La ciudad debe moverse al ritmo del ciudadano

OLE THORSON
ENGINYER DE CAMINS
I EXPERT EN MOBILITAT

Durante siglos la ciudad ha evolucionado primero construyendo vivienda, después creando puestos de trabajo y finalmente infraestructuras del transporte. Manifestaciones como: "La ciudad no se ha hecho para el automóvil" o "Falta espacio para la movilidad a motor" han escenificado roces entre el sector económico (que ha desarrollado el automóvil) y nuestro entorno habitable.

En unas décadas recientes se ha puesto de relieve que este modelo no resulta viable para las zonas urbanas (ni grandes ni medianas). No hay espacio para tanta individualidad. Hay que asumir un sentir colectivo y social de la ciudad.

La movilidad mayoritaria en el medio urbano -el caminar- ha sido la gran ignorada por técnicos y políticos y por la economía. No se ha valorado el bienestar de los peatones al planificar y gestionar el espacio vial. Se ha deshumanizado el lugar de encuentro, la calle, la plaza, el parque.

> La movilidad mayoritaria en el medio urbano -el caminar- ha sido la gran ignorada por técnicos y políticos y también por la economía. Se optimiza el bienestar de los conductores y es un error

Los técnicos trabajan optimizando el bienestar de los conductores (más cacharros por metro cuadrado de espacio público), y es un error notable. Se ha permitido que este espacio se utilice para dejar enseres privados, que ocupan más espacio que el dedicado a los propios ciudadanos a pie. En defenitiva, los proyectos del espacio público y del uso de suelo se hacen para el conductor y no según las necesidades del ciudadano.

Algunas recetas para mejorar

Es necesario cambiar la forma de planificar y elaborar proyectos relacionados con el espacio público:

✓ Se deben incluir en los proyectos las necesidades de los ciudadanos que se mueven a pie, cosa que implica el acceso al transporte público.

✓ Hay que definir claramente las paradas bus/tranvía/bocas de metro, cómo llegar a ellas y qué oferta de transporte hay en estos lugares.

PROJECTE EL BARRI ESPAI DE CONVIVÈNCIA
Dibuix d'una nena de 10 anys del Poblenou

✓ El espacio de la ciudad debe planificarse para su uso a pie y en las diferentes líneas y direcciones de movimiento.

✓ Primero deben fijarse los polos de generación y atracción de la movilidad. Después se trazarán las líneas de movimiento para llegar a pie a estos lugares y a los puntos del transporte público.

Los planos de presentación de cualquier proyecto vial y de espacio público deben incluir las necesidades de los peatones, los ciclistas y pasajeros y la referencia a sus movimientos (actualmente se empieza con la definición de exigencia de los conductores, sin valorar los efectos negativos del uso de los coches).

Una vez aclarado este uso (50 % peatón y 20 % transporte), se podrán definir otras necesidades técnicas de las infraestructuras. Los espacios para peatones y pasajeros del bus no se pueden añadir al final. El peatón y el pasajero (cuando anda) tiene derecho a un entorno agradable: sólo se conseguirá si la ciudad quiere tener un aire limpio y con menos ruido.

✓ El volumen de tráfico de una calle se debe ajustar a lo que aceptan peatones y vecinos. Hay que trabajar con el volumen ambiental del tráfico, no con la capacidad física de una calle.

✓ Los ciudadanos tienen derecho a poder conversar sin gritar; en la calle y en la casa.

La importancia de la seguridad vial

En una situación de crisis energética y económica, resulta significativo que ni los políticos ni los empresarios prediquen primero el ahorro y luego un cambio en la movilidad que reduzca la factura energética.

Por mucho que se trabaje y se hable de seguridad vial, el tráfico urbano sigue agrediéndonos. No se observa un cambio serio en la dirección de atender las necesidades del ciudadano. Su integridad física debe considerarse más importante que el espacio y la velocidad que desean los conductores para moverse. Necesitamos seguridad vial para los menos protegidos. En la sociedad moderna, los caballeros con coraza no pueden ganar el torneo.

✓ Es necesario un severo control de velocidades de vehículos privados en la mayoría de las calles (zonas 30 Km/h) para ahorrar al menos 5.000 heridos en la movilidad de Barcelona.

✓ El peatón debe tener prioridad para cruzar las calles rápidas (50 Km./h). Todos los pasos de peatones deben estar regulados con semáforos y en la línea de andar del peatón.

Es importante contar con un aparcamiento para el coche fuera del espacio público (no existe el derecho a aparcar en la calle). Conviene planificar nuevos aparcamientos a cierta distancia del domicilio (200 a 400 metros). En destinos urbanos no se deben ofertar muchas plazas.

A este respecto se han dado los primeros pasos en Catalunya y en Barcelona con la Ley de Movilidad y el Decreto de Movilidad Generada.

Normalmente, se antepone la necesidad del conductor para llegar a las grandes infraestructuras del transporte. El aeropuerto tiene un servicio de transporte público nefasto y exceso de parking. La nueva estación de tren (Sagrera) está pensada como un gran aparcamiento (en el centro de la ciudad), al cual se accede mediante una nueva autopista urbana. No tenemos carriles bus en las entradas de las ciudades (basta con un poco de pintura) y los carriles en proyecto no dispondrán de paradas en los municipios vecinos. Hay zonas industriales sin acceso a pie, bicicleta o transporte público.

Algunas razones para el optimismo

✓ La ley catalana de movilidad y el decreto de movilidad generada están cambiando el futuro. Hay esperanza; pero conviene exigir que se aplique todas las posibilidades para mejorar las condiciones actuales para la mayoría a pie y en transporte público.

✓ Los planes de movilidad (Plan Director del Área y de Movilidad Urbana de Barcelona) contienen previsión de reducción de kilómetros en vehículo privado. Hay que introducir estas previsiones en todos nuevos proyectos y en la gestión diaria de la movilidad. Sin esta actuación las externalidades nos comerán.

✓ El decreto de la calidad del aire, en combinación con otras disposiciones de la Generalitat, pone el acento sobre la imposibilidad de aumentar las emisiones en Barcelona y su entorno.

Algunes xifres sobre mobilitat

REDACCIÓ

Vehicles

A la nostra ciutat, amb una superfície de 101 km2 i una població de 1.603.178 habitants, el número de vehicles és de 991.151. D'aquests, 617.022 són automòbils, 184.888 motocicletes, 93.378 ciclomotors, 42.234 furgonetes, 31.257 camions i "altres", 21.967. En els accessos a la ciutat hi ha una intensitat diària d'1.218.934 vehicles, que circulen a una velocitat mitjana de 20,8 km/h.

Desplaçaments

Dels 4.721.406 desplaçaments que realitzen els residents a Barcelona, el 50,2% es fan en transport no motoritzat. El 32,5% corresponen als desplaçaments en transport públic i el 17,3% al vehicle privat.

Iván Ortiz

Dels recorreguts motoritzats, la major part són en cotxe (57,4%) i en moto (38,5%). La superfície dedicada als vianants a la nostra ciutat és de 12,2 km per metre quadrat i 11km/m2 està dedicada al cotxe. L'assignatura pendent: democratitzar l'ús del sòl.

Vianants

L'any 2007 es van realitzar 2.486.703 etapes de desplaçaments a peu, el 46% del total. Ciutat Vella és el districte més transitat, un 21,67%. La resta es troben per sota del 10%, excepte Sant Martí, que representa el 10,49%. La nostra ciutat afavoreix la mobilitat a peu pel seu clima (17,3 graus de mitjana) i pels escassos dies de pluja (74 a l'any).

Accidents de trànsit

L'any 2007 va haver-hi 12.824 ferits i 43 morts en accidents de trànsit. D'aquests, 555 van ser a les rondes. Una campanya de sensibilització recordava recentment que un de cada tres accidents ocorre en un pas de vianants.

Semàfors

1.646 encreuaments de la ciutat estan semaforitzats. D'aquests, 332 estan adaptats per a invidents. El nombre total de semàfors és de 35.597. El temps en verd per als vianants és menor que per al trànsit rodat. A la nostra ciutat hi ha instal·lades 139 càmeres de vigilància.