

## PLANES DE MOVILIDAD Y URBANISMO

El urbanismo actual se centra en resolver el crecimiento de las ciudades acogiendo las necesidades de suelo para viviendas, terciario, industrial o equipamientos, pero es verdad que respecto de la movilidad y sus efectos asociados, aún siendo muy sensibles para los ciudadanos todavía queda mucho por hacer desde la planificación.

En un sistema urbano el análisis de la movilidad y, más concretamente, el resultado de su asignación sobre la red de transporte público o privado con herramientas específicas de planificación de transportes (modelos de transportes), permite analizar el pulso urbano de la ciudad en cuanto a transporte se refiere.

La movilidad es una consecuencia del urbanismo en cuanto a localización de actividades y de usos o al propio diseño del sistema viario o de transporte público.

La sociedad toma cada vez mas consciencia de que la planificación urbana y el sistema de transportes deben diseñar la utilización mas eficiente posible de las diferentes redes : peatones, bicicleta, transporte público, vehiculo privado y distribución urbana de mercancías para lo cual el urbanismo debe apoyarse cada vez mas en la planificación de transportes, debiendo apuntarse hacia una movilidad sostenible que reduzca los costes ( emisiones de gases de efecto invernadero, contaminación atmosférica, congestión, accidentes, perdidas de espacio público y problemas ambientales...)

Es necesario considerar el tráfico que los nuevos desarrollos urbanísticos generan sobre un sistema de transportes ya en funcionamiento y en numerosos casos, ya saturado o al borde de la saturación por lo que habría que incorporar a la planificación urbanística planes de movilidad y contar a este respecto con los profesionales y la participación ciudadana, así podríamos incorporar a la futura modificación de la ley del suelo que los PGMO lleven incorporado un estudio de la movilidad, el tráfico y del transporte público en el municipio, o sea un estudio municipal de movilidad el cual deberá desarrollar medidas específicas para conseguir la continuidad entre los distintos modos de transporte dentro del municipio y en especial adoptar medidas que prevean y ordenen las necesidades de movilidad y de transporte público de los vecinos, con particular atención al impacto de las infraestructuras de uso público, como complejos sanitarios, educativos o administrativos.

El actual modelo urbano y de transporte se centra fundamentalmente sobre el vehículo privado motorizado, aunque se va avanzando en la construcción de estacionamientos disuasorios, el aumento de la densificación, la mejora del transporte público, la limitación del tráfico motorizado en las ciudades Hay que relacionar en la ley del suelo urbanismo y movilidad...

La nueva ley 8/2007 señala art 10 c) que la ordenación urbana atienda a los principios de accesibilidad universal, movilidad, eficiencia energética, prevención, protección y limitación de las consecuencias de la contaminación sobre la salud.

Los PGMO deben tener en cuenta la movilidad desde el diseño del proyecto de ciudad ya que afecta a los usos, intensidades, viario etc. Se debe plasmar gráficamente y normativamente todo el modelo de movilidad

y no sólo la red viaria (transporte público, redes ciclistas, intercambiadores, aparcamientos).

En nuestra Ley del suelo tenemos la figura del estudio de impacto territorial que debe analizar el impacto sobre el territorio de una actuación de urbanización, también art 98 la previsión dentro del sistema general de comunicaciones de las vías verdes y carriles bici y la necesidad en los planes parciales de analizar la circulación rodada y los enlaces con las infraestructuras generales. Aunque quizás haya que hacer alguna precisión mas al respecto de los transportes públicos urbanos y regionales por carretera y ferrocarril.

La atención a la movilidad en el ámbito de un plan parcial incidirá en la sostenibilidad.

Una propuesta a realizar sería que igual que sucedió con la calidad en la edificación se suscribiera un pacto por la movilidad con la mas amplia participación ciudadana, administraciones públicas, partidos políticos, usuarios y empresarios del transporte técnicos expertos, sindicatos, ecologistas universidades, organizaciones empresariales, colegios profesionales, medios de comunicación, etc. y acompañarlo como se hizo entonces de la constitución de una mesa por la movilidad y en un futuro aprobar una ley por la movilidad.

Igual que se subvencionaron los planes de accesibilidad podía hacerse con los planes de movilidad municipal (también hacer unas directrices de ordenación territorial para integrar la planificación del transporte con los usos del suelo) cuyos objetivos deben ser proteger el medio ambiente, proporcionar la accesibilidad para todos, mejorar la seguridad, inclusión de infraestructuras específicas y sistemas de prioridad para peatones, ciclistas

y transporte colectivo en el planeamiento urbanístico, previsión de aparcamientos de bicicletas o creación de aparcamientos disuasorios.

La pacificación del tráfico y la peatonalización son factores de jerarquización de la red viaria en función de los usos del suelo, de manera que mientras que la segunda puede estar indicada en zonas de gran actividad comercial, la primera lo estará para áreas residenciales, supone una intervención en los usos del suelo e incide de lleno en el urbanismo, ya que a nadie se le escapa que la catalogación de unas calles como arteriales o principales, otras como zonas 30 y otras como peatonales, produce notables efectos urbanísticos en la zonificación y la calidad urbana.

Otras acciones para reformular la jerarquía de la red viaria serían, a diferencia del metro o de los sistemas elevados que en buena parte independizan su función de las vías urbanas, el transporte urbano de superficie del tranvía o el público con plataforma reservada para lo que habría que asignar un espacio a cada uno de ellos. Por otro lado la creación de redes para ciclistas y peatones aparece cada vez más como elemento básico en la búsqueda de una movilidad más sostenible, planteado desde un plan parcial es una solución no complicada.

Otra cuestión importante es que el transporte público proporcione flexibilidad, cobertura y comodidad y una forma de conseguirlo es que haya una óptima transferencia entre ellos. Surge así la necesidad de los intercambiadores de transporte como sistema de integración entre los distintos modos de transporte, siendo uno de los puntos de referencia de la imagen de la propia ciudad, así en relación a la incidencia de los aspectos urbanísticos de la movilidad se debe facilitar la entrada y salida de

autobuses urbanos e interurbanos mediante carriles de uso exclusivo, prioridad en las intersecciones, etc.

## CONCLUSIONES

Las necesidades de movilidad deben integrarse en las leyes de ordenación del territorio con una completa vinculación entre la planificación urbanística y sectorial, incluyendo directrices de movilidad que ordenen el transporte privado, el transporte, los modos no motorizados y la asignación de usos e intensidades.

La movilidad debe integrarse de forma global, reuniendo las políticas de tráfico, de aparcamiento y peatonalización.

Aprobar una ley de movilidad.

Exigir en la modificación de la ley del suelo un estudio de transportes informado por la Dirección General de Transportes o estudio de evaluación de la movilidad en el planeamiento urbanístico.

Celebración de jornadas como éstas sirven para difundir y debatir buenas prácticas.

Constitución de una mesa y de una carta para la movilidad.

En definitiva las políticas preventivas que aboguen por el uso racional y eficiente del coche, e incorporen la movilidad como elemento esencial del urbanismo, contribuirán al mejor funcionamiento de la ciudad.