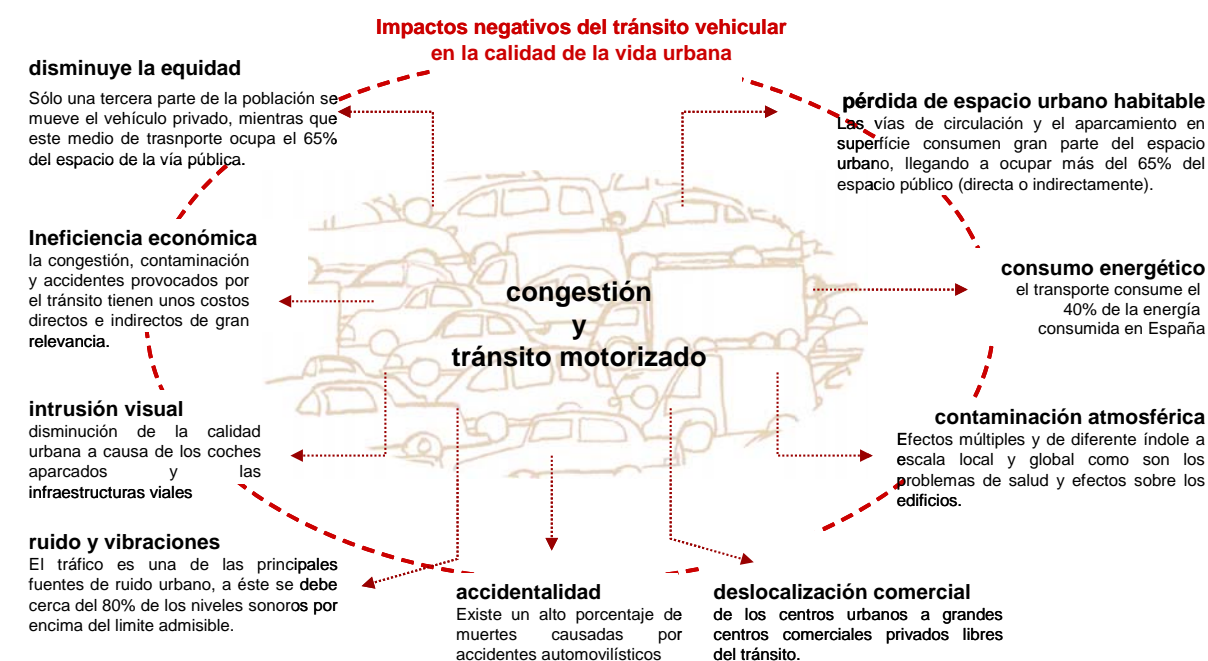


## Una movilidad más sostenible

Este apartado tiene como objetivo exponer los principales factores que configuran el nuevo modelo de movilidad para la ciudad. La propuesta se basa en un marco conceptual específico -la supermanzana- que permite reorganizar las redes de movilidad. Con ello se consigue una mayor eficiencia en el funcionamiento de dichas redes, potenciando los medios de transporte alternativos al vehículo privado, como la bicicleta y el transporte público.

Entre los principales objetivos de un Plan de Movilidad Sostenible destacan: la reducción de la dependencia del automóvil; el incremento de las oportunidades de los medios alternativos y de menor impacto ambiental; la reducción de los impactos derivados de los desplazamientos motorizados; la limitación de los espacios en superficie dependientes del coche; la reconstrucción de la *proximidad* como un valor urbano; la recuperación de la convivencia en el espacio público y, finalmente, la autonomía, en términos de movilidad de los sectores sociales, que no disponen de vehículo privado. Por tanto, el presente estudio de movilidad propone las siguientes pautas de diseño:

- Reorganizar el tráfico de tal forma que el vehículo de paso transite a través de una red viaria básica liberando las vías secundarias.
- Redefinir las redes de transporte público de cara a mejorar la eficiencia del sistema en términos de accesibilidad y cobertura.
- Consolidar una red de bicicletas, que manteniendo la mayor parte de los carriles existentes, establezca una serie de ejes principales y recorridos, de cara a la máxima utilización de la bicicleta como medio de transporte urbano.
- Configurar una red peatonal que minimice la coexistencia del peatón con el vehículo privado y permita a su vez conectar a pie los principales puntos de interés de la ciudad.
- Identificar las demandas infraestructurales de aparcamiento y de espacios necesarios para la gestión de la carga y descarga de mercancías.
- Reducir el impacto ambiental de la contaminación y el ruido en las calles.
- Aumentar la calidad del espacio público en términos de accesibilidad.



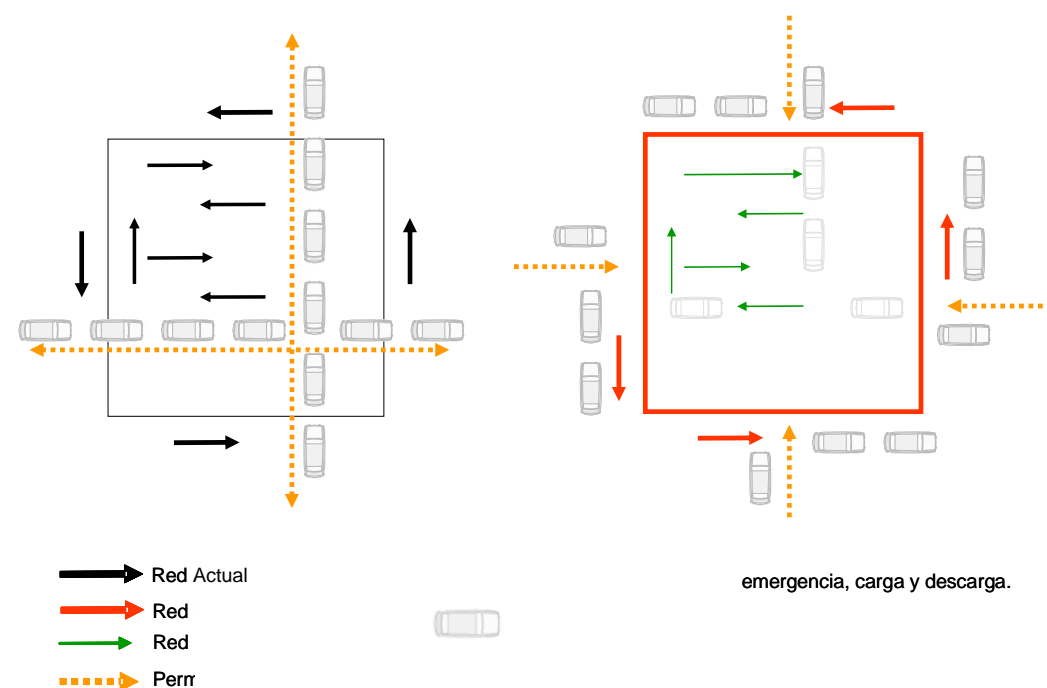
Principales impactos negativos del tránsito vehicular. Fuente: Elaboración propia

## La Supermanzana: instrumento clave

La estructuración de la ciudad en supermanzanas puede resolver la mayor parte de las disfunciones urbanas ligadas a la movilidad y al uso del espacio público. La ordenación del espacio público a través de la supermanzana posibilita la **integración de distintas actuaciones para una ciudad más sostenible**.

Una supermanzana viene delimitada por vías básicas que configuran una área cuyo interior incluye un conjunto de manzanas. El tráfico de paso tiene el acceso restringido al interior de la supermanzana. Este ámbito se convierte en un lugar preferente para el peatón, compartido con ciclistas, vehículos de servicio, de emergencias, de residentes, etc. Dentro de la supermanzana las calles pasan a ser de plataforma única y la velocidad máxima se establece en 10 km/h. El aparcamiento de vehículos en superficie tiende a reducirse paulatinamente, de la misma manera, la distribución urbana de mercaderías se ve sujeta a una nueva regulación.

El cambio fundamental que introduce este esquema consiste en reestructurar la movilidad **estableciendo una red diferenciada para cada modo de transporte**. Con ello disminuyen los conflictos entre peatones y tráfico rodado ya que cada modo puede desplazarse a la velocidad que le es propia. En cuanto a los ejes para ciclistas, las supermanzanas posibilitan su extensión a una gran parte del territorio urbano en una red mejor interconectada que ofrece a los usuarios mayor seguridad en sus trayectos.



Esquema conceptual de supermanzana. Fuente: BCN Ecología

El espacio público ganado se convierte en un espacio **disponible para desarrollar usos y funciones de la vida ciudadana**: paseo, estancia, juego, ocio, fiestas populares. La calle recobra su papel como lugar de intercambio y relación. Se reducen la contaminación y el ruido y se posibilita la introducción de nuevos conceptos en el diseño urbano orientados a mejorar las condiciones de habitabilidad. En definitiva, el modelo de movilidad basado en supermanzanas se caracteriza por:

### Jerarquización de la red viaria

Reorganización funcional de las calles en dos tipos de vías: básica e interior de supermanzana, las cuales funcionan de manera homogénea para la mayoría de los modos de transporte. La red básica (perimetral) es lo más ortogonal posible y soporta el tráfico motorizado y el transporte colectivo en superficie. En las vías internas se elimina el tránsito de paso. Este espacio interior se transforma en un espacio de preferencia para el peatón, coexistiendo con vehículos de residentes y de servicio, emergencias e incluso en algunos casos con carriles bici segregados. Dentro de la supermanzana las calles pasan a tener una sección única y la velocidad de los vehículos se adapta a la del peatón (10km/h). Esta nueva estructura permite adaptar modificaciones que permiten aumentar sensiblemente la calidad ambiental del entorno urbano.

### Integración de las redes de movilidad

Uno de los cambios fundamentales que se introducen en este nuevo modelo consiste en reestructurar la movilidad en superficie en una red diferenciada para cada modo de transporte adecuándola al esquema de red de supermanzanas. Este hecho disminuye los conflictos entre los modos, ya que en vías básicas, cada modo puede desplazarse a la velocidad que le es propia. Esta nueva estructura apuesta por la reducción de la hegemonía del automóvil y potenciar el transporte público y los medios de transporte de corta distancia, como es la bicicleta y los desplazamientos a pie. La combinación de reducción de la oferta viaria y de aparcamiento para el vehículo privado, así como la mejora de otros modos de transporte facilitarán el cambio modal hacia modos más sostenibles.

### Reorganización de la carga y descarga y el aparcamiento

La reorganización de espacios y horarios de las actividades logísticas urbanas resulta mucho más sencilla en un esquema de supermanzanas, ya que se dispone de más espacio público y la posibilidad de controlar los horarios de acceso mediante sistemas retractiles de entrada en las supermanzanas. La construcción de centros logísticos a nivel subterráneo sirve para reducir progresivamente la carga y descarga en superficie. El aparcamiento de vehículos en superficie es también suprimido gradualmente con la construcción de aparcamientos subterráneos accesibles desde la red básica de circulación.

### Accesibilidad para todos

Las restricciones al tránsito de paso y a ciertas mejoras en el diseño de las calles (plataforma única, mobiliario urbano, etc.) hacen que mejoren las condiciones de accesibilidad para: personas con movilidad reducida, coches de niños, personas mayores y niños. Los taxis, bicicletas, vehículos de servicios y emergencias tienen sitio en el interior de las supermanzanas.

### Un nuevo diseño del espacio público

El espacio público ganado se convierte en un espacio disponible para acoger nuevos usos y funciones de la vida ciudadana; la estancia, el juego, el ocio, las fiestas populares, etc. la calle recobre su papel como sitio de intercambio y relación. Se reducen la contaminación, el ruido y se posibilita la introducción de nuevos conceptos en el diseño urbano orientados a mejorar las condiciones de confort lumínica, acústica y térmica.

Desde un punto de vista operativo, los objetivos serán diferentes en función del horizonte temporal, diferenciando claramente entre los objetivos de corto o medio plazo y los objetivos a largo plazo. La transformación urbana mediante un esquema de supermanzanas consigue mejoras inmediatas en la calidad de vida de los ciudadanos. La eliminación del vehículo de paso reduce el volumen de tráfico en las calles interiores de supermanzana y aumenta el uso de éstas por parte de las personas en poco tiempo, consiguiendo reducciones significativas en la contaminación, ruido, sensación de inseguridad, recuperando de esta manera el espacio para la estancia y disfrute de los vecinos.

No obstante, los grandes cambios en favor de la movilidad sostenible se producen en un plazo más largo, cuando se consiguen modificar los hábitos sociales de movilidad. esto exige un esfuerzo continuo de seguimiento, corrección y educación sobre las actuaciones iniciadas, teniendo siempre presente los principios rectores del Plan de Movilidad.