, con una reducción del 55% de las emisiones de GEI para 2030 respecto a 1990. Para lograrlo presentó en julio de 2021 el paquete legislativo *Fit for* 55, un conjunto de propuestas encaminadas a revisar y actualizar la legislación de la UE y poner en marcha nuevas iniciativas con el fin de proporcionar un marco coherente y equilibrado para alcanzar los objetivos climáticos europeos. A nivel nacional, España viene desarrollando su marco estratégico de energía y clima en línea con los compromisos europeos.

Según el Inventario Nacional de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero del Ministerio para la Transición Ecología y el Reto Demográfico, el sector del transporte fue el responsable del 27,7% de las emisiones totales de GEI de España en 2020. Su contribución sólo se distanció en dos décimas de lo provocado en 2019, 29,1%, a pesar de las crisis, y se prevé que la reactivación económica provoque un aumento de las emisiones de entre un 4,1% y un 5,7%, y se vuelva a niveles previos, según señala un informe de finales de 2021 de *Global Carbon Project*.

Solo en España, más de 30.000 personas mueren anualmente de forma prematura por enfermedades asociadas a la contaminación, y en muchas de nuestras ciudades se superan constantemente los valores establecidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en 2005 sobre calidad del aire. Sólo siete de las 80 ciudades más pobladas de España cumplen con las nuevas recomendaciones propuestas en septiembre de 2021, según una investigación periodística. Además, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea debate sobre los incumplimientos en relación a la calidad del aire de Madrid y Barcelona.

Igualmente, un estudio de la campaña *Clean Cities* analizó la movilidad y la calidad del aire de 36 ciudades europeas, entre ellas Barcelona, Bilbao, Granada y Madrid. La evaluación concluyó que ninguna de las cuatro aprueba en calidad del aire. En global, y analizados los datos sobre el espacio para las personas, la seguridad vial, el acceso o existencia de políticas de movilidad respetuosas con el clima, y la calidad del aire, los resultados llevaron a Barcelona obtener un 5,7 (10ª posición), Bilbao un 5,5 (14ª), Madrid un 5,3 (16ª), y Granada un 4,6 (27ª). Otra muestra más de que las ciudades españolas tienen mucho camino por recorrer. Son necesarias políticas de movilidad adecuadas para avanzar hacia las cero emisiones antes de 2030.

La campaña europea Clean Cities es una iniciativa impulsada por una coalición de organizaciones europeas y nacionales liderada por la Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente. Su objetivo es impulsar a las ciudades europeas a comprometerse con una movilidad de cero emisiones para 2030, la calidad del aire y el bienestar de la ciudadanía. A su vez, busca crear políticas de apoyo para poner fin a los vehículos que utilizan combustibles fósiles en toda la UE. Para ello, se ha generado una red coordinada y estratégica que fomenta la necesaria revolución del transporte, propugnando al mismo tiempo un futuro urbano más habitable y sostenible. Desde ECODES, como miembros de la campaña y, al mismo tiempo, de la Federación, llevábamos a cabo actividades y acciones concretas en España.

Nuestro país se ha comprometido a reducir las emisiones de este sector en un 23% para 2030 respecto a las cifras de 1990, según señala la Ley de Cambio Climático y Transición Energética. Para descarbonizarlo se llevará a cabo un cambio modal, tal y como se recoge en el Plan Nacional de Energía y Clima (PNEC), que deberá ser revisado el próximo año. Una pieza fundamental en el proceso hacia la movilidad sostenible que completan, junto con el resto del marco estratégico de energía y clima, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, el Plan de Recuperación y Transformación, y la próxima primera Ley de Movilidad Sostenible.

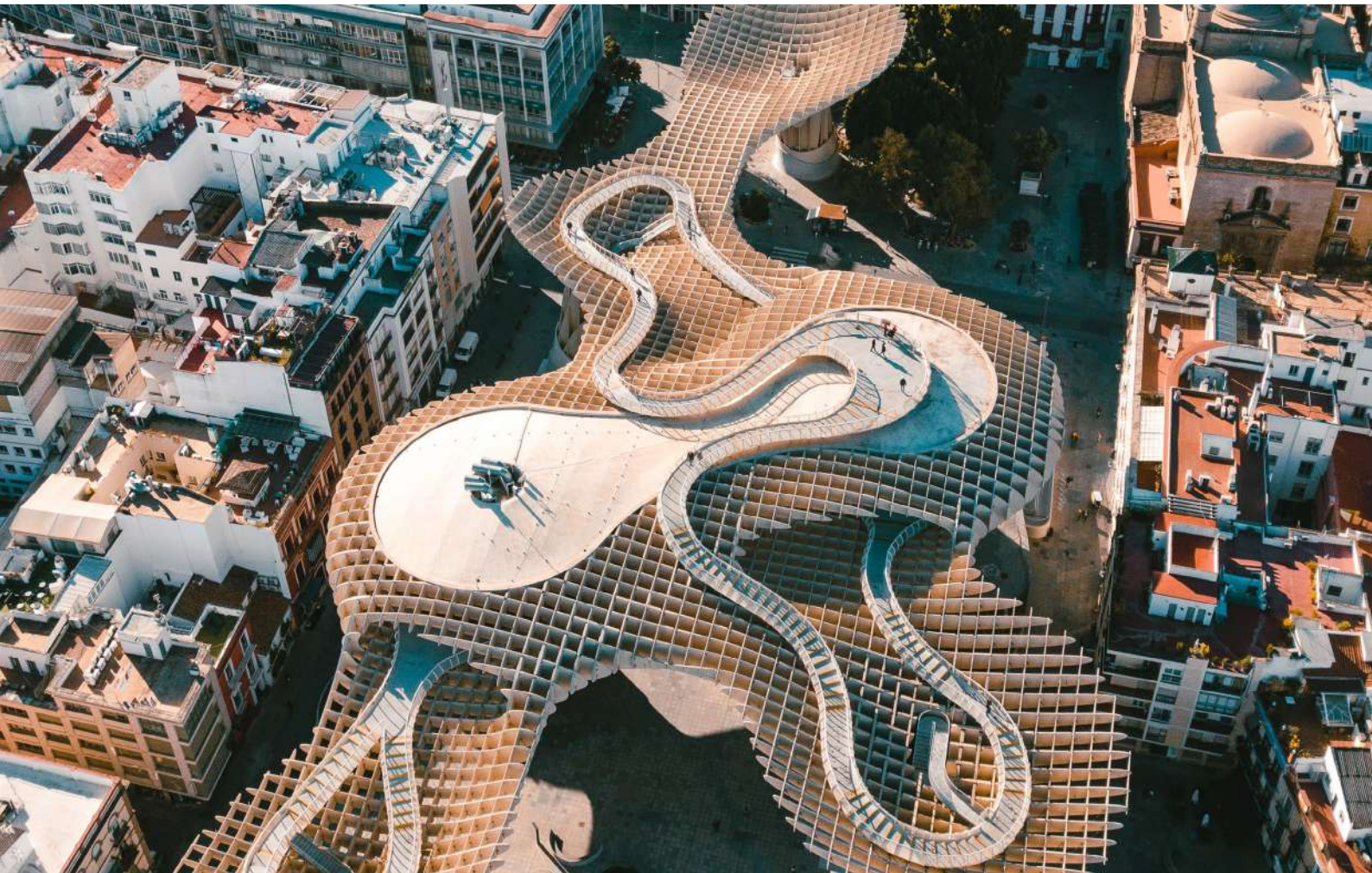
1. Introducción

Una de las medidas principales será la implementación de las Zonas de Bajas Emisiones. Antes de 2023, todas las ciudades de más de 50.000 habitantes -y aquellas de más de 20.000 con problemas de calidad del aire- contarán con, al menos, una. Son una herramienta clave para reducir la contaminación atmosférica y las emisiones de CO_2, así como para proporcionar a las ciudades espacios más habitables. Una apuesta por la salud de los ciudadanos, devolver las calles al peatón, reducir el vehículo privado, promover un urbanismo sostenible, sensibilizar y educar en pro de la sostenibilidad, y priorizar la movilidad activa y el transporte público.

Y es que sacar los coches contaminantes de nuestras calles y transformar la forma en que nos movemos es una necesidad urgente si queremos actuar contra el cambio climático y la crisis sanitaria, reduciendo la contaminación del aire, impulsando el reverdecimiento de la escena urbana y fomentando una movilidad sostenible, limpia, asequible y segura. Si bien es cierto que éste y otros problemas críticos del transporte se concentran en las ciudades, también lo es que las más innovadoras y prometedoras soluciones a esta crisis están surgiendo del mismo lugar. Las ciudades son un aliado poderoso y su política urbana representa una gran oportunidad.

Observamos como las ciudades y la ciudadanía se encuentran en un momento clave. Un momento de transición y de transformación, tanto de políticas y medidas como de hábitos, costumbres y sensibilidades. Algo impulsado no sólo por el contexto europeo y nacional de adaptación, mitigación y lucha contra el cambio climático, y de transformación económica, en el que nos encontramos, sino también por las consecuencias y experiencias extraídas de la crisis sanitaria provocada por la COVID-19. Sin olvidar, actualmente, el impacto y cambios provocados por la guerra en Ucrania derivada de la invasión de este país por parte de la Federación Rusa.

En este informe se recogen las reflexiones de municipios y sociedad civil de diez ciudades españolas, promovidas a través de la organización de talleres virtuales participativos. Estos procesos se enmarcan en el contexto de transformación de la movilidad urbana, que parte de un estado de situación diferentes en cada termino municipal, con particularidades e intencionalidades dispares. Desde la generalidad de este proceso, haciendo hincapié en elementos concretos considerados esenciales, pasado por la gobernanza y la participación para finalmente proporcionar información útil y relevante a los municipios, a los ciudadanos de cara a la implementación de las Zonas de Bajas Emisiones. Once recomendaciones clave.



2.

La transformación de la movilidad urbana

La Agenda 2030, los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, el Pacto Verde Europeo, el Marco Estratégico de Energía y Clima de España, etc. Muchos objetivos, compromisos, hojas de ruta, líneas de acción, políticas y medidas. Y, en 2020, una pandemia sacude el planeta. Con consecuencias devastadoras en toda Europa, se convierte en la cuarta crisis a la que se enfrenta la sociedad junto a la económica, medioambiental y social. A ellas se une ahora el conflicto armado en Ucrania que sacude el tablero mundial e impulsa cambios.

Estamos, inevitablemente, en un momento de reconstruir, de cambiar, de reaccionar. Una oportunidad para repensar nuestra sociedad y desarrollar un nuevo modelo de prosperidad en el que, en relación al sector del transporte, las nuevas concepciones y entendimientos de las ciudades y la movilidad sean mucho más urgentes que nunca. Hay nuevas sensibilidades y prioridades entre la población, tanto a nivel urbano como rural. En España las ciudades tienen mucho que decir y hacer.

El transporte y la movilidad impacta y contribuye al cambio climático. Además del CO_2, los óxidos de nitrógeno y las partículas tienen un impacto directo en la salud humana. Sólo en España, más de 30.000 personas mueren prematuramente por enfermedades asociadas a la contaminación, y en muchas de nuestras ciudades se superan constantemente los valores establecidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS) de 2005 sobre la calidad del aire. Y hay que tener en cuenta que ya han sido revisados al alza.

Según un estudio realizado en más de 1.000 ciudades europeas, el área de Madrid es la que tiene la mayor tasa de mortalidad por contaminación del tráfico. Barcelona es la sexta. Además, actualmente, sólo siete ciudades cumplen los nuevos niveles de emisión recomendados por la OMS de las 80 más pobladas del país. Por otro lado, de acuerdo con el instituto europeo *YouGov*, una gran mayoría de residentes en ciudad quiere que los alcaldes den prioridad al transporte limpio, la vegetación y la mejora de la calidad del aire. Otro estudio suyo resalta también el incremento de las ventas del comercio local gracias a las medidas de restricción del tráfico.

España debe reducir las emisiones de este sector, promover una transición adecuada y su transformación transversal. Atendiendo a las circunstancias del momento y a las demandas políticas, económicas y sociales, pero sin olvidar el fin último: el bien común para la sociedad, presente y futura, y para el planeta. Un contexto en el que debe primar la iniciativa propia bajo el paraguas europeo que, en último término, presentó el pasado mes de diciembre su Marco de Movilidad Urbana.

En nuestro país, que actualmente se encuentra en pleno proceso de aportaciones al anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, es el Plan Nacional de Recuperación y Transformación el que rige las inversiones y las prioridades en cuanto a la promoción de cambios en las áreas urbanas y metropolitanas hacia las cero emisiones y otros tipos de movilidad. En el marco de este plan se encuentra el programa de ayudas para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano para municipios, dotado con 1.500 millones de euros.

Así pues, incluidas en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, normativizado por la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y financiado por el Plan de Recuperación, la implementación de las Zonas de Bajas Emisiones en España se ha convertido en la apuesta central para promover una transformación urbana. A pesar de ello, serán los 149 ayuntamientos obligados más aquellos de más de 20.000 habitantes con problemas de calidad del aire quienes diseñen y decidan su grado de ambición y, por tanto, su eficacia y efectividad en su término municipal. Se corre el riesgo de acabar viendo un mosaico de zonas de dudosa utilidad.

Por tanto, parecería lógico que una medida de este calibre, auspiciada también por la comparativa europea, tuviera una reglamentación común y mínima a todo el ámbito nacional con el objetivo de asegurar el cumplimiento de los objetivos para los cuales esta medida se pone en marcha, así como su impacto para la consecución de aquellos más generales. Alcanzar los objetivos y compromisos pasa por esta y otras políticas y medidas de transformación de la movilidad urbana y el espacio público.

Nos situamos ante tres elementos: movilidad urbana, modelo de ciudad, y salud y bienestar ciudadano. A la vez, tres estados que muestran su transversalidad y la necesidad de dar una respuesta que genere una corriente de cambio hacia un nuevo escenario. Las ciudades resultan ser uno de los epicentros de muchas de las problemáticas vinculadas con la movilidad, y que impactan en la vida de sus habitantes de múltiples formas, pero también muchas de las más innovadoras y prometedoras soluciones están surgiendo de ellas.

Las ciudades están teniendo un rol decisivo. Replicar lo bueno e impregnar de coherencia y ambición lo comprometido, lo obligatorio y lo mejor para mejorar la calidad del aire, proteger la salud, reducir la contaminación atmosférica y acústica, avanzar en el proceso de descarbonización y luchar contra el cambio climático. Un momento de transición verde hacia un nuevo modelo medioambiental, económico y social que nos debe conducir a reducir las emisiones de GEI con el límite de no superar los 1,5 grados sobre la temperatura preindustrial a finales de siglo. La contribución de la movilidad es fundamental para lograrlo.

Existen soluciones efectivas y generalizadas, solo necesitamos la voluntad política para implementarlas. La reasignación del espacio público para caminar, andar en bicicleta y zonas verdes, así como invertir en transporte público y movilidad cero emisiones son todas formas en las que podemos crear un mejor futuro urbano. De la mano del despliegue de las Zonas de Bajas Emisiones, y del clima social, estas medidas y otras contribuirán a transformar las ciudades. Pero, **¿qué son las Zonas de Bajas Emisiones? ¿dónde se unen movilidad sostenible y ciudadanía?** Antes de conocer las reflexiones obtenidas de los diálogos en las diez ciudades elegidas es necesario conocer brevemente de qué se habla.

Zonas de Bajas Emisiones: un breve acercamiento

Las Zonas de Bajas Emisiones son áreas delimitadas que aplican criterios de restricción al acceso, circulación y apartamiento de vehículos para reducir las emisiones provocadas por los desplazamientos y mejorar la calidad del aire. Más concretamente, de acuerdo con el artículo 14.3 de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética de España,

"se entiende por una zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en el ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente".

No hay un único modelo de regulación para estas zonas, sino que, por el contrario, existen múltiples aproximaciones y enfoques que tienen que ver con algunos de los criterios mínimos que veremos más adelante que se tienen en cuenta a la hora de implementarlas. Asimismo, se encuentran en un continuo proceso de evolución que va desde las exigencias de las restricciones y del tamaño de las áreas delimitadas hasta el alcance de sus objetivos y la intervención que promueven allí dónde se valora su implantación.

En términos generales, la introducción de esta herramienta a la movilidad en España se da con el objetivo de promover la mejora de la calidad del aire y proteger la salud de la ciudadanía al reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos, así como el ruido generado por los vehículos; contribuir al proceso de adaptación, mitigación y lucha contra el cambio climático; fomentar el cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles desde lo político, lo económico y lo social; e impulsar la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte.

Actualmente, solo están implementadas en Madrid y Barcelona, cuyos ayuntamientos se vieron obligados a ello al haber vulnerado la normativa europea de calidad del aire y ambas experiencias han sido y están siendo tortuosas, tanto política como económica y socialmente, lo que ha condicionado capacidad de reducción de la contaminación. Y es que no sólo impactan en términos de movilidad, sino que también facilitan la adaptación al cambio climático. Fenómenos como el efecto "isla de calor" y su impacto pueden verse reducidos mediante la adopción de estas áreas y otras medidas de adaptación al cambio climático.

A un año de su despliegue, los 149 ayuntamientos tienen en sus manos desarrollar una planificación que promueva una intervención transversal ambiciosa, con objetivos a corto, medio y largo plazo. Sin embargo, los conflictos de intereses y la ideología pueden dar al traste con una medida con un potencial de transformación de la movilidad grande.

Garantizar un nivel mínimo de ambición: elementos a tener en cuenta

Las Zonas de Bajas Emisiones se mueven todavía en una gran ambigüedad conceptual y práctica. Tienen un gran potencial de transformación, pero no están armonizadas en los ámbitos europeo o nacional, ni cuentan con criterios claros sobre el modo en que deben ser aplicadas si se pretende que ayuden a cumplir los objetivos ambientales y climáticos.

Desde la participación ciudadana y la interlocución con todos los actores, pero también desde las perspectivas ambientales, climáticas y de interés general, los ayuntamientos deberían de planificar sus Zonas de Bajas Emisiones con la ambición y eficacias necesaria para que no se conviertan en simples parches para cumplir con la Ley.

A pesar de existir muchas buenas prácticas puestas en marcha por algunos ayuntamientos, y aquellas que se han conocido como consecuencia directa de la crisis sanitaria, la obligatoriedad va a ser el único camino para desplegar en España una medida Zonas de Bajas Emisiones muy conocida ya en otros países. Por ejemplo, es importante señalar la Zona de Ultrabajas Emisiones implementada en Londres o la zona de cero emisiones implementada en Oxford, además de los anuncios a la restricción del tráfico en el centro de grandes ciudades como París a partir de 2024.

Como vemos estas áreas deberían de ir encaminadas a convertirse en zonas de cero emisiones, a alcanzar a todo el municipio y, una vez logrado su objetivo, dejar de ser necesarias por haberse alcanzado la transformación y llegado a un nuevo modelo de ciudad, incluida la concienciación y hábitos de sus habitantes. Pero para eso, queda mucho. Al menos en España.

Cada persona tiene derecho a disfrutar de esta transformación y esta calidad de vida en su lugar de residencia. Por ello, ante su próxima puesta en marcha, sería poco coherente no unificar criterios y requisitos, al menos unos básicos, respetando las competencias locales, que permitan una estandarización de estas zonas. ¿Cuáles son los principales elementos a tener en cuenta?

1. Tamaño
2. Área delimitada
3. Rigor / Criterio de restricción
4. Aplicación / Sanciones
5. Exenciones
6. Claridad y previsión / Participación ciudadana
7. Intervención urbana transversal

Pero, además, un contenido mínimo de los proyectos de estas zonas debería de incluir una intervención transversal y ambiciosa homogénea que tuviera en cuenta peatonalizaciones, infraestructura ciclista, reverdecimiento de la escena urbana, espacios destinados a la movilidad compartida, espacios distribuidos para una logística de última milla electrificada, zonas de estacionamiento temporal para vehículos compartidos de cero emisiones, distribución de puntos de recarga públicos y renovación de las flotas de transporte público. Sin olvidar, aspectos como la equidad y la no contribución a la generación de desigualdades o al incremento del número de personas que se encuentran en una situación de *pobreza en movilidad*.

Una herramienta clave: las etiquetas ambientales de los vehículos

Como se ha señalado anteriormente, la definición de las Zonas de Bajas Emisiones incluida en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética otorga a los distintivos ambientales de la Dirección General de Tráfico la capacidad de regular el acceso, la circulación y el estacionamiento de los vehículos en estas áreas. Sin embargo, desde su implementación en 2016 se ha demostrado que esta clasificación no es fiel a las emisiones reales de los vehículos y presenta incoherencias.

Ello a pesar de que, según recoge la propia DGT, *"la clasificación del parque tiene como objetivo discriminar positivamente a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente y ser un instrumento eficaz al servicio de las políticas municipales"*. La realidad actual es bien diferente. Este sistema no tiene en cuenta las emisiones de CO_2 que emiten los vehículos, y permite la inclusión, dentro de las categorías 0 y ECO, de vehículos a gas, híbridos e híbridos enchufables. Su contribución a la mejora de la calidad del aire no está por tanto garantizada.

La referencia principal de clasificación estos distintivos ambientales es la homologación europea de vehículos denominada Euro, que regula las emisiones máximas de los vehículos y que ha ido incrementando sus exigencias con el paso de los años. Actualmente se encuentra en desarrollo la Euro 7. El problema radica en que esta normativa se basa en análisis realizados a los vehículos en laboratorios cuando en los últimos años ha quedado sobradamente probado que las emisiones contaminantes en condiciones de laboratorio difieren significativamente de las que se producen en condiciones reales de conducción. No podemos olvidarnos del *Dieselgate*.

El hecho de que otorguen privilegios a dos tecnologías con independencia de sus emisiones, como son los vehículos propulsados a gas y los híbridos, junto con la omisión de la información sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo energético de los diferentes tipos de vehículos, son otras dos muestras de que este sistema debe de ser reformado y mejorado. Pero, además, teniendo en cuenta su papel y relevancia en la implantación de medidas de movilidad como son las Zonas de Bajas Emisiones, esto se hace indispensable. Actualmente, estos distintivos envían un mensaje engañoso a la ciudadanía respecto al impacto ambiental de los vehículos con los que circulan o que adquieren.

Fue esperanzador, por tanto, el hecho de que el Gobierno anunciara en 2020 su actualización y mejora. Sin embargo, casi dos años después esta promesa se ha roto. Ello a pesar de que los beneficios son múltiples, ya que estas etiquetas son una herramienta clave no solo para reducir la contaminación atmosférica y las emisiones de CO_2, sino también para transformar las ciudades en espacios que provean de calidad de vida y atiendan la salud de sus habitantes. Sin entrar a valoraciones, y teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, cinco organizaciones ambientales y ecologistas hicieron publica la única propuesta de reforma y actualización hasta la fecha del actual sistema de distintivos ambientales de vehículos bajo los siguientes criterios:

1. **Incorporar un umbral de emisiones de CO_2** de manera que para cada categoría se han de cumplir tanto los requisitos de norma Euro correspondientes como un determinado tope de emisiones de CO_2, siempre medidos bajo estándar WLTP.

2. **Limitar el distintivo CERO** como categoría más limpia únicamente para los vehículos con emisiones nulas 'in situ' como son los eléctricos puros y los de pila de combustible.

3. **Sustituir el actual distintivo ECO** eliminando así la confusión actual en el imaginario colectivo, e **incorporando un nuevo distintivo D** que permita distinguir a los vehículos de combustión interna más eficientes y menos contaminantes.

4. **Modificar los colores otorgados a cada distintivo** reservando el color verde exclusivamente a la categoría CERO, al ser el color que tradicionalmente se identifica con los valores medioambientales.

Propuesta de actualización de los distintivos ambientales

2021

Actual

Problemas	Actual	Requisitos
La mayoría de vehículos "cero" son híbridos enchufables que sí contaminan	0	Eléctricos BEV/EREV Híbridos enchuf. > 40 km Hidrógeno pila de combustible
Ciertas tecnologías como el gas o los microhíbridos se clasifican como ECO aunque emitan lo mismo o más que un coche C	ECO	Híbridos enchuf. <40 km Híbridos HEV Veh. a gas (GLP/GNC)
Cualquier coche nuevo recibe al menos la etiqueta C, incluso los más contaminantes	C	Gasolina EURO 4/5/6 Diésel EURO 6
	B	Gasolina EURO 3 Diésel EURO 4/5
	A	Gasolina EURO 0/1/2 Diésel EURO 0/1/2/3

Propuesta

Propuesta	Requisitos	Max CO_2	Soluciones
0	Eléctricos BEV Hidrógeno pila de combustible	0 gr/km	Solo los vehículos 100% cero emisiones deben recibir la etiqueta "cero"
D	Veh. de combustión (incl. híbridos y gas) Gasolina Euro 5/6 Diésel Euro 6d	Máximo 95 gr/km (WLTP)	A las emisiones de NOx deben incluirse también las emisiones reales de CO2 como criterio, con los umbrales que fija la EU
C	Gasolina EURO 4 Diesel EURO 6a, 6b, 6c	Máximo 137 gr/km (WLTP)	Los coches nuevos podrán ser 0, D o C, permitiendo distinguir los más eficientes a la hora de comprar
B	Gasolina EURO 3 Diésel EURO 4/5		
A	Gasolina EURO 0/1/2 Diésel EURO 0/1/2/3		

ecodes tiempo de actuar · ecologistas en acción · FUNDACIÓN RENOVABLES · GREENPEACE · TRANSPORT & ENVIRONMENT

Un nuevo etiquetado es determinante a la hora de definir la utilidad de las futuras Zonas de Bajas Emisiones en España. Al no existir una armonización europea, estamos antes una decisión gubernamental a tomar en el contexto nacional. Y, en este ámbito, no podemos olvidar los objetivos y compromisos asumidos ni los 1.500 millones de euros que van a destinarse a la implantación de estas zonas y a la transformación de la movilidad urbana, entre otras partidas económicas destinadas al sector del transporte y la movilidad, y a los municipios. Incluyendo, al mismo tiempo, la subsanación del "engaño" al que se somete a la ciudadanía.

Ante un escenario en el que esto no suceda, serán los municipios quienes tendrán en sus manos la incorporación de criterios de restricción de acción, circulación y estacionamiento adicionales en el diseño e implementación de estas zonas, o en cualquier otra política que lleven a cabo en este sentido como, por ejemplo, las áreas de tráfico restringido o el establecimiento de peajes urbanos, herramienta que recoge el anteproyecto de la Ley de Movilidad Sostenible y que presenta aspectos positivos y negativos que deben de ser analizados en profundidad.

Movilidad sostenible y ciudadanía

La ciudadanía se mueve. Siempre se ha movido. Los mueve casi siempre el combustible fósil que se quema, que se consume, con el que contribuyen a dañar el clima y el medio ambiente y que luego respiran cada paso por la calle. Es necesario construir una economía neutra en carbono con urgencia: si o si tienen que cambiar muchas cosas en cuanto a la movilidad. O el mundo empieza a moverse de otra manera o la gran metamorfosis económica no tendrá éxito, lo que incluye toda la apuesta por la transformación del sector del transporte y la movilidad.

Uno de estos cambios hace referencia a las tecnologías. Una transformación que, además, debemos realizar en poco tiempo. Los combustibles fósiles tienen que dejar de ser la energía que mueve a las personas lo antes posible. Lo que contribuirá, además, a la seguridad e independencia energética del país. Por ello, es indispensable avanzar rápidamente en la electrificación del transporte para que el aire de las ciudades deje de envenenar a los ciudadanos, así como priorizar otras formas de movilidad.

En consecuencia, se hace esencial el papel de la legislación y las políticas. Al igual que ciudades y ciudadanía dieron el trono al automóvil, ahora se lo tienen que retirar. El rey de la ciudad tiene que dejar de ser el vehículo privado. Sin embargo, poner un coche eléctrico donde ahora hay uno con motor de combustión no es la solución: el mundo no soporta tantos coches con tantos asientos vacíos. Hay que terminar con la imagen de las ciudades abarrotadas de vehículos ocupados solo por el conductor al inicio de cada jornada laboral. Eso es un proyecto de ciudad.

Promover y cambiar hábitos para reaprender a moverse de forma más consciente, más responsable con el clima. Promover la movilidad activa y la renaturalización del espacio urbano son pilares que favorecen el camino hacia una movilidad sostenible. A su vez, replantearse la manera en la que los ciudadanos consumen. Las cosas deben dejar de moverse de un lado a otro del planeta. La globalización ha provocado una circulación mundial que, con demasiada frecuencia, carece de sentido.

Sin embargo, en el camino hacia una movilidad sostenible no nos podemos olvidar de aquellos "hogares que tienen una alta proporción de gastos de movilidad respecto a sus ingresos o una disponibilidad limitada de modos de transporte públicos o alternativos asequibles necesarios para satisfacer las necesidades socioeconómicas esencial", como reza la propuesta que se está debatiendo en el Parlamento Europeo, en el marco del Fondo Social para el Clima sobre este concepto. A esto también hay que hacer frente. La transición será si es de todos y para todos.

Las opciones y la dirección están claras. Sin embargo, todavía hay un largo camino por recorrer. Vivimos en un "momemtum" único donde la ciudadanía está destinada a jugar un papel fundamental en la transición hacia un nuevo modelo de movilidad que sea sostenible, ecológica, justa, saludable e inclusiva.

Para avanzar hacia él, todos y todas debemos tomar partido desde la esfera personal y colectiva, optando por los medios más respetuosos con el entorno como son el transporte público o el no motorizado, cuyos impactos son mucho menores. Esto pasa por adoptar medidas orientadas a fomentar otros tipos de movilidad y a mejorar el servicio de otros, aumentando su competitividad con respecto al automóvil privado y captando a un mayor número de usuarios.

No habrá movilidad sostenible en un contexto de transición energética si quienes se tienen que mover no son agentes activos que participan en su diseño, desarrollo e implementación. En definitiva, la ciudadanía tiene que ser la protagonista de la movilidad del futuro. Una movilidad al servicio de las personas y no de los vehículos.

3.

El estudio

Existen gran cantidad de estudios y publicaciones sobre la movilidad de las ciudades españolas, pero en contadas ocasiones se ha consultado la opinión de la ciudadanía. Se están diseñando las futuras Zonas de Bajas Emisiones, pero muchas veces no se consulta a los colectivos directamente implicados como pueden ser las personas con movilidad reducida, vecindario, comercio o taxistas, por citar algunos ejemplos. Tampoco se tiene en cuenta su opinión para otra serie de medidas de ámbito urbano que promueven la reordenación del espacio público y priorizan la sostenibilidad. Con esta iniciativa se esperaba conocer de primera mano la opinión de la ciudadanía respecto a la movilidad local y recoger propuestas para que las futuras Zonas de Bajas Emisiones pudieran transformar las ciudades de forma real.

Formato
ONLINE

Sesiones
27

Participaciones
164

Participantes
119

Horas
303

Fechas
junio - diciembre 2021

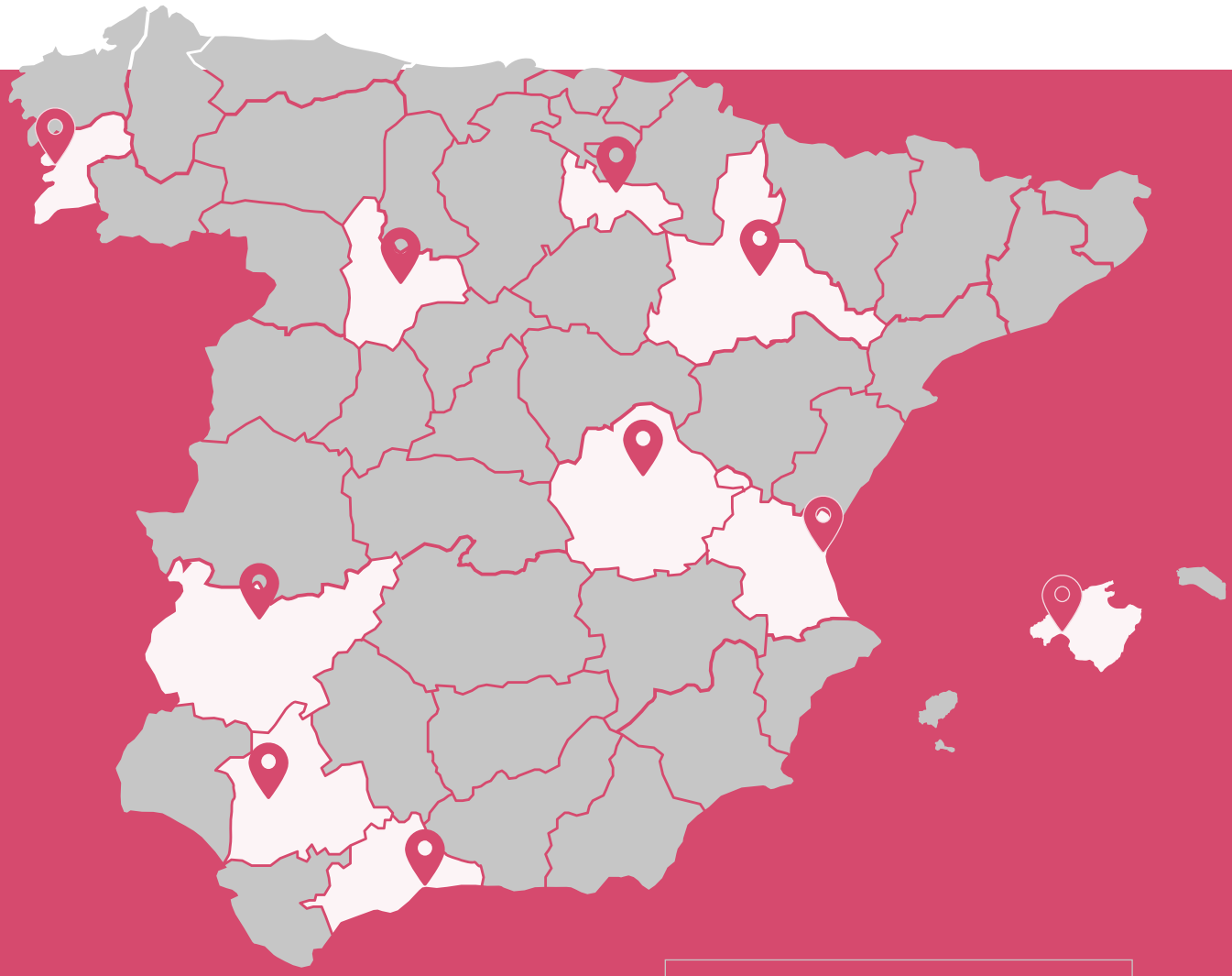
Ficha técnica del proceso participativo

Entidad organizadora	ECODES - Fundación Ecología y Desarrollo -
Apoyo técnico y económico	Clean Cities Campaign / European Climate Foundation
Asistencia técnica	Inteligencia Colectiva
Objetivos del proceso	Diagnosticar la situación de la movilidad en las ciudades seleccionadas. Identificar pautas comunes que permitan avanzar hacia la implantación de zonas de bajas emisiones que sean realmente un elemento transformador de la ciudad. Conectar a la ciudadanía y la sociedad civil organizada con el fin de promover futuras sinergias en el ámbito de la movilidad sostenible.
Participantes convocados	Tejido asociativo y ciudadanía en general Técnicos y/o políticos de la administración local
Convocatoria	Difusión redes sociales, correo electrónico personal y llamadas telefónicas

Las ciudades

Los talleres participativos se desarrollaron en 10 ciudades españolas de más de 50.000 habitantes con el fin de extraer conclusiones aplicables a los 149 municipios que tienen que implementar Zonas de Bajas Emisiones y a todos aquellos que quieran llevar a cabo políticas y medidas de movilidad en su término para avanzar hacia ciudades limpias y saludables.

La selección de las ciudades se realizó siguiendo un criterio múltiple en base a población, ubicación, avances en movilidad y partido político gobernante. En este sentido, se descartaron las ciudades de Madrid y Barcelona por tamaño, las particularidades de su movilidad - en la que se incluyen ya una Zona de Bajas Emisiones en cada una -, por la polarización política que se da en el caso de Madrid, principalmente, y la influencia que el contexto nacional tiene en ambas a la hora de asumir procesos de toma de decisiones centrados en lo local.



10 ciudades

Cuenca
Logroño
Málaga
Mérida
Palma
Sevilla
Valencia
Valladolid
Pontevedra
Zaragoza

Cuenca 53.988 habitantes — PSOE

Interior
Interés turístico

Diagnóstico ciudadano
15.06.2021
Análisis técnico / político
06.09.2021
Propuestas ciudadanas
04.11.2021

Logroño 150.808 habitantes — PSOE

Interior
Interés turístico

Diagnóstico y propuestas ciudadanía
13.12.2021
Análisis técnico / político
25.11.2021

Málaga 577.405 habitantes — PP

Costa
Interés turístico

Diagnóstico ciudadano
19.10.2021
Análisis técnico / político
05.11.2021
Propuestas ciudadanas
25.11.2021

Mérida 59.424 habitantes — PSOE

Interior
Interés turístico

Diagnóstico ciudadano
05.10.2021
Propuestas ciudadanas
02.12.2021

Palma 419.366 hab. — PSOE, Més, UnidasPodemos

Costa
Interés turístico

Diagnóstico ciudadano
30.09.2021
Análisis técnico / político
17.11.2021
Propuestas ciudadanas
09.11.2021

Sevilla 684.234 habitantes — PSOE

Interior
Interés turístico

Diagnóstico ciudadano
18.10.2021
Análisis técnico / político
16.12.2021
Propuestas ciudadanas
30.11.2021

Valencia 800.180 hab. — Compromís, PSOE

Costa
Interés turístico

Diagnóstico ciudadano
08.11.2021
Análisis técnico / político
17.11.2021
Propuestas ciudadanas
22.11.2021

Valladolid 297.775 hab. — PSOE, Valladolid Toma la Palabra

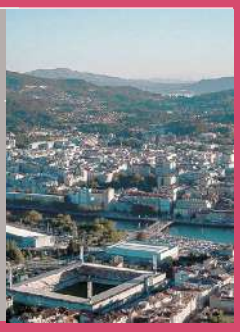
Interior
Interés turístico

Diagnóstico ciudadano
24.09.2021
Análisis técnico / político
29.09.2021
Propuestas ciudadanas
08.11.2021

Pontevedra 84.830 habitantes — BNG

Costa
Interés turístico

Diagnóstico y propuestas ciudadanía
14.12.2021
Análisis técnico / político
23.12.2021



Zaragoza 675.301 habitantes — PP, Cs

Interior
Interés turístico

Diagnóstico ciudadano
09.06.2021
Análisis técnico / político
27.07.2021
Propuestas ciudadanas
02.11.2021

Metodología

En cada una de las ciudades se desarrollaron 3 sesiones de participación on-line: dos dedicadas a la ciudadanía y otra a los responsables técnicos o políticos de los ayuntamientos. Cabe destacar que las sesiones de ciudadanía en las ciudades de Logroño y Pontevedra se realizaron en un solo taller de mayor duración y que el contraste con el ayuntamiento no se pudo llevar a cabo en Mérida. La convocatoria de las sesiones de participación se realizó a través de redes sociales y mediante el envío de correos electrónicos, pero en todos los casos se realizó un intenso refuerzo con llamas telefónicas.

El perfil básico de los **colectivos** contactados fue el siguiente: peatones, ciclistas, usuarios y empresas de vehículos de movilidad personal, personas con especiales necesidades de movilidad, personas mayores, organizaciones ecologistas, empresas y cooperativas de car-sharing, comerciantes, asociaciones vecinales, colegios y AMPAS, entidades sanitarias, representantes del sector del taxi, compañías de logística, personas expertas en urbanismo y movilidad, colegios profesionales, etc. La respuesta de los colectivos en cada ciudad fue diferente, pero entre todas ellas se ha conseguido recoger la amplia visión de la ciudadanía.

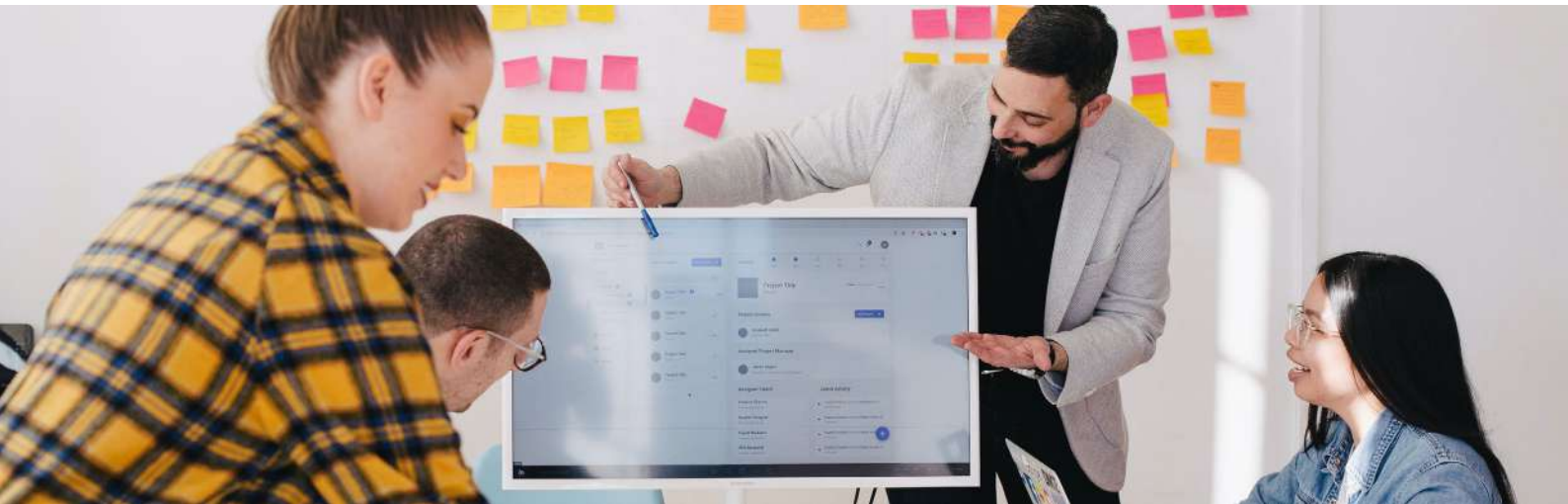
Por su parte, la distribución de la muestra de las sesiones de trabajo con los **ayuntamientos** fue la siguiente: tres de ellas fueron atendidas por técnicos municipales de las áreas de urbanismo, movilidad, comercio y/o medio ambiente; una por técnicos y representantes políticos; y en otras cinco participaron únicamente cargos políticos. En total, se realizaron 27 encuentros online (dos de ellos con carácter doble) que han sumado más de 300 horas individuales de participación.

Los **objetivos operativos** del proceso fueron los siguientes:

Diagnosticar la situación de la movilidad en las ciudades seleccionadas.

Identificar pautas comunes que permitan avanzar hacia la implantación de zonas de bajas emisiones que sean realmente un elemento transformador de la ciudad.

Conectar a la ciudadanía y la sociedad civil organizada con el fin de promover futuras sinergias en el ámbito de la movilidad sostenible.



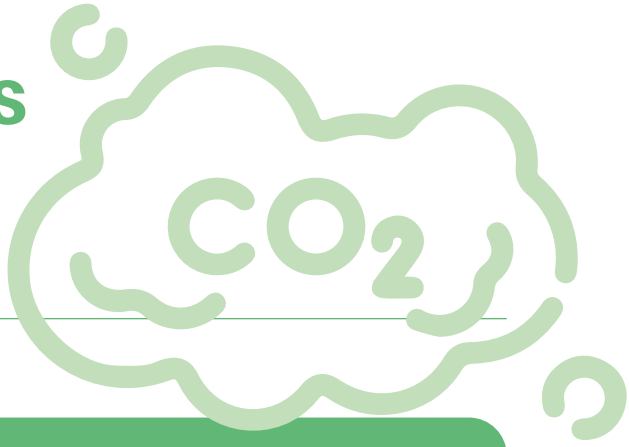
4.

La realidad de las ciudades: una visión local agregada

Con el fin de complementar la visión de la ciudadanía, se solicitó una entrevista con personas responsables de cada ayuntamiento a nivel técnico o político. La respuesta en todas las ciudades fue positiva, salvo en Mérida. En esta ciudad, no fue posible concertar una cita con los responsables municipales a pesar de los múltiples intentos de contacto a través de correo electrónico y teléfono.

En cada municipio se realizaba una solicitud de entrevista a las concejalías de movilidad, urbanismo y medio ambiente; siendo cada ayuntamiento el que decidía qué persona acudía a la reunión y a qué nivel (técnico o político). Aunque en las conversaciones se abordaron diferentes temas relacionados con la movilidad, en este documento solo se recogen los comentarios relacionados con la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE, en adelante).

El futuro de las Zonas de Bajas Emisiones



Estado de desarrollo

Salvo algunas excepciones, en las fechas de realización de las entrevistas no existían grandes avances en la definición de las ZBE, pero sí que se estaba comenzando a trabajar por parte de los equipos técnicos y se observaba con interés el avance de otras ciudades.

En muchos casos, la redacción de los proyectos se confiaba a la llegada de financiación pública y, gracias a ello, se disponía de algún esbozo presentado a la subvención. Las ciudades que tenían sus trabajos más avanzados eran aquellas que aprovechaban el desarrollo ya existente e integraban las ZBE en zonas ya pacificadas o peatonalizadas.

En los mejores casos, las ZBE están ya definidas en la planificación existente o a punto de aprobar (PMUS). Desde el punto de vista negativo, hay que destacar que alguna de las ciudades dispone de la planificación necesaria para abordar la limitación del tráfico, pero no existía la previsión de que ésta se fuera a cumplir por razones políticas.

Experiencia previa

Como se ha citado, algunas ciudades parten de experiencias positivas previas. Bien sea porque las ZBE se han probado en los cortes de tráfico de la Semana Europea de la Movilidad o por otro tipo de motivos, bien sea porque existe una política de pacificación o peatonalización de los centros urbanos. En concreto, una de las ciudades dispone de un proyecto integral de reducción del tráfico iniciado en 1999.

Desde entonces se han peatonalizado 200.000 m2 en el centro y se han realizado obras en para ganar espacio para los peatones. En esta línea, se explicó que se trabaja para garantizar el acceso al espacio público y que la reducción de emisiones es una consecuencia positiva adicional. De hecho, se ha reducido la emisión de gases de efecto invernadero en un 70% desde el inicio de los trabajos.

En otros casos, las ZBE coinciden con áreas que ya se cierran al tráfico en momentos puntuales de elevada contaminación, por lo que no se esperan grandes complicaciones técnicas.

Planteamiento general

En este punto, existe gran disparidad entre las ciudades entrevistadas, pero básicamente se podrían realizar las siguientes agrupaciones.

- Ciudades que disponen de una política general de reducción del tráfico, por lo que las bajas emisiones son una consecuencia natural.
- Ciudades que tienen previsto actuar delimitando ZBE efectivas para reducir la contaminación.
- Ciudades que tienen previsto actuar delimitando ZBE en lugares con un índice de contaminación moderado y que, por tanto, contribuirán poco a reducir la contaminación.
- Ciudades con un interés escaso que simplemente van a aprovechar zonas ya peatonalizadas o pacificadas en el centro.

Como elemento común a todas las entrevistas, cabe indicar que no se han planteado grandes cambios en la escena urbana específicamente ligados a las ZBE. Algunas ciudades tienen previsto la creación de supermanzanas, pero se promueven desde el punto de vista urbanístico, no específicamente ligadas a las ZBE. Aunque lógicamente, contribuyen a este fin.

Las ciudades con una política de reducción del tráfico rodado de forma general (no solo de combustión) no se van a limitar a cumplir con la ley y regular el acceso a vehículos contaminantes. Indican que se trata de un problema con mayores connotaciones sociales que ambientales. El hecho de que el vehículo que entre a la ZBE contamine más o menos, es un problema menor si se ha reducido el tráfico.

Desde este punto de vista, se considera que las ZBE no ayudan efectivamente a la mejora del espacio público, sino a la promoción del vehículo eléctrico. Consecuentemente, estos ayuntamientos no van a instalar puntos de recarga eléctrica en la vía pública porque tendrían que estar en parkings disuasorios, subterráneos, privados o de servicios.

A nivel urbanístico se contempla crear supermanzanas con la finalidad de reducir el tráfico, establecer filtros modales y aparcamientos disuasorios para que solo acceda al centro el transporte público o vehículos específicos (residentes, personas que pudieran atender a los residentes, servicios, gremios, carga y descarga, etc.).

Dentro del grupo de ciudades que limitan el tráfico frente a las emisiones existen algunas que, además, buscan modificar los hábitos de los conductores que suelen atravesar el centro de la ciudades o barrios populosos cuando disponen de otras alternativas que mejorarían la calidad de vida del vecindario en general (ruido, seguridad vial, ocupación del espacio público, etc.). En estas ciudades, el elemento limitador de acceso no son las emisiones ni las etiquetas de la DGT, sino el uso del vehículo.

Un segundo grupo de ciudades ha analizado las zonas de mayor contaminación y será en ese entorno sobre el que se actúe. En algunos casos, se trata de zonas que ya se cierran al tráfico en episodios de elevada contaminación. Estas ciudades suelen plantear un desarrollo progresivo en el tiempo, adaptando la extensión de la ZBE y el grado de restricciones a partir de los resultados obtenidos.

Por otra parte, algunas ciudades tienen previsto desarrollar ZBE en zonas con tráfico relativo que no suponen un excesivo problema de contaminación (zonas universitarias, parques tecnológicos, etc.). El valor de estas acciones no está tanto en la reducción de emisiones a la atmósfera, sino en los cambios de hábitos generados en sus usuarios y que, generalmente, se acompañan de mejoras en transporte público, aparcamientos disuasorios o impulso de la bicicleta.

Para finalizar, hay ciudades que no cumplirán la planificación existente en su Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y limitarán las ZBE simplemente a las calles ya peatonalizadas o pacificadas del casco histórico. Principalmente esto se debe a las diferencias ideológicas entre el partido que gobernaba cuando se aprobó el plan y el partido que actualmente ostenta la alcaldía. La obsesión de la diferenciación entre periodos impactará por lo tanto negativamente.

Planificación y normativa previa

Las ciudades que disponen de un Plan de Calidad del Aire o de un PMUS aprobado parten de una planificación que ayuda a definir fácilmente el ámbito de las ZBE. No obstante, no todas las ciudades van a seguir lo estipulado en esta documentación.

Los PMUS y los estudios de movilidad asociados suponen una útil herramienta, por lo que alguna de las ciudades se encontraba en fase de revisión del PMUS y tenían previsto emplear éste en la definición de las ZBE.

En los mejores casos, el PMUS y los planes de actuación posteriores se han elaborado apoyándose en la participación ciudadana, recogiendo la opinión de las personas que habitan la ciudad y aportando una capa adicional de realidad aportada por el vecindario, profesionales, etc.

La existencia de una ordenanza que regule las ZBE se considera imprescindible para dar validez legal a las actuaciones, pero debe ser sencilla para no saturar a la ciudadanía con excepciones y casos concretos.

Ubicación

La ubicación de las ZBE suele proponerse en el centro de las ciudades, principalmente las zonas históricas. Aunque en muchas ocasiones se indica que será necesario extenderlas a los barrios de forma progresiva, no se recogió ninguna propuesta concreta de crear una ZBE en barrios en 2023 ni tampoco una extensión ni una planificación para alcanzar el término municipal. En algunas ciudades se estudia crear dos ZBE complementarias en casco histórico y zona comercial con el fin de evitar el tráfico de paso por la almendra central y generar un filtro modal.

Respecto al resto de espacios no incluidos en las ZBE, se considera preferible tender al modelo de supermanzanas y adaptarse a la realidad de cada barrio (nivel socioeconómico, disponibilidad de aparcamiento, extensión y dispersión poblacional, etc.). Si se reduce el tráfico de paso gracias a esta nueva organización, ya se está generando una ZBE de forma indirecta, según se señala. Sin embargo, las actuaciones en barrios suelen buscar la mejora del acceso al espacio público y no tanto la reducción de emisiones.

La opción de actuar en zonas especialmente comerciales, que está sobre la mesa en algunos casos, prevé una respuesta adversa del comercio ubicado en la delimitación prevista. Por lo tanto, se considera que habrá que trabajar con este sector para tratar de optimizar las medidas y explicar el alcance real y sus beneficios. Según la opinión de uno de los representantes municipales, la creación de zonas peatonales suele revitalizar el comercio y el rechazo no suele estar relacionado con el acceso de clientes (en esa ciudad, solo el 5% de los clientes llegan en coche al centro), sino del uso personal del propietario.

Otras actuaciones complementarias

La diversidad de las propuestas fue amplia, por lo que se recoge un listado de estas:

- Aunque no está decidido, se está analizando contemplar los entornos escolares como ZBE. Se considera que es un buen germen, tanto a nivel de organización del tráfico, como a nivel educativo. A pesar de ello, hay ciudades que no consideran que exista problema alguno en los entornos escolares.
- Continuación de actuaciones de urbanismo táctico derivado de la COVID-19 en entornos escolares. La buena aceptación ciudadana está llevando a su ampliación en determinados municipios.
- Paralelamente se va a acometer un proyecto de grandes manzanas (no ZBE) para reducir el tráfico interno de los barrios, que no conlleva criterios de restricción según las emisiones de los vehículos.
- Creación de áreas de tráfico restringido en el casco histórico y en barrios populares. Se ha optado por esta área porque se considera más operativa y reduce el impacto sobre los usos residencial, comercial y turístico. No existe un problema de contaminación sino de ocupación de espacio público.
- Plan de recuperación de espacios peatonales en el centro y los barrios con actuaciones emblemáticas y especial incidencia en entornos escolares.
- Se prevé que la flota de vehículos municipales que opere en algunas ZBE será eléctrica en un futuro cercano, pero todavía no se incluyen objetivos ni compromisos con la electrificación de las flotas urbanas ni la exclusividad de las cero emisiones en las licitaciones.

Control de acceso

Las ciudades que centran sus actuaciones en la reducción del tráfico en general (no solo el más contaminante) discriminan los accesos en base a la función de los vehículos (residentes, servicios públicos, atención a personas con necesidades especiales, carga y descarga, accesos puntuales particulares, etc.). Según la experiencia de los ayuntamientos, se ha conseguido una reducción muy importante del tráfico en estas zonas aplicando esta metodología.

Se explica que el control de acceso mediante las etiquetas de la DGT no impide el tráfico de vehículos eléctricos y cuando todos los vehículos sean de ese tipo los atascos se volverán a generalizar. Además, se explica que el acceso al vehículo privado eléctrico no es universal y solo va a permitir la circulación de las personas con más recursos contribuyendo a ahondar en desigualdades.

Sin embargo, la mayoría de las ciudades centradas en el modelo de ZBE optan por los criterios marcados por la etiqueta de la DGT, principalmente porque la Ley señala que son la herramienta a utilizar como criterio. En varias entrevistas se ha manifestado de que se trata de un sistema mejorable y que debería ser revisado pero que, a pesar de ello, es la opción más sencilla en la actualidad ante el reto local a asumir.

La defensa mayoritaria del sistema de etiquetas esta basada en su homogeneidad. Al seguir un criterio estándar en todo el país se evitan confusiones entre las personas visitantes. Tienen un marcado carácter turístico.

En las fechas de celebración de las entrevistas, varias ciudades todavía no habían tomado una decisión sobre el control de acceso porque indicaban que este sistema de etiquetas supone la implantación una plataforma informática compleja. Para solventar este problema, una de las ciudades encargará el control de acceso y seguimiento de etiquetas a la empresa que revisa el estacionamiento regulado.

Reto político

Una parte de las ciudades expresaron con claridad que el principal reto para la implantación efectiva de las ZBE en 2023 es la coincidencia con las elecciones municipales. Esta superposición y el marcado carácter impopular de este tipo de medidas, así como experiencias pasadas, genera inseguridad y un efecto rechazo a una implementación ambiciosa.

Por ello, se expuso que la gran mayoría de las ciudades realizarían intervenciones ligeras para cumplir el mínimo exigido por la Ley y evitar el desgaste político de esta medida. Si bien es cierto, algunas de estas ciudades señalaron que en esta planificación inicial y a nivel interno ya se valoraban planes concretos para ampliar las ZBE y ganar en ambición por fases a partir de 2023.

Movilidad peatonal

La movilidad peatonal se promueve gracias a la peatonalización de algunas calles, pero, sobre todo, mediante la pacificación de las vías y las calles con cota cero. No obstante, no se indicó que se fueran a realizar actuaciones específicas para las ZBE, sino que se aprovechan las obras previstas en planificaciones previas.

Existe el caso concreto de algunas ciudades que ya disponen de una amplia red de calles con plataforma única y circulación a 10 km/h. En estos municipios no predominan las calles peatonales, sino que se ha optado por limitar el tráfico al estrictamente necesario y a reforzar el uso del espacio público mediante a promoción de actividades en la calle porque "las calles llenas de gente ayudan a reducir la velocidad de paso de los vehículos".

Bicicleta y VMP

Las ZBE que no disponen de calles estrictamente peatonales y se centran en las vías 30 o calles pacificadas no precisan ningún tipo de regulación respecto a las bicicletas y los VMP. No obstante, en el caso de las calles peatonalizadas existen ciudades que abogan por la prohibición de la circulación a bicicletas, mientras que otras apuestan por una coexistencia respetuosa.

Esta convivencia implica la preferencia peatonal y el cuidado a las personas que caminan asegurando una velocidad reducida equivalente al paseo siempre que se pueda mantener la separación de un metro respecto a peatones y calzadas. En las ciudades que se trabaja en este sentido se indica que la experiencia es positiva gracias a un aprendizaje mutuo.

La construcción de aparcabicis seguros y la promoción de las bicicletas públicas de alquiler es un argumento repetido en varias ocasiones y se considera una de las claves para facilitar el uso de la bicicleta.

Transporte publico

Existe unanimidad en la necesidad de ofrecer un buen servicio de transporte en las ZBE, pero se plantea que los vehículos sólo accedan en condiciones puntuales (pequeños vehículos eléctricos con recorridos muy específicos).

Existen ciudades que han desarrollado líneas perimetrales a las ZBE o zonas pacificadas evitando los diseños radiales que atraviesan el centro de las ciudades.

De forma generalizada en casi todas las entrevistas, se explica que se espera reducir las emisiones gracias a la compra de nuevos vehículos, en muchas ocasiones condicionada a la obtención de financiación europea.

Las ZBE necesitarían generar un ecosistema de diferentes modos de transporte y para ello será muy importante el desarrollo de herramientas de comunicación y organización.

Vehículo privado

Algunas ciudades van a limitar las actuaciones a zonas ya peatonalizadas, pacificadas o calles 30, por lo que el impacto sobre el uso del vehículo privado va a ser prácticamente nulo. En muchos casos las medidas a adoptar respecto al vehículo privado se centran en la creación de aparcamientos disuasorios en el entorno de las ZBE.

No obstante, existen interesantes iniciativas que plantean la necesidad de ordenar el tráfico de la ciudad más allá de las ZBE, tratando de reducir el uso del vehículo privado de forma general (sea contaminante o no) y mejorando la calidad de vida. En estos casos, el urbanismo promueve un modelo de ciudad más compacta y amable, donde se potencia la relación entre las personas.

Entre las experiencias positivas ya en funcionamiento se plantea la reducción del tráfico de agitación (búsqueda de aparcamiento) a través de la supresión paulatina de todas las zonas de aparcamiento en superficie, permitiendo solamente el estacionamiento rápido y puntual para actividades concretas y controladas por la policía: atención a personas mayores o con movilidad reducida, gremios, emergencias y logística, etc.

Además, existen fórmulas interesantes como la revisión de los sentidos de circulación de las zonas pacificadas para crear circuitos que impiden atravesar el centro o los barrios. De esta forma, el conductor vuelve al punto de partida y no le merece la pena tratar de entrar a estas zonas. Esta medida disuade de la utilización del vehículo privado en el área urbana.

Para pacificar el tráfico también se emplean pasos de peatones elevados que mantienen las aceras a nivel y en alguna ciudad se ha intensificado la presencia policial. Por ejemplo, en una de las ciudades se señalaba que, aunque se ponen pocas multas, se cobran más del 96%.

Algunos representantes indican que la promoción del vehículo eléctrico no es una vía adecuada porque el fin último de las ZBE, que no debería ser reducir la contaminación sino limitar el número de vehículos y, de esta forma, las emisiones a la atmósfera: "No queremos que las ZBE generen atascos y embotellamientos de vehículos eléctricos".

En ninguna de las entrevistas se ha citado la instalación concreta de puntos de recarga de vehículos eléctrico en los proyectos de ZBE existentes o en elaboración, si bien es cierto que en algunos casos se ha indicado que es una cuestión que se tendrá que valorar.

Transporte de mercancías

En el caso de la logística, la situación es muy variable en función del tipo de ZBE previsto y de la estructura urbanística. Todas las ciudades coinciden que se trata de una cuestión fundamental a resolver debido al incremento de ventas del e-commerce y del número de compañías. Algunas ciudades se ven asoladas por la gran cantidad de furgonetas de reparto y creen que hay que buscar soluciones lo antes posible. Sin embargo, la interlocución con las empresas no sobresale.

De forma generalizada se plantea un control de acceso según horario, la restricción de las zonas de carga y descarga y la futura creación de nodos de intercambio / hubs. No obstante, la falta de suelo en el centro de las ciudades y la organización de las empresas es un condicionante adicional para la creación de nodos de intercambio modal por lo que se trata de una solución muy poco avanzada hasta el momento.

Una de las ciudades entrevistadas explicó que se iba a crear un nodo en la primera planta de un aparcamiento céntrico. Esto sería una solución para la descarbonización de la distribución urbana al tiempo que se elimina un aparcamiento para vehículos privados, disuadiendo así de llegar a la zona en ese medio de transporte, lo que fomentaría otro tipo de movilidad en la zona.

En alguna de las ciudades, principalmente las de menor tamaño, no se había planteado una previsión concreta respecto al reparto urbano de mercancías puesto que, según la persona representante su reducido tamaño no planteaba la necesidad de crear nodos de distribución de mercancías en el centro.

Por otro lado, hay algunas ciudades donde se apuesta por la distribución ciclista. Para ello, ha sido necesario modificar la ordenanza de movilidad, permitiendo que las bicis cargo lleguen a la puerta de los comercios (atravesando la acera).

Generalmente, se prevé que la implantación de la ZBE será complicada para el comercio y la hostelería, pero las empresas de paquetería tendrán una adaptación más rápida gracias a la experiencia de otras ciudades más avanzadas, a las ayudas y subvenciones, y al empuje de compromisos adquiridos.

5.

La realidad de las ciudades: diagnóstico ciudadano

A continuación, se presenta el diagnóstico agregado a partir de las opiniones de las personas participantes en los talleres con la sociedad civil en cada una de las ciudades objeto de estudio. Las sesiones de trabajo se orientaron hacia un formato de conversación entre participantes. Aunque se abordaban bloques comunes centrados en los modos de movilidad y aspectos transversales, no se trataron los mismos aspectos en todas las ciudades tratando que afloraran las cuestiones principales en cada ciudad.

Los enunciados en verde indican aspectos positivos de la movilidad, mientras que los aspectos a mejorar se identifican con un enunciado de color rojo.

Movilidad peatonal

Aspectos positivos

Voluntad decidida de los equipos municipales

Cuando los equipos de gobierno municipal apuestan por la movilidad sostenible, se aprecian mejoras significativas. Existen ejemplos de proyectos específicos para fomentar la movilidad peatonal.

Peatonalizaciones y pacificaciones

La retirada o disminución de vehículos de la vía pública es la mejor herramienta para impulsar los desplazamientos peatonales. Incluso cuando se trata de ubicaciones limitadas con urbanismo táctico, se alcanzan resultados positivos.

Un ejemplo claro han sido la retirada de coches de las entradas de los colegios o la colocación de terrazas de hostelería en la calzada.

La pandemia ha propiciado que se ceda espacio de plazas de aparcamiento a las terrazas de hostelería. El problema se genera cuando las nuevas terrazas ocupan la acera o el espacio de los peatones.

Infraestructuras que mejoran la capilaridad peatonal

La creación de elementos accesorios como pasarelas supera barreras y conecta espacios de forma peatonal.

Predisposición para la plataforma única

Existen cascos urbanos en los que la plataforma única es la mejor opción posible y supondría una mejora en la movilidad peatonal sin perder el casi obligado paso de vehículos.

Entornos agradables y bien equipados

Un entorno agradable y rodeado de bosque o los paseos marítimos favorecen el paseo, pero si no se señalizan no son conocidos por la ciudadanía y no se generaliza su uso. Igualmente, la existencia de zonas históricas en entornos cuidados, motiva a caminar.

En algunos casos, se han aprovechado recorridos fluviales, por lo que el beneficio es doble: se mejora la comunicación y se revaloriza un espacio natural. Estos recorridos urbanos deben de estar bien equipados con fuentes, bancos, sombras, etc. y disponer de una iluminación adecuada que aporte seguridad.

Señalización de recorridos urbanos

Más allá de los desplazamientos lúdicos, la buena señalización de los recorridos en el entorno urbano y las indicaciones de tiempo de recorrido hasta los destinos más comunes animan a desplazarse a pie. Existen rutas identificadas en folletos, pero las más efectivas emplean códigos QR.

Prioridad a los pasos de cebra

La ausencia de semáforos para peatones reduce el tiempo de espera para cruzar una calle caminando. Además, se genera un efecto de continuidad que fomenta los desplazamientos al disminuir o eliminar los tiempos de espera y garantizar el confort del mismo.

Caminos escolares

Los programas que incentivan los desplazamientos escolares caminando consiguen una reducción importante del tráfico en horas punta en los entornos de los colegios. Las actuaciones pueden estar dirigidas a impulsar la autonomía personal de los escolares o la seguridad. Este últimos es el caso, por ejemplo, de los pedibús en los que los menores acuden al colegio acompañados de otros adultos. Las restricciones al tráfico son complementarias.

Aceras accesibles y seguras

Algunas ciudades han mejorado puntualmente la anchura de sus aceras, pero existen otras en las que el incremento de éstas hasta los 2 metros es una exigencia de las ordenanzas municipales.

La retirada de los carriles bici de las aceras mejora la seguridad de los peatones y evita conflictos innecesarios con los ciclistas al garantizar un espacio de convivencia para el conjunto de la movilidad activa.

Las experiencias de continuidad de las aceras (pasos de cebra elevados que no implican un cambio de altura para atravesar la calle) tienen un efecto muy positivo, tanto desde el punto de vista de la accesibilidad, como desde la sensibilización, puesto que es el vehículo el extraño.

Cascos urbanos compactos y de alta densidad que favorecen los desplazamientos peatonales

En las ciudades medias y grandes en las que el casco urbano es compacto se puede recorrer caminando fácilmente en menos de 20 minutos. Incluso, en las ciudades pequeñas, es posible llegar caminando de los barrios al centro en menos de 15 minutos. Este hecho se ve reforzado cuando la ciudad dispone de una estructura radial (radiocéntrica). Gracias a ello, no es necesario el uso del vehículo privado.

Planificación urbana que evita grandes desplazamientos

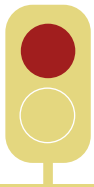
La buena distribución de los polos tractores de desplazamiento (colegios, centros de salud, etc.) favorece los desplazamientos peatonales a los mismos. El fomento de la vida en los barrios y la conexión entre estos es un elemento clave para evitar los desplazamientos al centro.

Ciudades "planas" que animan a caminar

Existen ciudades con escasas elevaciones en las que es más sencillo caminar o desplazarse en bicicleta. De esta forma, ciudades de tamaño mediano tienen el marco perfecto para incentivar los desplazamientos saludables que permiten recorrer el centro en menos de 15 minutos o incluso cruzar la ciudad de extremo a extremo en menos de 2 horas.

Movilidad peatonal

Aspectos a mejorar



Diseño de ciudades pensado para los vehículos a motor

Salvo algunas excepciones, las ciudades están diseñadas para facilitar el desplazamiento de los vehículos privados a pesar de que un alto porcentaje de los desplazamientos por el centro se realizan a pie. La existencia de polos tractores de desplazamientos (como los centros comerciales, universidades u hospitales) fuera del casco urbano y sin transporte público impiden el acceso peatonal.

Rondas de circunvalación o autopistas urbanas

La existencia de vías de gran volumen dificulta, e incluso impide, el tránsito peatonal y en bicicleta.

Zonas escolares únicas

Los municipios que tienen pocas zonas escolares (o incluso solamente una) incrementan notablemente los desplazamientos en coche. Máxime si estas se encuentran en el centro del municipio. Las grandes distancias entre los domicilios y los colegios complican el éxito de los caminos escolares, algo que generalmente ha fomentado la dispersión poblacional debido al crecimiento exponencial de las ciudades.

Resistencia a peatonalizaciones o pacificaciones

La cultura de entronización del coche y la ausencia de hábitos saludables hacen que caminar no se entienda como una acción positiva que beneficia a la salud personal y al funcionamiento de la ciudad. Por ello, las actuaciones iniciales se realizan sin el consenso de toda la población.

Por otra parte, cuando se plantean las peatonalizaciones, no se valoran los aspectos socioeconómicos ni se explican las ventajas desde este punto de vista. Tampoco se prioriza la mejora ambiental y el reverdecimiento de los espacios para hacerlos más apetecibles al ciudadano. Generalmente se esgrimen argumentos de calidad estancial que nunca convencen al sector económico.

Excesiva semaforización y ausencia de pasos de cebra

El protagonismo de los semáforos que favorecen el tráfico rodado con largos tiempos de espera frente a los pasos de cebra, donde el peatón tiene prioridad, enlentece los desplazamientos caminando.

Su duración también es muy criticada, máxime cuando la diferencia de tiempo dada al paso de vehículos frente al paso de personas a pie es considerable. Por otra parte, la ausencia de pasos de cebra en las grandes vías dificulta el cruce con seguridad.

Faltan herramientas para el calmado del tráfico

Los pasos superiores peatonales o pasos de cebra elevados son herramientas controvertidas, pero ayudan a ralentizar el tráfico y a mejorar la convivencia entre peatones y vehículos.

Ausencia de recorridos peatonales identificados

La indefinición de recorridos peatonales (señalización, metrominuto, etc.) no favorece los desplazamientos a pie.

Recorridos poco amables y calidad estancial limitada

Aunque las distancias sean reducidas, es necesario que las ciudades dispongan de aceras amplias, bancos, fuentes o arbolado que genere sombras reales para animar al desplazamiento peatonal. El estado actual de las calles, el escaso mantenimiento de las aceras y el dominio de los coches no anima a caminar, aunque la configuración de la ciudad sería perfecta para ello.

El arbolado no se suele integrar en las calles para generar sombra, sino que se agrupa en parques que tienen una función lúdica y no de conexión de espacios. En los barrios faltan elementos que mejoren la calidad estancial y faciliten la movilidad peatonal: bancos, sombras, fuentes, aceras anchas, etc. En algunos barrios todavía quedan aceras asfaltadas o incluso de tierra.

Dificultad para acceder caminando desde los barrios

El centro de algunas ciudades dispone de medidas adecuadas de peatonalización, pero no es posible acceder de forma sencilla desde los barrios. Por ello, es necesario coger el coche para llegar hasta el entorno del centro y aparcar ahí para seguir caminando.

Ausencia de espacios para caminar realmente aislados de los vehículos

Faltan recorridos peatonales conectados o espacios para caminar realmente aislados de los vehículos.

Accesibilidad y seguridad vial mejorable

La desigual colocación de mobiliario urbano en las aceras, la existencia de gran variedad de pavimentos en colores y texturas o la inclinación del pavimento en los accesos de los garajes dificultan la capacidad de desplazarse de las personas con movilidad reducida.

Existen aceras que no cumplen el mínimo exigido por la ley (1,8m.). Se ha perdido una oportunidad importante al no aprovechar las reformas de ordenanzas y veladores ligadas a la COVID-19 para asegurar la accesibilidad en las aceras. Las terrazas y otras infraestructuras dedicadas al turismo interfieren en la peatonalidad de las personas que residen en la ciudad (turistas, transportes, paquetería, etc.).

En algunas ciudades, los nuevos espacios para instalar terrazas de hostelería se han ubicado en la calzada, con lo que se ha reducido el espacio ocupado por los vehículos y una mejora para el peatón. Sin embargo, otras ciudades han optado por instalarlas principalmente en las aceras, reduciendo el espacio peatonal de forma sustancial.

La señalización horizontal suele ser poco clara para los peatones y limita la accesibilidad e inclusión. Por todo ello, la calle se sigue percibiendo como un espacio peligroso para caminar y jugar.

Empleo de señales táctiles no homologadas

Algunas ciudades no utilizan los sistemas homologados de identificación para personas invidentes y genera una elevada inseguridad para estas personas. Esta situación es especialmente preocupante en las calles con plataformas únicas donde las personas ciegas no tienen referencias de aceras.

Invasión del espacio de los peatones

El aparcamiento generalizado en las aceras (coches, motos y furgonetas) o los pasos de cebra genera inseguridad, violencia vial y pervierte el espacio público, vulnerando derecho como, por ejemplo, el juego infantil.

En las ciudades en las que no existe carril bici, las aceras son ocupadas por la distribución de los vehículos de movilidad personal y esto supone un peligro a la vez que impedimento para la movilidad de los peatones. En muchas ocasiones, se ve reforzado por la permisividad de la policía municipal (principalmente coches, motos y furgonetas).

Escasa peatonalización en los barrios y sus accesos

La peatonalización o pacificación de calles suele concentrarse en el centro y no llega a barrios. En este mismo sentido, las aceras de los barrios suelen ser más estrechas y no se remodelan con la misma frecuencia que en el centro.

Además, no suelen existir demasiadas alternativas para acceder de forma cómoda y segura de los barrios al centro. La escasez de alumbrado y la falta de tránsito genera inseguridad en horario nocturno, sobre todo para las mujeres.

Actuaciones interrumpidas o sin la difusión adecuada

En algunas ciudades se implantaron herramientas positivas como el metrominuto, pero su escasa de difusión ha hecho que se desconozca en la realidad.

Bicicleta y VMP

Aspectos positivos

Incremento del uso de la bicicleta y los VMP

El uso de la bicicleta ha experimentado un auge importante, tanto en el caso de las tradicionales, como en el de las eléctricas. La ciudadanía responde positivamente a las mejoras planteadas para incrementar el uso de la bici si estas están bien diseñadas e implementadas. El buen uso del patinete (VMP) puede mejorar la movilidad urbana, pero es necesario que no ocupe las aceras.

Planificación municipal

La existencia de planificación estratégica (Plan Director de la Bicicleta, por ejemplo), son una excelente herramienta para fomentar el uso de la bicicleta, pero solo son efectivos si se integran en el resto de la planificación (PGOU, PMUS, etc.). El fomento del uso de la bicicleta exige valentía municipal, pero los resultados son positivos para el conjunto de la ciudad.

Distancias y elevaciones asumibles para el desplazamiento en bicicleta

Salvo casos muy puntuales, las ciudades españolas son compactas y tienen un tamaño y una orografía que permite realizar desplazamientos en bicicleta con distancias perfectamente asumibles.

Cercanía de los polígonos industriales

Los polígonos industriales son grandes polos tractores del tráfico y, en los casos en los que están cercanos a la ciudad, la bicicleta es una gran opción. Si bien es cierto, aunque existen ciudades con conexión directa con carril bici es necesario un despliegue mucho mayor acompañado de planes de movilidad sostenible al trabajo.

Red ciclista

Los carriles bici segregados que, además, están integrados en una red ciclista adecuada facilitan los desplazamientos y evitan conflictos con los peatones.

Integración en la ciudad gracias a las calles 30

Las calles con velocidad limitada a 30 km/h facilita la integración en la ciudad y un buen uso de ellas (control de velocidad) haría innecesarios los carriles bici en zonas en las que no existe espacio para construirlos.

Carriles bici provisionales

Se contempla de forma positiva la creación de carriles bici provisionales que pueden dar continuidad a la red ciclista en casos y momentos puntuales cuando las condiciones no son óptimas. Esta acción, generalmente apoyada en el urbanismo táctico sólo resulta beneficiosa como elemento de transición hacia una red ciclista continua y no debería de contemplar el uso de la acera, sino de la calzada.

Aparcabicis gratuitos y seguros

Existen experiencias positivas de la creación de zonas específicas de aparcamiento para bicicletas en párquines subterráneos privados. También públicos cerrados, y en las cercanías de edificios y/o servicios municipales y privados de relevancia.

Servicios de alquiler de bicicletas públicas

El servicio público de alquiler de bicicletas facilita su uso y visibiliza la presencia de este medio de transporte en la ciudad. La incorporación de bicicleta eléctricas acerca todavía más a las personas que no tienen una gran motivación (las bicicletas eléctricas no son para las personas en baja forma, sino para los no motivados).

Bicicletas sociales

Experiencias como, por ejemplo, el taller de Recicleta San Antón en Cuenca, en el que se arreglan bicicletas donadas y se entregan a familias sin recursos (más de 40 bicicletas en préstamos y rotación), están contribuyendo a que este vehículo tenga mayor protagonismo en los desplazamientos.

Protagonismo creciente de los patinetes (VMP)

Los patinetes (eléctricos en casi su totalidad) permiten desplazamientos en vehículos individuales a personas que por su condición física o predisposición al ejercicio no se animan a emplear la bicicleta.

Mejora en la educación de los conductores de coches

En algunas ciudades se observa un incremento en el grado de respeto al colectivo ciclista por parte de la mayoría de los conductores.

Argumentos económicos y de salud

El uso de la bicicleta en la ciudad no solo supone un ahorro de tiempo y dinero importante, sino que mejora la salud de forma considerable. Estos argumentos se pueden probar y emplearse en campañas de difusión.

Ciclismo deportivo arraigado

La actividad deportiva ciclista arraigada puede ayudar a animar a que los usuarios no empleen la bicicleta como mero vehículo para el ocio. De esta forma, los paseos lúdicos pueden traducirse en futuros usuarios de la bicicleta urbana.

Bicicleta y VMP

Aspectos a mejorar

Insuficiente promoción de la bicicleta desde la administración

Las ciudades en las que no existe un interés a nivel político por la bicicleta y no disponen de una red adecuada o de los incentivos necesarios registran niveles de uso de la bicicleta muy escaso. La implantación de carriles bici y otras mejoras para la bicicleta están condicionadas generalmente al mantenimiento de la circulación de vehículos privados en casi las mismas condiciones. Es decir, la bicicleta no se prioriza en la movilidad de la ciudad. Los desplazamientos ciclistas no se parecían desde el punto de vista de la salud, solo del transporte.

Planificación inservible

Existen ciudades con Planes Directores de la Bicicleta en las que no se han llegado a adoptar las medidas propuestas o que no se han integrado en planes posteriores como el PMUS.

Ocupación de las aceras

Los carriles bici no segregados y los aparcabicis generan conflicto entre dos medios de desplazamiento sostenibles y saludables que deberían ser complementarios: peatones y bicicletas. Paralelamente, los aparcabicis suelen estar ubicados en las aceras. Ocupando el espacio de los peatones.

Carriles bici sin continuidad como freno para el uso diario

Cuando se desarrolla una red ciclista inconexa, se expone al ciclista a los riesgos generados por el uso de la calzada. Si esta situación se da en una persona no experimentada, invadirá la acera (con el consiguiente enfrentamiento con peatones) o desincentivará su uso por el peligro que conlleva. Algunos elementos que precisan pasos concretos (cruzar ríos o vías de tren, por ejemplo) no cuentan con la permeabilidad suficiente y genera un efecto barrera a los ciclistas.

Ausencia de prioridad semafórica

Las bicicletas que circulan por la calzada no tienen prioridad semafórica y se enfrentan al tráfico rodado en desigualdad de condiciones.

Manteniendo escaso de las calles

Las bicicletas son más sensibles a los baches que los coches y necesitan unas calzadas y carriles bici bien cuidados. Cuando, además, existen adoquines, la circulación con bicicleta es muy complicada y la de los VMP, casi nula. El mantenimiento de la red ciclista es muy mejorable en todas las ciudades.

Acceso a polígonos industriales

Salvo casos muy puntuales, no existen carriles bici seguros para poder acceder a los polígonos industriales situados fuera de la ciudad consolidada.

Falta de conexión con el área metropolitana

Resulta complicado acceder en bicicleta a municipios cercanos porque las infraestructuras no son las adecuadas o ni siquiera existen. Nula colaboración intermunicipal.

Vías de alta intensidad frenan el uso de la bicicleta

Las circunvalaciones o calles con formato de autovía en las que no hay carriles 30 dificultan el uso de la bicicleta e interrumpen los recorridos.

Intermodalidad muy complicada

La combinación con medios de transporte público sólo se da con los servicios de cercanías y teniendo en cuenta el cupo máximo de bicicletas por vagón, que suele ser muy escaso. No existe la posibilidad real de combinar la bicicleta con autobús, tranvía o metro.

Orografía como elemento condicionante

Las cuestas son un limitante importante para la bici, pero no tanto para los patinetes eléctricos.

Ausencia de aparcabicis seguros

Las bicicletas no se pueden sujetar al mobiliario urbano (farolas y señales incluidas) por lo que la falta de aparcabicis seguros impide su uso real. Existen muchos edificios públicos (incluyendo los educativos) y estaciones de transporte público que no cuentan con aparcabicis seguros cercanos.

Servicios públicos de préstamo de bicicletas mal implantados

En algunas ciudades su implantación poco ambiciosa hizo que el servicio no tuviera éxito y su uso fuera anecdótico. En estos casos, la ciudadanía visualiza los sistemas de alquiler como una elevada inversión que no ha generado ningún beneficio.

Ausencia o falta de control de zonas 30

No existe implantación efectiva de las zonas 30 o no se toman las medidas adecuadas para controlar la velocidad. Una calle 30 sin control genera más peligro que una calle tradicional a la que sólo acceden los ciclistas experimentados.

Transporte público

Aspectos positivos

Intermodalidad entre transporte público

Generar una intermodalidad real aprovechando de forma complementaria los medios de transporte colectivos (cercanías, tranvía, metro y bus) fomenta los desplazamientos sostenibles y desincentiva el uso del vehículo privado.

En las ciudades en las que el transporte interurbano llega hasta el centro de la ciudad se evitan desplazamientos adicionales. No obstante, las estaciones del AVE suelen estar alejadas del centro salvo en casos excepcionales.

La existencia de directrices metropolitanas claras y consensuadas por todas las partes es una herramienta básica para evitar que la movilidad de la ciudad evolucione de forma paralela e inconexa a los municipios que la rodean.

Intermodalidad con bicicletas

La posibilidad de subir las bicicletas a los vehículos de transporte público constituye una mejora muy importante para fomentar el uso de ambos medios complementarios.

Además de las cercanías, existen experiencias novedosas que permiten colgar la bicicleta en la parte trasera de los autobuses. Otra opción es el sistema bus-bici de préstamo de bicicletas a los usuarios del transporte público.

Cercanías bien diseñado y ubicado

Una red de cercanías coherente evita la entrada de vehículos privados desde el área metropolitana. Cuando la estación de ferrocarril se ubica en el centro (o se puede acceder fácilmente), los accesos peatonales a las mismas, se incrementan.

Tranvía

El servicio de tranvía con prioridad semafórica permite el transporte de gran cantidad de pasajeros en poco tiempo y retira vehículos privados del centro de la ciudad al mismo tiempo que promueve una intervención urbanística integral en su recorrido.

Servicio de bus al centro (pero sin entrar en él) y a los barrios

Una buena red de transporte público permite acceder a la almendra central, pero sin invadirla. La creación de recorridos circulares en torno al centro y la entrada limitada de vehículos más pequeños y sostenibles se considera una buena alternativa. Un buen mallado de la red de autobús urbano facilita el servicio a los barrios.

Carril bus efectivo

Las ciudades que disponen de carril bus demuestran su efectividad dando protagonismo al transporte colectivo y mejorando los tiempo de desplazamiento.

Servicio a los polígonos industriales

Se trata de casos excepcionales, pero en las ciudades que existe este servicio la respuesta es muy positiva porque incluso se refuerzan las líneas en horas punta.

Accesibilidad en metro y tranvía

Los servicios de metro y tranvía suelen tener un elevado nivel de accesibilidad. Hecho que no ocurre en muchos autobuses y algunos servicios de cercanías.

Aplicaciones móviles

Las apps que indican recorridos y tiempos de llegada facilitan el uso del transporte público.

Tarifas adecuadas

Un coste reducido del billete y un sistema de trasbordos adecuados son calves para la generalización del transporte público.

Vehículos modernos

Las flotas con vehículos modernos, accesibles y cómodos incrementan notablemente el uso del transporte público. La negociación de nuevos convenios de explotación del bus urbano son una excelente oportunidad para realizar mejoras de importancia.

Taxi como alternativa al vehículo privado o bus

El servicio de taxi puede realizar desplazamientos puntuales para personas que tienen dificultad de acceso al bus o no disponen de vehículo propio. El uso del taxi evita el aparcamiento en superficie porque se accede a las ZBE solamente bajo demanda. También se pueden emplear vehículos de 7 o 9 plazas para cubrir las demandas de líneas de bus sobredimensionadas (en dotación y tamaño de vehículos). La formación y profesionalidad de los conductores permite optimizar rutas y conseguir una conducción más eficiente.

Empresas de transporte público

Aunque no es una opinión generalizada en las ciudades, existen ejemplos de empresas de municipales de transporte público con direcciones accesibles y dialogantes ante los cambios necesarios. La opinión de los usuarios de estas ciudades sobre el servicio de transporte público es bastante buena.

Transporte público

Aspectos a mejorar

Transporte público poco eficaz

Cuando existen barrios sin conectar, o los horarios no son los adecuados, el sistema público de transporte no es una alternativa al vehículo privado. Este hecho genera un círculo vicioso con una escasa demanda que condiciona las frecuencias y vehículos obsoletos y sobredimensionados para la ocupación real.

La escasez de rutas en horario nocturno o la falta de adaptación a los horarios escolares, así como la ausencia de alternativas reales para las personas residentes en áreas metropolitanas, desincentivan el uso del transporte público.

Intermodalidad deficiente

Aunque existan diferentes medios de transporte, es necesario conectarlos de una forma real a través de horarios compatibles y billetes únicos, etc. Los problemas se incrementan cuando es necesario combinar el transporte urbano con el metropolitano.

Ausencia de carriles VAO o carriles bus

La falta de carriles VAO o bus en los que el bus urbano y metropolitano tiene preferencia genera retrasos muy importantes que hacen que la velocidad del bus sea poco competitiva frente al coche. Se han dado casos en los que la ausencia de estos carriles se ha traducido en el fracaso de líneas de bus mancomunadas hasta los polígonos industriales.

Frenos al uso combinado con la bici

Aunque hay experiencias interesantes, resulta complicado combinar el transporte público con la bicicleta. Los trenes de cercanías son la mejor opción, pero el número de bicicletas suele limitarse a 4 por convoy. En el resto, las posibilidades son caso nulas. La falta de aparcamientos seguros en los entornos de las estaciones imposibilita el uso de dos bicicletas como se hace en Europa.

Redes radiales de autobús

Las ciudades que disponen de una organización radial de sus líneas generan un tráfico intenso de grandes vehículos en el centro y ofrecen un servicio deficiente para conectar los barrios.

Redes de cercanías ineficaces

Los horarios de las redes de cercanías no son atractivos para los usuarios o no conectan con otros servicios complementarios como el metro.

Falta de transporte público a los polígonos industriales

Salvo en el caso de las grandes empresas en las que existe flota propia, los desplazamientos a polígonos industriales se realizan en vehículo propio porque el transporte público no llega a estos grandes polos tractores. Sería necesario crear un buen sistema de transporte público (posiblemente con lanzaderas internas) para facilitar el acceso en autobús. A efectos prácticos, la disponibilidad de vehículo privado condiciona el acceso a un puesto de trabajo en una zona industrial.

Vehículos obsoletos

Existen ciudades en los que los vehículos son antiguos, incómodos y muy contaminantes, por lo que el uso del bus se limita a personas que no disponen de otra alternativa para desplazarse. En muchas ocasiones, los vehículos están sobredimensionados para el tipo de recorrido y número de usuarios.

Accesibilidad deficiente en el bus

De forma generalizada, el servicio de autobús urbanos es muy deficiente en accesibilidad. Desde la altura de los vehículos (uso de doble rampa), hasta la posibilidad de emplear sillas o sistemas similares imprescindibles para las personas con movilidad reducida.

Concesiones públicas de transporte poco eficaces

Las concesiones para largo tiempo (75 años) generan oligopolios y sistemas arcaicos de gestión sin sistemas de calidad ni alicientes para las mejoras.

Vehículo privado

Aspectos positivos

Diseño urbano favorable

Un mallado radioconcéntrico de la red de avenidas evita el tránsito por el centro y reduce los problemas de congestión.

Aparcamientos subterráneos

La existencia de aparcamientos subterráneos evita que el vehículo privado ocupe el espacio público para aparcar en superficie.

Calmado del tráfico

Las "ciudades 30" que han establecido este límite de velocidad para toda la ciudad salvo circunvalaciones mejoran notablemente la circulación y la convivencia con otros medios de transporte como la bicicleta.

También se puede calmar el tráfico en las rondas de circunvalación, eliminando el concepto de autopistas urbanas. Existen ciudades en las que el límite se rebaja a 80 km/h o incluso 50 km/h. Además de los límites, la sincronización de los semáforos ha resultado una herramienta efectiva.

Protección frente a infecciones

En momentos de pandemia, el vehículo privado permite desplazarse sin compartir espacio con otras personas que pudieran estar contagiadas.

Mejoras para reducir el aparcamiento en doble fila

Algunas ciudades han acometido acciones para reducir el aparcamiento generalizado en doble fila y las mejoras en la circulación han sido notables. La herramienta utilizada ha sido la transformación de carriles empleados para la doble fila en terrazas para hostelería.

Sistema de acceso libre al centro, pero limitado

En una ciudad analizada se permite el acceso libre al centro y el aparcamiento, pero por un plazo máximo de 15 minutos. El trazado de las calles y las direcciones de estas hacen que los conductores no puedan atravesar el centro y vuelvan prácticamente al mismo punto por el que entraron. De esta forma, el tráfico es escaso.

Vehículo privado

Aspectos a mejorar

Ciudades diseñadas para el vehículo privado

De forma general se indica que las ciudades están diseñadas para el vehículo privado motorizado y que el uso de éste es la prioridad, tanto en diseño, como en políticas públicas. Todavía se mantiene la mentalidad de que se tiene que poder acceder con el vehículo privado a todas partes y aparcar en la vía pública. La reducción de precios en aparcamientos o los permisos para accesos a zonas restringidas, fomentan el uso del vehículo privado.

Ciudades 30 sin resultados reales

Se han reducido los límites de velocidad teóricos, pero no se controlan, por lo que la eficacia es muy escasa salvo en las rondas de circunvalación donde suele haber radares. Por otra parte, el concepto de ciudad 30, no se ha tenido en cuenta en el diseño de nuevas calles.

Tráfico muy intenso (congestión) en el centro

En algunos casos, la organización de la ciudad obliga a que el tráfico atraviese el centro para poder llegar a otros barrios, por lo que el tráfico en el centro / casco histórico es muy intenso, traduciéndose en una contaminación elevada y suciedad en fachadas.

Además de dificultar el uso de la bicicleta, las autopistas urbanas facilitan la entrada rápida de vehículos en el centro de las ciudades y el consiguiente incremento del tráfico.

La creación de párquines en el centro incentiva el tráfico de acceso a los mismos, aunque retire coches aparcados en la vía pública. Lo ideal sería que los párquines se ubicaran fuera del casco urbano.

Zonas escolares saturadas

El tráfico en el entorno de los colegios se colapsa en horarios de entrada y salida porque se pretende dejar y recoger a los escolares en la misma puerta, incluso cuando existen párquines disuasorios a escasos metros del centro. La ausencia de párquines disuasorios y la existencia de zonas azules incentivan el uso de vehículo privado en el centro.
La rotación en el aparcamiento generada por las zonas azules incentiva que se emplee el vehículo privado para acudir al centro de la ciudad. Si este hecho se combina con la inexistencia de zonas de parquin específicas para residentes o de párquines disuasorios, el acceso con vehículo al centro es casi total.

Zonas azules sin plazas para residentes

Cuando las zonas de estacionamiento controlado no contemplan plazas para residentes no se consigue eliminar el tráfico de agitación (dedicado a conseguir plazas de aparcamiento).

Cultura de la doble fila

Aparcar en doble fila es una costumbre arraigada en algunas poblaciones y no genera una crítica social ni la actuación de la policía.

Impulso de la movilidad eléctrica mal entendido

El impulso a la movilidad eléctrica no se acompaña de una reducción del número de vehículos que circulan, por lo que la ocupación del espacio urbano no se reduce y tampoco se incentiva la movilidad peatonal. Se han generado falsas expectativas con el vehículo eléctrico porque no va a evitar los atascos. Se trata de un cambio de instrumento, pero no de modelo.

Ausencia de experiencias de car sharing

El vehículo compartido no se conoce y existen reticencias para su uso. Desde la administración no se impulsa y podría ser una alternativa en casos concretos.

Transporte de mercancías

Aspectos positivos

Normativa para carga y descarga

Una regulación adecuada de la carga y descarga favorece el acceso de forma razonable de los sistemas logísticos al casco urbano.

Zonas de carga y descarga suficientes

La existencia de zonas de carga y descarga en cantidad suficiente evita el aparcamiento en doble fila de los vehículos de transporte y reduce el tránsito de coches particulares porque se reduce el número de plazas de aparcamiento.

Ciudades compactas y ciclologística

Las ciudades con cascos urbanos compactos son favorables para implantar sistemas de ciclologística.

Vehículos impulsados por energías menos contaminantes

Se comienzan a realizar pruebas de vehículos con pila de hidrógeno y algunos vehículos eléctricos ya comienzan a funcionar de forma estable.

En mejores casos, parte de la electricidad necesaria para los vehículos se generará en las propias instalaciones de la empresa de transporte (BRT).

Iniciativas particulares interesantes

Existen grandes cadenas comerciales que están poniendo en marcha plataformas de reparto sostenibles y algunas empresas de paquetería comienzan a experimentar con el reparto a pie o con bicicletas cargo. Se ha demostrado que la ciclologística es una alternativa viable en las ciudades en las que se ha experimentado.

Transporte de mercancías

Aspectos a mejorar

Regulación escasa y planificación prácticamente nula

No existen planes logísticos para el centro de las ciudades en los que se haya tenido en cuenta todos los aspectos necesarios (sostenibilidad, economía, etc.). Tampoco se contempla en los desarrollos de los PMUS.

La falta de horarios definidos para carga y descarga hace que los vehículos grandes se muevan por toda la ciudad y por zonas pacificadas en horario de máximo tránsito peatonal.

Las experiencias se están desarrollando sin contar con la opinión de comerciantes, hosteleros o pequeñas empresas de transporte, por lo que será difícil encontrar una solución que implique a todas las partes.

Reparto sostenible en última milla prácticamente inexistente

Salvo casos excepcionales, no se realizan prácticas de reparto en última milla. Ni las empresas están preparadas, ni las ciudades ofrecen las infraestructuras adecuadas para impulsarlo. Las experiencias positivas dependen de la iniciativa privada y no tienen un apoyo real desde la administración local. Faltan espacios de ruptura de carga (microhubs) y una regulación adecuada para el reparto en última milla y, en concreto, para las bicicletas cargo (acceso a aceras, aparcamiento, etc.).

Sectores infrautilizados

Existen sectores que precisan entregas rápidas, frecuentes y de escaso volumen y peso (como las farmacias, por ejemplo) en los que no se emplean las bicicletas cargo a pesar de que serían una gran alternativa.

Doble fila por carga y descarga

Cuando no existen zonas de carga y descarga suficientes o no se controla su uso y son ocupados por particulares, los vehículos de transporte aparcan en doble fila frente a los establecimientos y congestionan el tráfico.

Dificultades para el tránsito por la acera

La ocupación de aceras por la hostelería o la presencia masiva de mobiliario urbano dificulta el paso de los servicios de transporte que empelan lugares de carga y descarga centralizados.

Logística para particulares

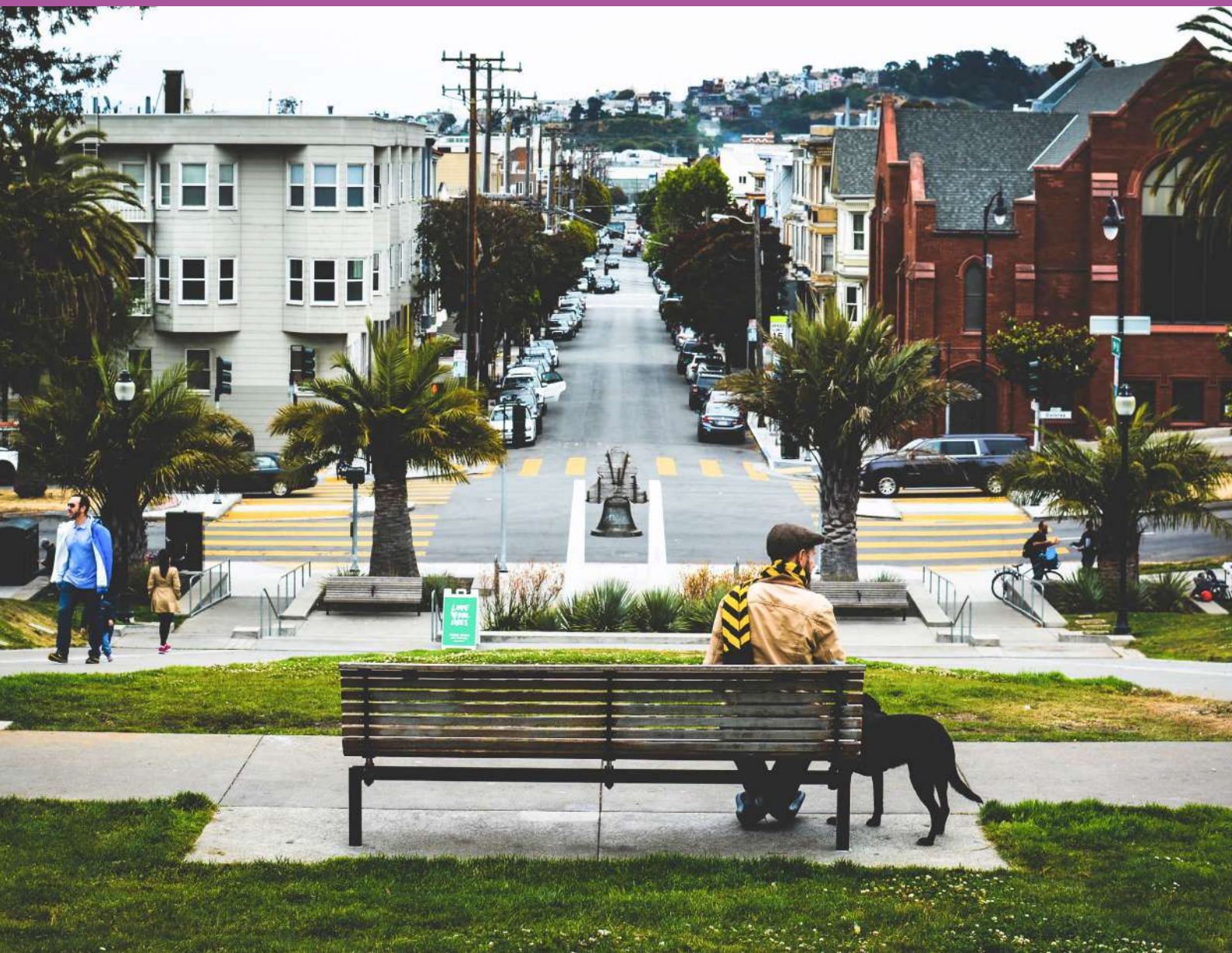
Los nuevos sistemas de compra online han incrementado de forma notable el número de pequeños envíos, pero estos se siguen realizando de forma tradicional (dependiendo de vehículos para la entrega), sin reparto organizado y sin contar con nodos de intercambio adecuados.

Incorporación muy lenta de la hostelería

El sistema de reparto en hostelería todavía no se ha adaptado y sigue empleando grandes vehículos antiguos que llegan hasta el mismo punto de consumo.

6.

Propuestas ciudadanas para la implementación de las zonas de bajas emisiones



En el segundo taller de cada ciudad se identificaron acciones que se deberían desarrollar para que las zonas de bajas emisiones tengan una efectividad real y consigan unas ciudades más sostenibles, saludables, accesibles y seguras. Las aportaciones se recogen de forma agregada y no se recoge la trazabilidad del taller participativo en el que se mencionó.

1. Diseño general
2. Planificación urbanística asociada
3. Medidas de tráfico y movilidad
4. Transporte público
5. Bicicletas y VMP
6. Logística
7. Comercio, servicios e industria
8. Participación
9. Información, sensibilización y formación
10. Políticas de ciudad y contratación pública
11. Salud y calidad del aire

1. Diseño general

Diseño ambicioso que obtenga beneficios reales

A. No se tienen que limitar a los centros históricos. Deben extenderse hacia los barrios en un concepto de policentralidad para que pueda transformar la ciudad.

B. No debería de existir un modelo general de ZBE, sino que las actuaciones de tendrían que adaptar a las necesidades de cada barrio. Hay que tener en cuenta que todos los barrios no necesitan ZBE o no las pueden implementar.

C. Creación de ZBE puntuales en zonas sensibles (entorno de colegios, hospitales, parques, etc.) o con especiales niveles de contaminación.

D. Estas zonas especiales podrían adaptarse a las condiciones cambiantes identificadas a través de foros ciudadanos y herramientas de las smart cities. Por ejemplo, las ZBE del entorno de los centros escolares pondrían limitarse a los horarios de entrada y salida.

E. Fijación de un objetivo para el establecimiento de zonas de ultrabajas o de cero emisiones.

F. El municipio como zona de bajas emisiones.

Medidas efectivas y optimización de las inversiones

A. Desarrollo gradual con proyectos demostrativos que pongan de manifiesto los beneficios.

B. Actuaciones drásticas tras las elecciones municipales para generar cambios rápidos. Aunque sean impopulares.

Anillos concéntricos con regulaciones graduales

A. Promover una extensión de la ciudad creando diferentes zonas con restricciones proporcionales a las necesidades reales.

Las ZBE deben ser espacios educadores y ejemplares con los que se identifique la ciudadanía

A. Las ZBE deben ser espacios educadores y ejemplares con los que se identifique la ciudadanía. Tienen que suponer un cambio cultural de la posesión del automóvil y no generar privilegios para los que disponen de más medios económicos. Actuar sobre el entorno para que mejore la percepción de las personas y su conducta

Diseño pensado desde la perspectiva de los usuarios más vulnerables

A. Las personas deben de estar en el centro del diseño de las ZBE y debe darse prioridad a la accesibilidad y la seguridad vial, contemplando la perspectiva infantil y de género para garantizar la igualdad de acceso al espacio público.

B. Diseño de plataforma única con espacio para la circulación de bicicletas y VMP con velocidad controlada. No delimitar el espacio del coche para no generar una falsa sensación de seguridad.

C. Utilización de referencias táctiles para personas ciegas siempre homologadas.

Creación de itinerarios escolares

A. Identificación de recorridos que apoyen los programas de Caminos escolares promovidos por colegios del entorno. Equipar los recorridos con elementos atractivos y útiles como puntos de encuentro, bancos, fuentes, juegos, sombras, etc.

Recuperación y disfrute del espacio público

A. Creación de espacios de encuentro y ocio más allá de la hostelería con plazas tranquilas que permitan recuperar los espacios de juego para niños en la calle. Equipamiento consecuente: bancos y mesas, pérgolas, juegos infantiles, etc.

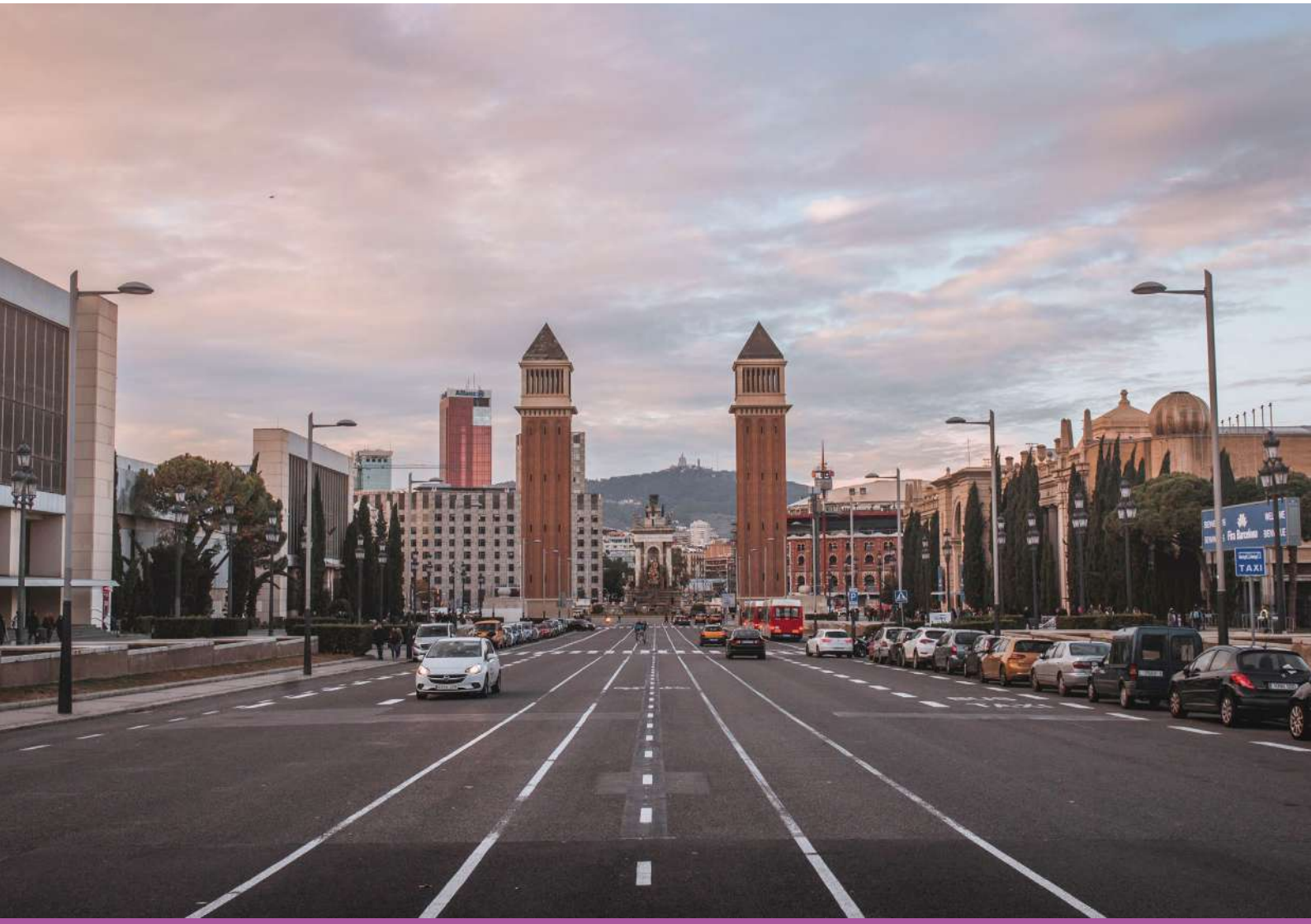
B. Integración de posibles espacios naturales (entornos fluviales, etc.) en la ZBE como vías de comunicación mediante desplazamiento activo (caminar, bicicleta, patinetes no eléctricos, etc.).

Adaptación al cambio climático

A. Diseño de espacios agradables que animen a caminar y contemplen la adaptación al cambio climático (sombras, fuentes, vegetación, pavimentos menos duros, etc.). Aprovechar para crear zonas de sombra que enfríen la ciudad.

Concepto holístico

A. Aportar un enfoque sistémico que valore todas las emisiones de contaminantes generadas en la ciudad. Las calefacciones son las más fáciles de identificar, pero los cruceros de pasajeros atracados en los puertos de ciudades turísticas mantienen los motores encendidos las 24h durante varios días porque no disponen de conexión eléctrica.



2. Planificación urbanística asociada

Integración en un modelo general de diseño de la ciudad que contemple las áreas metropolitanas

A. No debe de tratarse de actuaciones aisladas, sino repensar el espacio público para responder a una planificación integral que contemple el urbanismo, los medios de transporte, educación, etc.

B. Hay que tener en cuenta que en muchas ciudades, el tráfico que llega al centro proviene de las áreas metropolitanas y es necesario ofrecer alternativas reales.

C. Integración de las grandes manzanas en el resto de la ciudad.

Recuperar la vida de los barrios para evitar desplazamientos al centro de las ciudades

A. Descentralización de los servicios de la administración, del ocio y el comercio hacia los barrios.

B. Mejora de las dotaciones y los equipamientos de los barrios para recuperar residencias.

Evitar el tráfico que atraviesa el centro

A. Mejora de las vías que conectan los barrios sin pasar por el centro.

B. Reducción de la sección viaria de las calles que llegan al centro para dificultar el tráfico y obligar a buscar vías alternativas que conecten los barrios.

C. Diseño de recorridos para vehículos en las ZBE que devuelvan al conductor al punto por el que entró. De esta forma se garantiza la utilidad del desplazamiento, pero se evita el tránsito de paso.

Desarrollo de supermanzanas más allá de las ZBE

A. Aplicar el modelo de supermanzanas para evitar desplazamientos y mejorar la sostenibilidad.

Transformar la ciudad para fomentar el transporte público y limitar el privado

A. Redimensionar la red viaria y convertir las vías de doble sentido en sentido único para ganar espacio púbico.

B. Estrechar carriles y hacer más sinuosos para reducir la velocidad.

C. Creación de carriles bus y VAO.

Diseño de recorridos peatonales que conecten toda la ciudad

A. Creación, señalización y promoción de rutas peatonales accesibles con continuidad de acera (pasos de cebra elevados) que conecten de forma segura toda la ciudad, incluidos los barrios.

B. Priorización de pasoso de cebra ante semáforos peatonales para evitar tiempos de espera. Revisión de tiempos semafóricos para potenciar el tránsito a pie.

Asociada a una política de vivienda

A. Desarrollo de políticas públicas complementarias en las ZBE que eviten la gentrificación o el abandono del centro. De esta forma se favorece la movilidad de los vecinos frente a la de los servicios.

3. Medidas de tráfico y movilidad

Adoptar medidas integrales de movilidad

A. Para que las ZBE funcionen hay que revisar la movilidad general de la ciudad y adoptar medidas integrales. Las ZBE son una herramienta, no van a solucionar solas el cambio modal.

B. Análisis y distribución correcta de los privilegios de movilidad.

C. Hay que tener cuidado con la mentalidad defensiva: se protege una zona y se permiten actuaciones en el resto.

Priorización de la seguridad vial

A. Las pacificaciones de las ZBE que contemplan el uso compartido de plataforma entre vehículos y peatones tienen que garantizar la seguridad de los peatones ante cualquier circunstancia.

Actuaciones generalizadas en aceras para mejorar la accesibilidad

A. Ampliación de las aceras y eliminación de mobiliario urbano o elementos superfluos que dificulten el tránsito.

B. Regulación y control de las terrazas de hostelería. Colocación en espacio ganado a la calzada.

ZBE acompañadas de una revisión de la movilidad de la ciudad para priorizar el transporte público y el activo

A. Acceso a emergencias, vecinos, transporte para personas con movilidad reducida y actividades económicas autorizadas. Tener en cuenta el acceso puntual para dar servicio a vecinos.

Limitación de acceso vehículos en general

A. Las ZBE deben ser espacios de tráfico pacificado y esto no se conseguirá si se sustituyen los vehículos de combustión por eléctricos. Las limitaciones de acceso deberían ser para todo tipo de vehículos privados a motor.

Limitación del aparcamiento

A. Prohibición del aparcamiento en superficie en las ZBE para evitar el tráfico de agitación. Por tanto, no instalación de cargadores para vehículos eléctricos en la vía pública.

B. Reconversión de párquines subterráneos en ZBE en aparcamientos para residentes.

C. Creación de aparcamientos disuasorios con puntos de recarga para vehículos eléctricos en los entornos de las ZBE.

D. Sustitución de aparcamientos en grandes edificios por conexiones con transporte público y aparcamientos disuasorios.

Limitación automática de la velocidad en coches

A. Instalación progresiva en los vehículos de sistemas de aplicación automática de baja velocidad en las ZBE. Se trata de una tecnología aplicable a todos los vehículos y relativamente económica (450€). En un futuro, su instalación puede estar condicionada al permiso de acceso a las ZBE.

Inventario de vehículos en las ZBE

A. Análisis del número y grado de contaminación de los vehículos asociados a las ZBE (residentes, servicios públicos y usuarios de centros de trabajo).

Fomento del vehículo compartido

A. Vehículos disponibles en los aparcamientos disuasorios del entorno de las ZBE e impulso paralelo de iniciativas de vehículo compartido en los municipios del entorno.

Desarrollo y cumplimiento de un marco sancionador eficaz

A. Implantación progresiva y amable pero firme una vez que se conozcan las normas: control del cumplimiento real y sanciones ejemplares.

Reducción de la velocidad en el resto de la ciudad y eliminación de las autopistas urbanas

A. Más allá de las ZBE, limitación de la velocidad de circulación a 30 km/h en las vías convencionales y 50 km/h en las circunvalaciones. Se trata de conseguir un tráfico fluido, pero no rápido en el resto de la ciudad.

B. Control de la velocidad para facilitar la integración real de la bicicleta en la calzada.

C. Instalación de radares de velocidad (algunos de ellos, pueden ser simplemente pedagógicos).

D. Colocación de badenes y estrechamiento de las vías en los accesos desde las carreteras y en los entornos escolares.

Organización del tráfico en el resto de la ciudad en función de la velocidad

A. Jerarquía viaria siguiendo la pirámide de la movilidad.

4. Transporte público

Mejora del servicio de transporte público para que sea una alternativa real

A. Modernización de flotas para mejorar la accesibilidad y sostenibilidad, optando por un modelo de cero emisiones (ni híbridos, ni gas).

B. Refuerzo y adaptación de horarios y frecuencias, asegurando el servicio a las ZBE, barrios, centros de estudio y de trabajo (incluidos los polígonos industriales).

C. Bonificación para niños y jóvenes.

D. Creación de aparcamientos disuasorios en el entorno de las estaciones y paradas de transporte púbico que permiten el acceso hasta las ZBE.

E. Empresas municipales de transporte público y no subcontratas privadas.

Reorganización de las redes de transporte público para evitar el paso por el centro y conectar los barrios

A. El transporte público debe ser la columna vertebral del desarrollo de las ZBE.

B. Sustitución de las redes radiales y generar mallados concéntricos que conecten los barrios y los polos atractores de desplazamientos.

C. Líneas circulares de transporte público que rodeen las ZBE sin entrar en ellas y que conecten los aparcamientos disuasorios también ubicados en la periferia de estas zonas.

Acceso permitido a las ZBE a microbuses y taxis con servicio contratado

A. Creación de una ruta de microbuses eléctricos que recorra las ZBE.

B. Facilitar el tránsito de taxis ocupados o con servicio contratado para garantizar la movilidad de personas con movilidad reducida.

Intermodalidad efectiva

A. Creación de tarjetas intermodales que combinen medios de transporte y bicicleta pública.

B. Instalación de aparcabicis seguros en estaciones y paradas de transporte público.

C. Facilitar el transporte de bicicletas en vehículos colectivos.

D. Revisión de horarios para la facilitar la conexión con trenes y otros medios de transporte.

Coordinación con las áreas metropolitanas

A. Trabajo conjunto con los municipios limítrofes para que el transporte público sea una opción real y evitar el acceso con vehículo privado.

B. Establecimiento de unas directrices metropolitanas de movilidad sostenible.

5. Bicicletas y VMP

Espacio compartido en las ZBE

A. Creación de corredores seguros y atractivos para moverse por el interior de las ZBE sin molestar a los peatones, compartiendo las calles de plataforma única con los vehículos a motor.

B. Modelo mixto que combine calles totalmente peatonales y otras con acceso a bicicletas y VMP con velocidad reducida.

Carriles bici segregados

A. El resto de la red de carriles bici de la ciudad debe de estar segregada de la acera y con seguridad frente al tráfico rodado.

B. Ancho suficiente de los carriles bici y señalización unificada, comprensible y bien visible.

C. Desarrollo de una red de carriles bici continua que conecte los polos atractores de desplazamiento, incluyendo los polígonos industriales.

Aparcabicis seguros para vecinos de las ZBE

A. Muchas viviendas no disponen de espacio suficiente para guardar la bicicleta.

Aparcabicis seguros en los polos atractores de movilidad

A. Instalación en edificios públicos, centros escolares y entornos de trabajo. Fuera de la ZBE también es necesario reforzar los aparcabicis en paradas y estaciones de transporte público.

Impulso a la utilización de la bicicleta

A. Cursos de conducción segura en bicicleta y mecánica básica. Especialmente para escolares, pero no solo para ellos.

B. Campañas de impulso de la bicicleta en empresas y administración.

C. Apoyo a iniciativas sociales para facilitar el acceso a la bicicleta a todas las personas que lo necesiten / sea de su interés.

Servicios asociados a las bicicletas

A. Si se impulsa el uso de la bici será necesario disponer de una red de talleres, préstamos o alquileres por tiempo limitado, etc.

Fomento y control de los VMP compartidos

A. Con legislación específica, el máximo respeto a los peatones y limitando su uso a los carriles bici.

6. Logística

Nodos de reparto y ruptura de carga

A. Creación de puntos de descarga de grandes vehículos para su posterior entrega mediante sistemas de última milla.

B. Impulso a la creación de pequeñas empresas de reparto para distancias cortas que den servicio a todos los transportistas.

Puntos de recogida de mercancías

A. Creación de puntos para la entrega de productos de comercio electrónico a particulares, evitando el desplazamiento de repartidores en las ZBE. Este modelo se puede extender a toda la ciudad más allá de las ZBE.

Regulación y control de los diferentes medios de reparto en las ZBE

A. Reparto de mercancías en el interior de las ZBE exclusivamente con vehículos limpios, permitiendo el acceso a los camiones de mayores dimensiones en horarios que no interfieran con la pacificación.

B. En determinadas horas y ubicaciones, acceso exclusivo de forma no motorizada (entregas a pie y bicicletas de carga).

Impulso a los sistemas de bicicleta de carga

A. Apoyo a la compra de vehículos que se empleen en las ZBE.

B. Revisión de las ordenanzas municipales para que las bicicletas de carga puedan acceder puntualmente a las aceras para entregar las mercancías.

C. Impulso de la revisión de la normativa nacional para incrementar el peso de la carga de las bicicletas (actualmente no puede superar el 50% del peso del vehículo).

Promoción del reparto a pie

A. Impulso de sistemas de carros personales motorizados para el transporte de pequeña paquetería a pie en las ZBE.

Coordinación con operadores logísticos

A. Creación de grupos de trabajo mixtos que valoren la evolución de las ZBE y la adaptación de las medidas planteadas.

Protección para los trabajadores de logística

A. La regulación necesaria de los tiempos y espacios de entrega aumenta la precariedad laboral de un colectivo con objetivos muy exigentes (que se traducen en la ocupación del espacio, altas velocidades e incumplimiento de las normas).

B. El modelo de negocio de la logística de paquetería y Horeca se basa en la precariedad laboral y en la disponibilidad de espacio público. Si no se aborda una revisión de la normativa laboral, no se conseguirán resultados efectivos en logística.

Espacios de carga y descarga para particulares

A. Crear zonas de carga y descarga para vecinos de ZBE que no dispongan de aparcamiento privado.

7. Comercio, servicios e industria

Información al comercio

A. Campaña previa de información clara y precisa a comercio y servicios de las ZBE para recoger propuestas antes de la implantación y para que puedan prever actuaciones necesarias y se puedan adaptar a la nueva realidad.

B. Ofrecer información al comercio de actuaciones beneficiosas para el sector realizadas en otros municipios. Contar con el testimonio directo de comerciantes.

Fomento de la innovación en el comercio

A. Una ZBE puede ser un cambio muy importante para el comercio y hay que ayudarles a evolucionar desarrollando procesos de innovación que les permita adaptarse a la nueva situación: rediseñar los servicios y la forma de trabajar.

B. El comercio de proximidad, en su configuración actual, no puede competir contra las grandes cadenas ni contra las ventas electrónicas. Las ZBE pueden ser el catalizador que impulse la renovación del comercio de proximidad. Si no muere por las ZBE, lo hará en un futuro cercano.

Promoción del comercio de proximidad

A. Apoyo a los comercios y servicios de las ZBE para asegurar su adaptación a la nueva normativa e impulsar su actividad.

B. Promover los servicios de entrega a domicilio de comercios locales con agrupación de portes.

C. Diseño de las ZBE para la creación de entornos comerciales vivos y reales.

Política pública de alquileres de locales

A. Actualmente, la rentabilidad se basa en el alquiler del local, no en el beneficio de la venta. Todas las mejoras del entorno comercial se las lleva el rentista y por ello es necesario potenciar los locales en propiedad y una política pública de alquiler de locales.

Minimización de residuos

A. Desarrollo de asesorías y campañas de sensibilización a los establecimientos de las ZBE para reducir la cantidad de residuos generados y facilitar su recogida. Incremento de las multas por incumplimientos.

Fomento y control de la expansión de establecimientos hosteleros

A. Impulso a la instalación de terrazas en las ZBE, pero con un control activo para evitar que colonicen el espacio urbano ganado a los coches.

Compartir espacios entre comercio y hostelería

A. Aprovechar un mismo espacio con diferentes funciones en función de la hora. La primera hora de la mañana, dedicada a la carga y descarga. Posteriormente colocación de terrazas para hostelería.

8. Participación

Diseño participado e implicación en la búsqueda de soluciones

A. Las ZBE deben diseñarse tras escuchar a las personas implicadas en la movilidad (vecinos, usuarios del entorno y ciudadanía en general) para que puedan aportar soluciones a su espacio conocido y comprendan y compartan las decisiones adoptadas.

B. Para conseguir una participación de calidad, las personas participantes deben disponer de la información adecuada y de un acompañamiento técnico adecuado.

C. En la participación deberían implicarse los órganos consultivos existentes (foros de movilidad sostenible, mesa de la bicicleta, consejos sectoriales de comercio, etc.), Juntas de distrito, asociaciones vecinales, personas con movilidad reducida, centros educativos, etc.

D. Las ZBE deben verse con orgullo, no como una imposición.

Participación efectiva

A. La participación debería tener la intención real de escuchar a la ciudadanía y de modificar los proyectos iniciales si se considera oportuno, no ser una simple labor de maquillaje.

B. Incluir presupuestos asociados para ejecutar las mejoras que se consideren convenientes.

C. Información posterior de las decisiones adoptadas y sus razones.

Trabajo con líderes locales

A. Identificar y formar a los líderes / expertos que pueden ayudar en el diseño y difusión de las ZBE.

Apoyo de herramientas de participación paralelas

A. Los presupuestos participativos pueden ser una buena oportunidad para implicar a los vecinos en la búsqueda de soluciones reales en el proceso de implementación de las ZBE.

9. Información, sensibilización y formación

Promoción de un estilo de vida más sostenible

A. La implantación de las ZBE precisa un cambio de estilo de vida, necesidades de desplazamiento y de logística.

B. Transformar la percepción actual de que existe un derecho a acceder con el vehículo privado hasta cualquier punto de la ciudad.

C. Trabajar con las empresas de las ZBE para promover hábitos de vida saludables que impliquen desplazamientos activos

D. Priorizar los conceptos de salud ante desplazamientos o comodidad

E. Contar con educadores sociales para fomentar el cambio de hábitos.

Información comprensible sobre los beneficios y el funcionamiento de las ZBE

A. Motivar el cambio de hábitos: comunicar de forma efectiva los beneficios personales y globales generados por la implantación de las ZBE.

B. Pedagogía a la clase política para que no se empleen las ZBE como arma electoral. Impulsar el "turismo de buenas prácticas" de diferentes partidos políticos para conocer de primera mano los resultados reales.

C. Es necesario informar claramente sobre las condiciones de uso de las ZBE: derechos , obligaciones, etc., asegurándose mediante herramientas de lectura fácil la comprensión por parte de toda la ciudadanía.

D. Esfuerzo especial para transmitir la información a las personas que visitan la ciudad antes de su llegada (hostelería y oficinas de turismo).

Educar a la ciudadanía sobre las necesidades reales de la logística

A. Desarrollo de campañas que informen sobre los costes ambientales y sociales ocultos del comercio electrónico y los beneficios del comercio de proximidad. ¿Realmente lo necesitas para mañana?

B. Cambio de mentalidad sobre el falso concepto de envío gratis.

Formación complementaria

A. Complementariamente a la implantación de las ZBE, desarrollo de pequeñas formaciones a profesionales del transporte de viajeros y mercancías, emergencias y vecinos.

10. Políticas de ciudad y contratación pública

Integración en la planificación de la ciudad

A. Diseño de las ZBE contemplando otras planificaciones existentes o futuras (PMUS, EDUSI, Agendas Urbanas, etc.) impulsando su revisión para afrontar el reto de las descarbonización urbana.

Pacto político por la movilidad sostenible

A. La movilidad debería ser ajena a las luchas partidistas y generar un acuerdo que beneficiara a toda la ciudad. Hay que tener en cuenta que se está ante un cambio de paradigma y se necesita una administración valiente y unida para llevar a cabo la transformación necesaria. La ciudad que consiga evolucionar positivamente, tendrá una ventaja competitiva.

Colaboración con el resto de administraciones

A. Ser conscientes de las competencias locales y del margen de maniobra. Colaborar con el resto de entidades, especialmente autonómicas y el resto de municipios cercanos para conseguir resultados reales.

Apoyo de redes externas

A. Conexión de las ZBE con la Red de Ciudades Patrimonio de la Humanidad, por ejemplo.

Control de efectos sociales de las ZBE

A. Desarrollo de políticas de promoción de vivienda para fomentar la diversidad y evitar la gentrificación.

B. Políticas activas de ocupación de locales comerciales.

Sectorización de los recursos escolares

A. Modificar la normativa para erradicar los sectores únicos educativos y planificar de forma adecuada la ubicación de nuevos colegios. Los sectores únicos educativos incrementan la distancia de los centros a los hogares y, por tanto, los desplazamientos.

Licitaciones

A. Tener en cuenta en las licitaciones de servicios públicos que incluyan planteamientos de movilidad sólo los vehículos cero emisiones, priorizando otro tipo de movilidad que no requiera de vehículos, al mismo tiempo que planes de movilidad laboral y otra serie de criterios a definir enmarcados en la transformación urbana.

11. Salud y calidad del aire

Información actualizada sobre calidad del aire y salud

A. Instalación de estaciones medidoras de la contaminación en puntos donde realmente sean efectivas y comparación en tiempo real con el efecto de las ZBE mediante paneles informativos.

B. Estaciones móviles de medición del aire a demanda.

C. Impulso a las actuaciones de ciencia ciudadana que miden la calidad del aire. Si la exactitud es baja, emplearlas para medir tendencias y no valores puntuales.

D. Vinculación de la información sobre contaminación y efectos sobre la salud.

E. Normativas actualidad de ruido

F. Vinculación de los objetivos de calidad del aire con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS)

Control de la generación de contaminantes procedentes de las pastillas de freno de los vehículos

A. Revisiones periódicas y sensibilización sobre los contaminantes generados por las pastillas de freno y sus efectos sobre la salud.

7.

Recomendaciones

Recomendación 1

Voluntad decidida y acuerdo político

Ser regidor o regidora municipal significa haber obtenido el apoyo de los y las votantes con derecho a voto en la ciudad. A su vez las intervenciones urbanas de mayor calado, aunque también de menor, tienen detractores. La tradicional configuración de las ciudades y los hábitos adquiridos por la sociedad a lo largo de los años han hecho que determinadas políticas o medidas de movilidad urbana como, por ejemplo, "tocar" al vehículo privado despierte pocas simpatías. Sin embargo, cuando la justificación reside en el bien común y en criterios que van desde lo económico y social hasta lo ambiental y sanitario, es necesario armarse de voluntad.

En el marco local parece que sociológicamente pesan más las simpatías que la adscripción partidista. A pesar de ello, la ideología impregna mayoritariamente cualquier decisión, y condiciona, en muchas ocasiones, el llegar o no a acuerdo políticos. Por tanto, ante medidas como la implementación de Zonas de Cero o Bajas Emisiones, entre muchas otras para lograr ciudades limpias, habitables y saludables, es indispensable alcanzar un acuerdo político que una a los diferentes grupos políticos. Garantizar la continuidad y la ambición en un marco de sostenibilidad debe ir más allá de resultados electorales en 2023 si se es representante público.

Recomendación 2

Planificación y homogeneidad

149 ciudades españolas tienen por obligación instalar, al menos, una Zona de Bajas Emisiones en 2023 por mandato legislativo nacional. Sin embargo, no se han establecido unos requisitos o contenidos mínimos que deben incluirse en su implementación, guiando así hacia un modelo de movilidad planificado y homogéneo. Esto pone en riesgo la efectividad de medidas como esta, y otras muchas, así como genera diferentes escenarios de vida urbana a los ciudadanos según el municipio en el que residan por el simple criterio político que se siga. Este mosaico no es el camino, deben de regularse unos mínimos criterios.

Los Ayuntamientos, que parten de sus Planes Urbanos de Movilidad Sostenible u otras normativas relacionadas con la movilidad, deberían de integrar la implementación y diseño de medidas como, por ejemplo, las Zonas de Bajas Emisiones, en otras políticas municipales como la urbanística, comercial, ambiental, educativa y de servicios. Las intervenciones urbanas se planifican, por lo que una implementación por fases de Zonas de Bajas Emisiones, incrementando su nivel de ambición hasta alcanzar todo el término municipal o convertirlas en zonas de cero emisiones, es posible y recomendable. La ciudad es de las personas.

Recomendación 3

Participación ciudadana

Adoptar decisiones de forma coordinada entre la administración y el tejido de una ciudad puede ser un camino para pensar menos en el desgaste electoral o la impopularidad de determinadas medidas. Y es que se debe recordar que la democracia no sólo es votar cada cuatro años. Un resultado electoral positivo no da carta blanca, al igual que no incorpora rápidamente toda clase de conocimientos y particularidades que existen en el ambiente urbano y social de cada parte de una ciudad. Ya no sólo con residentes sino también otros municipios circundantes desde dónde cada día se generan desplazamientos. Hablar, más sin líneas rojas, puede dar resultados.

En el caso de las Zonas de Bajas Emisiones una implementación coherente supone mejorar la ciudad, aunque también conlleva cambios para residentes, comerciantes y ciudadanos que se desplazan desde fuera de la misma a su interior para trabajar o realizar cualquier gestión. Abrir procesos participativos bien proyectados para conocer la opinión de estas personas sin anteponer intereses sectoriales o que se transmiten por vías internas a los niveles decisionales es esencial. La opinión del tejido de las ciudades debe ser tenida en cuenta en proyectos como este, pero también cualquier tipo de intervención integral en el espacio público. Crear alianzas.

Recomendación 4

Entornos libres de vehículos (principalmente privados)

Avanzar hacia una movilidad sostenible pasa por desincentivar el uso del vehículo privado en el ámbito urbano. Pero no sólo eso, también reducir progresivamente el número de aparcamientos disponibles en las áreas más congestionadas para contribuir a ello. La transformación de la movilidad no pasa por sustituir todos los vehículos de combustión interna por eléctricos, sino por priorizar y dar el espacio público al peatón, al ciclista, al autobús, al tranvía, al taxi o a los vehículos de movilidad personal. ¡O a ninguno! Puesto que un entorno libre de vehículos también significa un espacio de convivencia, sólo para las personas y las infraestructuras verdes.

La voluntad transformadora de las Zonas de Bajas Emisiones está directamente relacionada con la reducción drástica del tráfico, la recuperación del espacio urbano para los peatones, otras formas de movilidad o la renaturalización. Por ello, es de vital importancia la creación de espacios amables y adaptados a la situación actual de mitigación y lucha contra el cambio climático (sombras, fuentes, bancos, etc.) que inviten al encuentro y al disfrute público seguro. Como decía Tonucci, "una ciudad diseñada para los niños nos beneficia a todos". Integración y pacificación del entorno urbano en el que se mueve la mayor parte de la población.

Recomendación 5

Convivencia y priorización de la movilidad activa

Las bicicletas son una alternativa al uso del vehículo privado. Necesitan vías por las que circular con seguridad, pero no hay que olvidar que la convivencia con las personas que caminan es prioritaria. Una regulación y campañas de información y sensibilización son claves del éxito, pero también una planificación urbanística adecuada. En el proceso transformación que viven las ciudades la movilidad activa es un pilar fundamental de cualquier política a implementar. El desarrollo y mantenimiento en condiciones óptimas de la infraestructura ciclista, tanto a nivel municipal y metropolitano, debería de ser prioritario para cualquier Ayuntamiento.

En un contexto de despliegue de Zonas de Bajas Emisiones y de descarbonización de las ciudades la movilidad activa se promueve a través de la bicicleta y a través de los desplazamientos a pie. Bajo esta premisa, las peatonalizaciones, la regulación semafórica, los diseños de los pasos de cebra y el estado de las aceras son esenciales para garantizar comodidad, seguridad, continuidad y autonomía a la ciudadanía para convertir los espacios urbanos en vías de tránsito apacible. Unidas a una reducción tráfico y a la mejora de calidad del aire garantizar la salubridad y habitabilidad de la ciudad. La convivencia, y en ciertos puntos la segregación, son compatibles.

Recomendación 6

Transporte público, el pilar

El transporte público de una ciudad dice mucho del nivel de calidad de vida que ofrece a sus vecinos y visitantes. Las necesidades entre unas y otras son diferentes, así como las capacidades financieras y otros aspectos que hace única y diferente a cada ciudad. Los ayuntamientos deben potenciar la calidad de los servicios que se prestan, bien por empresas públicas o por empresas privadas, teniendo en cuenta la vigilancia de una regularidad y frecuencia suficientes de los distintos tipos de transporte, así como garantías de calidad en el servicio. Esto es necesario si se quiere que los ciudadanos tengan el transporte público como el medio preferente.

La existencia de una red de autobuses cero emisiones, con espacio exclusivo, y sistemas de transporte de gran capacidad, como líneas de tranvía o de metro, apoyado en una red de cercanías adecuada que den servicio al interior de las Zonas de Bajas Emisiones y a todo el término municipal, incluidas a aquellas personas que se desplazan diariamente en a su interior, es primordial para hacer de este medio la elección prioritaria de la ciudadanía. Sin olvidar que debería de incluir campañas de información y sensibilización para cambiar la falsa creencia de ciertos colectivos sobre la clase social de quien utiliza estos sistemas. Hábitos e intermodalidad.

Recomendación 7

No dejar a nadie atrás

Temas como la equidad en el transporte, así como otras dimensiones de la igualdad social, deben identificarse y tratarse dentro del marco de la sostenibilidad. En consecuencia, el transporte y la pobreza se convierten en dimensiones políticas significativas en cualquier discurso integral sobre la sostenibilidad y el proceso de reducción de las emisiones. Es imperante aplicar políticas y medidas que no acentúen las situaciones de pobreza y desigualdades actuales. La falta de acceso a la movilidad tiene distintos efectos, particularmente entre los más pobres de las zonas urbanas o periféricas.

Aplicar políticas públicas coherentes incluye no generar hogares con una alta proporción de gastos de movilidad respecto a sus ingresos o una disponibilidad limitada de modos de transporte públicos o alternativos asequibles necesarios para satisfacer las necesidades socioeconómicas esenciales. La pobreza en transporte o movilidad se está incrementando notablemente en los últimos años debido a la rapidez con la que se deben afrontar los cambios para asegurar la proteger la salud del planeta y de la sociedad en sus diferentes aspectos. Todas las políticas deben de tener en cuenta esta circunstancia e incluir mecanismos compensatorios.

Recomendación 8

Quien contamina, paga. Sanciones

El principio de quien contamina, paga es fundamental y rector del derecho europeo de medioambiente. Y como tal, tiene primacía normativa sobre el derecho nacional. Esta responsabilidad ambiental significa que una empresa que cause daños medioambientales es responsable de los mismos, por lo que debe tomar las medidas preventivas o reparadoras necesarias y sufragar todos los costes relacionados. Aplicado a la acción ciudadana, contaminar debería tener un coste para el bolsillo. Es bajo este principio sobre el que rige el desarrollo de la fiscalidad verde, parte del proceso de transición actual. Un ejemplo serían los peajes urbanos.

Garantizar la eficacia de las Zonas de Bajas Emisiones pasa por asegurar un sistema de control y sanción efectivo, de tal forma que sea muy difícil incumplir las restricciones de acceso, circulación y/o estacionamiento sin ser penalizado por ello. En él, además del mecanismo utilizado, las sanciones son fundamentales. Promover inicialmente cambios de hábitos, más en lo relacionado con la desincentivación del uso del vehículo privado, para por el establecimiento de criterios sancionadores que, previa campaña de comunicación y la correspondiente señalética, permitan a la población, al sector económico y al turismo adaptarse gradualmente.

Recomendación 9

Solucionar la logística, hacerla sostenible

Uno de los mayores problemas a los que deben hacer frente las ciudades a la distribución urbana de mercancías, a la carga y descarga en vía pública, de acuerdo a los hábitos de compra – venta establecidos y a las particularidades y horarios de cada tipo de establecimiento o servicio. Además de dar por hecho el respeto de las condiciones laborales de sus trabajadores, la logística debe de afrontar los daños ambientales, sanitarios y de ocupación del espacio que está causando su incremento descontrolado. Junto con ellas, los ayuntamientos tienen que trabajar por solucionar los problemas derivados de su actividad y garantizar su sostenibilidad, por ejemplo, potenciando el comercio local.

Las personas que residen en la zona y las actividades económicas integradas en las Zonas de Bajas Emisiones deben de seguir disponiendo de un servicio de logística adecuado. Por ello, será necesario fomentar otras formas de entrega (ciclologística y peatonal) y crear puntos de ruptura de carga (hubs) que permitan un cambio modal. Esta evolución no solo debe revertir en el área delimitada por las restricciones sino también en toda la ciudad. Reducir su impacto ambiental pasa por la utilización de vehículos cero emisiones; la ocupación del espacio público por crear espacios reservados y destinados a tal efecto; los problemas de ruido, de regular los horarios. Compromisos por ambas partes.

Recomendación 10

Atención al turista, también al residente

España es un motor turístico. Sus ciudades, algunas más que otras, tienen una gran parte de su actividad económica centrada en este sector. Según las características y ubicación de cada municipio, el modo de llegar de los turistas es variado: coche, ferrocarril, avión y autobús. Además, los alojamientos turísticos icónicos y preferidos se sitúan en el centro de las ciudades. Por otro lado, la actividad turística requiere de desplazamientos que en ciertas ocasiones exige de la disponibilidad de vehículos motorizados. Turistas y residentes son parte interesada en los procesos de transformación de la movilidad urbana por lo que deben ser tenidos en cuenta.

Los desplazamientos con el vehículo privado obligan a disponer de plazas de aparcamiento asociadas a los alojamientos hoteleros que, como hemos dicho, se encuentran en el centro de las ciudades y, por tanto, en el área delimitada por la Zona de Bajas Emisiones u otras áreas de tráfico restringido que puedan existir. A su vez, los residentes tienen derecho a acceder a su estacionamiento privado sea con el vehículo que sea. La respuesta a ambas casuísticas debe formularse en la planificación previa de las políticas y medidas a implementar, aunque no deberían de condicionarlas si existen soluciones que disminuyan su impacto.

Recomendación 11

Ir a trabajar sin dañar

Los centros de las ciudades suelen congregar una gran parte del tejido económico y empresarial del municipio. Junto con los centros de actividad económica exteriores, como pueden ser los polígonos, los parques tecnológicos, plataformas logísticas, terminales, etc. son polos de concentración de contaminantes atmosféricos fruto de los desplazamientos de los trabajadores. La mayor parte de ellos se desplaza en vehículo privado, principalmente por comodidad, pero también, en la mayoría de los casos, por no existir alternativa o, de existir, no cumplir con unos mínimos de calidad, confort y/o disponibilidad.

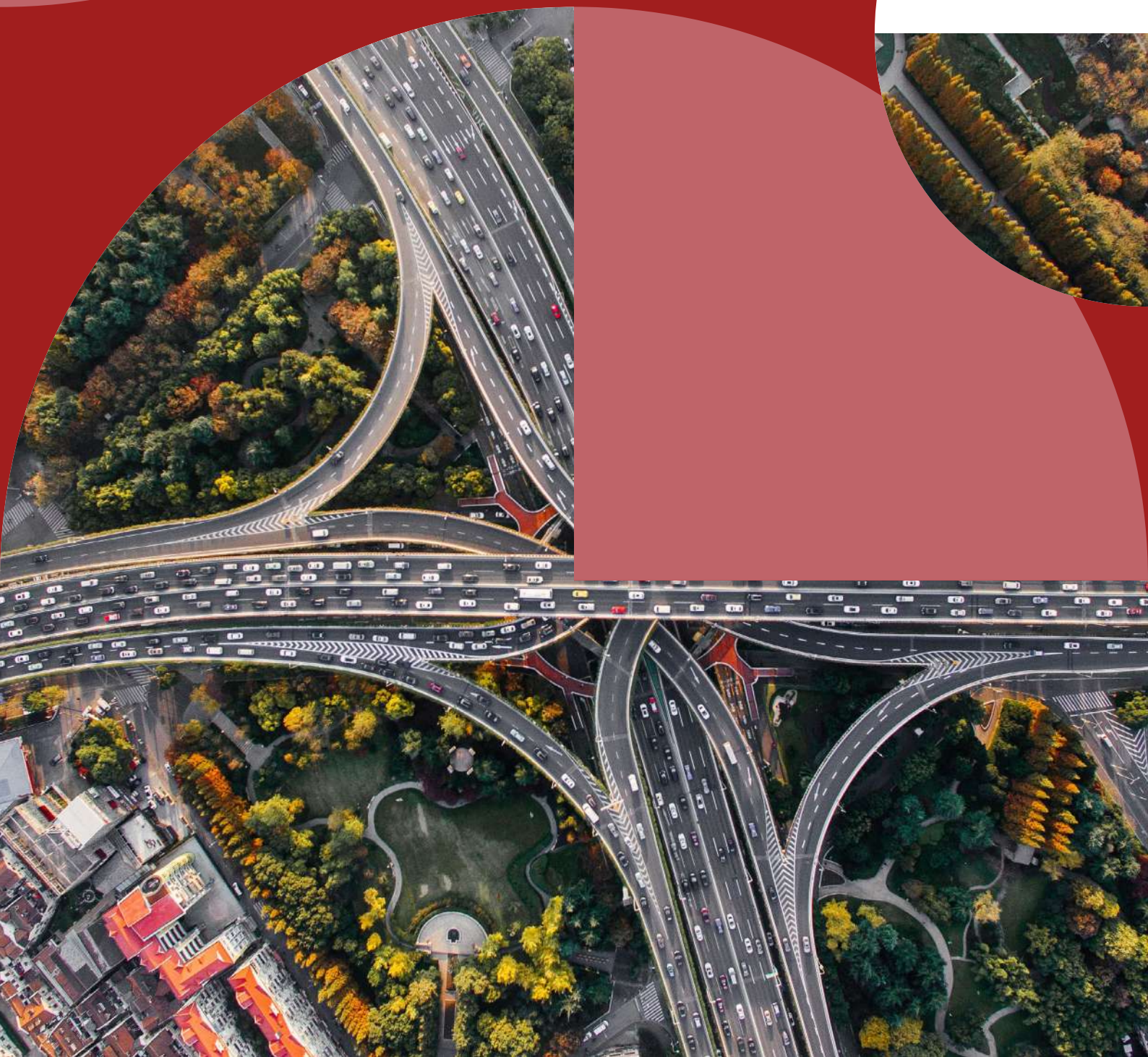
Por tanto, los Planes de Movilidad al Trabajo se hacen indispensables. A pesar de que las experiencias actuales son limitadas, y de las dificultades que existen para su implementación según el tamaño de las empresas, su localización o sistema de trabajo, los ayuntamientos, entidades supramunicipales y compañías deben de impulsar conjuntamente la movilidad alternativa dentro de este ámbito a través de transporte público colectivo, infraestructura ciclista, bonificaciones para promover el cambio modal, flexibilización horaria, reducción de la movilidad obligada y posibilidad de teletrabajo, disponibilidad de puntos de recarga, etc.

Anexos

I. Evaluación de las sesiones

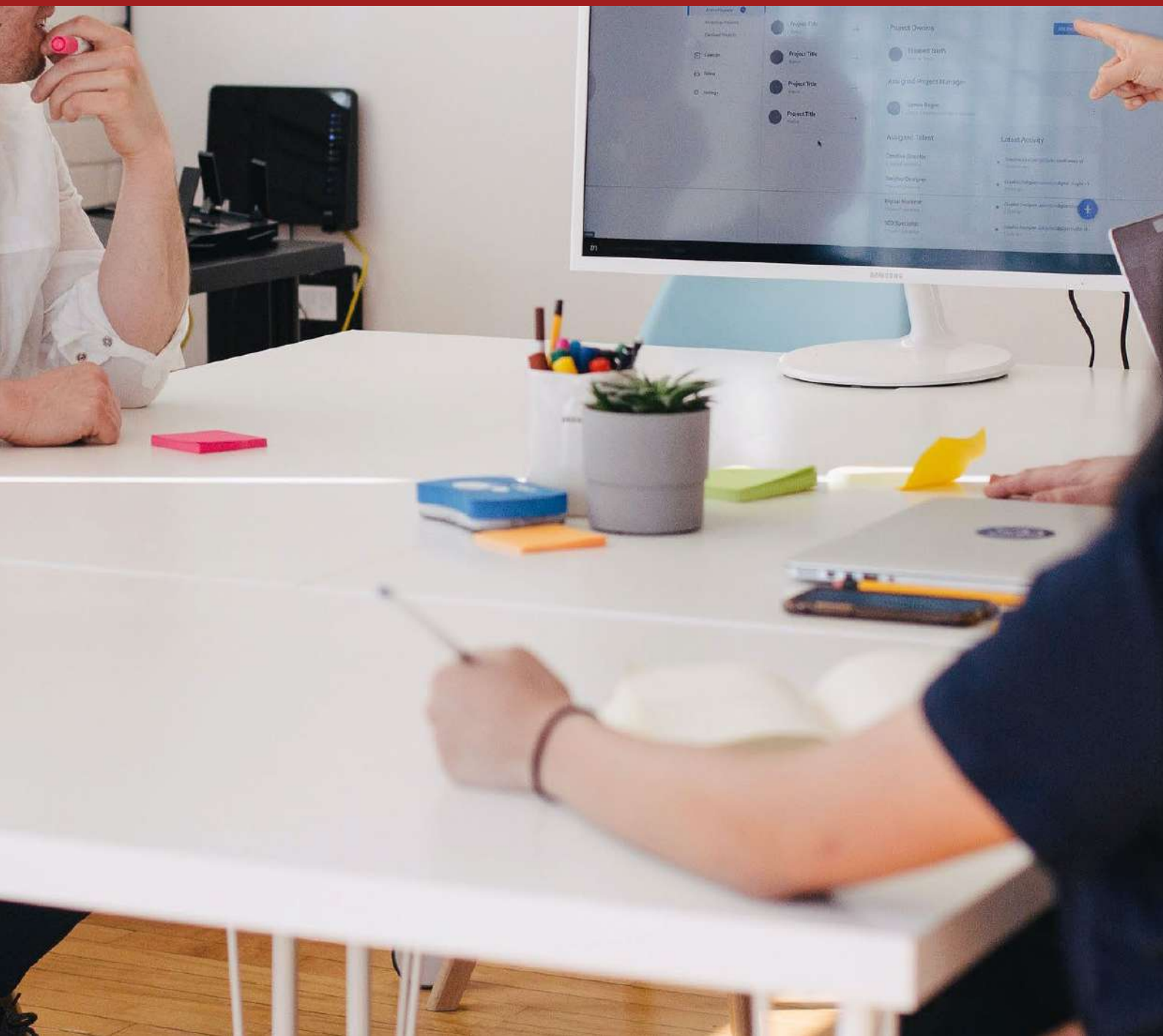
II. Mapas gráficos de las aportaciones de la sociedad civil en los talleres

III. Otros recursos



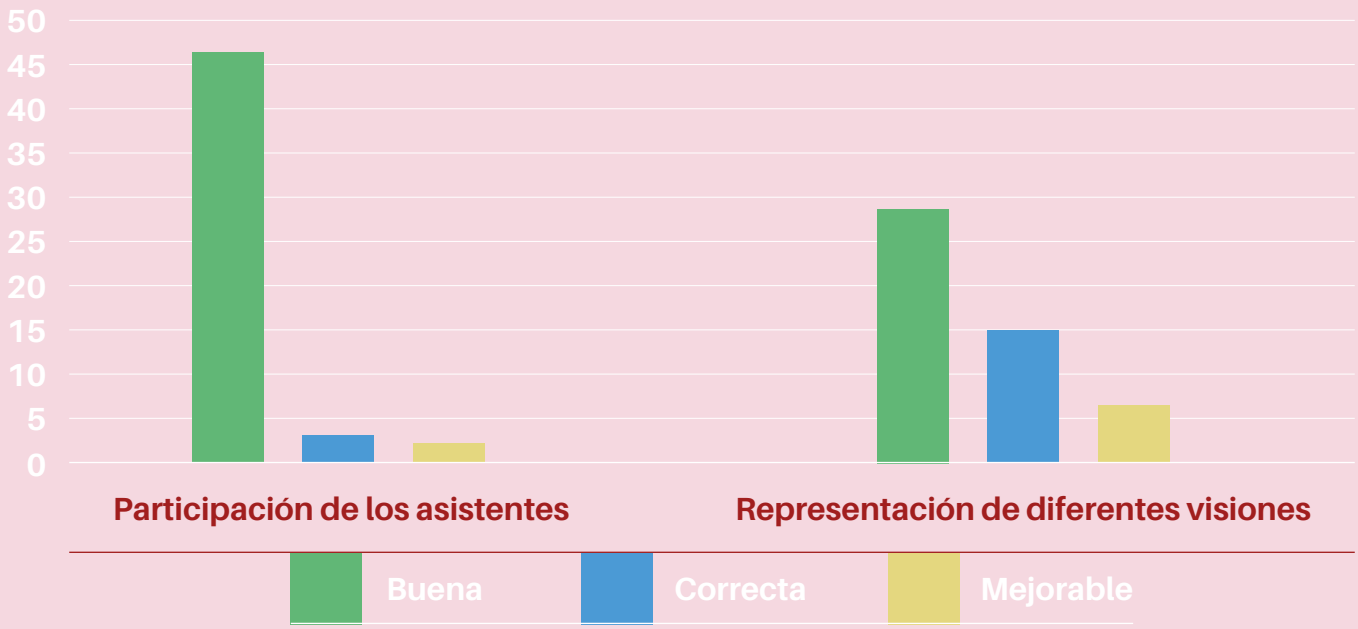
Anexo I.

Evaluación de las sesiones

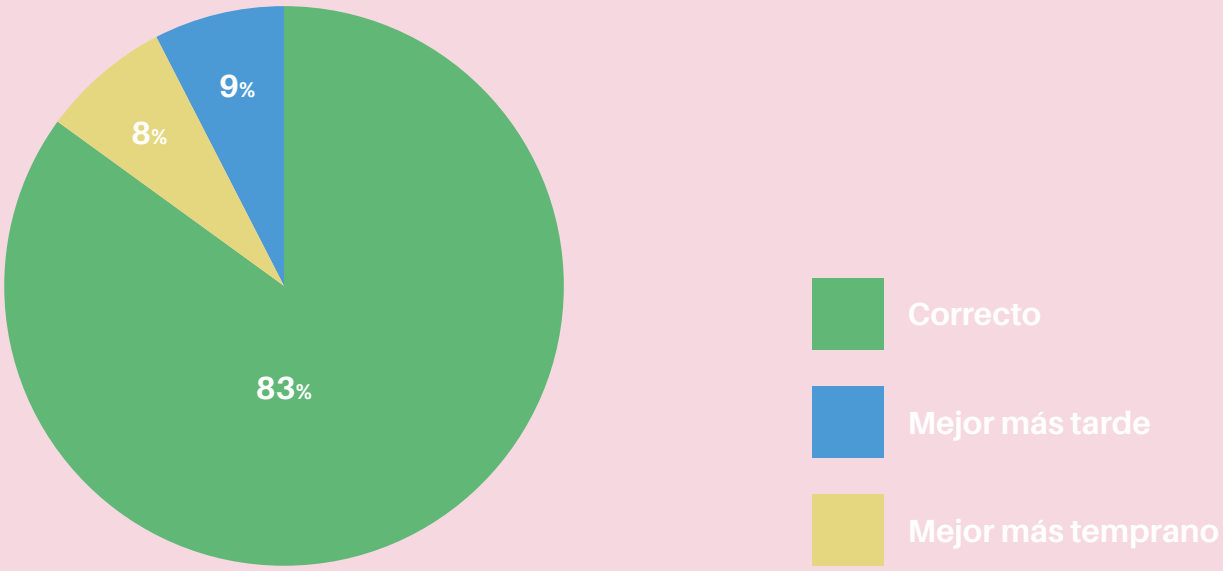


Al finalizar las sesiones de trabajo se facilitaba una encuesta anónima en formato online para valorar el desarrollo del taller y obtener conclusiones de cara a procesos futuros. Se recogen a continuación el resultado de las 52 encuestas recogidas. Para evitar el posible error de las valoraciones extremas, las medias se han realizado tras eliminar la mayor y menor puntuación de cada serie.

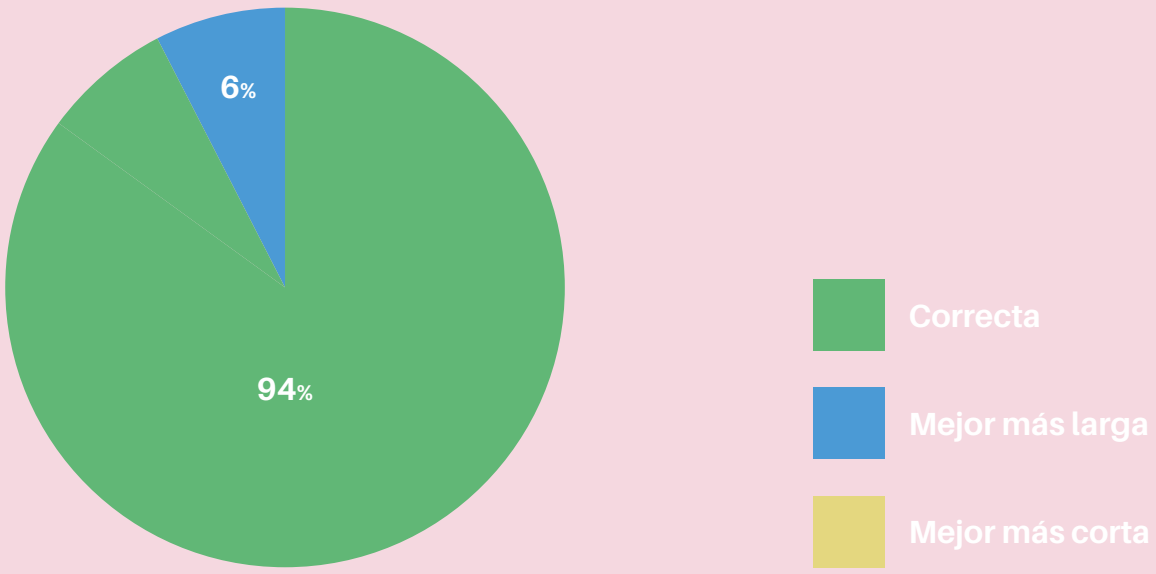
Participantes



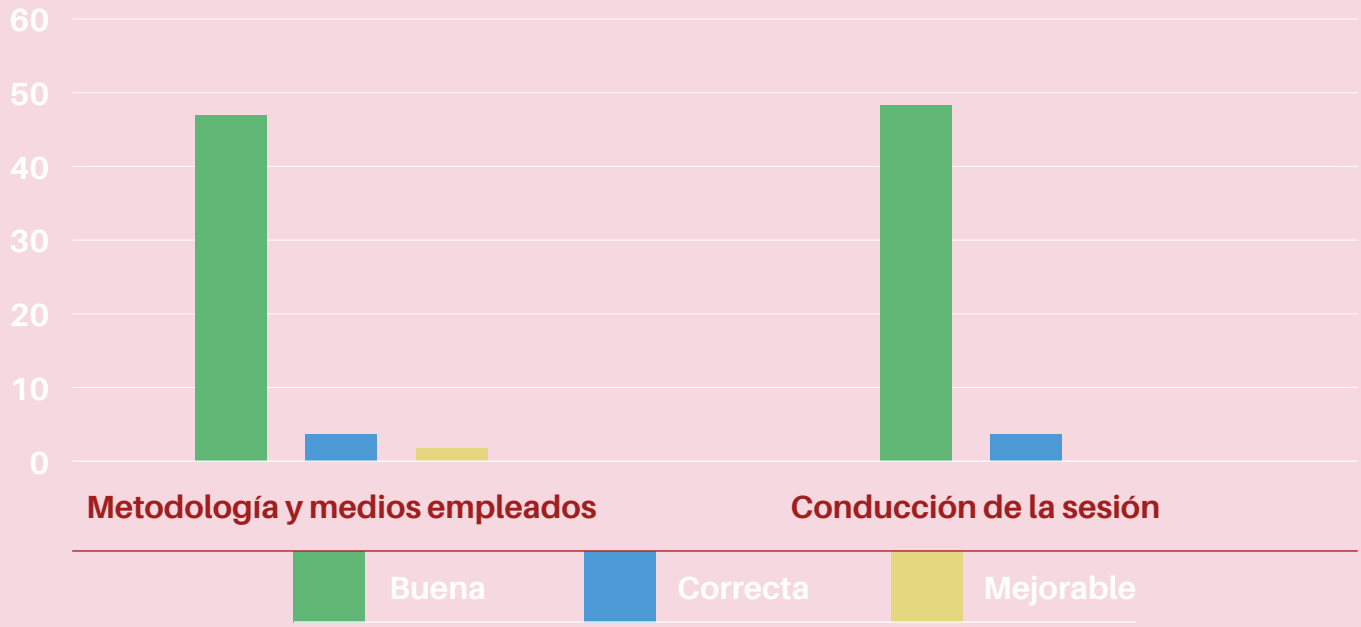
Horario



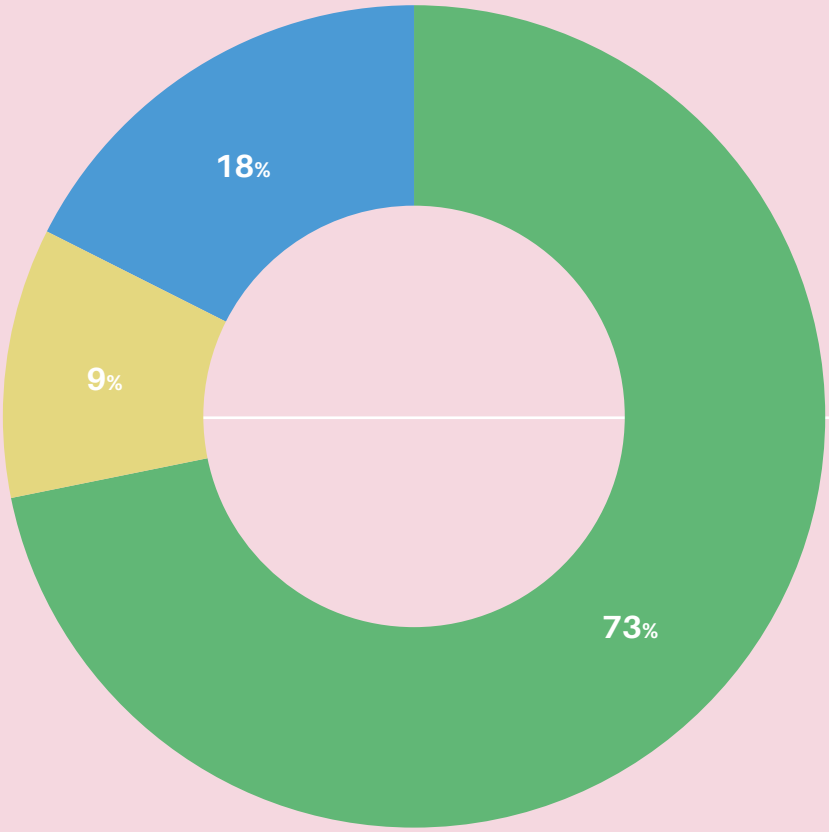
Duración de la sesión



Dinamización



Aspectos que le han motivado a participar



0% Contacto con personas del sector

0% Obligación del cargo / compromiso

Responsabilidad ciudadana

Recepción de información

Posibilidad de incidencia en la toma de decisiones

Para finalizar, se ofreció un espacio de texto libre para poder realizar comentarios adicionales:

- No hay que entrar en temas personales. Bien llevado por el moderador.
- Provechoso. Esperamos ver los resultados.
- Muy interesados en los resultados.
- Muy bien. Se me ha hecho corto. Me gustaría hacer un encuentro con personas de otras ciudades.
- Más agentes implicados. Y por supuesto los funcionarios que son parte de la solución.
- Ambición global y soluciones estratégicas y concretas de continuidad que sirvan como puntos de sutura. El ejemplo de la pasarela de Tablada, curiosamente, aun no conectada al nivel que sería deseable con la red de carriles bici de la ciudad.
- Gran trabajo del monitor.

Anexo II.

Mapas gráficos de las aportaciones de la sociedad civil en los talleres

¿Cuál es la situación actual de Zaragoza?

Escala y trama adecuada para moverse a pie

Ciudad llana

Radioconcéntrica y distancias cortas

Compacta y alta densidad

Movilidad superior a la correspondiente por tamaño de ciudad

Casco histórico recuperado para la movilidad

Servicios (hospitales) en el centro

Mayor receptividad por parte de conductores

Topografía amable para la bici

Buen mallado de la red de bus

Buenas frecuencias

Inicio de mesa de Malpica para negociar un bus mancomunado

Línea 1 de tranvía excepcional

Mejora de la flota de bus urbano

Accesibilidad tranvía

Accesibilidad taxi

Buena combinación con peatonalidad

Directrices CTAZ

Tráfico menos complejo que otras ciudades similares

Mallado radioconcéntrico (red de avenidas) evita el tráfico por el centro

Reparto nocturno sin ruidos

Micro hubs para entregas y reducir movimiento

Empresas logísticas digitalizadas

Falta de redes peatonales continuas (accesibilidad)

Anchura de aceras sin adaptar en muchas calles

Faltan manzanas adaptadas a movilidad peatonal en barrios

Paralizada la transformación de calles a plataforma única

Pérdida de oportunidad en reforma de ordenanza de veladores y terrazas

Riesgo de ocupación permanente de aceras por hostelería

Atención invidentes!

Aceras saturadas (patinetes, bicis, etc.)

Freno al desarrollo de carriles bici

Sin carriles bicis seguros y segregados en avenidas principales

Discontinuidad de carriles bici

Dificultad para moverse en bici por barrios

Carriles infra dimensionados

Falta de un buen mallado de carriles bici

Mal funcionamiento del carril 30

Las bicis todavía no pueden ir por la calzada

Invasión de carriles 30

Red de bici necesita prioridad semafórica

Faltan sistemas de aparcamiento seguro en calle

No existe intermodalidad real (incluyendo peatones y ciclistas)

Falta intermodalidad con bicicleta

Necesaria reestructuración de líneas de bus

La ausencia de carril bus impide que el bus mancomunado a empresas no funcionara en Ctra., Castellón

Falta transporte colectivo a polígonos

Accesibilidad deficiente: Plataforma y rampas

Falta una segunda línea de tranvía

Oportunidad de fondos europeos

Falta de sensibilidad en el uso del vehículo privado

Demasiadas expectativas en el vehículo eléctrico

Es un cambio de instrumento, pero no de modelo

Aparcamiento en vía pública: ocupación (aceras estrechas)

Ocupación del espacio público (propiedad) por el automóvil

Queremos aparcar en la puerta, especialmente en barrios

Desplazamiento a polígonos industriales

No existe política en cuanto al reparto

Falta de organización para dar abasto a toda la actividad logística

Mejora necesaria de zonas de carga y descarga

Depende de iniciativa privada (y no siempre funciona)

Furgonetas de Amazon con modelo Horeca

No se ajusta a microhubs ni horarios

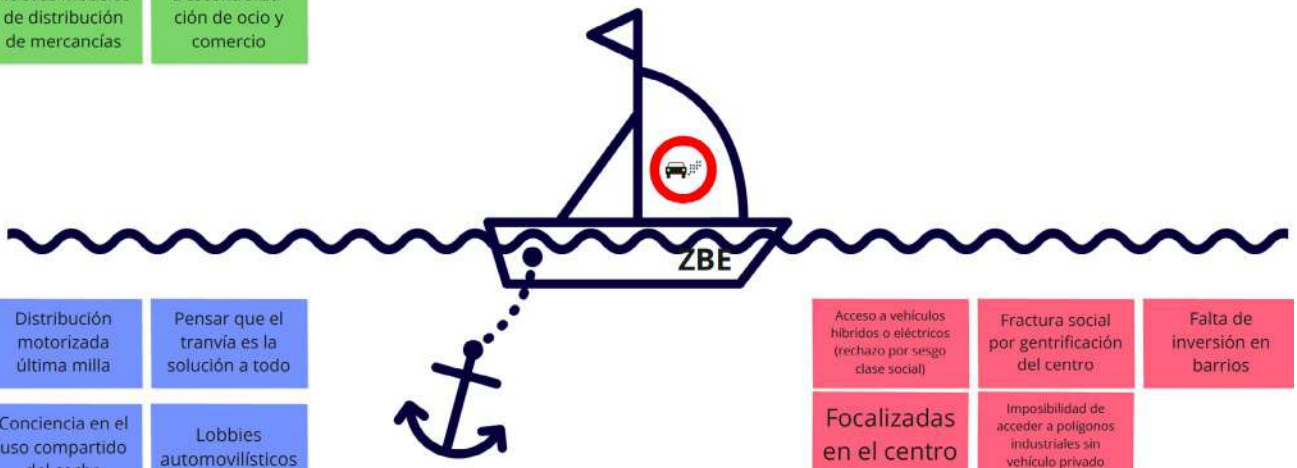
Elementos transversales de la movilidad en Zaragoza

Las ZBE nos ayudan a conseguir una ciudad más limpia, habitable y saludable para Zaragoza

¿Qué nos ayudará a avanzar?

¿Qué resultados nos harán sentir bien?

- Línea de alta capacidad este oeste
- Barrios atractivos para recuperar residencias
- Cambio cultural de posesión del automóvil
- El automóvil ya no es objeto de deseo
- Desplazamiento caminando para recoger paquetes
- ZBE estrenada con carril bici en Paseo Pamplona y Mª Agustín
- Incremento desplazamientos bicicleta y caminando
- Mejora de parámetros de tráfico y siniestralidad
- Regulación para el reparto con vehículos limpios
- Facilitar el reparto de mercancías de forma ordenada
- Buena red de transporte público (reconfiguración rutas)
- Modelo integral con herramientas de planificación
- Mejora de la movilidad de los más vulnerables
- Reducción de emisiones en toda la ciudad
- Sin furgonetas de Amazón en cada puerta
- Reducción de atascos
- Vincular a salud y calidad del aire
- Replicada en barrios
- Limitación de operadores logísticos
- ZBE integrada en un modelo general
- Barrios con servicios mínimos que redicen la movilidad
- Mayor igualdad social
- Regulación y control de reparto en motos
- Éxito de experiencias de vehículo compartido (cooperativa)
- Nuevos modelos de distribución de mercancías
- Descentralizacion de ocio y comercio



- Distribución motorizada última milla
- Pensar que el tranvía es la solución a todo
- Conciencia en el uso compartido del coche
- Lobbies automovilísticos
- Falta de conciliación que necesite rapidez en desplazamientos laborales
- Falta de intermodalidad peatonal y otrops medios
- Fuertes inversiones a vehículos eléctricos
- Excesiva dependencia del vehículo eléctrico

- Acceso a vehículos híbridos o eléctricos (rechazo por sesgo clase social)
- Fractura social por gentrificación del centro
- Falta de inversión en barrios
- Focalizadas en el centro
- Imposibilidad de acceder a polígonos industriales sin vehículo privado

¿Qué nos puede retrasar?

¿Qué nos puede hacer fracasar?

Aspiraciones Zaragoza: ¿Cómo sería mi ciudad ideal en 15 años gracias a las ZBE?

- incremento desplazamientos bicicleta y caminando
- Mayor igualdad social
- El automóvil ya no es objeto de deseo
- Incluyente: Sin expulsar a usuarios de la ciudad (trabajo, comercio, etc.).
- Sin segregar en función del tipo de vehículo (los coches más antiguos no pueden acceder).
- Cambio completo de forma de entenderla movilidad
- ZBE amplias (hasta 3er cinturón)
- Cambio completo de foema de entenderla movilidad
- Multicentros (evita la movilidad obligada)
- Una ZBE amplia, no solo centro
- Cambio de forma de vida y desplazarse
- No centrada en el vehículo eléctrico

- Barrios con servicios mínimos que reducen la movilidad
- Desplazamiento caminando para recoger paquetes

- Sin furgonetas de Amazon en cada puerta
- Espacios más vivos con comercios
- Recorrido peatonal con comercio

- Acceso a servicios prioritarios Más eficaz
- Sin traslado de la contaminación a otras partes de la ciudad
- Carriles no congestionados para emergencias
- Ciudad amable
- Servicios en un radio mínimo de 1 km
- Disfrutable
- Buena información de acceso a las actividades que se generan en las ZBE

- Turismo más agradable
- Ciudad más vivible

¿Hasta dónde hemos llegado gracias a las ZBE de 2023?

Tráfico y circulación	Urbanismo e infraestructuras	Accesibilidad	Seguridad vial	Movilidad escolar	Salud y calidad del aire	Cambio climático
Reducción de atascos	Espacio reorganizado. El vehículo particular pierde protagonismo	Mejora de la movilidad de los más vulnerables	Mejora de parámetros de tráfico y siniestralidad		Reducción de emisiones en toda la ciudad	Con vegetación abundante que compense emisiones
Éxito de experiencias de vehículo compartido (cooperativa)	Peatonalización de espacios	Garantizada a los modos activos (que son los más limpios)	Seguridad para infancia		Con criterios claros de calidad del aire	
		Accesibilidad plena Incluyendo zonas de ocio, cultura, etc.				
		Con acceso a vehículos de personas con movilidad reducida				

Año 2038

¿Cómo conseguimos que las ZBE transformen Zaragoza?

Transporte público

- Transporte público coordinado para que sea más rápido y cómodo que el vehículo privado
- Buena red de transporte público (reconfiguración rutas)
- Aprovechar tecnologías para que el transporte público sea prioritario (Prioridad semafórica, enrutamiento, etc.)
- Línea de alta capacidad este oeste
- Refuerzo de transporte público a CC y pgnos
- Educando a los profesionales y usuarios para que respeten a las personas con movilidad reducida
- Transporte público plenamente accesible

Tráfico y Movilidad

- Sanciones por incumplimiento
- Fomento del vehículo compartido (no solo coche)
- Tipo progresivo
- Amable inicialmente

Diseño general de la ZBE

- Cambio cultural de posesión del automóvil
  - "No es un espacio para ricos"
  - Sin privilegios para los que disponen de más medios económicos
- ZBE "educadoras" y ejemplares
  - Crear espacios amables y ejemplares con los que se identifique la ciudadanía

Bicicletas y VMP

- Señalización de carriles bici comprensible y bien visible
- Fomento de los VMP compartidos
- Aparcabicis seguros en polos atractores de movilidad
- Plataformas únicas con acceso a bicicletas
- Calles exclusivamente peatonales
  - Modelo mixto de calles totalmente peatonales, otras con acceso a bicicletas y patinetes
- Aceras más anchas para peatonalidad exclusiva (cuando la dimensión de la calle lo permita)
- Carriles bici segregados
  - Corredores seguros, directos y atractivos para moverse por el interior de la ZBE

Planificación urbanística y ordenación

- Incluyendo la perspectiva de género en el diseño (tanto en urbanismo, como en transporte)
- Estudios profundos sobre la diferencia de movilidad por género
- Bien informado espacio, obligaciones, sanciones, etc. (accesibilidad cognitiva)
- Aplicaciones y lectura fácil
- Descentralización de ocio y comercio hacia barrios
- Atención a vaciar el centro o gentrificación
  - Fomentando políticas de igualdad (criterios comunes) para todas las zonas
  - Servicios distribuidos cerca del ciudadano para evitar desplazamientos
- Barrios atractivos para recuperar residencias
- Reorganización de la movilidad para priorizar transporte público y activo
- Modelo integral con herramientas de planificación
- ZBE integrada en un modelo general
- No limitar al centro histórico
  - Las limitaciones al tráfico, aparcamiento, etc. lo convierten casi en una ZBE
- Multicentro: Replicada en barrios
  - Diseño siguiendo el PMUS de 2018: interior del "segundo cinturón"

Logística

- Facilitar el reparto de mercancías de forma ordenada
- Regulación y control de reparto en motos
- Regulación y planificación para el reparto con vehículos limpios
- Reparto de mercancías en el interior de la ZBE sólo con vehículos limpios
- En determinadas zonas específicas en vehículos no motorizados (bicicleta, cargo-bike...)

Comercio e industria

- Limitación de operadores logísticos
- Nuevos modelos de distribución de mercancías

- ZBE puntuales (por ejemplo en el entorno de colegios, hospitales, parques, etc.)
- ZBE sin efecto frontera: Anillos periféricos con limitaciones graduales (PMUS)
- Incidiendo en las zonas más contaminantes (no siempre es el centro)
  - Actuando sobre centros comerciales y polígonos industriales periféricos (por ser más contaminantes)
- Identificando de forma rápida las necesidades cambiantes de movilidad (foro+smart city)

Deportes

Consumo

Cultura

Atención ciudadana

Participación

- Diseño participado en barrios
- A través de Consejo de Ciudad y Juntas de Distrito
- Asumiendo la ZBE como propia
- Impulsando el Foro de Movilidad Sostenible

Formación, información y sensibilización

- Premiar la movilidad sostenible en base a los datos smart city
- Formación a conductores de vehículo privado
  - Incluyendo la perspectiva de género

Políticas de ciudad

- "Educando" y sensibilizando a toda la población

Contratación pública

- Teniendo en cuenta a las empresas de inserción

Salud

- Vincular a salud y calidad del aire

Juventud

Servicios sociales e igualdad

Medio ambiente y CC

Cuál es la situación actual de Cuenca?

Gran enclave (rodeada de bosque)

Buena situación de partida para crear calles de plataforma única

Buena base para ser una ciudad de 15 min caminando

Estructura similar a Pontevedra

Distancias cortas

No se necesita el coche en la actualidad

Incremento del uso de la bici (también eléctrica)

Recicleta San Antón (recuperación bicicletas y entrega)

Más de 40 bicicletas en préstamo y rotación

Polígonos industriales cercanos y con facilidad teórica para llegar en bici

Si hubiera calles 30, no se necesitarían carriles bici (integración)

Conductores de coches pacientes y "sensatos"

Salvo Casco Antiguo, las distancias y pendientes con escasas

Alternativa teórica al vehículo privado

Desplazamientos cómodo

App bus que facilita conocer horarios

Transporte interurbano llega al centro de la ciudad (salvo AVE)

Coste reducido

Buena materia prima para la ciclologística

Carga y descarga con normativa adecuada para mercancías

Ausencia de bancos para descansar

Aceras muy estrechas

Entorno urbano duro para el peatón

Arbolado que no genera sombras

No invita a caminar

Zonas peatonales escasas

Dominio coches

Paseos naturales sin delimitar

No existen facilidades para acceder caminando al casco

Se intentó un metro minuto, pero no se divulgó

Se han intentado mejoras, pero sin afectar al coche

Gran velocidad de los coches (Juan Carlos I tiene formato de autovía y parte la ciudad)

Carril bici de la ronda oeste (inseguridad)

Sin carril 30 en grandes vías

Sin carril bici (pocos e inconexos)

Ausencia de aparcabicis

La mala implantación del servicio de alquiler de bicis impidió su éxito y se cerró

Línea de bus no eficaz (horarios y red)

Barrios sin conectar

La escasa demanda implica bajas frecuencias

No es una alternativa al coche

Vehículos extra-dimensionados

Horarios escasos

No se puede acceder en bus a polígonos industriales

Vehículos antiguos

Grandes concesiones con empresas impiden mejoras en contratos

Excesivo uso del vehículo particular

Emisiones contaminantes muy altas en el casco antiguo

Tráfico muy intenso en el centro

Faltan párquines disuasorios fuera del casco y facilidad para acceder desde ahí al centro

Fachadas muy sucias por el humo del tráfico en el centro

Zonas azules incentivan el movimiento de tráfico

Sin zonas para residentes

No consigue disminuir el tráfico en aglomeración (bloqueada de plena)

Nuevo aparcamiento subterráneo ha cerrado un parking disuasorio existente

Sin reparto organizado

Carga y descarga con normativa muy problemática para particulares (especialmente en casco antiguo)

Dependencia de vehículos para las entregas

Puntos de carga y descarga escasos y alejados

Elementos transversales de la movilidad en Cuenca

- Reforma en Carretería como ejemplo de actuación
- Casco antiguo es destino final de la movilidad
- Buena materia prima

Urbanismo e infraestructuras

- Urbanismo desordenado que aumenta distancias
- Hospital aislado de la ciudad
- Dispersión urbana
- Difícil peatonalizar el casco
- Barrios saturados de tráfico por el acceso al centro

Políticas

- Falta un proyecto global de urbanismo y movilidad
- Intervenciones puntuales inconexas
- Inconstancia política en búsqueda de alternativas en movilidad
- Retraso en aplicación de políticas de movilidad

Accesibilidad

- Sólo se puede acceder al casco antiguo con taxi
- Muy poco accesible (no cabe ni un carrito de bebé)
- Sin rebajes en bordillos
- Peatonaliza-ciones sin plataforma única
- Calles peatonales invadidas por terrazas

Seguridad vial

- Juan Carlos I tiene formato de autovía y parte la ciudad
- Ausencia de carriles 30 generalizados
- Inseguridad para peatones por falta de mantenimiento, aceras estrechas y velocidad vehículos

Movilidad escolar

- Excesivo uso del vehículo privado
- No se emplea el transporte público

Salud y calidad del aire

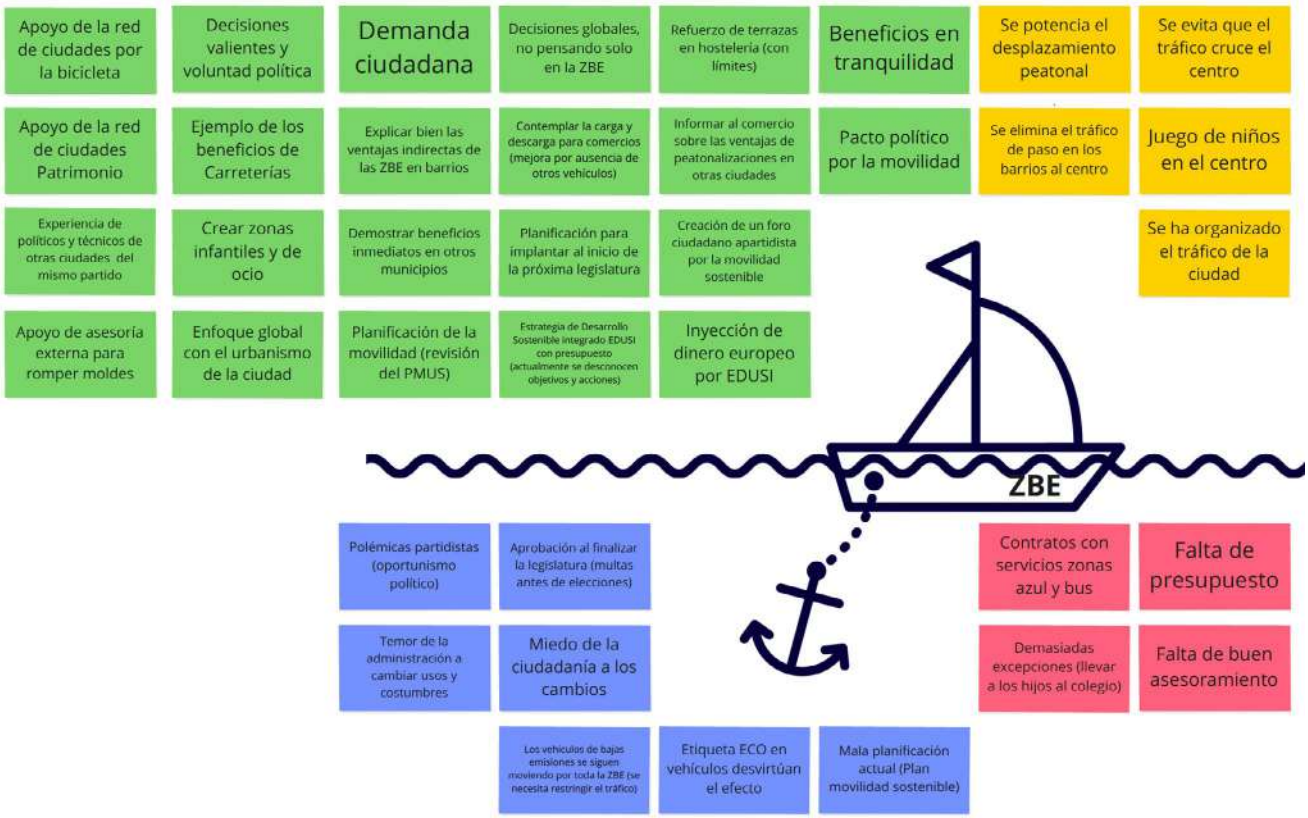
- Baja calidad del aire en el centro

Cambio climático

Las ZBE nos ayudan a conseguir una ciudad más limpia, habitable y saludable para Cuenca

¿Qué nos ayudará a avanzar?

¿Qué resultados nos harán sentir bien?



¿Qué nos puede retrasar?

¿Qué nos puede hacer fracasar?

Aspiraciones Cuenca: ¿Cómo sería mi ciudad ideal en 15 años gracias a las ZBE?

- Se potencia el desplazamiento peatonal
- Espacios peatonales generalizados
- Red de transporte público en buenas condiciones
- Movilidad sin coches
- Ciudad más amable
- ZBE generalizada
- Impulso de la ciudad 20 mimutos
- Equilibrando necesidad y comodidad
- Buena red de carril bici
- Transporte publico eficaz
- Impulso al vehículo eléctrico

- Párquines disuasorios
- Acceso sólo para propietarios
- Sin facilidades para aparcar
- Abierta a los barrios
- Espacio peatonal puro
- Permitiendo solamente el acceso a garajes
- Metro minuto implantado y en uso
- Cada barrio con su ZBE
- Peatonalizaciones masivas en determinados barrios
- Espacio seguro para infancia
- Residentes con limitación a 20 km/h
- Barrios de prioridad residencial

- Menos tráfico en general

¿Hasta dónde hemos llegado gracias a las ZBE de 2023?

Tráfico y circulación	Urbanismo e infraestructuras	Accesibilidad	Seguridad vial	Movilidad escolar	Salud y calidad del aire	Cambio climático
Se elimina el tráfico de paso en los barrios al centro	Con el río presente. Vivencia diaria	Mejoras generalizadas		Juego de niños en el centro		
Se ha organizado el tráfico de la ciudad	Desarrollo integrando el río (espacios lúdicos)			Vías peatonales y carriles bici para llegar a colegios		
Evaporación del tráfico	Mejora de la conexión de San Antón			Acceso peatonal al colegio		
Sin tráfico de paso en los barrios	Ejes transversales peatonales y carriles bici (N-S y E-O)			Cambio de cultura del vehículo privado		
	Además una red			Ciudad de los niños		

Año 2038

¿Cómo conseguimos que las ZBE transformen Cuenca?

Tráfico y Movilidad

- Sistema de lectura de matrículas que permita el acceso puntual
- Sin acceso a vehículos eléctricos (reducción del tráfico motorizado)
- Eliminando el tráfico de paso por el centro (Cuatro caminos)
- Identificando los puntos clave que limiten el tráfico
- Desincentivar la compra de vehículos
- El vehículo eléctrico puede incrementar el tráfico
- Mayores sanciones por incumplimiento para que las normas sean efectivas
- Los nuevos proyectos urbanísticos no deben de generar plazas de aparcamiento (cambio de mentalidad municipal)
- Polos atractores de desplazamientos sin aparcamientos
- Sin uso del vehículo privado en Universidad
- Integración de caminos escolares

Bicicletas y VMP

- Apoyo de la red de ciudades por la bicicleta
- Impulso en administración y empresas
- Impulso a iniciativas como Recicleta
- Formación sobre mecánica de bicicletas
- Campañas intensas en institutos
- Carriles bici segregados

Diseño general de la ZBE

- Apoyo de asesoría externa para romper moldes
- Crear zonas infantiles y de ocio
- Ampliado, más allá de calle Carretería
- Inyección de dinero europeo por EDUSI
- Escaleras mecánicas o ascensores para el casco antiguo
- ZBE ambiciosas
- Que permitan un buen disfrute del espacio público
- Sin puntos de recarga de vehículos eléctricos en el centro
- Aparcamientos disuasorios
- Carril bici y servicio de préstamo de bicicletas
- Transporte público que conecte aparcamiento disuasorios
- Sin aparcamientos para trabajadores de grandes edificios
- Información a turistas sobre movilidad antes de llegar al centro
- Accesibilidad universal mediante plataformas únicas
- Zonas amables para niños (juegos, arbolado, fuentes, etc.)
- En vías principales, si existen aceras, pasos peatonales a la misma altura

Planificación urbanística y ordenación

- Enfoque global con el urbanismo de la ciudad
- Mejora de las calles para facilitar el paseo
- Creación de párquines disuasorios en el entorno de centros educativos, pero no al lado
- No sólo en el centro
- Reduciendo el número de calles con dos carriles y ganar espacio para el peatón
- Limitar el aparcamiento en la calle
- Promocionando el comercio de proximidad
- Integrando el río y creando zonas lúdicas teniendo en cuenta la inundabilidad
- Eje fluvial integrado

Participación

- Demanda ciudadana
- Creación de un foro ciudadano apartidista por la movilidad sostenible

Comercio y servicios

- Refuerzo de terrazas en hostelería (con límites)
- Contemplar la carga y descarga para comercios (mejora por ausencia de otros vehículos)
- Informar al comercio sobre las ventajas de peatonalizaciones en otras ciudades
- Promoción del comercio de barrio
- Renovación del mercado público del centro
- Facilitar la instalación de accesorios que permitan el transporte en bicicletas particulares
- Bicicletas para el reparto a domicilio de los comercios del centro

Logística

- Servicio de bicis cargo
- Creación de pequeñas empresas de reparto para distancias cortas que den servicio a todos los transportistas
- Nodos de reparto en el exterior de la ciudad

Transporte público

- Modernizado
- Revisión de líneas de bus para conectar barrios y acceder al centro
- Crear un nodo intercambiador bus para evitar que todas las líneas atraviesen el centro
- Tarjeta multimodal (bus, bici, etc.)
- Facilitar el acceso a los institutos y colegios con bus urbano (rutas y horarios)
- Alternativa real al vehículo privado
- Transporte público que permita el acceso a polos atractores
- Horarios y rutas de bus que permitan realizar un uso adecuado
- Optimizar las rutas del bus urbano e interurbano para ajustarse a los horarios del AVE

Políticas de ciudad

- Pacto político por la movilidad
- Apoyo de la red de ciudades Patrimonio
- Decisiones valientes y voluntad política
- Planificación de la movilidad (revisión del PMUS)
- Decisiones globales, no pensando solo en la ZBE
- Planificación para implantar al inicio de la próxima legislatura
- Estrategia de Desarrollo Sostenible Integrado EDUSI con presupuesto (actualmente se desconocen objetivos y acciones)

Formación, información y sensibilización

- Experiencia de políticos y técnicos de otras ciudades del mismo partido
- Ejemplo de los beneficios de Carreterías
- Viajes para vecinos a otras ciudades de referencia para conocer otras experiencias en barrios donde se vayan a hacer cambios
- Demostrar beneficios inmediatos en otros municipios
- Campañas de sensibilización en centros educativos para desincentivar el uso del coche
- Difusión de buenas prácticas en otras ciudades
- Explicar bien las ventajas indirectas de las ZBE en barrios
- Ejemplos demostrativos de tiempo de desplazamiento (comparativa coche-caminando)
- Campañas para cambiar la forma de pensar, no sólo en movilidad
- Desincentivación del uso del vehículo privado para el desplazamiento laboral

¿Cuál es la situación actual de Logroño?

Avances en peatonalización

Llano y distancias cortas

Estrategia Calles abiertas: urbanismo táctico

Pedibús. Menores acuden juntos al colegio con acompañantes. 2 colegios

Casi 60% de los desplazamientos son peatonales

Nuevas intervenciones esperanzadoras: Eje ciclista de Logroño

Estrategia Calles abiertas: urbanismo táctico

Creación de un carril bus recientemente

Reducción del uso de la doble fila en el último año

Transformación de carriles empleados para la doble fila para terrazas hostelería

Aunque sigue siendo muy elevada

Estrategia Calles abiertas: urbanismo táctico

Aumento de plazas de carga y descarga

Grandes distancias para acceder a los colegios

Sin señalización adecuada de zonas pacificadas

Falta de consenso en peatonalización

No se asiste a colegios cercanos

Ausencia de corredores peatonales

Dificultad para llegar al centro desde barrios

Entornos escolares mejorables

Puntos inseguros en la red peatonal

Falta de una red básica de vías ciclistas

Carriles 30 no se respetan por vehículos privados

Ocupación de espacios peatonales por parte de la bici

Ausencia de zonas 30

Conexión intermetro-politana deficiente

Carriles bus eliminan la ciclabilidad en el eje norte sur

Puntos inseguros en carriles bici

Complicado el sistema de combinaciones de líneas

Uso del 8%

Concesión a 75 años desde 1952 sin estándares de calidad

Transporte metropolitano mejorable

Una empresa gestiona todo el transporte público: local y metropolitano

Empresa privada, pero déficits económicos de la empresa de transporte cubiertos por Ayto

Oligopolio

Uso excesivo. Generalizado para casi todos los desplazamientos

Aparcamiento en dobles filas. Interiorizado por la población.

Ausencia de aparcamientos disuasorios para combinar con transporte público

Uso para llegar rápidamente

Condicionado por la movilidad laboral a otras comunidades o municipios cercanos

Excesivo uso del coche por desplazamientos metropolitanos

Ilegalidad generalizada permitida

Coche como símbolo de progreso

Abuso del uso del vehículo privado

Uso excesivo en transporte escolar

Uso de plazas de carga y descarga por uso particular

Problemas para repartidores y mensajería

Falta de alternativas limpias para el transporte

Actuaciones positivas, pero muy rápidas y sin consensuar

Contestación política a las mejoras realizadas en movilidad

Incumplimiento histórico del PMUS

Ausencia de un plan metropolitano

¿Cómo conseguimos que las ZBE transformen Logroño?

Diseño general de la ZBE

- Crear itinerarios escolares
  - Adaptado a las necesidades de menores, mayores y personas con movilidad reducida
- Potenciar la asistencia a colegios cercanos
- Diseño pensando en los niños para que sea buena para todos
- Ciudad de los niños
- No limitarse al centro histórico
- Estudiar la creación de ZBE en barrios
- Enfoque global de la ciudad
- Contemplar al área metropolitana
- Conectar barrios con el centro (peatonal y ciclista)
- Reequilibrar los usos de la calle
- Gestión municipal de los servicios. No privatizar zonas azules ni párquines

Participación

- Contar con los sectores más frágiles
  - Discapacidad, menores, etc.
- Fundamental. No cometer el error de Calles abiertas
- Recoger la opinión de la ciudadanía
- Avances consensuados con todos los agentes
- Acompañar de criterios expertos
- Grupo de trabajo multidisciplinar con todas las visiones
- Despacio y con profundidad
- Establecer foros de participación ÚTILES (evitar parálisis por participación)
- Formar previamente a las personas participantes
- Buscar un objetivo común
- Reconocida por todos los grupos políticos

Formación, información y sensibilización

- Pedagogía ante los nuevos cambios
- Concienciar a las familias
- Transmitir el beneficio común
- Trabajo específico con colegios
- Fomentar el cambio de hábitos (especialmente de residentes en ZBE)
- Mostrar los resultados positivos de actuaciones

Planificación urbanística y ordenación

- Incorporar al PGOU
- "Coser" los barrios para conectarlos y mejorar la movilidad

Políticas de ciudad

- Evitar el uso político
- CONSENSO

Comercio y servicios

- Fomentar compras con desplazamiento a pie

Salud y calidad del aire

- Nueva estaciones de medición y bien ubicadas
- Comunicación de datos

Bicicletas y VMP

- Promover la convivencia respetando la peatonalidad
- Acceso ciclista a polígionos industriales
- Favorecer la velocidad de desplazamiento frente al vehículo privado
- Concienciar a conductores de coches sobre el respeto a ciclistas
- Cursos para iniciarse o mejorar la seguridad en el uso de la bici

Tráfico y Movilidad

- Incorporar las necesidades de los colegios
- Inventario de vehículos en función de contaminación y ubicación
- Permitir acceso a residentes
- Fomentar el cambio de hábitos (especialmente a residentes)
- Creación de aparcamientos disuasorios y conectados con transporte público (lanzaderas), con corredores peatonales y carril bici
- Regular el uso para que sean positivos
- Complementados con el transporte público y la intermodalidad

Movilidad eléctrica

- No potenciar si incrementan el tráfico
- Ayudas económicas puntuales para personas que necesitan vehículo (rentas, discapacidad, etc.)

Logística

- Fomento del transporte en última milla
- Potenciar bicis cargo
- Entregas peatonales
- Acceso fuera de horario restringido

Transporte público

- Estudio de necesidades de transporte público
- Fomento transporte público a polígonos industriales
- Fomento intermodalidad
- Mejorar la conexión de pueblos con transporte público
- Fomento del vehículo compartido en pequeños municipios
- Favorecer combinación de tren y bici
- Favorecer la velocidad de desplazamiento frente al vehículo privado

¿Cuál es la situación actual de Sevilla?

Ejemplo de la red ciclista a nivel mundial

Buen ejemplo a seguir: voluntad política y recursos

Ciudad con vida de barrios

Posibilidad de aplicar un modelo de ciudad que conecte los barrios

Respuesta positiva de la ciudad a los cambios de la red ciclista

Valentía en el desarrollo de la red ciclista

Creación de pasarelas que capilarizan la movilidad (pasarela)

Oportunidad de desplazarse de forma cómoda (orografía)

Distancias abordables para conectar el área metropolitana

Complemento con la red bicicleta pública

Sistema bus-bici de plaza de Armas

Aparcabicis seguros en algunas estaciones de metro

Ordenanza de ciudad 30 como oportunidad para mejorar la ciudad

Existencia de empresas de ciclologística (inicio)

No se valoran los aspectos socioeconómicos cuando se realizan peatonalizaciones, sólo de tráfico o urbanísticos

Ausencia de recorridos amables (sombras, tiempos semafóricos, etc.)

Ronda histórica (circunvalación) no invita a caminar

Colonización de las zonas peatonales por la hostelería

Núcleos metropolitanos (Aljarafe) sin conexión peatonal con el núcleo de Sevilla

Bicicleta no contemplada en el Plan de Movilidad actual

Dificultad para combinar con transporte público (no hay aparcabicis seguros)

Ausencia de aparcabicis seguros en inicio de cercanías

Los desplazamientos ciclistas no se aprecian desde el punto de vista de la salud, sólo como transporte

Ausencia de alternativa para vecinos de áreas metropolitanas

Plan de movilidad no aporta alternativas en transporte público

Ausencia de carril VAO o cercanías que comuniquen de forma adecuada la zona metropolitana

Ausencia de carriles exclusivos para transporte público en lugares de alta densidad o peligrosidad

No se fomenta la intermodalidad: unificación tarifaria (billete único), horarios coordinados, etc.

No se han desarrollado las plataformas únicas de transporte público del Plan Movilidad anterior: Velocidad de bus poco competitiva

Tarifas de metro no escaladas (tarifas)

Cercanías no funciona por la frecuencia horaria

Alimentar con bicicletas

Transporte público se descarta si es necesario hacer transbordo

El tiempo de desplazamiento excede el plazo máximo para el transbordo

Red de bus mala y cara

Accesos obsoletos al bus (retraso y filas)

Apuesta por tecnologías obsoletas y caras (tranvía frente a BRT)

Falta una red de transporte adecuada para llegar al centro

Eliminación de paradas del bus

Centro del Plan de Movilidad

Red radial con tránsito por el centro (el más grande de Europa)

No se aplica la limitación 30 por el diseño de las calles

Carriles coche sobre dimensionados

Uso inadecuado del coche

Excesivos viajes en automóvil para poder llegar a valores sostenibles en 2030 (necesario reducir 75%)

50% de desplazamientos en coche, menos de 5 km. 25% de desplazamientos en coche, menos de 2 km.

Futuro lastre económico

Ausencia de zonas y horarios de carga y descarga organizadas

Problemas logísticos para comercios y empresas

No se ha contemplado en en nuevo plan de movilidad

Ausencia de un plan logístico en el centro

No existen centros logísticos (microhubs) de ruptura de carga. Se han planteado dos proyectos, pero no se desarrollan

No preparada para el reparto en última milla (no existe infraestructura ni regulación)

Elementos transversales de la movilidad en Sevilla

Urbanismo e infraestructuras

- No se reconoce la importancia de los barrios. Falta de planes de movilidad en barrios
- Ausencia de un plan de movilidad que contemple todas las visiones
- Casco antiguo convertido en un parque temático para turistas
- No se ha llevado adelante el concepto de súper manzanas valorado anteriormente
- No existe un plan metropolitano ni una red metropolitana básica
- Intentos fallidos de disponer de un plan de ordenación metropolitana (desde 1988)

Movilidad radial hacia el centro histórico

- Locales cerrados en el centro (falta de interés por la Ronda Histórica: es una barrera entre centro y barrios)

Políticas

- Toma lenta de decisiones y avances escasos
- La movilidad no se aborda de forma integral o con un enfoque sistémico
- Se realizan actuaciones puntuales, aunque debería trabajarse el modelo de ciudad
- Supresión de las ZBE como herramienta electoral

Tráfico

- 50% de tráfico en Sevilla proviene de área metropolitana (no contemplada en plan movilidad)

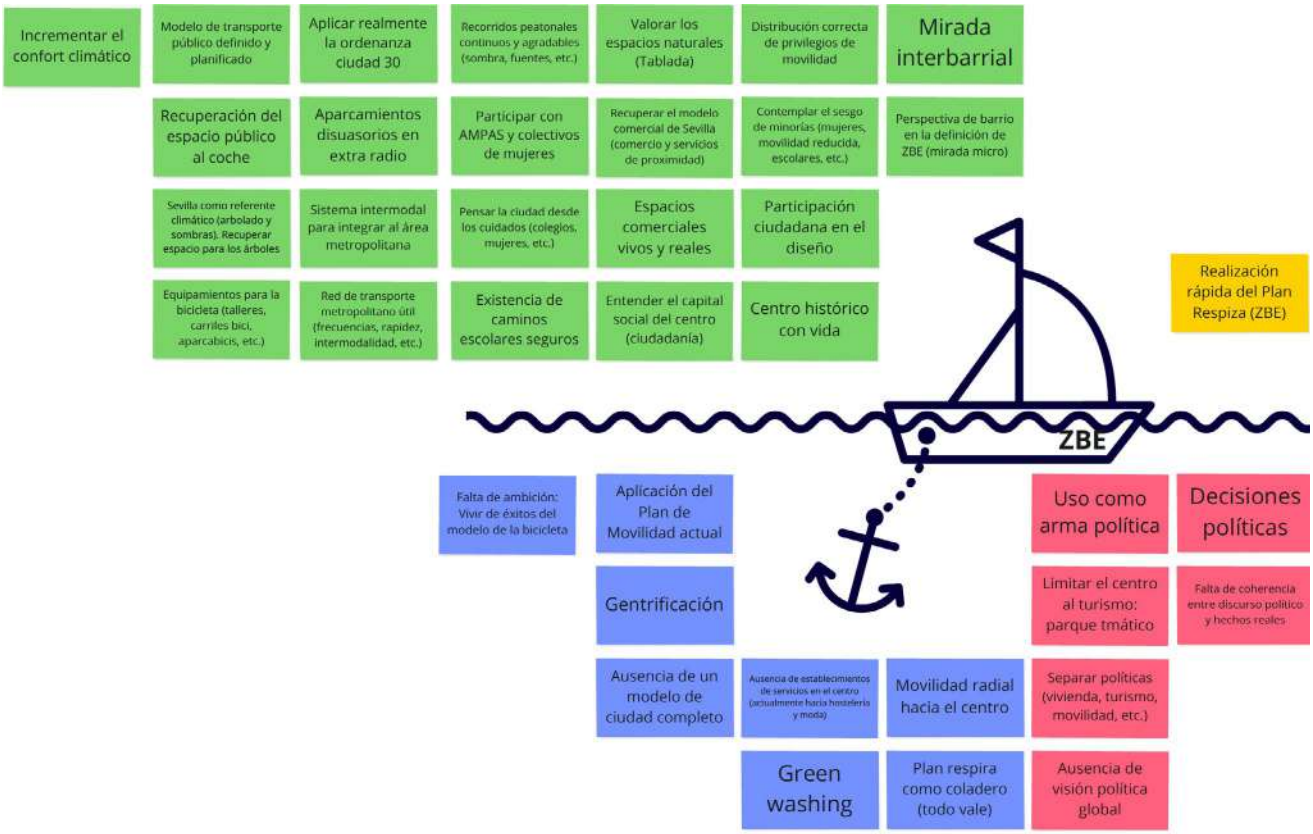
Participación

- No se ha participado en el diseño del Plan de Movilidad (consultas finales solamente)
- No se escucha al entorno metropolitano ni a los sectores económicos (comercio)

Las ZBE nos ayudan a conseguir una ciudad más limpia, habitable y saludable para Sevilla

¿Qué nos ayudará a avanzar?

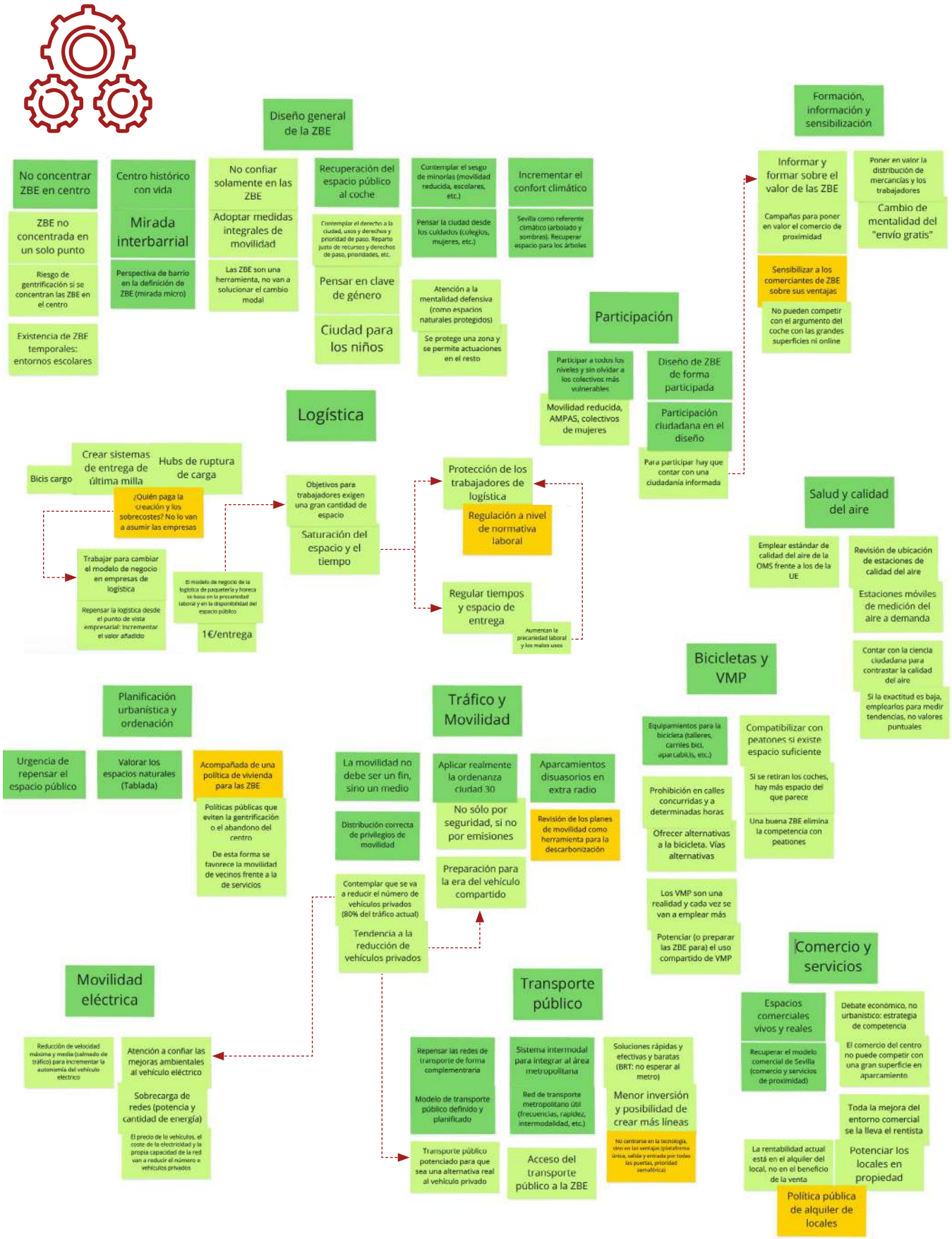
¿Qué resultados nos harán sentir bien?



¿Qué nos puede retrasar?

¿Qué nos puede hacer fracasar?

¿Cómo conseguimos que las ZBE transformen Sevilla?



¿Cuál es la situación actual de Valladolid?

Terrazas de bares en zonas de aparcamiento

Voluntad decidida del equipo de gobierno actual

30% de desplazamientos diarios se producen en el centro

Ciudad llana

Distancias asumibles (2h se cruza la ciudad)

Zonas 30 ayudan a compatibilizar usos

Ciudad llana

Clima favorable

Dirección AUVASA accesible y participa en la ciudad

Carriles bus son exclusivos y no comparten uso con bicicletas

Mejora en los últimos años (horarios, vehículos, etc.)

13% de movilidad total en bus

Acceso es transporte público a polígonos (incluso con línea propia y refuerzo en horarios puntuales)

Servicio de AUVASA es bastante bueno

Existen empresas de mensajería en bicicleta

Primeras experiencias en cargo bike

Escasa peatonalización en barrios

Aceras estrechas en barrios

Excesiva semaforización

Terrazas de hostelería en aceras limitan la peatonalidad

Semáforos favorecen el tráfico rodado

Faltan herramientas para el calmado del tráfico (pasos superiores peatonales) Pasos de cebra elevados

Aceras invadidas por otros elementos (carteles, mobiliario)

Sin calidad estancial para peatones (sobre todo en barrios)

Todavía hay aceras con aglomerado asfáltico en barrios

Ausencia de itinerarios peatonales

Dificultad para personas con movilidad reducida

Efecto barrera del río Pisuerga y ferrocarril

Ordenanza no permite excepciones para el uso de la bici en calles peatonales

Peatonalización expulsa a las bicicletas, pero no la carga y descarga

Falta control de velocidad en zonas 30 (no efectivas)

Tramos carril bici inconexos o con finales sin rebajes

Ausencia de carriles bici a polígonos industriales

Falta de carriles bici a municipios cercanos

Carriles bicis no homogéneos en colores y formas (señaléctica)

Todavía quedan aparcabicis en acera

Servicio público de bicicleta deficiente

Ausencia de aparcabicis seguros

Servicios reforzados a polígonos con posibilidad de mejora

Paradas en algunos barrios están alejadas

Vehículos no preparados para bicicletas convencionales

Estaciones bici pública no sincronizadas con paradas bus

Deseable en el futuro para car sharing

Falta de bus urbano municipios cercanos (por ley)

Transporte metropolitano sin definir

Falta de coordinación con el transporte interurbano

Ausencia de párquines disuasorios (existen algunos, pero son escasos)

Aparcamientos públicos en el centro no desincentivas el uso del vehículo privados

Faltan sistemas alternativas del uso del coche (car sharing)

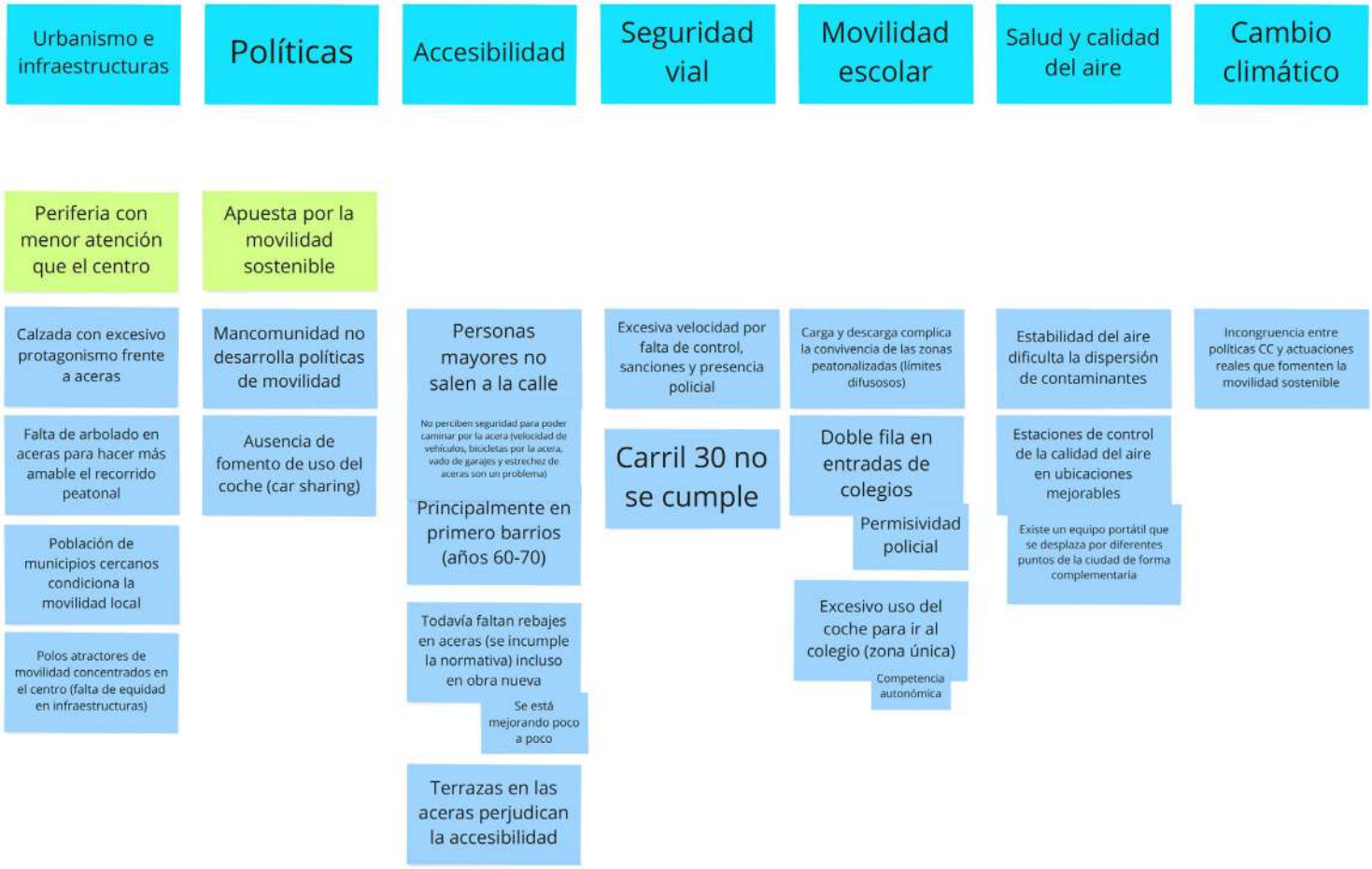
Sincronización de semáforos obliga a acelerar

ZBE pueden incrementar la movilidad eléctrica privada sin reforzar la sostenibilidad

Falta de distribución de mercancías en bicicleta (cargo bike)

Faltan puntos de intercambio entre furgoneta y cargo bike

Elementos transversales de la movilidad en Valladolid



Aspiraciones Valladolid: ¿Cómo sería mi ciudad ideal en 15 años gracias a las ZBE?

¿Cómo conseguimos que las ZBE transformen Valladolid?

¿Cuál es la situación actual de Palma?

Espacios libres de coches en las entradas de los colegios (iniciado por COVID)

Inicio de instalación de fuentes de agua potable

Terrazas de hostelería en calzada ha reducido los vehículos y despejado aceras (caduca 30.09.2021)

Creación de un eje cívico por parte del Departamento de modelo de ciudad en Colliure (cuenta con participación ciudadana)

Palma 30

Vía de cintura (ronda de circunvalación) De 120 a 80 km/h

Sincronización de semáforos en paseo marítimo (y algunas avenidas) evita que se exceda la velocidad

En ciertos puntos (avenidas), también es positiva para los viandantes

Centros escolares públicos y de salud bien distribuidos (facilita caminar al colegio)

Buenas intenciones en proyectos concretos (Palma Camina)

Estructura radial de la ciudad (distancias asumibles)

Últimos carriles bici construidos fuera de las aceras

Limitación a 30 km/h en uno de los carriles de algunas vías urbanas de mayor velocidad

Nuevos carriles bici exentos (se han bajado de las aceras y eliminan carriles coches) Jacinto Verdaguer y Pso. Marítimo, por ejemplo

Servicio de alquiler de bici pública (aunque es mejorable). Visibiliza el uso de la bici

Más estaciones y nuevas bicicletas eléctricas

Nuevos carriles bus

Renovación del parque de bus (99 en último año)

Algunos buses nuevos son "eficientes" y permiten colgar bicicleta

Palma 30 ha mejorado un poco la situación

Hechos no se corresponden con las intenciones

Centros comerciales se alejan del centro (reservado a turistas)

Polígonos industriales no permiten acceso peatonal

Universidad ubicada en la carretera y no permite llegar caminando

Se mantienen calles a 40 o 50 km/h (dentro de Palma 30)

Ausencia generalizada de pasos de cebra en grandes vías

Tiempos semafóricos muy cortos (problemas para personas con movilidad reducida)

Semáforos con botón con esperas excesivas

Aparcamiento generalizado en la acera de algunas zonas (permitidos por el Ayto)

Falta de control de aparcamientos (policía) a última hora de la tarde

Se desincentiva el uso de la calle como espacio de ocio

Violencia vial en alrededores de escuelas (invasión de pasos de cebras, por ejemplo)

No se cumple la Ley de Accesibilidad (1.8m de anchura de acera)

Falta de arbolado, fuentes y bancos en calles (desplazamientos incómodos)

Vulneración del derecho del juego en la calle a los niños (expulsados de la vía pública)

Escasas garantías de seguridad en desplazamiento peatonal de escolares

La bicicleta no se prioriza en la movilidad de la ciudad

Red de carriles bici intermitentes o poco optimizados

Los carriles bici no llegan a centros atractores (centros escolares por ejemplo)

Algunos carriles bici construidos en la acera

Conflictos con peatones de algunos carriles bici (Pza. España)

Pocos carriles bici segregados y generalmente estrechos

Falta de control de velocidad en carriles 30

Limitación 30 en algunas ciclo calles es insuficiente

Ausencia de aparcabicis en centros escolares

No se contempla la intermodalidad con la bicicleta

Desincentivación del uso de la bici en tren (Sólo se permiten 4 bicis por convoy y se limita en horas punta)

Precio excesivo del bus interurbano (no se premia al nuevo usuario)

Falta de aparcamientos seguros en paradas o estaciones de bus (Imposibilita el uso de 2 bicis por parte de las personas de otros núcleos)

Escaso horarios nocturnos

Conducción agresiva y velocidad elevada del bus elevada (seguridad vial y falta de comodidad)

Horarios de bus no ajustados con horarios escolares

Frecuencias escasas

Escasa accesibilidad en el bus (vehículos y estación)

Ausencia de carriles bus VAO en a entrada de Palma

Ausencia de carriles bus (Pascual Ribot, por ejemplo) o falta de prioridad semafórica

Esquema radial (concentrado en Pza. España y el servicio entre barrios es deficiente)

Proyecto de tranvía tiene un coste desproporcionado para el beneficio esperado (duplica servicios)

Red ferroviaria prometida no llega nunca (desmantelada)

Metro no responde a una demanda real de usuarios

No existen incentivos a trabajadores para usar el transporte público

Ausencia de estudios que optimicen el desplazamiento en bus

Indisciplina y falta de control de motos (ruidos)

Ciudad diseñada para el vehículo privado motorizado ("Siguen siendo los reyes")

Palma 30 100% no se ha conseguido

Políticas poco ambiciosas en el reparto modal

Reparto del espacio público: Pza. España diseñada para coches (80-90% dedicado)

Miedo político a conductores y comerciantes

Actuaciones anteriores (parking) condicionan la modificación del diseño urbano de la zona

Los nuevos párquines incentivan el uso del coche

Se mantiene el uso del ralentí (coches en marcha cuando no se emplean)

Palma 30 no se controla de forma efectiva

No existe reparto en última milla

Reparto en bici casi nulo

Carriles bici de Palma dificultan el uso de bicis de carga

No se emplea el tren en el transporte de mercancías

Falta desarrollo de la red ferroviaria en la isla

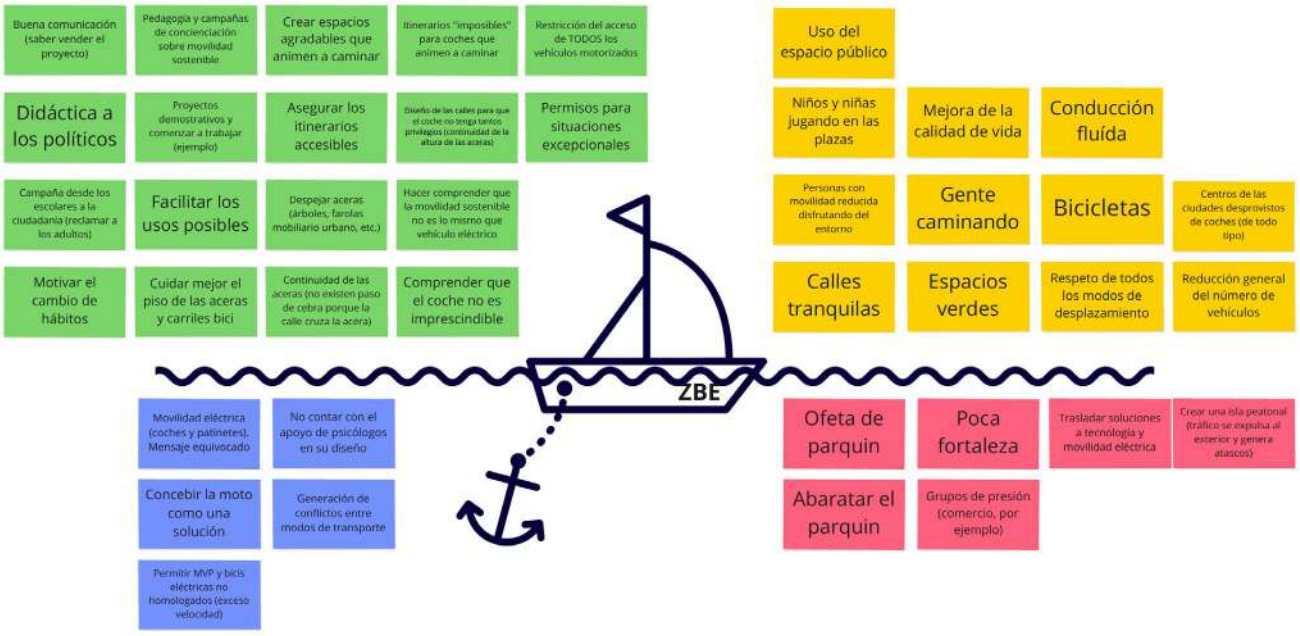
Falta de puntos de carga y descarga para comercios (ocupación de aceras). Los que existen, no se emplean.

Ocupación de puntos de carga y descarga por aparcamientos particulares

Las ZBE nos ayudan a conseguir una ciudad más limpia, habitable y saludable para Palma

¿Qué nos ayudará a avanzar?

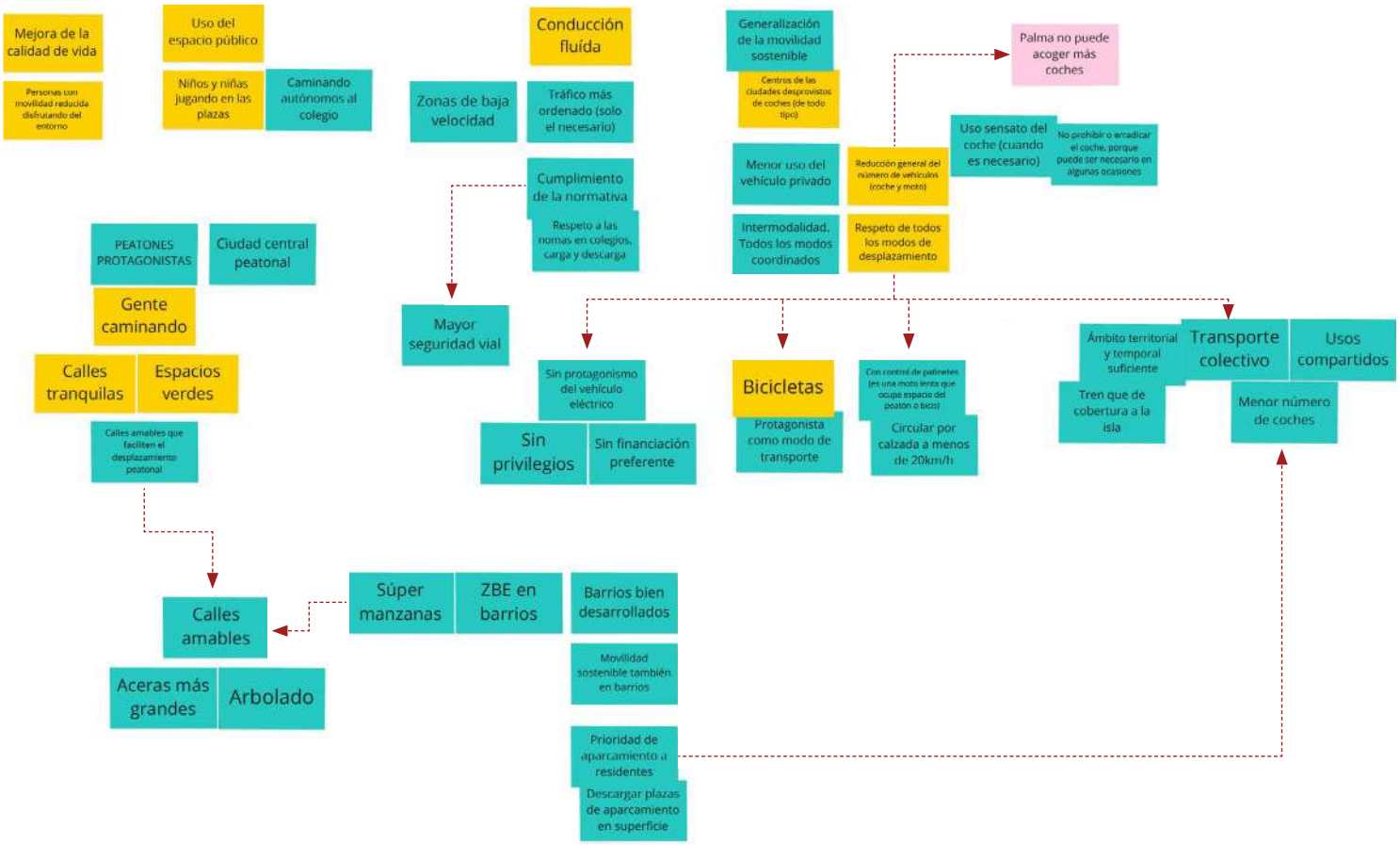
¿Qué resultados nos harán sentir bien?



¿Qué nos puede retrasar?

¿Qué nos puede hacer fracasar?

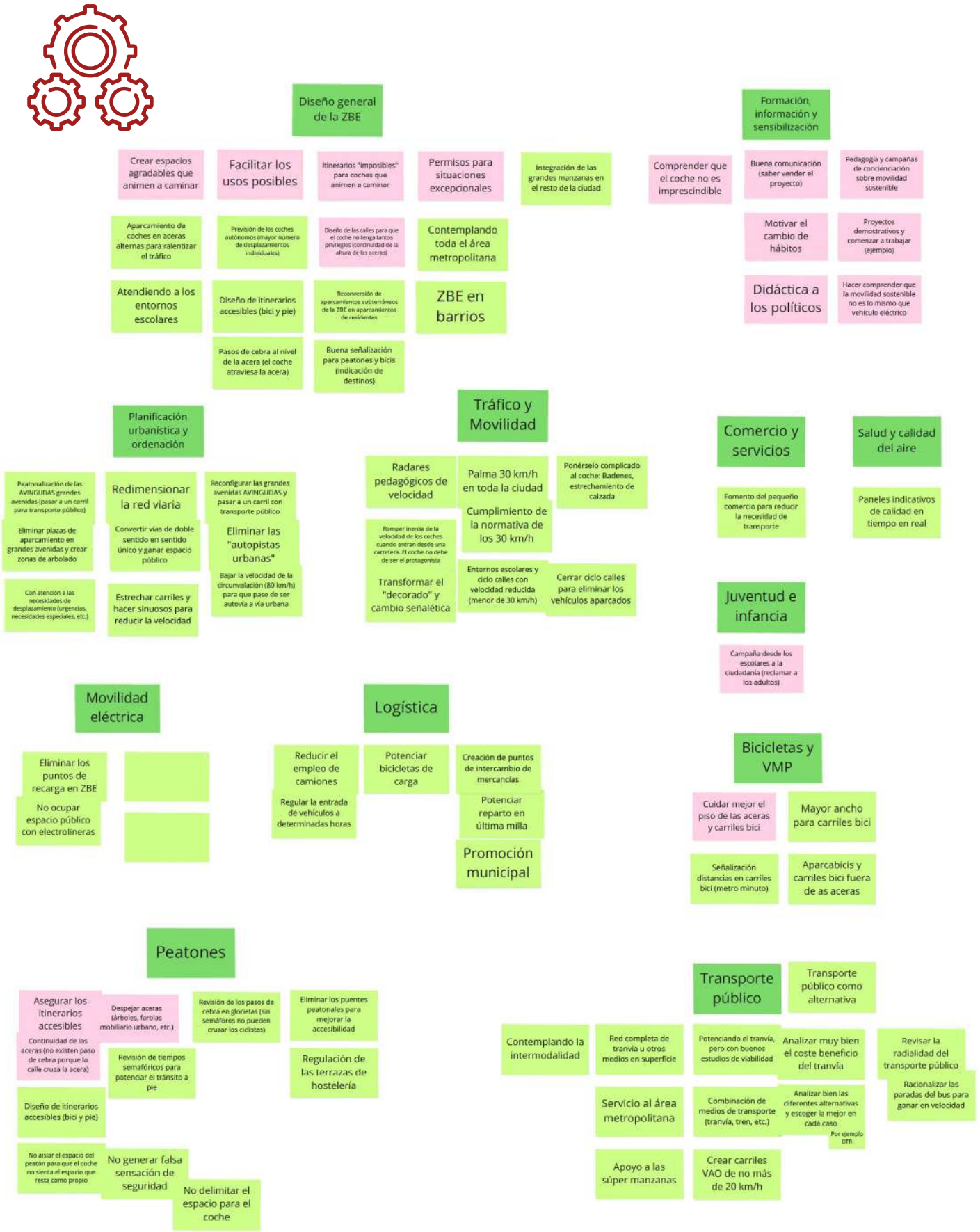
Aspiraciones Palma:
¿Cómo sería mi ciudad ideal en 15 años gracias a las ZBE?



Año 2038

¿Hasta dónde hemos llegado gracias a las ZBE de 2023?

¿Cómo conseguimos que las ZBE transformen Palma?



¿Cuál es la situación actual de Málaga?

Itinerario peatonal accesible (2m) es superior al resto de España (1.8). Pero no se cumple.

Dos paseos marítimos y salida hacia el Norte invitan a caminar (de forma lúdica y saludable)

Referencias para la orientación. Difícil perderse

Impulso de los paseos desde el Ayuntamiento (rutas con códigos QR)

Se puede recorrer de extremo a extremo por las aceras con facilidad

Málaga es accesible comparada con otras ciudades, pero falta trabajo

Buenas condiciones iniciales desde el punto de vista de la orografía

Distancias asumibles para el desplazamiento en bicicleta

Solo el 15% habitable está en pendiente (barrios localizados)

Nuevo Plan Director en redacción

Carriles provisionales para dar continuidad al carril bici

Buena respuesta cuando las condiciones son óptimas

Buen servicio en el centro

Metro bien diseñado teniendo en cuenta las infraestructuras sanitarias, pero no el resto de polos atractores de desplazamientos (PTA, etc.)

Renovación de flotas

Obligación legal

Buenos avances en accesibilidad (pero falta)

Bus + metro + cercanías

Futura hidrogenera de EMT

Metro accesible

Trazado de cercanías bien diseñado (servicio a grandes municipios)

Pruebas de autobús urbano con pila de hidrógeno

Ciudad pensada para el automovil

Buena conexión con el área metropolitana para automóviles

El Corte Inglés poniendo en marcha una plataforma de reparto sostenible

Medidas restrictivas a nivel legal

Logística sostenible y bicicletas cargo en almendra central

Paquetería y reparto e última milla bien preparado

Orografía complica la accesibilidad para personas con dificultad de movimiento: 1 de 4 ciudadanos (ligeras elevaciones, pero complicadas)

Espacios peatonalizados dedicados a hostelería y tráfico

Pavimento favorece los resbalones (carritos, calzado, etc.)

Aceras invadidas por hostelería y carril bici

Existencia de barreras arquitectónicas: Aceras con inclinación lateral generalizada y accesos a garajes dificultan la accesibilidad

Pavimento peatonal demasiado variado (colores y texturas) dificulta la movilidad

Ciudad diseñada para el automovil

Actualmente, no es una "ciudad para todos" (personas mayores, peatones, accesibilidad, etc.)

Demasiados elementos mal ubicados en el itinerario peatonal accesible -la acera -(bancos, árboles, etc.)

Peatón es el gran sacrificado, pero el 46% de los desplazamientos se hacen a pie

Turismo interfiere en la peatonalidad de las personas que residen en la ciudad (turistas, transportes, paquetería, etc.)

Señalización horizontal poco clara. Limita la accesibilidad e inclusión

Movilidad peatonal más de 1 km 28%

1.5% desplazamientos

Según OCU, peor infraestructura ciclista de España

Escasa promoción de la bicicleta por parte de la administración

Red inconexa

Falta de sensibilidad hacia la bicicleta por parte el Ayuntamiento

No existen infraestructuras seguras para llegar hasta polígonos industriales

Planes directores de la bici anteriores no se han aplicado

Mala conexión entre distritos

Carriles bici en aceras (no segregados)

Carriles provisionales (Alameda) dificultan la accesibilidad (al lado de las paradas de bus y marcadas con sinos)

Estética prima sobre seguridad y accesibilidad

Se enfrentado a peatones y ciclistas

28% desplazamientos (bus y metro)

Estaciones y vagones no accesibles en Cercanías

Falta mucho recorrido para mejorar en sostenibilidad

Cercanías y metro: Horarios no compatibles con desplazamientos laborales (servicio comienza tarde y termina pronto)

Intermodalidad limitada para las personas con discapacidad

Zonas concretas (monte, Campanillos y PTA) con servicio muy deficiente (frecuencias) y se "obliga" a usar coche

Sólo existe una línea (y media) de bus accesible (movilidad, cognitiva, etc.)

Bus: Muchas líneas condicionadas al uso de la doble rampa

Servicio deficiente para área metropolitana (intermodalidad)

Falta de movilidad condiciona la integración

El Ayuntamiento incentiva el uso del automóvil (reducción de precios subvencionados en parkings privados)

49% desplazamientos

No se contempla la reducción de la movilidad (solo el cambio de energías)

Legislación insuficiente desde por parte de la legislación vigente

Hostelería no termina de emplear vehículos sostenibles

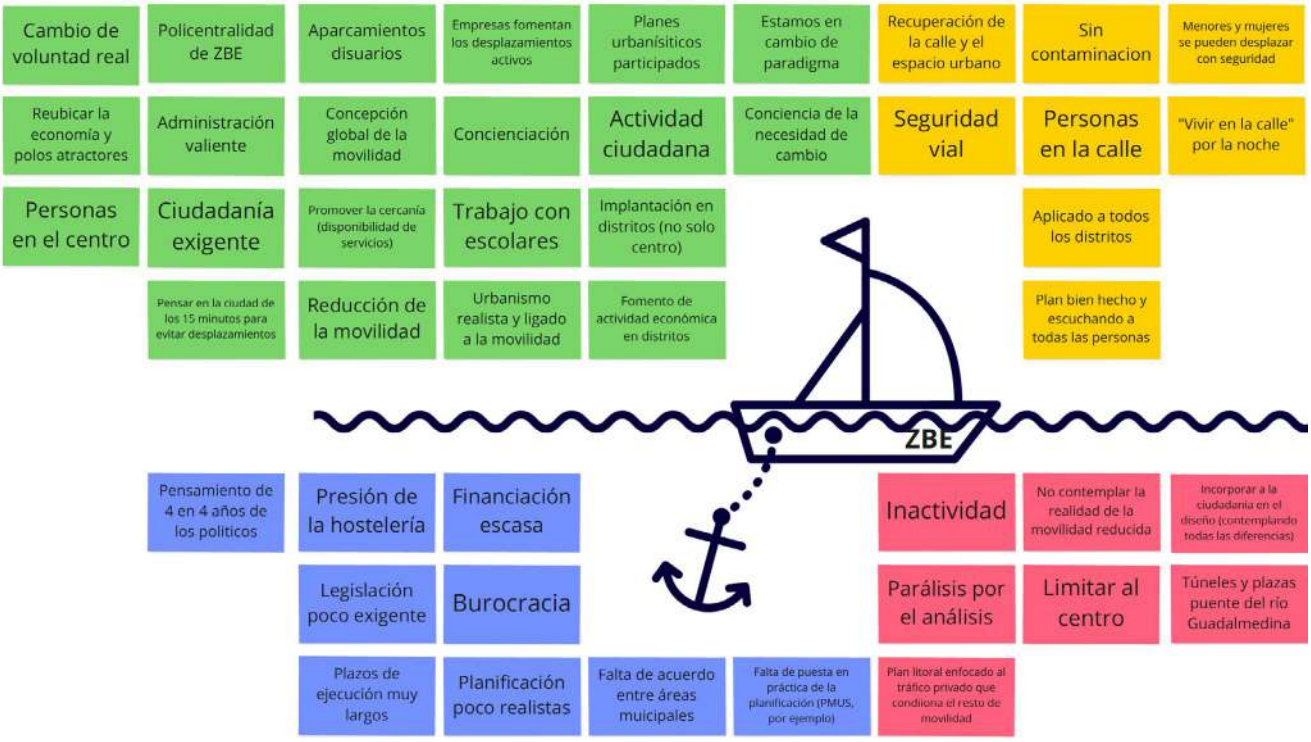
Todavía se piensa en vehículos a motor

Polígonos industriales con gran acumulación de vehículos (trabajadores)

Las ZBE nos ayudan a conseguir una ciudad más limpia, habitable y saludable para Málaga

¿Qué nos ayudará a avanzar?

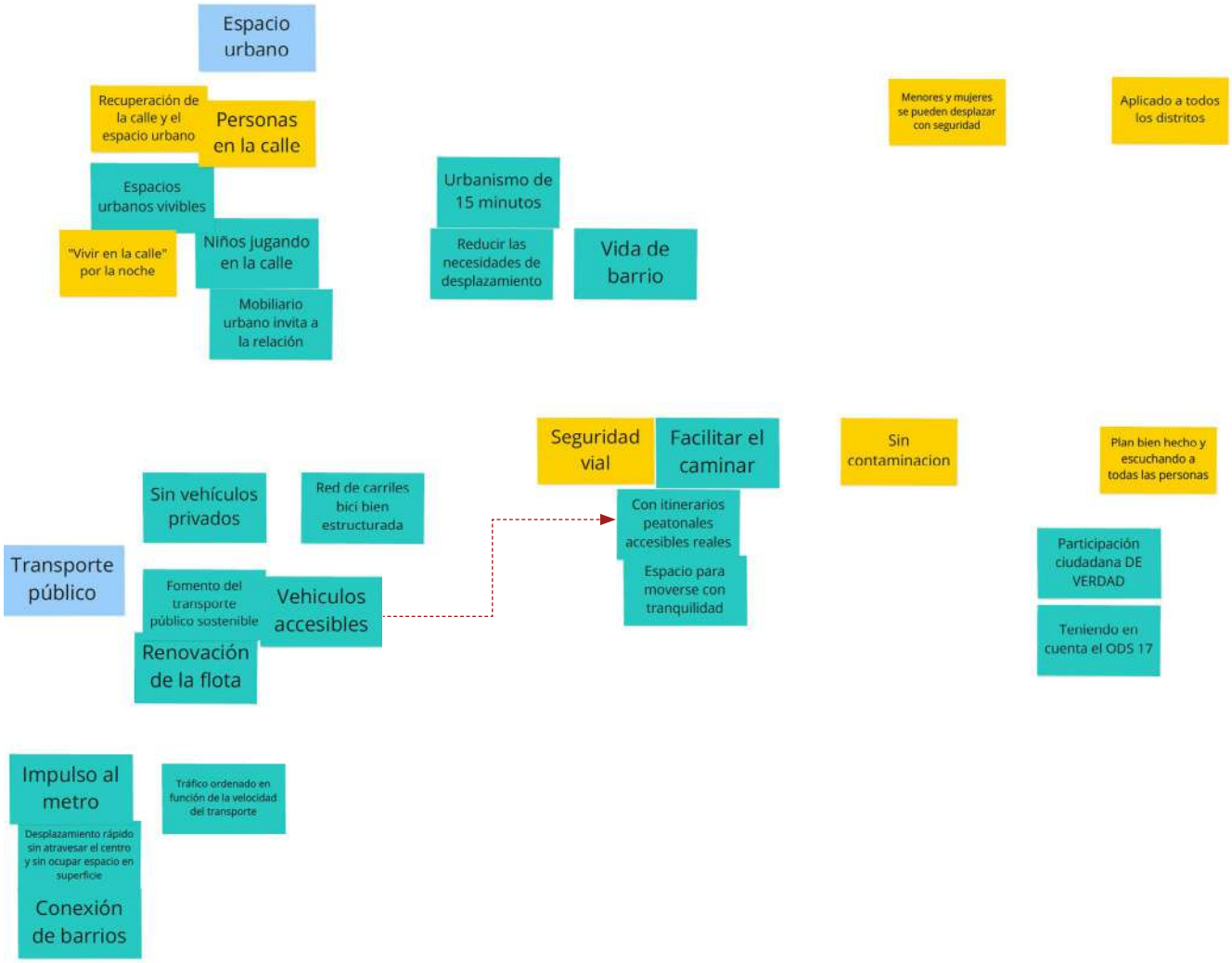
¿Qué resultados nos harán sentir bien?



¿Qué nos puede retrasar?

¿Qué nos puede hacer fracasar?

Aspiraciones Málaga:
¿Cómo sería mi ciudad ideal en 15 años gracias a las ZBE?



Año 2038

¿Hasta dónde hemos llegado gracias a las ZBE de 2023?

¿Cómo conseguimos que las ZBE transformen Málaga?

Diseño general de la ZBE

- Ambicioso. Cambio real de la ciudad
- Administración valiente
- Estamos en cambio de paradigma
- Policentralidad de ZBE
  - Implantación en distritos (no solo centro)
  - Análisis zona por zona (existen barriadas muy pobladas que también necesitan ZBE)
  - Concentrar esfuerzos en el centro porque es la más necesitada (Centro y oeste)
- Personas en el centro
  - Mejoras en barrios para reducción de la necesidad de movilidad
- Aparcamientos disuarios
- Enfoque holístico
  - Suministro eléctrico a cruceros atracados con motor encendido junto a la ZBE
  - No solo tener en cuenta los vehículos
- Actuaciones drásticas para generar cambios rápidos
- Aunque sean impopulares
  - No esperar a que vaya calando
- Asegurar el cumplimiento
  - Actuación integral. Teniendo en cuenta las entradas y salidas de barrios y el centro

Bicicletas y VMP

- Construcción de una red de carriles bici efectiva
  - Ofrecer una alternativa al coche
  - Red ciclista que pueda atravesar el centro sin molestar a los peatones
  - No podemos mandar a las bicis a las circunvalaciones
- Carriles segregados. No carriles 30
- Infraestructuras adecuadas
- Alerta con los VMP (son más rápidos que la bici): inseguridad para peatones y bici
- Limitación de velocidad de los VMP

Peatones

- Aceras libres de obstáculos
  - Firmeza para hacer cumplir la legislación
- Mobiliario urbano diseñado para fomentar la relación entre personas (bancos, juegos, espacios de encuentro)
- Creación de espacios de encuentro más allá de la hostelería

Participación

- Implicación de una ciudadanía exigente
- Planes urbanísiticos participados
- Seguimiento y evaluación de las actuaciones desarrolladas
- Actividad ciudadana
  - Participación con presupuestos asociados y compromiso de ejecución
- Participación real y con explicación resultados
  - Respuesta de la administración respecto al resultado de los procesos participativos
- Implicación de la ciudadanía para conseguir cambios profundos
- La ZBE tiene que ser un orgullo, no una imposición

Formación, información y sensibilización

- Empresas fomentan los desplazamientos activos
- Trabajo con escolares
  - Poner de manifiesto el derecho fundamental de la movilidad libre (eliminar obstáculos en las aceras)
- Conciencia de la necesidad de cambio
  - Sensibilización para reducir los desplazamientos cortos en coche
- Cambios bien explicados
  - Educación continuada desde las edades más pequeñas

Salud y calidad del aire

- Momentos de inmersión térmica (frecuentes en Málaga) como recurso de concienciación

Planificación urbanística y ordenación

- Reubicar la economía y polos atractores
  - Promover la cercanía (disponibilidad de servicios)
  - Pensar en la ciudad de los 15 minutos para evitar desplazamientos
  - Fomento de actividad económica en distritos
- Urbanismo realista y ligado a la movilidad
  - Aprovechar a crear zonas de sombra y adaptadas al cambio climático
  - Espacios que enfrien la ciudad (árboles, pavimentos, recirculación de agua etc.)
- Permitir salidas desde los barrios
  - Buenas circunvalaciones que conecten barrios sin pasar por el centro

Tráfico y Movilidad

- Concepción global de la movilidad
  - Tráfico en circunvalaciones fluído, pero no rápido (optimizar semáforos)
  - Si se circula a 80 km/h, pero sin parar, se recorren 13 km en 10 minutos
- Organización del tráfico en función de la velocidad de los vehículos
  - 1. Vehículos a motor, 2. VMP, 3. Bicis, 4. Peatones
- Reducir el espacio para el coche

Comercio y servicios

- Conseguir el apoyo del comercio y los servicios
  - Labor de información y concienciación importante a comercio
  - Minimización: Reducir la generación de residuos para necesitar menor recogida
- Apoyar al comercio y los servicios
  - Desarrollo de procesos de innovación para que el comercio se pueda adaptar a la nueva situación: rediseño de servicios y forma de trabajar
  - Una ZBE puede ser una cambio muy importante para un comercio y hay que ayudarles a evolucionar

Movilidad eléctrica

- La solución no es la electrificación, sino reducir los desplazamientos

Logística

- Promover sistemas alternativos de transporte
  - Incentivar las carbo bikes
- Adaptar los espacios y horarios de carga y descarga
  - Creación de nodos de intercambio de vehículos de transporte (hubs)
- Vehículos sostenibles y más pequeños
  - Horarios específicos para carga y descarga

Transporte público

- Hay que dar alternativas a las restricciones
- Mejora del tren de cercanías
  - Mejorar el servicio para las personas de los barrios y el ámbito metropolitano
  - Facilitar acercarse con transporte público
- Refuerzo de la red de transporte público
  - Mejorar el servicio para personas del entorno de la ZBE que se tienen que desplazar fuera
  - No podemos evitar el uso del vehículo privado a las personas que trabajan fuera de la ciudad
  - Mejorar el servicio para las personas que se desplazan a las ZBE
  - Medios de transporte público pequeños que puedan atravesar las ZBE
  - Sistemas alternativos para personas que no pueden caminar o ir en bicicleta

¿Cuál es la situación actual de Pontevedra?

Ausencia de semáforos facilita el tránsito de peatones

Aceras muy anchas (superan con creces el mímimo)

Todos los itinerarios peatonales garantizados

Peatón protagonista

Espacios con prioridad peatonal

Convivencia con coches en calzada (zona 30)

Ciclabilidad garantizada en almendra central (zona 30)

Intermodalidad tren-bici en media distancia, pero solo 3 bicis por tren

Limitación de tráfico al centro por parking rotatorio gratuito de 15 min

No aparcamiento en superficie entre 8h y 21h

Párquines de pago en almendra central

Tráfico muy escaso

Párquines disuasorios gratuitos a 10 min

Zonas de servicio de 15 minutos para descarga de todos los vehículos (no solo SP)

Olvido de las necesidades de las personas con dificultades visuales

Falta de referencias en las plataformas únicas (texturas, referencias táctiles)

Existen losetas señalizadoras de cruces, pero no son las adecuadas

Semáforos sin sonido

Para una persona ciega es más fácil cruzar un paso de peatones

Mobiliario en vía pública relacionado con actividad comercial (plantas, cartas de restaurante, etc.) que dificulta seguir la línea de fachada

Vehículos sin sonido generan problemas para personas ciegas

Ausencia de carriles exentos

Bicicletas circulando por aceras fuera de zonas de plataforma única por miedo a los coches

Barrios periféricos sin ciclabilidad

Bus no accesible (ni vehículos, ni paradas)

No existe intermodalidad bus-bici

Personas que viven fuera de Pontevedra tienen dificultades para acceder al centro

Peatonalización de algunas calles se limita por la existencia de párquines privados

Tráfico de rotación por parking rotatorio gratuito de 15 min

Ausencia de microhub para logística ligera

Acceso y descarga de todos los tamaños de vehículos

En algunos lugares, ausencia de espacios de carga y descarga

¿Cómo conseguimos que las ZBE transformen Pontevedra?

Diseño general de la ZBE

- Actuación en toda la ciudad
- Ni limitar sólo al centro
  - No generar diferentes calidades del aire en función de la zona
- Contemplar las necesidades de todas la personas
- Accesibilidad como principio básico
  - Apoyo en las organizaciones de personas con accesibilidad reducida
- Ser conscientes de las competencias municipales y el margen de maniobra
  - Trabajo de forma complementaria con otras administraciones
- Mejora de la normativa aplicable
- Ordenanza de Movilidad amable (pontevedra)

Participación

- Talleres de participación
- Recoger opinión
- No vinculantes
  - Vía de diálogo abierta para recoger las opiniones contrarias
- Órganos consultivos y participativos
  - Creación de mesas de movilidad o de bicicleta
  - Participación informada y formada. Formar previamente a las personas participantes
- Participación constructiva, orientada a la mejora
- Participación "selectiva"
- Establecer vías de diálogo con la administración
  - Canales para recoger todas las opiniones y contestar de forma adecuada

Formación, información y sensibilización

- Campañas de promoción y uso responsable de la bicicleta
- Información clara y tiempos de implementación
- Establecer argumentarios para explicar los beneficios a la ciudadanía
- Sensibilización específica para las personas menos convencidas
- Fomentar el "turismo" de buenas prácticas
- Sensibilizar de igual a igual (sectores beneficiados explican sus experiencias)

Planificación urbanística y ordenación

- Adaptar los usos a la realidad de las ZBE
  - ¿Comercios que precisen un elevada de carga y descarga?
  - El marco legal no puede condicionar los negocios, pero se pueden impulsar los positivos

Movilidad eléctrica

- Sistema de detección automática a baja velocidad obligatorio para todos los vehículos
- Tecnología económica (450€)
- Aplicable a todos los vehículos

Peatones

- Referencias táctiles homologadas para personas ciegas en cruces

Comercio y servicios

- Disgregar sectores: comercio y hostelería
- Hostelería, beneficiada y a favor en general
- Atender especialmente al pequeño comercio
- Abordar los prejuicios existentes
  - Informar con el ejemplo de los propios comerciantes beneficiados por zonas peatonales
- Impulsar la creación de comercios compatibles con las ZBE
- Generar datos e indicadores que sean objetivos
  - Proporcionar datos reales y ejemplos de los beneficios al comercio

Salud y calidad del aire

- Medidores de calidad del aire en tiempo real
- Establecer objetivos

Tráfico y movilidad

- Definir y recoger indicadores de seguridad vial
  - Adaptados a los avances de cada ciudad hasta la fecha
- Sistema de detección automática a baja velocidad obligatorio para todos los vehículos
- Dispositivos acústicos en todos los cruces regulados por semáforo
  - Activación a demanda por los usuarios (mando a distancia o bluetooth)
- Medidores en tiempo real de paso de vehículos
- Indicadores previos al diseño de las ZBE
- Normas claras y mayor disciplina policial para favorecer la convivencia
- Generar cultura de tolerancia vial respetando a los más débiles
- Policía con campañas "inteligentes"
- Publicitar los resultados positivos

Logística

- Parque de cargo bikes en préstamo municipal para particulares (modelo de Vitoria)
- Potenciar las bicis cargo
- Microhubs
- Aparcamientos y puntos de carga
- Normativa nacional adecuada (Actualmente, no puede superar el 50% del peso de la bici)
- Normativa local: Permitir permiso para acceso puntual a la acera en servicio de entrega

VMP

- Uso por mayores de 16 años
  - Elimina movilidad activa (peatones y ciclistas)
- Alerta con la velocidad
- Limitar las empresas de sharing (usuarios menos sensibilizados)
- Detectar zonas peatonales y para automáticamente

Transporte público

- Transporte público que constituya un alternativa real al vehículo privado
- Líneas y frecuencias adecuadas
- Accesibilidad completa

Bicicleta

- Concienciación de los usuarios para asegurar la convivencia con peatones
- Plataforma única compartida
- Refuerzo de la bicicleta pública
- Bicicleta eléctrica facilita el cambio al uso de la bici
  - Sobre todo en ciudades grandes
- Establecer pasos ciclistas a baja velocidad

¿Cuál es la situación actual de Mérida?

- Poco extensa. Permite los desplazamientos peatonales
- Distancias cortas: 20 minutos desde un barrio al centro
- Orografía facilita el caminar
- Los parques y zonas históricas motivan a caminar
- Programa de Caminos escolares seguros
  - Buen funcionamiento en un colegio puntual
- Clima favorable
- Existencia de zonas peatonales o pacificadas en el centro (pero escasas)

- Aparcabicis gratuitos en aparcamientos privados de forma generalizada
  - Sin problema para aparcar la bici (porque hay muy pocas)
- Carril bici (incompleto) hacia el polígono industrial
- Orografía y clima favorable
- Ciclismo deportivo muy arraigado
- Distancias cortas
- Buenos desplazamientos lúdicos

- Bus: Se están realizando mejoras puntuales (con el cambio de concesión)
- Estación de tren muy céntrica
- Precio muy asequible
- Por lo menos, existe

- Acceso al centro en 5-10 minutos desde barrios
- Mejora del aparcamiento tras la implantación de la zona azul
- Disponibilidad de aparcamientos en el centro (no gratuitos)
- Tráfico relativamente calmado y fluído
- Facilidad para usar el coche

- Grandes comercios en las afueras
- Inicio de cambios en Correos (vehículos eléctricos)
- Poca saturación de transporte
- Existencia de zonas de carga y descarga suficientes

- Falta ampliar las zonas peatonales o pacificadas
  - Pocas zonas peatonales en el centro (2 calles y una en proyecto)
- Urbanismo condicionado por el tren y los restos arqueológicos
- Cultura del coche muy arraigada
  - Sedentarismo y poca costumbre de caminar
- Aceras con mantenimiento escaso
- Ciudad poco homogénea, con barrios distantes
- Barrios con mala conexión peatonal con el centro (especialmente de noche)
  - Existen zonas oscuras, poco transitadas, espacios amplios/vacíos (túneles) que generan sensación de inseguridad. Especialmente para mujeres.
- Zonas escolares muy amplias (los colegios no están cerca de los domicilios)
- El arbolado no está integrado en las calles (grandes parques, pero el arbolado en calles es escaso y de pequeño tamaño)

- Falta cultura de la bici (ciudadana e institucional)
- Muy pocos carriles bici (uno solo en el centro)
- Mal mantenimiento de los carriles bici (baches, arbolado,etc.)
- Ausencia de promoción de la bici
- Carriles bici en zonas inconexas y alejadas del centro
- Ausencia de aparcabicis en el centro y centros educativos (y resto de ciudad)
  - Aparcamiento "legal" en farolas, rejas de casas, etc..
- Conducción de vehículos a motor poco respetuosos
  - Poca costumbre de ver ciclistas
  - Grandes avenidas que invitan a correr con el coche
- Adoquines en el centro (además en calles mal mantenidas)
- Conducción ciclista por acera de forma generalizada
- Existió un servicio de alquiler de bicicletas, pero sin inversión y mantenimiento. Actualmente, fuera de uso
- Señalización ciclista mal empleada (sólo se usa un tipo de señal para todas las indicaciones)

- Intermodalidad difícil (es complicado combinar medios de transporte)
- Bus infrautilizado. Escasa cultura de uso del bus
  - Uso casi exclusivo por personas que no tienen otra opción
  - Falta promoción del bus. No se comunican las mejoras
  - El servicio de bus no son autobuses directos (hacen saltos, zigzags) y no tienen la rapidez de ofrecer un servicio de calidad
- Reducción constante de la oferta de tren (líneas y horarios)
- Bus: Horarios no adaptados a la realidad
  - Fin del servicio demasiado temprano (21:30h)
- Vehículos demasiado grandes para el tipo de ciudad y necesidades
- Conductores de bus: Poco respeto a ciclistas
- Red de bus urbano mal diseñada
- No todos los barrios están bien conectados con bus
- Distribución radial que obliga a pasar por el centro
  - La línea circular solo funciona en los coches del fin de semana (bulos)
- Mala conexión directa entre barrios

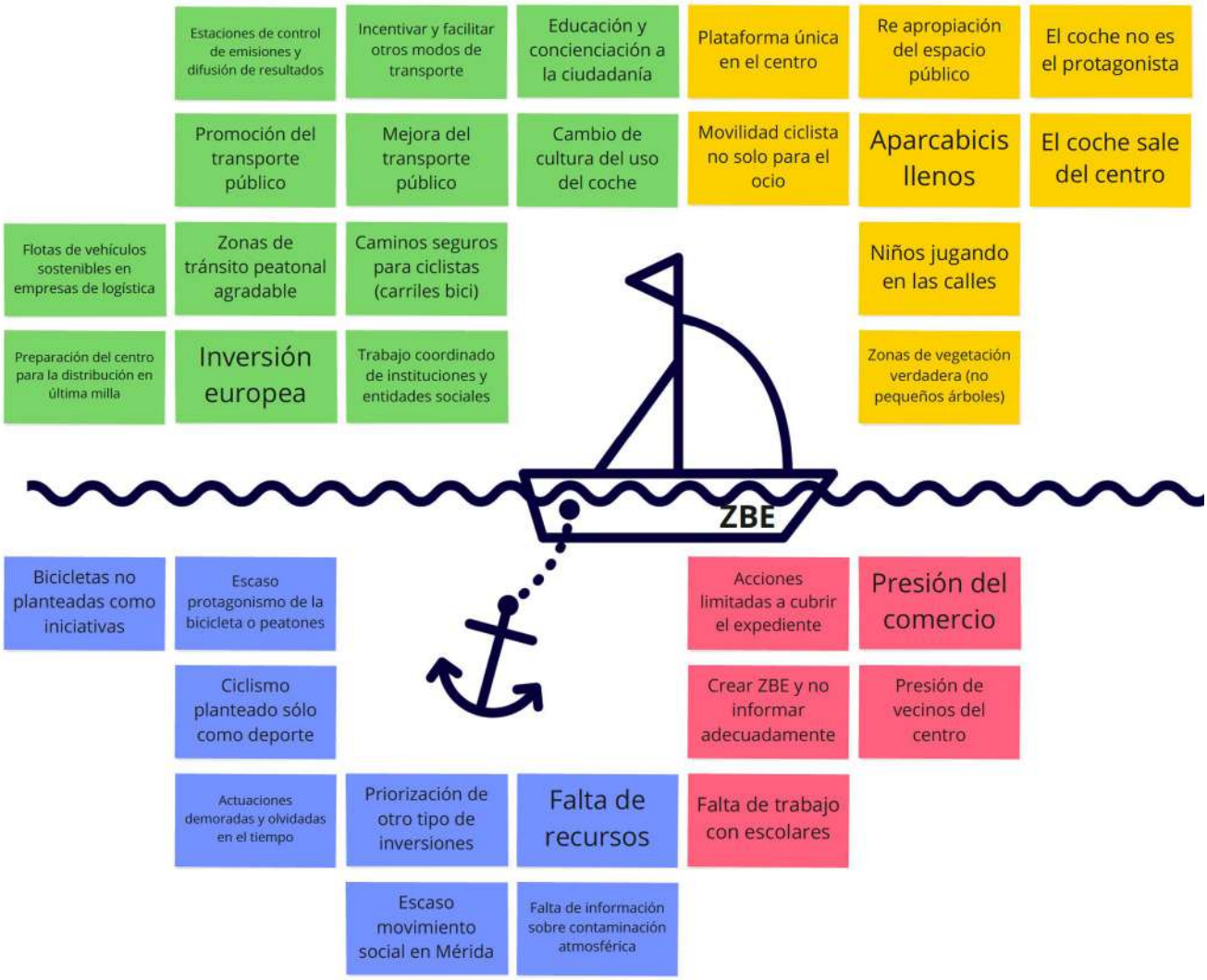
- Doble fila asumida en el centro
  - Se anulo carriles completos de calles con doble vía
- Uso excesivo del coche en colegios
- Congestión en horas de acceso a colegios
- Aparcamiento en el entorno del centro
- Programa puntual para desincentivar el uso del coche en colegios (terminó y no consiguió resultados)
- No se ofrecían alternativas de transporte

- Problemas en zonas concretas del centro
  - Aparcamiento en doble fila
  - Ausencia de zonas de carga y descarga en el centro
- Presencia (por error) de vehículos de alto tonelaje en el centro
  - Ausencia de señalización clara
- Furgonetas y motos de reparto: Poco respeto a normas circulación.
- No hay empresas de transporte sostenible (bicicletas de carga)
- No existen zonas optimizadas para el reparto en última milla

Las ZBE nos ayudan a conseguir una ciudad más limpia, habitable y saludable para Mérida

¿Qué nos ayudará a avanzar?

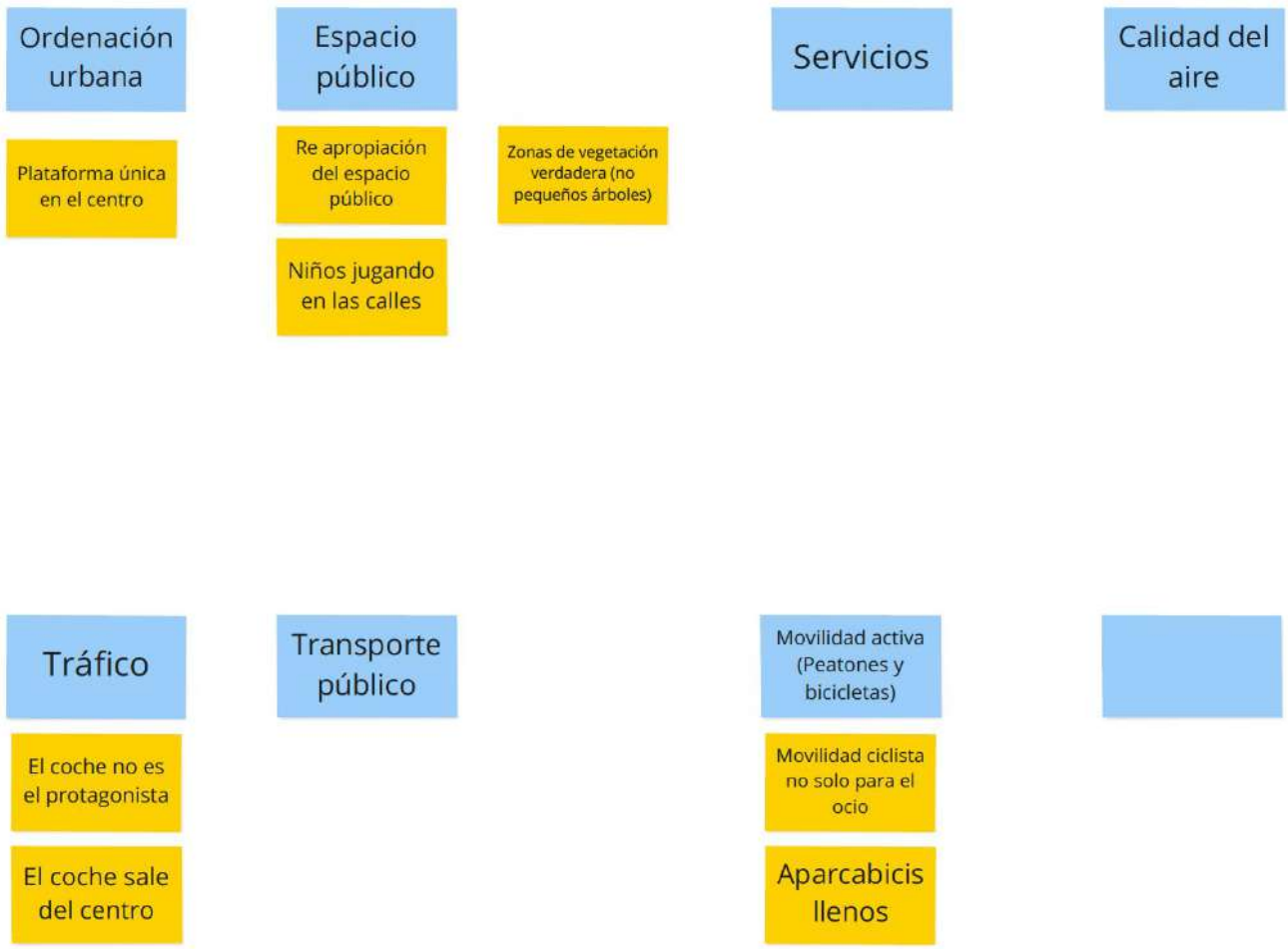
¿Qué resultados nos harán sentir bien?



¿Qué nos puede retrasar?

¿Qué nos puede hacer fracasar?

Aspiraciones Mérida:
¿Cómo sería mi ciudad ideal en 15 años gracias a las ZBE?



¿Hasta dónde hemos llegado gracias a las ZBE de 2023?

¿Cómo conseguimos que las ZBE transformen Mérida?

¿Cuál es la situación actual de Valencia?

Ahorro económico frente al uso del vehículo privado

La movilidad activa supone una ganancia en salud

Parque fluvial del Turia permite comunicar diferentes zonas de la ciudad

Ha mejorado en los últimos años

Continuidad de aceras, menos obstáculos, etc.

Alto volumen de desplazamientos peatonales

Buena red de carriles bici

Ahorro económico frente al uso del vehículo privado

Nuevas rutas de carril bici

Han mejorado las conexiones ciclistas

Mejoras de la líneas para que todas no pasen por el centro

Ahorro económico frente al uso del vehículo privado

Disponibilidad para casos concretos y versatilidad

Ahorro económico frente al uso del vehículo privado

Agilidad para cubrir líneas deficitarias (vehículos de 7 y 9 plazas)

Formación y profesionalidad de conductores

Reparto caminando en barrios (MRW)

Experiencias de cargo bikes (UPS y DHL)

Ciudad pensada para el coche

Desigual reparto modal (centro-barrios)

Faltan espacios para caminar realmente aislados de vehículos

Más allá del centro, no es una ciudad amable para caminar

Rutas peatonales inconexas

Barreras arquitectónicas y falta de amabilidad para caminar

La calle se sigue percibiendo como un entorno peligroso para caminar (visibilidad escasa, dobles filas, etc.)

Motos aparcadas en aceras

Demasiados carriles bici y aparcabicis en aceras

Los desplazamientos a centros de trabajo son complicados por distancia o ausencia de carriles bici

Intermodalidad complicada. No se puede combinar con transporte público.

Menos uso del transporte público por COVID

Se han perdido servicios y frecuencias por COVID

Mentalidad de que el taxi es caro

Ausencia de políticas que impulsen el taxi (precarización)

Ausencia de oferta de transporte público real para trabajadores (polígonos industriales)

Servicio de cercanías infrautilizado y con baja dotación de servicios

Falta de comunicación con municipios del área metropolitana

Se plantean grandes obras faraónicas de dudosa repercusión positiva

Inconexión de los barrios

Multimodalidad no es efectiva en la actualidad (billetes, coordinación, etc.)

Excesivos vehículos circulando

Aporta "seguridad" por COVID

Atascos generalizados

Las nuevas intervenciones no reducen el espacio para vehículos

La disponibilidad de coche condiciona acceder a trabajos

Párquines disuasorios atraen el tráfico a zonas periféricas

Mentalidad de que el coche tiene que llegar a todas las partes

Desconocimiento de la contaminación generada por las pastillas de freno y discos de embrague

Escaso uso de la ciclologística (farmacias, por ejemplo)

Falta de espacios de aparcamiento ordenado

Necesidades de reparto en aumento

Sin preparación para los cambios venideros

Flota envejecida

Sector reticente a los cambios

Falta de apuesta al reparto de última milla (y la renovación de flotas)

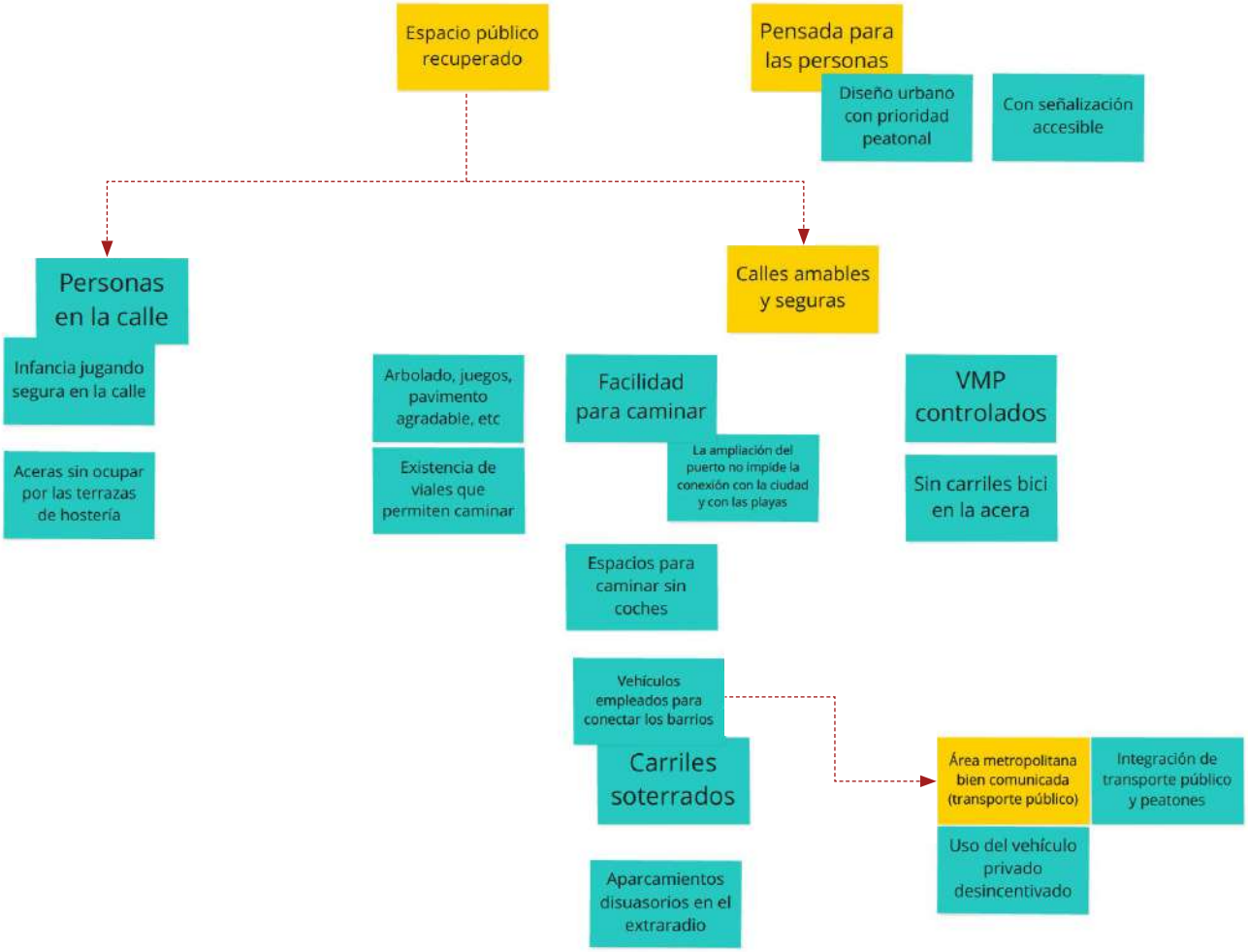
Ciudad no preparada para las cargo bikes (aparcamiento, etc.) y se resta espacio a peatones

Elementos transversales de la movilidad en Valencia

Urbanismo e infraestructuras	Políticas	Accesibilidad	Seguridad vial	Movilidad escolar	Salud y calidad del aire
Se sigue construyendo o planificando como hace años (demasiados aparcamientos, etc.)	No se trabaja en equipo para diseñar políticas y planificar	Espacios no pensados para las personas con movilidad reducida	Excesiva velocidad de circulación que se trata de rebajar con semáforos	No se incentiva el uso de la bicicleta o desplazamientos activos en el entorno escolar	V30 dispara la contaminación atmosférica (tránsito del puerto perjudica a la cuidad)
Polos atractores de desplazamiento muy alejados	Políticas poco atrevidas o innovadoras. El miedo a lo no popular impide avanzar		Grandes vías de circulación urbana fomenta la velocidad		Falta de información y medidores ubicados en lugares adecuados
La ciudad no sigue patrones de 15 minutos. Los trayectos diarios son demasiado largos					No se actúa sobre las fuentes de la contaminación y se exigen cambios a la ciudadanía
Nuevos desarrollos urbanísticos en espacios sin servicios de transporte					

El modo de vida y producción condiciona la movilidad	1/3 de los trabajadores vienen de fuera de Valencia (30% de los desplazamientos tienen un origen laboral)

Aspiraciones Valencia: ¿Cómo sería mi ciudad ideal en 15 años gracias a las ZBE?



Año 2038

¿Hasta dónde hemos llegado gracias a las ZBE de 2023?

¿Cómo conseguimos que las ZBE transformen Valencia?

Diseño general de la ZBE

- Optimizando las inversiones
- Zonas amables para convivir
  - Fomento de zonas de encuentro y socialización (urbanismo feminista)
  - Contemplando la accesibilidad y favoreciendo el caminar
- Adaptar cada ZBE a los diferentes barios o municipios
  - Tener en cuenta los servicios y el acceso a plazas de aparcamiento privado.
  - Diseñar pensando en el área metropolitana (principal causa de tráfico)
  - Ofrecer alternativas reales al desplazamiento a las ZBE
- Plazas tranquilas
  - Bancos y sombras que favorezcan el relax
  - Mobiliario urbano que no impacte visualmente (colores y formas uniformes)
- Mayor arbolado y ajardinamienmto
- Zonas de juego
  - Libre de obstáculos para caminar (mobiliario urbano accesible)

Transporte público

- Cero emisiones (ni híbrido, ni gas)
  - Intermodalidad real con la bicicleta (acceso a vehículos y aparcamiento seguro)
- Facilitar el acceso del transporte público a ZBE para necesidades especiales (taxi)
  - Taxis de 9 plazas sustituyendo bus con baja ocupación
- Favorecer la red metropolitana para que sea una opción real de desplazamiento
  - Autobuses lanzadera para acceder a los polígonos
  - Parkings disuasorios en el entorno de estaciones de transporte público

Peatones

- Facilidad en los desplazamientos
- Todos somos peatones
  - Creación de espacios amables que inviten al paseo y al desplazamiento caminando (conceptos diferentes)
- Contemplar la diversidad funcional
- Accesibilidad en todos los niveles

Participación

- Necesario atender el problema de forma estructural. No hay que actuar sobre los modos de transporte, sino en las personas y las razones por las que se desplazan
- Implicar a la ciudadanía en el diseño
  - Implicar a agentes clave (comercio, transporte, etc.)
- Recoger nuevas opiniones o ideas
  - Participación a dis niveles: Consultas generales y de calado, pero también casos concretos
  - Aprovechar las herramientas electrónicas de participación

Formación, información y sensibilización

- Necesario cambio de estilo de vida y sistema productivo
- Aprovechar las nuevas oportunidades de trabajo generados por el declive industrial
- No ocultar la accidentabilidad
  - Concienciar a jóvenes sobre las ventajas económicas y sociales del comercio de proximidad
- Pedagogía sobre seguridad vial (para todos los vehículos)
  - Sensibilizar sobre la intermodalidad
- Promoción del desplazamiento activo

Planificación urbanística y ordenación

- Generar espacios habitables y de servicios en barrios para reducir la necesidad de desplazamientos
- Grandes avenidas sin atravesar la ciudad
- ZBE implantadas en barrios (no es posible en todos)
  - Analizar bien la realidad de los barrios para valorar la creación de ZBE (no todos necesitan, ni pueden)
- Retirar carriles del centro y favorecer las circunvalaciones
  - Reducir la necesidad de desplazamiento
  - Favorecer el desplazamiento activo

Tráfico y Movilidad

- Prioridad de la seguridad vial
- Anillo perimetral de bajas emisiones
  - Ampliación de ZBE a baja escala (vehículos más contaminantes no pueden entrar a la ciudad)
- Compartiendo el espacio
  - Transición paulatina (reduciendo la presencia del coche de forma progresiva)
  - Manteniendo el uso del vehículo privado cuando es necesario (con las condiciones adecuadas)

Bicicletas y VMP

- Modelo dual en ZBE
  - Carriles bici sin interferir con peatones (fuera de la acera)
    - Creación de espacios para que la bicicleta se pueda desplazar a más velocidad y pueda ser un medio de transporte
  - Convivencia bici peatón de forma responsable sin necesidad de carril bici
- Aparcamientos seguros para bicicletas (muchas viviendas no disponen de espacio)
- Carriles bici para favorecer el acceso desde el área metropolitana o polígonos industriales

Logística

- Considerar las cargo bikes como vehículos y preparar la ciudad para ello
- Puntos de suministro centralizados
  - Espacios estratégicos para carga y descarga para vehículos industriales, furgones fundamentalmente.
  - Incluir espacios de carga y descarga para vecinos sin aparcamiento privado
- Educar a la ciudadanía sobre las necesidades reales de la logística (priorizando urgencia)
  - ¿Realmente lo necesitas para mañana?

Movilidad eléctrica

- Limitar también el acceso a los vehículos eléctricos
  - Atención a la contaminación por pastillas de freno, ocupación del espacio público
- Ciudad preparada para la llegada masiva de vehículos eléctricos
- Generación de energía distribuida (solar)

Salud y calidad del aire

- Contemplar el ruido generado por el pavimento y los motores
- Control de las emisiones por pastillas de freno de los vehículos

Comercio y servicios

- Establecer horarios para carga y descarga
- Regulación de terrazas
- Promoción del comercio de proximidad
- Información y sensibilización a comercio y hostelería
  - Exponer ejemplos prácticos y reales

Anexo III.

Otros recursos

ECODES (2022). Gobernanza y transformación de la movilidad urbana.

Vol. I: Recopilación de buenas prácticas en tiempos de COVID-19, transición energética y cambio climático en diez ciudades españolas.

Versión online

Ecologistas en Acción (2022).

Las Zonas de Bajas Emisiones: Guia para su aplicación con criterios climáticos y de calidad de caire en ciudades medias

Versión online

Ministerio para la Transición Ecologíca y el Reto Demografico (2021).

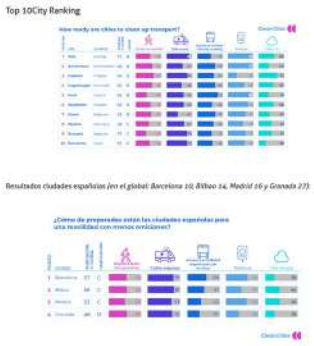
Directrices para la creación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).

Versión online

ECODES, F. Renovables y T&E (2021).

Objetivo 2023: Zonas de Bajas Emisiones para una movilidad sostenible y reducir el CO_2.

Versión online



Clean Cities Campaign (2022).

Pan-European City Rating and Ranking on Urban Mobility for Liveable Cities.

Versión online

Varias (2021).

Propuesta de actualización de los distintivos ambientales para vehiculos.

Versión online

Red de Ciudades que Caminan (2021).

Oxigena la ciudad: recomendaciones para lograr ZBE efectivas.

Versión online

ECODES - Fundación Ecología y Desarrollo -
Plaza San Bruno 9 – 50003 Zaragoza, Aragón, España

www.ecodes.org

CleanCities

ecodes
tiempo de actuar