

## Movilidad Sostenible, un paso en la buena dirección

¿Es sostenible la movilidad urbana en Xàbia?

¿Cómo contestarías a cada una de las siguientes preguntas?

1.- "El peatón tiene derecho a vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente del espacio público en las condiciones de seguridad adecuadas para su salud física y psicológica." ¿Es seguro, tanto para adultos como para niños, ir en bici o pasear por calle? SI NO

English version: Sustainable Mobility, a step in the right direction

2.- "El peatón tiene derecho a vivir en centros urbanos o rurales organizados a medida del hombre y no del automóvil, y a disponer de infraestructuras a las que se pueda acceder fácilmente a pie o en bicicleta." ¿En Xàbia tiene el peatón prioridad sobre el automóvil? SI NO

3.- "Los niños, los ancianos y los minusválidos tienen derecho a que la ciudad constituya un lugar de socialización y no de empeoramiento de su situación de debilidad." ¿Pueden los ancianos pasear por la acera o los niños jugar e la calle con seguridad? SI NO

4.- "Los minusválidos tienen derecho a que se tomen medidas específicas que les permitan toda movilidad posible, como la demolición de las barreras arquitectónicas y el acondicionamiento de los medios públicos de transporte." ¿Están las aceras, las entradas a establecimientos o el transporte público acondicionados para los minusválidos? SI NO

Estos son algunos de los artículos de la Carta Europea de los Derechos del Peatón, de la Resolución del Parlamento Europeo del 12 de octubre de 1988. O lo que es lo mismo, es el compromiso que los estados miembros de la UE realizaron para asegurar la calidad de vida de los ciudadanos, en lo que al uso y disfrute de los espacios públicos de las ciudades se refiere. Con toda probabilidad, se habrán rodeado más "NOs" que "SIs" en el caso de Xàbia, por lo que habrá que pensar que, a pesar de tratarse de un pueblo turístico que intenta exportar una imagen de calidad de vida y bienestar, en el fondo está lejos de cumplir los requisitos mínimos, en cuanto a los derechos del peatón se refiere. Y es que, según la mencionada carta, "el peatón tiene derecho a una movilidad completa y libre". En particular, tiene también derecho:

\* a un servicio de transportes públicos articulado y debidamente equipado para los ciudadanos hábiles o minusválidos.

\* a que se le reserven zonas urbanas, las más amplias posible, que no sean meras "islas de peatones", sino que se inserten coherentemente en la organización general de la ciudad.

\* a la implantación de carriles para bicicletas.

\* a la disposición de áreas de aparcamiento que no incidan en la movilidad de los peatones y en la posibilidad de disfrute de los valores arquitectónicos.

\* a la creación de "pulmones verdes", incluso mediante obras de repoblación forestal urbana.

\* a la limitación de la velocidad mediante una reforma estructural de las calles, de manera que se garantice el tráfico de peatones y bicicletas.

\* a sistemas eficaces de señalización concebidos también para quienes están privados del sentido de la vista o del oído.

\* a medidas específicas que faciliten el tránsito peatonal: pavimentación no resbaladiza, aceras amplias, elementos que faciliten el cruce de carreteras con mucho tráfico, etc.

\* a la implantación generalizada en el transporte público de vehículos que no sean fuente de contaminación atmosférica o acústica.

Desgraciadamente pocos países se han tomado en serio los derechos del peatón: en España todavía pensamos que el coche tiene preferencia sobre el peatón y hace sólo dos días creíamos que ir en bicicleta era de pobres. Por eso, en la Carta de Aalborg, firmada en la ciudad danesa en 1994 en la Conferencia Europea sobre las ciudades sostenibles y que sirve de base para la implantación de las Agendas 21 Locales, se nos recuerda:

"Nosotras, las ciudades europeas firmantes de esta Carta, declaramos que en el curso de la historia hemos conocido imperios, estados-naciones y regímenes, y les hemos sobrevivido como centros de la vida social, portadores de nuestras economías y guardianes de la cultura, el patrimonio y la tradición. Junto con las familias y los barrios, las ciudades han sido la base de nuestras sociedades y estados, el centro de la industria, el artesanado, el comercio, la educación y el gobierno.

Comprendemos que nuestro actual modelo urbano de vida, y particularmente nuestras pautas de división del trabajo y de las funciones, la ocupación del suelo, el transporte, la producción industrial, la agricultura, el consumo y las actividades de ocio y, por tanto, nuestro nivel de vida, nos hace especialmente responsables de muchos de los problemas ambientales con los cuales se enfrenta la humanidad.

Estamos convencidos de que la vida humana en este planeta no se puede sostener sin unas comunidades locales sostenibles. El gobierno local se encuentra cerca del lugar donde se perciben los problemas ambientales y muy cerca de los ciudadanos; además, comparte con los gobiernos de todos los ámbitos territoriales la responsabilidad del bienestar de la humanidad y de la naturaleza. Por tanto, las ciudades tienen una función determinante en el proceso de cambio de los modos de vida, de la producción, del consumo y de las pautas de distribución."

Y más concretamente, la Carta de Aalborg declara sobre las Pautas de Movilidad Urbana Sostenible lo siguiente:

"Nosotras, las ciudades, nos hemos de esforzar en mejorar la accesibilidad y en mantener el bienestar y los estilos de vida urbana, reduciendo el transporte. Sabemos que para que una ciudad sea sostenible, es indispensable reducir la movilidad forzada y dejar de fomentar el uso innecesario de vehículos motorizados. Daremos preferencia a los medios de transporte respetuosos con el medio ambiente (en particular los desplazamientos a pie, en bicicleta o en transporte público) y situaremos en el centro de

nuestros esfuerzos de planificación una combinación de estos medios. Los diversos medios de transporte urbanos motorizados han de tener la función subsidiaria de facilitar el acceso a los servicios locales y de mantener la actividad económica de las ciudades."

Estos compromisos hacia un mundo más sostenible y hacia ciudades más accesibles y que ofrecen mayor bienestar para los ciudadanos fueron adquiridos por los estados miembros de la UE hace más de diez años. Sin embargo, seguimos siendo el país más contaminante de la Unión, y sólo recientemente se ha comenzado a implementar el proceso de la Agenda 21 Local de manera generalizada. Por otro lado, la aparición de carriles bicis y zonas peatonales a menudo aparecen a raíz de manifestaciones ciudadanas, en vez de por la iniciativa anticipada de quienes planifican los espacios urbanos. Afortunadamente, esta tendencia está cambiando, y en los últimos dos años la conciencia social y política parecen coincidir en el sendero de la sostenibilidad. De todas formas, el camino se presenta a veces con dificultades en un país que cree que el tamaño y precio de su coche es un indicador de estatus social, todo lo contrario de lo que ocurre en el resto de Europa, donde el privilegiado es el que no necesita usar el automóvil. Poco a poco, esa mentalidad de la posguerra se deberá ir adaptando a la realidad europea y mundial.

#### Movilidad insostenible en Xàbia

Cuando llega el verano, así como todos los jueves de mercadillo por la mañana, se hace patente que Xàbia tiene un problema de movilidad urbana: las principales vías de comunicación se congestionan, los tres núcleos urbanos se saturan y aparcar el coche se convierte en una tarea casi imposible. Cogér un autobús no es una buena opción para muchos, no sólo porque no hay más que una línea, sino porque saber cuándo pasan es una incógnita. Además, las plazas de parking van en relación inversa al crecimiento de la población. En cuanto a las aceras, las madres con carritos de bebé saben los poco prácticas que son la mayoría, bien por estrechas o mal acabadas, o bien porque hay coches encima. Xàbia es un municipio pensado para los coches, pero estos ya no caben.

La Xàbia del siglo XXI, la Xàbia turística, deberá solucionar el problema de la movilidad urbana, y cambiar de un modelo de saturación de automóviles a otro sostenible. Afortunadamente, el Ayuntamiento ya ha tomado conciencia del problema y son varias las iniciativas que se han puesto en marcha: la urbanización y ampliación de las aceras de las rondas, el proyecto de mejora de la Avenida Juan Carlos I, los proyectos de los parkings en los tres núcleos, la creación de un paseo peatonal por el borde del Gorgos, la colocación de badenes reductores de velocidad y la tímida aparición del carril bici de la Avenida Augusta. Asimismo, a través de la Agenda 21 Local y en vistas de la revisión del PGOU se está haciendo especial énfasis en el problema de la movilidad urbana, y en la importancia de la contribución de la participación ciudadana para crear una movilidad más sostenible.

A estos importantes pasos en la buena dirección se les puede hacer, sin embargo, un reproche, y es que la motivación subyacente parece que sólo sea la modernización y los posibles beneficios económicos que ella conlleva, cuando en realidad debería ser la calidad de vida de los ciudadanos, en el presente y en el futuro.

#### Problemas de movilidad y posibles soluciones

Basándonos en la información recopilada en la A21L, tanto en el foro como en la charla monográfica

sobre Movilidad Sostenible, y en la Iniciativa CIVITAS de la UE, hemos decidido analizar algunos de los principales problemas de movilidad en el municipio, y hacer una propuesta de paquete de medidas para Xàbia, que esperamos sirva de inspiración para el debate del foro de participación ciudadana.

**Problema:** Exceso de tráfico de entrada a Xàbia y de vehículos pesados y de transporte dentro del municipio. El trazado urbanístico del municipio, con calles estrechas y rotondas pequeñas, no es el más adecuado para facilitar el tránsito de vehículos grandes. Ejemplos claros, se pueden observar en la curva de correos, donde a menudo camiones y autobuses colapsan el tráfico al intentar tomar la curva. También lo tienen difícil los camiones que acuden a la lonja o los que transportan embarcaciones al náutico.

**Soluciones:** Desde la A21L se propuso la creación de una central de mercancías, donde por ejemplo, los grandes camiones acudirían a recoger el pescado que sería transportado hasta allí en camionetas o furgonetas. Desde CIVITAS se recomienda crear zonas limpias en las que sólo pueden entrar vehículos de transporte no contaminantes. Desde el Ayuntamiento, existe un proyecto para crear una ronda de entrada al puerto, prolongación de la ronda norte, aunque la continua urbanización lo hace cada vez más difícil. La prometida estación intermodal (estación de autobús) y líneas de transporte público entre los pueblos de la Marina y las principales ciudades de la Comunidad, podrían facilitar el acceso a Xàbia, tanto de turistas como de trabajadores, evitando la utilización del coche.

**Problema:** Ausencia de transporte urbano en la mayor parte del término. **Soluciones:** Desde la A21L se ha propuesto la ampliación de las líneas de autobús, a la vez que la sustitución del autobús normal por minibuses. Haría falta crear líneas para las principales arterias de Xàbia: el Camí de Cabanes, Camí Cansalades, carretera de Benitatxell y la carretera de Jesús Pobre, así como aumentar la frecuencia de la línea que sube al Cabo de la Nao, e incluir como recorrido la cada vez más poblada carretera del Pla. Señalizar las paradas con los horarios y recorridos de los autobuses es imprescindible para garantizar el aprovechamiento del servicio. Esto puede parecer obvio, pero en Xàbia no se hace. Para introducir con éxito el cambio, se podría crear una campaña de fidelización (por ejemplo, "Ven al mercado en bus"). CIVITAS recomienda campañas en colaboración con los establecimientos de las zonas comerciales, como por ejemplo, ofertas descuentos, detalles o productos gratuitos (un café, una copa de cava, etc.) ante la presentación del billete de autobús en el comercio colaborador.

**Problema:** Dificultad de acceso a la zona escolar por parte del tráfico rodado. **Soluciones:** CIVITAS recomienda peatonalizar las zonas escolares. Así por ejemplo, en el caso de los colegios Tena y Graüll, la calle Ramón Llidó sería peatonal, y Víctor Candela, Foguerer y Virgen de la Merced serían de prioridad para el peatón, con acceso prohibido a vehículos motorizados en los horarios de entrada y salida de los colegios. Los demás colegios podrían tener como peatonal la calle en frente de la puerta de entrada, facilitando el depositar los niños en los extremos y una entrada y salida de coches más fluida. Otra medida es crear carriles bici que conecten con los colegios.

**Problema:** Dificultad para la utilización de la bicicleta por el término debido a falta de infraestructuras. La bicicleta es un medio de transporte ideal para Xàbia y además es saludable. No se trata de que todo el mundo la adopte como medio habitual, sino de incrementar su uso y popularidad. En vista del proceso de las obras del Casco Antiguo, la bicicleta puede ser un medio idóneo para evitar las aglomeraciones de tráfico.

**Soluciones:** Para favorecer su uso, se podría colocar aparca-bicis (actualmente sólo hay uno público en todo el término) y señalar el acceso más llano al centro del pueblo (por la calle Ramón Llidó). CIVITAS

recomienda crear campañas de publicidad para concienciar sobre lo práctica y sana que es la bicicleta, así como carriles bici. Estas vías no necesitan ser exclusivas para las bicicletas, sino que podrían estar simplemente señalizadas con prioridad para éstas. La creación de una red de Rutas Verdes, y la elaboración de un mapa que las señalice, favorecería el uso de la bicicleta, y además constituiría una alternativa de ocio ideal para residentes y veraneantes, justo en la época de mayor congestión de los viales y los parkings. En XAD hemos comenzado una serie de Rutas Verdes que se publicará todos los meses en la sección de "en ruta". Se puede unir todo el término con estas rutas, menos el Arenal en la época de máxima afluencia de turistas.

Problema: Dificultad de tránsito para el peatón. Las madres y las personas mayores son los que más sufren estos problemas en Xàbia. Cualquiera que haya intentado circular con un carrito de bebé podrá entender las dificultades que entrañan las aceras con escalones de vértigo, demasiado estrechas o irregulares, árboles y postes que impiden el paso o zonas de estacionamiento irregulares y con gravilla. Usar silla de ruedas en Xàbia es prácticamente imposible, a no ser que esté diseñada como un tanque.

Soluciones: Afortunadamente, la ley actualmente obliga a crear aceras amplias, pero las ya existentes deberían arreglarse. El Ayuntamiento, con la remodelación de las calles del Casco Antiguo y la Avenida Jaime I solucionará algunos de estos problemas. Los comerciantes del Puerto piden más superficies peatonales. Sería desafortunado tener que esperar a que se apruebe el eterno proyecto del paseo del Montañar I para ver sus aceras en condiciones.

Problema: Tanto en el Pueblo como en la zona de la Avenida Augusta, por poner un par de ejemplos, el sentido de las calles no siempre resulta lógico para el conductor.

Soluciones: Las calles de un solo sentido deberían trazarse teniendo en cuenta el sentido habitual del tráfico, y alternar las de entrada y salida para evitar que por frustración alguien se meta en sentido contrario.

Problema: Ruidos de motos. La contaminación acústica contribuye en proporción inversa a la calidad de vida de los ciudadanos.

Soluciones: La única medida coercitiva que resulta efectiva es multar e inmovilizar. El Ayuntamiento ha comenzado a tramitar las multas por la vía ejecutiva (es decir, a cobrarlas) y ha habilitado un terreno para guardar los vehículos inmovilizados. Esperemos que estas medidas se adopten eficazmente.

Problema: Los coches que circulan con rapidez suponen un peligro y una incomodidad para los peatones y los ciclistas, además de que producen mayor contaminación acústica y ambiental que los que van más lentamente.

Soluciones: La colocación de badenes está comprobado es el medio más eficaz para reducir la velocidad. Es el medio que utiliza el Ayuntamiento de Xàbia. Existen unas normas que definen las características exactas que han de tener los badenes en función del límite de velocidad deseado. La inclinación del plano de entrada y la altura están claramente definidas para que el conductor que pase a la velocidad adecuada no sienta ninguna molestia, pero el que va rápido sí. En España esta normativa no parece que se tenga muy en cuenta.

Algunos problemas específicos: Hay muchos problemas específicos relacionados con la movilidad urbana que requieren soluciones muy concretas. Por ejemplo, la calle Canal Norte es la salida de la Avenida Augusta, y a pesar de ser una vía en mal estado, muy estrecha y utilizada con mucha frecuencia por peatones, coches aparcen en ella dejando apenas espacio para que circulen vehículos y motos

ruidosas a toda velocidad en ambos sentidos. Claramente insostenible. La solución podría ser adoquinarla y darles prioridad a los peatones, colocar bancos y/o vallas de madera con aperturas para poder acceder a las embarcaciones. Se debería prohibir totalmente estacionar en toda la calle y permitir el acceso de vehículos únicamente en un sentido, y sólo residentes y usuarios del canal.

Otro ejemplo de problema de movilidad es la inexistencia de un paso seguro para peatones y ciclistas de la carretera del Pla, entre el pueblo y el Arenal, con la excepción de un par de pasos de cebra, que más que ayudar, es una potencial causa de accidente. Una solución podría ser despejar el paso del túnel del Camí de la Fontana para permitir a peatones y ciclistas cruzar el Pla por debajo.

¿Qué es CIVITAS? CIVITAS es el acrónimo de "City-VITALity-Sustainability", que significa Ciudad-Vitalidad-Sostenibilidad. Es una iniciativa de la Comunidad Europea que pretende ayudar a las ciudades a alcanzar un sistema de transporte urbano más sostenible, limpio, y eficiente energéticamente, a través de la implantación y evaluación de paquetes de medidas (las medidas únicas no son suficiente para mejorar la movilidad). CIVITAS está coordinado por las propias ciudades que participan en la iniciativa. Así, éstas proporcionan su experiencia en la implantación de diferentes medidas, desde la creación de un proyecto (como puede ser la mejora del uso del transporte público o la creación de carriles bici), hasta su implantación y la evaluación de su eficacia, pasando por la metodología necesaria para llevarlas a cabo, e incluso la forma de hacer campañas publicitarias.

Cada año el Forum CIVITAS se reúne en una ciudad europea adscrita a la iniciativa. En el 2006 se celebrará en la ciudad española de Burgos, el 26 y 27 de septiembre. Una vez más, este foro reunirá a la Comunidad CIVITAS, proporcionando una excelente oportunidad para crear lazos entre las ciudades e intercambiar información sobre estrategias integradas para un transporte urbano limpio y accesible, tanto a un nivel político como práctico. El foro se centrará en temas relevantes a la implantación de estrategias a nivel local. Los participantes podrán beneficiarse de la experiencia práctica de los principales expertos europeos en Movilidad Sostenible. [www.civitas-initiative.org](http://www.civitas-initiative.org)

LA A21 define como sostenible la priorización de los peatones

Ver artículo original (413 lecturas)