



**FEDERACION ESPAÑOLA DE
MUNICIPIOS Y PROVINCIAS**

RECOMENDACIONES DE LA FEMP SOBRE LA ACERA Y LA PRIORIDAD PEATONAL

Acuerdo de Junta de Gobierno de la FEMP,
en sesión de 29 de octubre de 2018

RECOMENDACIONES DE LA FEMP: LAS ENTIDADES LOCALES

Las entidades locales están generando espacios más seguros al peatón, disminuyendo el límite de velocidad del vehículo privado motorizado en la ciudad, tomando como referencia los modelos de Ciudad 30 y Calle 30, tipificando las calles por velocidades.

La intervención municipal en el espacio público debe ser coherente con su uso y debe poder ser reversible, adaptable a los cambios generados en su uso para los ciudadanos.

El calmado del tráfico posibilita la prioridad del peatón en la acera porque genera espacios diferentes al resto de modos de desplazamientos urbanos sostenibles y a los VMPPM.

El calmado del tráfico elimina los riesgos para el peatón en la acera, resaltando de entre estos, a las personas con discapacidad, y especialmente, a aquellos que tienen discapacidad visual.

RECOMENDACIONES DE LA FEMP: TODOS SOMOS VULNERABLES

Las personas con discapacidad no son vulnerables, tienen riesgo de vulnerabilidad en el espacio público.

No todas las personas que tienen discapacidad visual usan bastón o llevan perros guía (de las casi un millón de personas con discapacidad visual en España, sólo unos 80.000 son invidentes).

Las personas con discapacidad visual no tienen por qué ser detectadas por los conductores, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal e incluso peatones.

Las personas con discapacidad visual no tienen capacidad de respuesta ante situaciones límite.

Los vehículos de motor eléctrico y las bicicletas, al no generar emisiones acústicas, no son detectados por las personas con discapacidad visual.

RECOMENDACIONES DE LA FEMP: BICICLETA, BICICLETA CON PEDALEO ASISTIDO Y VMPPM

Los modos de desplazamiento diferentes al peatonal, en el ámbito urbano, deberán utilizar la calzada u otros espacios exclusivos diferentes a la acera, en coherencia con la supremacía del peatón en la acera y el calmado del tráfico en el ámbito urbano.

El espacio genérico para la utilización de la bicicleta, así como para los vehículos de movilidad personal motorizados (VMPPM), en el ámbito urbano es la calzada.

En las calles 30 o de menor velocidad, compartiendo la calzada.

En las calles de mayor velocidad, mediante carril bici a cota diferente a la de la acera, o por el carril de la derecha de estas vías si hubiera más de uno por sentido y si éste está limitado a velocidad 30.

Para que los usuarios de la bicicleta puedan utilizar la calzada, la autoridad municipal tiene que conseguir previamente una pacificación real del tráfico.

El diseño de la infraestructura ciclista debe tener muy en cuenta la continuidad y longitud de los recorridos.

El conflicto entre los modos de transporte en el ámbito urbano debe plantearse entre los modos sostenibles (caminar, uso de la bicicleta y el transporte público) y los vehículos de movilidad personal motorizados, respecto al vehículo privado motorizado; no debería darse entre el peatón y el ciclista.

RECOMENDACIONES DE LA FEMP: LA EXCLUSIVIDAD DEL PEATÓN EN LOS ESPACIOS PEATONALES

Prioridad del peatón en los espacios peatonales

La ciudadanía se relacionan con la acera, como espacio público urbano, por otras consideraciones más allá de las de movilidad, como son entre otras: las sociales, de ocio, culturales, educativas, familiares, laborales, turísticas, etc.

Las personas que se desplazan en sillas de ruedas, independientemente del tipo de silla, son peatones y deben transitar por la acera, tal y como determinan las organizaciones civiles que velan y defienden sus derechos.

RECOMENDACIONES DE LA FEMP: LAS ACERAS-BICI

Evitar la construcción de nuevas aceras-bici, en coherencia con la supremacía del peatón en la acera y los problemas que genera a todos los peatones; resaltando de entre estos, a las personas con discapacidad, y especialmente, a aquellos que tienen discapacidad visual.

Favorecer, en la medida de lo posible, el desmantelamiento o segregación de las aceras-bici existentes de la acera, en coherencia con la supremacía del peatón en la acera.

No contemplar la acera-bici en la normativa municipal, de la misma manera que debería hacer la normativa estatal, ya que no va a ser la infraestructura de futuro para la movilidad en bicicleta en el ámbito urbano.

MÁS ALLÁ DE LAS RECOMENDACIONES DE LA FEMP: MODOS DE DESPLAZAMIENTO

Modos de movilidad activa: Modo peatonal, bicicleta, bicicleta con pedaleo asistido y vehículos de movilidad personal de tracción humana (VMP) <patinetes, patines, etc.>

Modos sostenibles: Modo peatonal, transporte público, bicicleta, bicicleta con pedaleo asistido, vehículos de movilidad personal de tracción humana (VMP), bicicleta eléctrica y vehículos de movilidad personal motorizados (VMPPM).

Modo peatonal (movilidad activa; movilidad sostenible): Peatones (incluidas las personas con movilidad reducida (PMR) en vehículos especialmente diseñados para su desplazamiento (VPMR), siempre a paso de peatón. Se permiten corredores, si la densidad de peatones lo permite.

Transporte público (movilidad sostenible)

Bicicleta y bicicleta con pedaleo asistido <requiere esfuerzo físico> (movilidad activa; movilidad sostenible)

Vehículo de movilidad personal de tracción humana (VMP) <requiere esfuerzo físico> (movilidad activa; movilidad sostenible)

Bicicleta eléctrica y vehículo de movilidad personal motorizado (VMPPM) <no requiere esfuerzo físico> (movilidad sostenible; movilidad pasiva) El Gobierno Central deberá regular sobre la homologación, condiciones técnicas, matriculación y seguro de los VMPPM y bicicletas eléctricas.

Para la regulación urbana de los VMPPM no es necesario establecer una ordenanza propia, tan solo modificar la ordenanza de tráfico/movilidad determinándose que no podrán circular ni estacionarse en los espacios peatonales, pudiendo circular por los carriles de calzada que no superen los 30 Km/h, plataformas únicas a 10 km/h y carriles bici a velocidad entre 10 Km/h y 20 Km/h.

El estacionamiento se realizará exclusivamente en calzada, dónde así lo determine la autoridad municipal para este tipo de elementos de desplazamiento.

Ciclomotores, motocicletas y automóviles <no requiere esfuerzo físico> (movilidad pasiva; movilidad insostenible) Los ciclomotores, motocicletas y automóviles, eléctricos, consumen mucho espacio en su desplazamiento y aparcamiento, y en la configuración de las dimensiones de la calzada, alcanzan altas velocidades, consumen mucha energía y no generan una cultura de movilidad sostenible.

MÁS ALLÁ DE LAS RECOMENDACIONES DE LA FEMP: ESPACIO PÚBLICO URBANO Y VELOCIDADES

Configuramos la zona urbana en distritos y los distritos en barrios. Las ciudades pequeñas posiblemente solo tendrán barrios y los pueblos serán como un barrio de una gran ciudad.

Los itinerarios dentro del barrio no requieren gran velocidad porque el desplazamiento no es muy amplio y una mayor velocidad no hace más que rebajar muy levemente el tiempo empleado (3 km a 30 km/h se recorren en 6' y a 20 Km/h en 9') por lo que los itinerarios dentro del barrio deberían limitarse a una velocidad máxima de 20 km/h.

El itinerario que nos traslade a otro barrio del distrito se podría realizar a mayor velocidad, en concreto a una velocidad máxima de 30 km/h.

Finalmente, el itinerario entre distritos se podría realizar a una velocidad máxima de 40 km/h que supondría la velocidad máxima en ciudad excepto para autovía urbana.

Los carriles establecidos para itinerarios entre distritos se limitarían a una velocidad máxima de 40 km/h, los de itinerarios entre barrios a 30 km/h y el resto a 20 km/h. Los carriles limitados a una velocidad de 40 km/h deberían tener otro anexo a velocidad máxima de 30 Km/h.

MÁS ALLÁ DE LAS RECOMENDACIONES DE LA FEMP: ESPACIO PEATONAL

Acera, a paso de peatón: Solo modo peatonal, prohibido el aparcamiento. Mínima utilización por la carga y descarga.

Otras zonas peatonales (Bulevares, paseos, etc.), a paso de peatón: Solo modo peatonal, prohibido el aparcamiento. Mínima utilización por la carga y descarga.

Parques y jardines, a paso de peatón: Solo modo peatonal, prohibido el aparcamiento. Se pueden configurar carriles bici (bicicleta, bicicleta con pedaleo asistido y VMP <tracción humana>) Mínima utilización por la carga y descarga (siempre regulada para este tipo de espacios)

Calle y zona peatonal, a paso de peatón: Solo modo peatonal, prohibido el aparcamiento. Mínima utilización por la carga y descarga (siempre regulada para este tipo de espacios)

Plataforma única <espacio compartido>, a velocidad máxima de 10 Km/h: Se aceptan todos los modos, pero no se recomienda el transporte público <si se acepta el taxi en plataforma única> porque se le limita la velocidad y porque son vehículos, por volumen y masa, peligrosos para compartir el espacio.

El aparcamiento estará regulado. Mínima utilización por la carga y descarga (siempre regulada para este tipo de espacios)

El modo peatonal puede usar todo el espacio y tiene prioridad en todo el espacio.

Se establecerá una zona vehicular, por seguridad para el modo peatonal, delimitándose con pavimento tacto-visual o elementos que impidan o dificulten la irrupción involuntaria del modo peatonal en la zona vehicular (mobiliario urbano, plazas de aparcamiento, etc.).

La zona vehicular no puede estar configurada como carriles de circulación porque animan a los aumentos de velocidad.

MÁS ALLÁ DE LAS RECOMENDACIONES DE LA FEMP: CALZADA

Autovía urbana, a velocidad superior a 40 Km/h: Solo permitido a las motocicletas, automóviles y transporte público.

Carriles de velocidad máxima 40 Km/h: Todo carril 40 debería tener anexo a su derecha un carril 30. Carriles exclusivamente para motocicletas, automóviles y transporte público.

Carriles de velocidad máxima 30 y 20 Km/h: Carriles exclusivamente para bicicletas y bicicletas con pedaleo asistido, bicicletas eléctricas y VMPPM, ciclomotores, motos, automóviles y transporte público.

Carril bus, a velocidad máxima de 30 Km/h: Solo transporte público.

El taxi no puede parar en el carril bus, ni para las PMR (no pueden superar la diferencia de cota con la acera)

Carril bici, a velocidad máxima de 20 km/h y mínima de 10 Km/h, en los que la bicicleta y bicicleta de pedaleo asistido, tienen la prioridad: Solo para bicicleta y bicicleta con pedaleo asistido, VMP con tracción humana, bicicleta eléctrica y VMPPM.

MÁS ALLÁ DE LAS RECOMENDACIONES DE LA FEMP: ZONAS y CALLES ESPECIALES

Centro <Centro ciudad/centro distrito/centro barrio/centro histórico>, a velocidad máxima de 20 Km/h o menor: Son espacios de preferencia peatonal (combinación de aceras, otros espacios peatonales, plataforma única, calzadas con carriles de velocidad, carril bici, carril bus, etc.). En cada tipo de espacio se permiten los modos de desplazamiento, el sistema de aparcamiento, y de carga y descarga, establecido para cada tipo de espacio.

Zona de control ambiental <zona de bajas emisiones>, a velocidad máxima de 30 Km/h o menor, con restricción de entrada y aparcamiento, para vehículos privados de no residentes: Son espacios en los que se combinan: aceras, otros espacios peatonales, plataforma única, calzadas con carriles de velocidad, carril bici, carril bus, etc. En cada tipo de espacio se permiten los modos de desplazamiento, el sistema de aparcamiento, y de carga y descarga, establecido para cada tipo de espacio.

Calle ciclopeatonal, a velocidad máxima de 20 km/h: las aceras son para el modo peatonal, a paso de peatón, y la calzada para los modos de movilidad sostenible (excepto el peatonal y el transporte público): bicicleta, bicicleta con pedaleo asistido, vehículos de movilidad personal de tracción humana (VMP), bicicleta eléctrica y vehículos de movilidad personal motorizados (VMPPM). La bicicleta y la bicicleta de pedaleo asistido tienen prioridad (movilidad activa).

Los modos de desplazamiento sostenibles de la calle ciclopeatonal necesitan de la continuidad de los itinerarios, por lo que se crea este tipo de calle para cuando los espacios peatonales o la inexistencia de carril 30 entre la acera y el carril 40, o la autovía urbana, rompen la continuidad de sus itinerarios.

No se permite el aparcamiento y se regula específicamente la carga y descarga.

Calle bus, a velocidad máxima de 30 Km/h: Las aceras son para el modo peatonal y la calzada para el transporte público

La gestión del transporte público y la necesidad de la continuidad de su itinerario (lo rompe los espacios peatonales y la plataforma única), hace necesario la configuración de este tipo de calle.

No se permite el aparcamiento y se regula específicamente la carga y descarga.

MÁS ALLÁ DE LAS RECOMENDACIONES DE LA FEMP: MENORES

Niños en bici o en VMP acompañados de adultos a pie: Se considera como niños a los menores de 12 años. Se permite la circulación en bicicleta por los espacios del modo peatonal (acera, otras zonas peatonales, parques y jardines, calles y zonas peatonales, y las aceras de la calle ciclopeatonal y calle bus) y plataforma única, a los niños, siempre que vayan acompañados por adultos a pie, no sobrepasen los 10 kilómetros por hora y respeten la prioridad peatonal.

Menores:

Los menores, de entre 12 y 14 años, podrán circular en bicicleta, bicicleta de pedaleo asistido, VMP y VMPPM, por plataforma única (velocidad máxima 10 Km/h) y carril bici.

Los menores, de 14 o más años, podrán circular en bicicleta, bicicleta de pedaleo asistido y VMPPM, por los carriles de velocidad máxima 20 Km/h, calzada de la calle ciclopeatonal (velocidad máxima 20 Km/h) y plataforma única (velocidad máxima 10 Km/h).

Los menores, de 15 o más años, podrán circular en bicicleta, bicicleta de pedaleo asistido, bicicleta eléctrica y VMPPM por los carriles de velocidad máxima 30 Km/h.

Caminos escolares a pie: Los caminos escolares a pie se desarrollarán por los espacios del modo peatonal (acera, otras zonas peatonales, parques y jardines, y calles y zonas peatonales) y plataforma única.

Caminos escolares en bici acompañados de adultos en bici: Se permite excepcionalmente por los espacios del modo peatonal (acera, otras zonas peatonales, parques y jardines, y calles y zonas peatonales), siempre que se disponga de espacio suficiente, y cada 3 o 4 niños, acompañándolos un adulto en bicicleta.

Se permite libremente por la plataforma única, el carril bici y la calzada de la calle ciclopeatonal.

MUCHAS GRACIAS

Miguel Ángel Bonet Granizo (mabonet@femp.es)

Secretario de las Comisiones de la FEMP de Transporte e Infraestructuras, y Movilidad y Accesibilidad.