



Jornadas de trabajo

MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y ESPACIO PÚBLICO

MADRID, 19 MAYO 2016
CENTRO JUVENIL "EL SITIO DE MI RECREO",
VILLA DE VALLECAS



MADRID

ONU  HABITAT
POR UN MEJOR FUTURO URBANO



Índice

Movilidad urbana sostenible y espacio público	5
Contexto global	6
Cambio de paradigma en la planificación urbana: hacia un concepto de movilidad sostenible	8
Consolidación de las instituciones a cargo de la movilidad	8
Objetivos de la jornada	9
Áreas temáticas y preguntas para la acción	9
Conceptos sobre la ciudad sostenible-movilidad-espacio público	9
¿Qué ciudades queremos?	10
Momento de inflexión: de la “ciudad del automóvil” a la “ciudad de las personas”	11
Herramientas-metodologías de una movilidad urbana para las personas	11
El tiempo en el espacio público de la ciudad	11
La ciudad próxima funciona en un entorno a la medida de las personas	12
Casos de ciudades – Buenas prácticas	12
Desarrollo de la jornada	14
Inicio de la jornada	16
Sesión 2: elementos clave para la planificación de la movilidad sostenible y el espacio público (I)	19
Sesión 3: elementos clave para la planificación de la movilidad sostenible y el espacio público (II) ...	20
Sesión 4: mesa de debate con instituciones, asociaciones y agentes sociales	22
Clausura de las jornadas	24
Conclusiones de la jornada	26
Documentos de apoyo	26





Movilidad urbana sostenible y espacio público

La movilidad es una dinámica clave de la urbanización y su infraestructura determina el modelo urbano de las ciudades, la impresión espacial definida por calles, sistemas del transporte, espacios y edificios. En 2005, se realizaron aproximadamente 7.500 millones de viajes al día en las ciudades del mundo y se estima que en 2050 esta cifra se triplicará o cuadruplicará respecto al año 2000 (siempre y cuando los costos de infraestructura y de energía lo permitan). Asimismo, el transporte de mercancías podría aumentar más del triple durante este periodo. Sin embargo, a pesar del aumento en los niveles de movilidad urbana en el mundo, el acceso a los lugares, actividades y servicios se está tornando cada vez más difícil.

El crecimiento urbano descontrolado (la expansión horizontal de baja densidad de las ciudades sobre territorios extensos) ha aumentado la distancia entre destinos funcionales, como locales de trabajo, escuelas, hospitales, oficinas de administración o centros comerciales, lo que ha conducido a un aumento de la dependencia del transporte motorizado privado, así como de otros tipos de movilidad dependiente del automóvil.

Por consiguiente, la congestión y los embotellamientos de tráfico son algo habitual en muchas ciudades. Además, la vida urbana se ve afectada por factores externos negativos, como la contaminación, estrés auditivo y accidentes. En algunas ciudades la separación física entre las áreas residenciales y los lugares de empleo, consumo, escuelas y servicios médicos, por ejemplo, obligan a muchas personas a invertir más tiempo en el

tránsito de un punto a otro y a gastar en transporte en torno a una tercera parte de sus ingresos.

Por otra parte, muchas ciudades no han desarrollado eficientes sistemas públicos de movilidad. Aun cuando hay disponibilidad, el transporte público sufre el estigma causado por los altos costos de acceso, falta de confianza y deficiencias en seguridad y protección. Asimismo, los límites administrativos no siempre corresponden con los del área metropolitana, ya que cada unidad administrativa cuenta con sus propias políticas de movilidad y sistemas de transporte. Esto conduce a ineficiencias y a una falta de atractivo debido a la ausencia de coordinación en las operaciones, como horarios no armonizados o billetes múltiples.

Hasta ahora, la respuesta estándar al problema de movilidad urbana ha sido expandir la infraestructura,

sobre todo para los automóviles, con la construcción de más caminos, autopistas, puentes o túneles. Desafortunadamente, este tipo de progreso engendra un círculo vicioso: la ampliación de las infraestructuras estimula el crecimiento urbano descontrolado, facilitando el acceso a las zonas urbanas periféricas e incrementando el uso del automóvil, lo que a su vez exige el desarrollo adicional de infraestructuras. La movilidad no solo debería ser una cuestión de desarrollo de infraestructuras y servicios de transporte. Es necesario situarla dentro de un contexto sistémico que contemple la planificación urbana en su totalidad para superar las necesidades sociales, económicas, políticas y físicas relacionados con la circulación de las personas.

En este contexto, el Ayuntamiento de Madrid, con el apoyo del Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos ONU-Habitat, organizó la jornada de trabajo "Movilidad Urbana Sostenible y Espacio Público", que tuvo como objetivo realizar un intercambio de opiniones de expertos para avanzar en la agenda global sobre la cuestión de la planificación sostenible de la movilidad y el espacio público en las ciudades. El resultado servirá para elaborar un documento de trabajo que alimente las posteriores discusiones que se realicen en la ciudad de Madrid de forma previa a la Conferencia Habitat III de octubre. Esta colaboración da seguimiento al Memorando de Entendimiento firmado entre ambas instituciones el pasado 11 de enero, cuyo objetivo es favorecer la gestión del conocimiento, el intercambio de experiencias y la colaboración en torno a soluciones urbanas sostenibles.

Los consumos finales de energía para el transporte alcanzaron el 27,4% del total de energía de uso final, de los cuales una gran parte era urbana.

ONU-Habitat tiene la misión de promover pueblos y ciudades social y ambientalmente sostenibles con el objetivo de proporcionar vivienda adecuada para todos, además de, entre otras cuestiones, fomentar el conocimiento de los dirigentes y técnicos de diferentes niveles en temas urbanos, algo clave para multiplicar la experiencia de trabajo entre representantes de gobiernos locales y nacionales.

El objetivo último de la organización es apoyar a los gobiernos a nivel local, regional y nacional para alcanzar un desarrollo urbano sostenible, poniendo un especial énfasis en acabar con la pobreza urbana. ONU-Habitat aboga por políticas y modelos

que fomenten en el mundo sistemas de transporte urbano sostenible en el marco de una misión general para promover el desarrollo sostenible de los asentamientos humanos y el logro de una vivienda adecuada para todos.

Habitat III es la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible que tendrá lugar en Quito en octubre de 2016. En su resolución 66/207, y en consonancia con el ciclo bi-decenal (1976, 1996 y 2016), la Asamblea General de las Naciones Unidas decidió convocar la Conferencia Habitat III para reforzar el compromiso global con la urbanización sostenible, y la elaboración e implementación de una "Nueva Agenda Urbana Mundial".

El Informe Global de Habitat de las Naciones Unidas sobre los Asentamientos Humanos 2013, titulado "Planificación y Diseño de Movilidad Urbana Sostenible", pretende llamar la atención sobre los retos en el transporte experimentados en ciudades de todo el mundo, e identificar ejemplos de buenas prácticas urbanas específicas para hacer frente a estos desafíos. El Informe también ofrece recomendaciones sobre cómo los gobiernos nacionales, provinciales y locales, así como otras partes interesadas, pueden desarrollar futuros urbanos más sostenibles mediante la mejora de la planificación y el diseño de sistemas de transporte urbano.

Contexto global

Según las últimas cifras disponibles, en 2013 el transporte fue responsable de aproximadamente el 23% del total de las emisiones de CO₂ relacionadas con la energía. Las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del sector del transporte se han incrementado en un 70% desde 1990 y duplicado desde 1970, aumentando a un ritmo más rápido que cualquier otro uso final de la energía, para superar los 7,0 Gt CO₂eq en 2013. Los consumos finales de energía para el transporte alcanzaron el 27,4% del total de energía de uso final, de los cuales una gran parte era urbana.

En España esa cifra se incrementa acercándose al 40%. En un escenario común, las emisiones del transporte podrían aumentar a un ritmo más rápido que las emisiones de los sectores de uso final de la energía, llegando a alrededor de 12 Gt de CO₂ al año 2050. Esta tendencia pone en peligro el objetivo de limitar el aumento de la temperatura global a dos grados centígrados por encima de los niveles preindustriales. Sin embargo, el aumento de la movilidad y la conectividad en las ciudades trae enormes beneficios para la sociedad y proporciona los medios esenciales para que una ciudad funcione con eficacia.

Por otro lado, se estima que la contaminación del aire exterior, que es causada en parte por el transporte, provoca cada año alrededor de cuatro millones de muertes prematuras en todo el mundo. Casi el 90% de estas muertes fueron en países de bajos y medianos ingresos. El transporte también contribuye a la contaminación del suelo y el agua. La congestión del tráfico no solo aumenta la contaminación del aire local, sino que también causa pérdidas económicas por falta de tiempo, por el desperdicio de combustible y por el aumento de las emisiones.

Así, en Estados Unidos el tiempo perdido en el tráfico ascendió a 0,7% del PIB nacional, en el Reino Unido hasta el 1,2%, en España el 1,4%; en Dakar el 3,4%; en Manila el 4%; en Beijing entre el 3,3% a 5,3%; del 1% al 6% en Bangkok, y hasta un 10% en Lima, donde la gente invierte una media de cuatro horas en sus traslados diarios. Cada año, 1,24 millones de personas mueren en accidentes de tráfico que se producen mayoritariamente (92%) en países de bajos y medianos ingresos. En África, con solo el 2% de los vehículos del mundo y el 12% de la población, se concentra el 16% de los fallecidos a nivel mundial.

El crecimiento de la motorización es un fenómeno mundial. En 2014 había más de 1.300 millones de vehículos a motor en todo el mundo (excluyendo vehículos de dos ruedas). Los datos indican que casi la mitad de todos los viajes en las ciudades se hicieron con modos motorizados privados. Esta proporción sigue aumentando. Para 2035 se espera que el número de vehículos ligeros a motor (automóviles, vehículos utilitarios, camiones ligeros y furgonetas) llegue a 1.600 millones. En 2050 esta cifra alcanzará los 2.100 millones. Los mayores incrementos en el parque móvil privado se producirán en los países asiáticos, especialmente China e India. A nivel mundial, el número de automóviles nuevos vendidos anualmente aumentó de 39 millones en la década de los 90 del pasado siglo a 63 millones en 2012. Además, en algunos países, especialmente de Asia y África, están asistiendo a un enorme incremento en el número de vehículos motorizados de dos ruedas.

Las tendencias también indican que la propiedad privada de vehículos crece lentamente en los países con bajos ingresos per cápita y más rápido en los de niveles de ingresos medios, alcanzando la saturación en los países con los niveles más altos de ingresos. Por ejemplo, los kilómetros recorridos por los vehículos per cápita parece haberse estabilizado en un número de países de altos ingresos, tales como Estados Unidos, Japón, Australia, Reino Unido, Francia y Alemania.

El transporte no motorizado significa alrededor de 37% de los desplazamientos urbanos en todo el mundo en 2005. Para viajes muy cortos caminar es el principal modo de transporte. En las ciudades de África representa el 30-35% de todos los viajes. A pesar de la alta proporción de personas que dependen del transporte no motorizado, existe una divergencia entre el uso de modos de transporte, la asignación de la infraestructura y la financiación modal en muchas ciudades. Por ejemplo, en Dhaka, Bangladesh, casi el 80% de los viajes son a pie, en autobús o transporte motorizado informal. Sin embargo, el 70% del espacio vial se dedica principalmente a los vehículos a motor privados.

La ciudad del siglo XXI es un espacio de intenso flujo de personas, materiales e información. La evidencia indica que, por ejemplo, una ciudad europea con ingresos altos genera entre 300 y 400 viajes diarios de camiones de mercancías por cada 1.000 habitantes y de 30 a 50 toneladas de mercancías por persona y año. El movimiento de mercancías se produce principalmente con buques de carga, camiones y trenes con motores diésel. Aunque estos motores diésel son más eficientes energéticamente en comparación con la gasolina, contribuyen de manera significativa a la emisión de Gases de Efecto Invernadero y de otros contaminantes que afectan directamente a la salud pública. A pesar de la importancia del transporte de mercancías en el entorno urbano, no ha recibido la suficiente atención por parte de los responsables políticos y los planificadores.

En las últimas décadas, en muchos países en desarrollo el transporte público formal se ha deteriorado, ya que los gobiernos mantienen bajos niveles de tarifas sin aumentar los subsidios. Esto condujo a la disminución de la calidad de los servicios. En muchos países de África, el transporte informal ahora domina la prestación de servicios. El sector informal se caracteriza por empresarios individuales que operan minibuses, autobuses taxis compartidos y, en algunos países, mototaxis. Ejemplo de ello son los minibuses 'matatu' y midi-autobuses en Nairobi, pues son el modo de transporte informal más extendido con 662 viajes por habitante/año, lo que significa tres cuartas partes de los viajes de transporte público y el 36% de los volúmenes de tráfico.

Por otro lado, las mujeres y los hombres que viven en las zonas urbanas tienen diferentes patrones de viaje. Las mujeres tienden a hacer más viajes, pero en distancias más cortas. Las cuestiones relacionadas con el acoso sexual y la seguridad han aparecido como graves problemas para las mujeres que quieren utilizar el transporte público o ir caminando por la ciudad. Un estudio realizado en

Kampala, Uganda, muestra que las mujeres gastan hasta el 29% de sus ingresos en transporte público. Tampoco hay que olvidar la necesaria capacidad de diseñar un transporte público que tenga en cuenta las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad.

Cambio de paradigma en la planificación urbana: hacia un concepto de movilidad sostenible

Plantear el desafío de la movilidad requiere un cambio de paradigma en la planificación urbana, fomentando ciudades compactas con uso mixto del suelo para mejorar la accesibilidad y reducir, en general, la necesidad de transporte. Atendiendo al propósito principal de la movilidad, que es facilitar el acceso a los destinos, actividades, servicios y bienes, la planificación urbana debería enfocarse en la persona, de modo que los parámetros funcionales finales (las razones del recorrido) se encuentren lo más cerca posible el uno del otro, reduciendo distancias y necesidades de transporte.

De esta forma, la planificación y el diseño urbano deben centrarse en aproximar las personas a los lugares y crear ciudades que valoren la accesibilidad, más que expandir la infraestructura de transporte urbano a fin de aumentar la circulación de pasajeros o de bienes. En pocas palabras, los residentes urbanos deberían poder satisfacer sus necesidades haciendo el menor número de viajes posible. Igualmente, la actual preferencia global por los vehículos a motor privados necesita cambiar a favor de conceptos de movilidad más sostenibles, como sistemas de transporte público con mayor capacidad para pasajeros, amplitud de cobertura y reducción del consumo de energía y de emisiones contaminantes.

Para reducir la dependencia del transporte motorizado privado, las ciudades necesitan desarrollar sistemas de transporte atractivos, accesibles y asequibles que estén dentro

tramo" para brindar a las personas ese acceso fácil al sistema de transporte público. El espacio urbano debe ser repensado para optimizar el flujo del tránsito, pero también para incrementar y estimular el uso del transporte no motorizado, como la circulación peatonal o ciclista. Las calles necesitan adaptarse para incluir veredas, pasos de peatones y ciclovías. Se necesita igualmente establecer intersecciones que sirvan como puntos de conexión entre diversos modos de transporte, facilitando de esta forma el acceso al sistema de transporte público y prolongando la gama del mismo, tanto a nivel macro (la ciudad, la región...) como a nivel micro (el vecindario).

Consolidación de las instituciones a cargo de la movilidad

La fragmentación institucional sobre las competencias mina la capacidad de reforzar los servicios de transporte. La separación del sector urbano en diversas organizaciones, cada una con su propia administración, personal, presupuesto y estatutos, se traduce en oportunidades perdidas, como la omisión de nuevos proyectos de vivienda cerca de confluencias de transporte público. Las instituciones fiables, así como con un alto nivel de apoyo político, son esenciales para crear y mantener una buena calidad de infraestructuras y servicios para la movilidad urbana, la cual también se ve afectada por elementos externos al sector del transporte asociados al uso del suelo y al impacto social y medioambiental.

Particularmente, en los países en vías de desarrollo ciertas partes interesadas no especializadas pueden ejercer influencias que socaven seriamente los esfuerzos para alcanzar el desarrollo integrado entre el movimiento urbano y el uso del suelo. Por eso, se requiere una fuerte planificación estratégica y coordinación por parte de los gobiernos locales y nacionales, que necesitan proporcionar marcos jurídicos y políticas que aborden la movilidad en sintonía con los esfuerzos en planificación urbana.

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5_18427

