CRITERIOS, MEDIDAS E INSTRUMENTOS PARA UN MODELO DE MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE

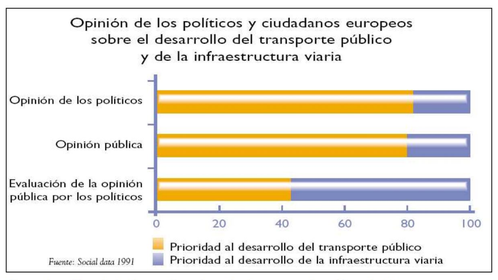
Luis Morales Carballo. Biólogo, consultor en sostenibilidad. Blog: http://sostenibilidadurbana.wordpress.com
E-mail: estudioluismorales@gmail.com Dirección: C / Pilar de Gracia, Nº 3, 3º D. 41010, Sevilla.
Miembro de la Asociación Española de Ecología Terrestre (AEET) y de la Asociación de Científicos por el Medio Ambiente (CiMA).

ANTECEDENTES

Nuestra especie ha hecho de la movilidad una de las claves de su éxito evolutivo. Desde la Revolución Industrial, sin embargo, la práctica de la movilidad se torna cada vez más insostenible: maximización de la movilidad mecanizada, consumo de combustibles fósiles a tasas crecientes, incremento de la distancia recorrida, y aumento de la contaminación. Todo ello afecta negativamente a la salud humana y al medio ambiente. El actual proceso globalizador intensifica estos rasgos negativos, al incrementarse la demanda de movilidad.

La ordenación del territorio y el urbanismo son responsables del modelo de movilidad que se implanta en ese territorio. Los bajos precios de la energía han permitido y estimulado la explosión urbanizadora, el monofuncionalismo (que crea "lejanía") y el uso del coche, en un proceso complejo cuyos elementos se retroalimentan. La mejora de la eficiencia de los vehículos no resuelve los problemas, puesto que el número de coches se incrementa y también la distancia recorrida con ellos. Se generan grandes atascos y se satura la red viaria. Las políticas de incremento de la oferta han demostrado no ser la solución; al contrario, favorecen una mayor utilización del coche a largo plazo. Se ha generado la "espiral insostenible del transporte".

Bajos precios de la energía y creciente popularización del coche → Dispersión edificatoria → Aumenta movilidad motorizada → Saturación viaria →
→ Incremento red viaria → Aumenta dispersión edificatoria → Incremento movilidad motorizada → Nueva saturación viaria



Fuente: Reclaiming city streets for people. Comisión Europea, 2004.

EFECTOS Y CONSECUENCIAS

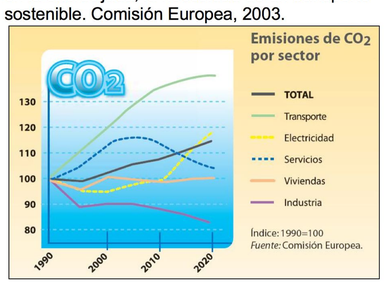
1) Ambientales: Incremento del consumo de energía. Emisiones de gases de efecto invernadero. Contaminación atmosférica y acústica. Deterioro de la calidad ambiental. Incremento de la Huella Ecológica.
2) Sociales: Estrés. Atascos y pérdida de tiempo. Accidentes. Incremento de las víctimas y de la inseguridad. Invasión del espacio urbano. Sectores sociales menos favorecidos quedan "cautivos" del transporte público. Menor accesibilidad.
3) Económicos: Elevado gasto en infraestructuras viarias. El cambio climático y el deterioro de la calidad ambiental observado pueden suponer una pérdida de competitividad económica en el medio y largo plazo.

Accesos a Sevilla en día laborable. Fotografía: Plataforma Ciudadana Aljarafe Habitable.

El Roto. Fuente: www.elpais.com/vineta

El Roto. Fuente: www.elpais.com/vineta

Emisiones de CO_2 por sectores. Fuente: Europa en la encrucijada; la necesidad de un transporte sostenible. Comisión Europea, 2003.



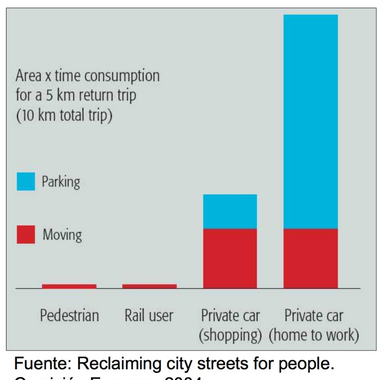
Forges. Fuente: www.elpais.com/vineta

El Roto. Fuente: www.elpais.com/vineta

¿QUÉ PODEMOS HACER?

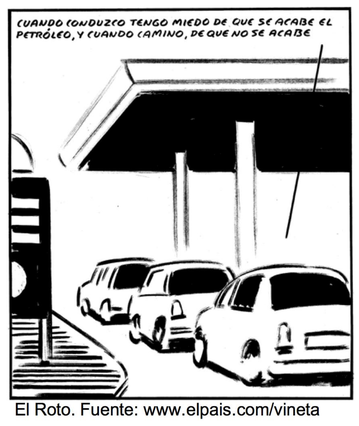
Recuperar la ciudad compacta, que crea "cercanía", mezcla usos y funciones y de esta manera minimiza las necesidades de desplazamiento. La mejor movilidad es la que no se produce. La accesibilidad es un derecho, no la movilidad. Potenciar los modos más eficientes y menos contaminantes: los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público colectivo han de ser prioritarios. Reordenar el espacio urbano, reduciendo el espacio disponible para el coche privado y maximizando el disponible para peatones, ciclistas y transporte público. Cambiar el paradigma.

Fuente: Reclaiming city streets for people. Comisión Europea, 2004.



Fuente: Reclaiming city streets for people. Comisión Europea, 2004.

El Roto. Fuente: www.elpais.com/vineta



El Roto. Fuente: www.elpais.com/vineta

(1) CRITERIOS

1. Disminuir la necesidad de desplazarse, mezclando usos y funciones y creando "cercanía" (ciudad compacta).
2. Favorecer la máxima accesibilidad con la menor movilidad posible, especialmente en medios motorizados.
3. Limitar y disminuir el número de desplazamientos en coche, especialmente para distancias inferiores a 3-5 km, y potenciar los desplazamientos a pie y en bicicleta.
4. Disminuir el espacio urbano disponible para el coche, y maximizar el disponible para los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público colectivo.
5. Generar un espacio público amable, tranquilo, seguro, lugar de encuentro y no de exclusión.
6. Mejorar el paisaje urbano y la calidad ambiental de la ciudad.
7. Contribuir a la lucha contra el cambio climático, disminuyendo las emisiones de gases de efecto invernadero.

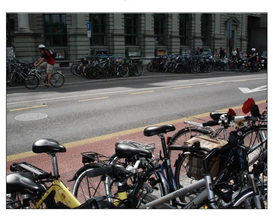
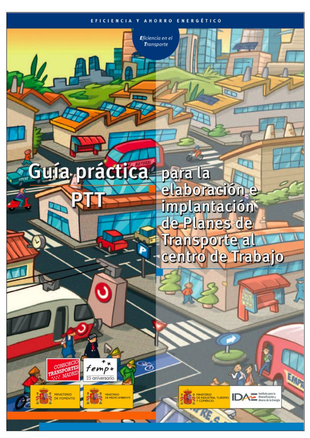
(2) MEDIDAS

1. Ensanche de aceras, ganando espacios para el peatón.
2. Construcción de una red de carriles-bici, que conecte las zonas residenciales con las zonas de trabajo y/o estudio y con los intercambiadores de transporte.
3. Limitación de la superficie disponible para estacionar coches (complementario a los puntos 1 y 2).
4. Extender los aparcamientos para bicis en toda la ciudad y en los intercambiadores de transporte.
5. Implantación de sistemas de bicicleta pública.
6. Construcción de carriles reservados para autobuses, con separaciones físicas. Carriles VAO. Vigilancia.
7. Aumento de la flota de autobuses.
8. Promoción de "carsharing" y "carpooling".
9. Recuperación del tradicional tranvía y desarrollo de redes de metro de carácter metropolitano.
10. Desarrollo de la red de ferrocarriles de cercanías, estimulando su utilización.
11. Potenciación de la intermodalidad entre todos los modos de transporte.

(3) INSTRUMENTOS

1. Planes de Movilidad Sostenible de las Áreas Metropolitanas.
2. Creación de Consorcios Metropolitanos de Transporte.
3. Planes de Movilidad en empresas.
4. Espacio para bicicletas en trenes, tranvías y metros.
5. Sistemas Bus-bici y Metro-bici.
6. Habilitar Zonas 30 y Zonas 20. Preferencia peatonal.
7. Unificar política tarifaria del T.P. Tarjeta de Transporte.
8. Concienciación ciudadana.

De izqda a dcha.: Ensanche de acera y construcción de un carril bici, limitando el espacio disponible para el coche; Estación de metro y reordenación urbana favoreciendo la accesibilidad peatonal; Tranvía y peatonalización compatible con el uso de la bicicleta. Sevilla, septiembre de 2009. Fotografías: Realización propia.



De izqda a dcha.: Aparcamientos para bicicletas anexos a una estación de ferrocarril, Lucerna (Suiza), agosto de 2008. Sistemas de bicicleta pública en Sevilla (SEVICI) y Barcelona (Bicing), marzo de 2009. Fotografías: Realización propia.