

RECOMENDACIONES DE LA FEMP

“AVANZANDO EN LA HUMANIZACIÓN DEL ESPACIO URBANO”



ACUERDO POR UNANIMIDAD ADOPTADO POR LA JUNTA DE GOBIERNO
DE LA FEMP EN REUNIÓN DE 28 DE JUNIO DE 2022



Recomendaciones de la FEMP “Avanzando en la humanización del espacio urbano”

La Junta de Gobierno de la FEMP aprobó por unanimidad, el 28 de junio de 2022, las Recomendaciones de la FEMP “Avanzando en la humanización del espacio urbano”, informado favorablemente por la Comisión de Trabajo de la FEMP de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, en sesión de 13 de junio de 2022.

El documento establece la exclusividad del peatón en los espacios peatonales y la prohibición de aparcar cualquier elemento o vehículo de transporte en estos espacios.

A continuación, se traslada el documento de recomendaciones aprobadas por la Junta de Gobierno.



RECOMENDACIONES DE LA FEMP

“AVANZANDO EN LA HUMANIZACIÓN DEL ESPACIO URBANO”

2

Las recomendaciones de la FEMP sobre la acera y la prioridad peatonal¹ y las recomendaciones de la FEMP sobre espacios públicos urbanos y modos de desplazamiento², establecen la recomendación para las Entidades Locales sobre la prohibición de circular y estacionar vehículos en el espacio peatonal (aceras, paseos, bulevares, zonas peatonales y demás espacios reservados a la circulación de peatones) y de que los modos de desplazamiento urbano que utilizan vehículos, han de circular por la calzada y sus carriles reservados, y que para estacionar, lo han de hacer en la calzada.

Las recomendaciones de la FEMP sobre la acera y la prioridad peatonal también determinan la recomendación a las Entidades Locales de que no se construyan nuevas aceras-bici y se desmantelen o segreguen las existentes. También se recomienda no contemplar la acera-bici en la normativa municipal ni nacional, no considerándola infraestructura de futuro.

ANTECEDENTES

Las Entidades Locales están generando espacios más seguros para el peatón, disminuyendo el límite de velocidad del vehículo privado motorizado en la ciudad y tomando como referencia el modelo de Ciudad 30 y Calle 30, tipificando las calles por velocidades.

¹ Acuerdo por unanimidad de la Junta de Gobierno de la FEMP, en sesión de 29 de octubre de 2018.

² Acuerdo por unanimidad de la Junta de Gobierno de la FEMP, en sesión de 26 de marzo de 2019.



El calmado del tráfico posibilita la exclusividad del peatón en el espacio peatonal porque establece espacios diferentes (calzada y carriles reservados) al resto de modos de desplazamiento urbano basados en vehículos.

El espacio peatonal es, ante todo, un espacio social, de ocio, cultural, educativo, familiar, laboral, turístico...

Se apuesta por la exclusividad del peatón en el espacio peatonal y la prohibición de la circulación y el estacionamiento de vehículos en este espacio, abogando por la utilización de otros espacios diferentes (calzada y carriles reservados) para otras maneras de desplazarse diferentes a la peatonal, basada en vehículos.

En el ámbito urbano, la calzada es el espacio genérico para la utilización de la bicicleta y los vehículos de movilidad personal (en adelante VMP).

El conflicto entre los modos de transporte en el ámbito urbano debe plantearse entre los modos sostenibles respecto al vehículo privado motorizado; no debe darse entre el peatón y el ciclista o el conductor de VMP.

Los ciclomotores, motocicletas y los automóviles, eléctricos o de motor de combustión, consumen mucho espacio en su desplazamiento, aparcamiento y en la configuración de las dimensiones de la calzada; alcanzan altas velocidades; consumen mucha energía respecto a los modos sostenibles de desplazamiento y no generan una cultura de movilidad solidaria. La movilidad eléctrica mejora la percepción de la movilidad basada en el vehículo privado.

No se está demonizando al vehículo privado motorizado; entre otras cuestiones, nuestro país es el segundo fabricante europeo de automóviles y el octavo del mundo, contribuyendo a casi el 10% de nuestro PIB.

El vehículo privado motorizado tiene su papel en la movilidad urbana sostenible, pero ha de compartir mejor el espacio urbano con los modos sostenibles.

Se apoya la movilidad inteligente que apuesta por utilizar en cada desplazamiento urbano el modo más eficaz y eficiente, determinado por los criterios de sostenibilidad, el perfil personal del ciudadano y la tipología del



desplazamiento.

Se fomenta el modelo de Ciudad 30 para alcanzar el objetivo de reducir a la mitad el número de personas fallecidas y heridas graves en 2030, objetivo de la Estrategia de Seguridad Vial de la Unión Europea.

4

La moderación de la velocidad con el calmado del tráfico en el ámbito urbano, reduciendo los límites máximos de velocidad, es el instrumento de seguridad vial urbana más eficaz, eficiente, fácil y barato.

Reducir los límites de velocidad transforma la ciudad: la hace más sostenible, porque desincentiva la utilización del vehículo privado, fomentando el transporte público y los modos de desplazamiento activos (caminar y la bicicleta), mejorando la salud de quien los utiliza y la de todos.

Además, contribuye a humanizar las ciudades: descontaminándolas, haciéndolas menos ruidosas, sosegadas, tranquilas, pacíficas, armoniosas, amigables; transformando el entorno de las máquinas en el espacio de las personas.

Estamos trabajando para que nuestras ciudades sean accesibles para todos, garantizando la no discriminación ni exclusión de ningún ciudadano por razones de discapacidad física, sensorial o cognitiva: debemos alcanzar la accesibilidad universal.

En nuestro país, el 10% de la población tiene algún tipo de discapacidad.

Las personas con discapacidad no son vulnerables, tienen riesgo de vulnerabilidad en el espacio público; es nuestro espacio público el que les genera vulnerabilidad, lo que nos reafirma aún más en la exclusividad del peatón en los espacios peatonales y en la prohibición de circular y aparcar cualquier vehículo en estos espacios.

Así, por ejemplo, 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.

La discapacidad no es un problema, la accesibilidad no es su solución; la accesibilidad es la oportunidad que tenemos todos para humanizar el entorno urbano.

RECOMENDACIONES DE LA FEMP “AVANZANDO EN LA HUMANIZACIÓN DEL ESPACIO URBANO”

Para generar espacios seguros para el peatón, favoreciendo la utilización del espacio peatonal como espacio social, de ocio, cultural, educativo, familiar, laboral, turístico..., finalizando el conflicto entre peatones, ciclistas y conductores de VMP, humanizando el espacio urbano y haciéndolo plenamente accesible, se recomienda a las Entidades Locales mantener la disposición establecida por la legislación nacional³ relativa a la prohibición del estacionamiento y la parada de todo tipo de vehículo en todo el espacio peatonal, no regulándolo en ordenanza.

³ Letra e) del apartado 2 del artículo 40 “Prohibiciones” de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.