



SUSTAINABLE
URBAN MOBILITY
PLANS



*Planes de Movilidad Urbana Sostenible-
Planificar para las personas*

www.mobilityplans.eu

UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE



¿QUÉ ES?

... un plan estratégico basado en prácticas de planificación existentes y que tiene en cuenta los principios de integración, participación y evaluación para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, hoy y mañana, para una mayor calidad de vida en las ciudades y sus alrededores.

¿CÚAL ES SU PROPÓSITO?

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible tiene como objetivo crear un sistema de transporte urbano sostenible a partir de:

- Garantizar la accesibilidad para todos al lugar de trabajo y a los servicios;
- Mejorar la seguridad;
- Reducir la contaminación, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía;
- Aumentar la eficiencia y la efectividad de costes del transporte de pasajeros y de mercancías;
- Hacer más atractivo y mejorar la calidad del entorno urbano.



¿CÚAL ES EL ALCANCE?

Las políticas y medidas definidas en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible tendrían que abarcar de manera comprensiva todos los modos y formas de transporte de toda la aglomeración urbana, incluyendo desplazamientos y aparcamientos públicos y privados, de pasajeros y de mercancías, motorizados y no motorizados.

¿EN QUÉ SE BASA?

Los municipios no deberían considerarlo como un plan más en la agenda urbana. Es importante subrayar que un Plan de Movilidad Urbana Sostenible se basa en documentos de planificación existentes y los amplía.

” Si usted planifica ciudades para coches y tráfico obtendrá coches y tráfico. Si planifica para personas y lugares, obtendrá personas y lugares.

Fred Kent

”

¿CÓMO FUNCIONA?

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es una medio para afrontar eficientemente problemas relacionados con el transporte en áreas urbanas. Basándose en prácticas existentes y en los marcos regulatorios de los estados miembros, sus características básicas son:

- Una estrategia participativa;
- Un compromiso con la sostenibilidad;
- Un enfoque integrado;
- Una visión clara y con objetivos mensurables;
- Un repaso de los costes y beneficios del transporte.



Una estrategia que involucre a los ciudadanos y a los líderes de opinión desde el inicio y durante todo el proceso de planificación

Involucrar a los ciudadanos y a otros líderes de opinión es un principio básico a perseguir. Esto requiere consentimiento, por lo cual determinados líderes de opinión deberían involucrarse y considerar cuál podría ser su influencia. A partir de la identificación de los líderes de opinión, una estrategia de coordinación debería determinar cómo y cuándo involucrarlos. Involucrando de manera apropiada a los ciudadanos y a los líderes de opinión, las decisiones a favor o en contra medidas de movilidad urbana específicas y sobre el mismo Plan de Movilidad Urbana Sostenible pueden obtener un nivel significativo de “legitimación pública”.



Un compromiso con la sostenibilidad para equilibrar el desarrollo económico, la igualdad social y la calidad medioambiental

Un compromiso con los principios de sostenibilidad es esencial. Dado que la sostenibilidad es un concepto complejo, es importante desarrollar una concepción consensuada entre los principales líderes de opinión sobre lo que significan sostenibilidad y movilidad sostenible para una ciudad y sus alrededores. Desarrollando un Plan de Movilidad Urbana Sostenible se debería ampliar la perspectiva más allá del transporte y la movilidad y considerar de manera apropiada criterios sociales, económicos, medioambientales y político-institucionales.



Una estrategia integrada que considera prácticas y políticas de diferentes sectores políticos, niveles de autoridad y autoridades vecinas

En muchos casos, el desarrollo de planes depende de la movilidad de una ciudad o de un departamento de transporte.

No obstante, la relevancia política de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible no se limita a la movilidad y el transporte, y una de sus características es involucrar a otros departamentos municipales y regionales (por ejemplo, de uso del suelo, medio ambiente, desarrollo económico, inclusión social, salud, seguridad) en el proceso de planificación. Abordar los déficits en integración y cooperación es un desafío significativo, pero también una fuente principal de innovación y mejora.



Una visión, unos objetivos y un enfoque claros para conseguir objetivos mensurables que forman parte de una estrategia de desarrollo global y sostenible

El plan debería basarse en una visión a largo plazo para el desarrollo del transporte y la movilidad de toda la aglomeración urbana. Se deberían cubrir todos los modos y formas de transporte: público y privado, pasajeros y mercancías, motorizado o no motorizado, en movimiento o aparcado. Una visión estratégica ofrece una descripción cualitativa del futuro urbano deseado y sirve para guiar el desarrollo de medidas de planificación apropiadas. La visión debe especificarse con objetivos concretos que indiquen el tipo de cambio deseado. Los cambios e impactos deben ser mensurables, lo que requiere una serie de objetivos bien definidos centrados en áreas e indicadores específicamente seleccionados.



Una revisión de los costes y beneficios del transporte, considerando los costes y beneficios sociales más amplios

La selección de las medidas no depende solamente de la efectividad, sino también del valor que aporta por el dinero invertido. Especialmente en tiempos de presupuestos limitados para la movilidad y el transporte urbano, es crucial obtener el mayor impacto posible de los recursos invertidos. Esto requiere un asesoramiento básico sobre las diversas opciones teniendo en cuenta los costes y los beneficios, incluyendo aquellas que no pueden ser fácilmente medidas o valoradas, como son las emisiones de gases de efecto invernadero o los impactos en la calidad del aire. En su Libro blanco del Transporte (2011), la Comisión Europea pone énfasis en la importancia de llegar a una internalización de los costes externos para todos los modos de transporte, aplicando principios comunes mientras se tiene en cuenta la especificidad de cada modo.

BASES POLÍTICAS

En el **Plan de acciones en movilidad urbana**, publicado en 2009, la Comisión Europea propone acelerar la creación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible ofreciendo manuales, fomentando el intercambio de buenas prácticas, identificando casos de referencia, y promoviendo actividades educativas para profesionales de la movilidad urbana. Los ministros de transporte de la UE apoyan el desarrollo de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible. Las conclusiones del **Plan de acciones en movilidad urbana** del 24 de junio del 2010 declaran que el Consejo de la Unión Europea “apoya el desarrollo de Planes de Movilidad Urbana Sostenible para ciudades y áreas metropolitanas [...] y anima al desarrollo de incentivos, como son la asistencia de expertos y el intercambio de información, para la creación de estos planes”.

En marzo de 2011 la Comisión Europea publicó el Libro blanco del Transporte “Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system” (Mapa de ruta para un área única de transporte europeo – Hacia un sistema de transporte competitivo y eficiente en recursos) (COM(2011)0144 final). El Libro blanco del Transporte propone examinar la posibilidad de convertir los Planes de Movilidad Urbana en una estrategia obligatoria para ciudades de un cierto tamaño, según los estándares nacionales basados en las directrices de la UE. Se sugiere también mirar de conectar el desarrollo regional con fondos de cohesión que han entregado un certificado actual e independientemente valorado de auditoría de situación y sostenibilidad de movilidad urbana. Finalmente, el Libro blanco del Transporte propone examinar la posibilidad de un marco de apoyo europeo para la implantación progresiva de los Planes de Movilidad Urbana en ciudades europeas.

El desarrollo e implementación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible debería ser entendido como un proceso continuo que se compone de once pasos principales. El resumen gráfico de este proceso muestra estos pasos en una secuencia lógica. En la práctica, estas actividades pueden ser realizadas en paralelo o incluir bucles de *feedback*.

Existe una descripción detallada de todos los pasos en las directrices “Desarrollando e implementando un Plan de Movilidad Urbana Sostenible”. Las directrices incluyen ejemplos de buenas prácticas, herramientas útiles y referencias que ilustran más detalladamente todo el proceso de creación del plan. Las directrices se pueden descargar en www.mobilityplans.eu



PROCESO

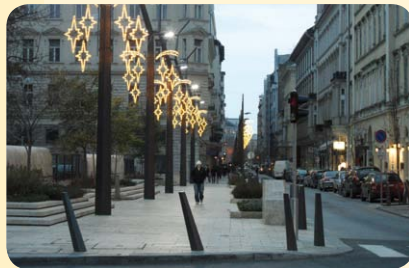


PMUS EN LA PRÁCTICA



Koprivnica, Croacia
– Análisis de la situación

Koprivnica, una ciudad de 33.700 habitantes en el noroeste de Croacia, realizó un análisis detallado de su situación. Ésta se basó en una valoración interna del municipio, un proceso de consulta extensiva una serie de líderes de opinión y una encuesta pública. La valoración interna mostró que la ciudad dispone de condiciones excelentes para fomentar la movilidad sostenible y fue crucial para elegir el enfoque correcto para la estrategia de movilidad de la ciudad. La estructura urbana es llana, compacta y hay suficiente espacio para instalar una extensa red de bicicletas. Ya ahora un 30% de la población camina o va en bicicleta regularmente. Un 70% de los alumnos van a la escuela en transporte público, en bicicleta o a pie. En el periodo de vacaciones de verano hay más peatones y ciclistas que coches. Cuando se preguntó a los conductores de coches en una encuesta pública si cambiarían su movilidad si existiera una buena infraestructura, éstos confirmaron en una gran mayoría que sí.



Budapest, Hungría
– Integración y coordinación de la política

Budapest es un ejemplo para la integración de un plan de movilidad en un marco político municipal global. En 2003 la ciudad aprobó el Concepto de desarrollo urbano. Éste define la visión y las prioridades a largo plazo para el desarrollo integral de la ciudad. Basada en este concepto y en amplias consultas con líderes de opinión, la ciudad desarrolló la Estrategia de desarrollo urbano de Budapest – conocida como plan Podmaniczky. Este documento político determina las prioridades del desarrollo de la ciudad para el período 2005-2013, incluyendo las principales medidas de desarrollo urbano. Esta estrategia de desarrollo urbano se complementa con el plan de movilidad del corazón de Budapest. Este plan se creó en 2007 para revitalizar el centro de la ciudad mediante *traffic calming* a gran escala y proyectos de infraestructuras en el campo de la movilidad urbana sostenible.



Odense, Dinamarca
– comunicación con líderes de opinión y ciudadanos

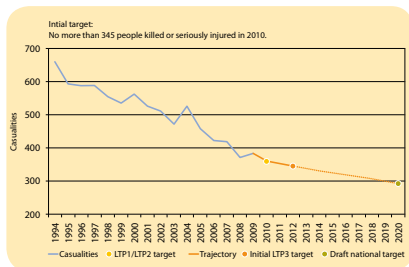
Gracias al gran esfuerzo de comunicación de su Plan de tráfico y movilidad, la ciudad de Odense logró finalmente cortar dos carreteras principales al tráfico – una acción que había sido detenida anteriormente debido a las dudas públicas sobre el tráfico que quedaba desplazado. En 2007 la ciudad involucró a la más amplia gama de líderes de opinión (no solamente residentes locales, sino también diferentes grupos de toda la ciudad), y desarrolló un “Toolbox” especial para explicar de manera sencilla la planificación del tráfico. Además, el plan evolucionó gradualmente desde un documento sobre coches y tráfico hacia uno sobre personas y lugares, y fue constantemente difundido en su propia página Web, en carteles, en la prensa local y en eventos especiales. Todo este trabajo dió resultado, y el Plan fue aprobado de manera unánime por el ayuntamiento.



Lille, Francia

– Establecer una visión

En Lille el proceso de desarrollo del Plan de Déplacements Urbains (Plan de Movilidad Urbana Sostenible) empezó en los años 90 después de un gran movimiento de regeneración urbana. La nueva terminal del tren de alta velocidad ofreció la oportunidad de construir un entorno completamente nuevo, el llamado Euro-lille, que sirve también como un nodo de transporte público internacional, nacional, regional y local. Los planificadores parten de la visión de una ciudad que es económicamente fuerte, con un perfil internacional. La renovación de los espacios públicos actualmente dominados por el tráfico juega un papel importante en la creación de una ciudad atractiva. Una de las cuestiones estratégicas tratadas fue la elección entre el desarrollo del sistema de metro y el transporte público en superficie (autobús y tranvía). La ciudad se decidió por el desarrollo del transporte en superficie como medio de reestructuración, rediseño y redefinición de los espacios públicos.



Cambridgeshire, Reino Unido

– Objetivos y trayectorias

El tercer Plan de transporte local de Cambridgeshire (LTP) 2011 – 2026 define los indicadores y objetivos que se utilizan para seguir la evolución del cumplimiento de los objetivos del plan. Los indicadores elegidos reflejan temas que son extremadamente importantes para Cambridgeshire y que permiten al mismo tiempo comparaciones con otras autoridades locales del país. El LTP incluye ilustraciones que explican las conexiones entre objetivos y trayectorias a largo plazo. Los objetivos de seguridad nacional en carreteras de 2009 perseguían una reducción del 33% de personas muertas o gravemente heridas en la carretera hasta 2020. Para este indicador, el LTP pone objetivos iniciales para el período hasta 2012. El gráfico muestra los resultados de Cambridgeshire de este indicador desde 1994, además del objetivo del LTP para 2012.



Gent, Bélgica

– Informando el público

En 2007 la ciudad de Gent y cinco socios más iniciaron un proyecto para transformar la estación de tren principal, Gent Sint-Pieters, y su entorno hasta 2020 en una gran área de usos mixtos con buenas conexiones intermodales. Un proyecto tan extenso necesita una estrategia informativa y de consulta concertada para conseguir y mantener la aceptación pública de los trabajos. Esto resultó en un punto informativo permanente con mapas, vídeos y un modelo 3D, un boletín regular para los residentes locales, sesiones en escuelas y “café del diálogo” para dar la oportunidad a las personas de pronunciarse en detalle sobre el proyecto. Dos veces al año se invita a la gente a las obras. En estas ocasiones de 400 a 800 personas son invitadas en grupos pequeños para ver las obras de cerca y obtener explicaciones más detalladas de los socios e ingenieros del proyecto.

BENEFICIOS



Imagen mejorada de la ciudad

Una ciudad que es activa en la planificación de la movilidad urbana sostenible puede proyectar una imagen innovadora y visionaria.



Una mayor calidad de vida

PMUS significa planificar más para las personas y no tanto para los coches y el tráfico. El plan conlleva un mensaje emocional expresado, por ejemplo, en el objetivo de mayor calidad de los espacios públicos o seguridad mejorada para niños.



Movilidad mejorada y accesibilidad

Los resultados de la planificación de la movilidad urbana enfocada a las personas mejoran la situación de la movilidad de los ciudadanos y hacen más fácil el acceso a las áreas urbanas y sus servicios.



Beneficios medioambientales y de salud

El trabajo orientado a mejorar la calidad del aire, la reducción de ruido y la disminución del cambio climático comporta efectos positivos sobre la salud así como un ahorro significativo en los costes con ella relacionados.



El potencial de llegar a más personas

La planificación de la movilidad urbana sostenible ofrece oportunidades para llegar a más personas y responder mejor a las necesidades de los diferentes grupos de usuarios.



Decisiones apoyadas por los ciudadanos y los líderes de opinión

Planificar para personas implica planificar con personas. A través de los ciudadanos y otros líderes de opinión, las decisiones a favor o en contra de medidas de movilidad urbana pueden obtener un nivel significativo de "legitimación pública".



Cumplimento efectivo de las obligaciones legales

La planificación de la movilidad urbana sostenible ofrece un camino efectivo para afrontar y cumplir con las obligaciones legales como son la Directiva de calidad del aire de la Comisión Europea o regulaciones nacionales del ruido.



Ciudades más competitivas y acceso a financiación

Los PMUS pueden ofrecer acceso a financiación disponible para soluciones innovadoras – ofreciendo potencialmente una ventaja decisiva ante otras ciudades cuando compiten por financiación pública.



Nueva visión política, potencial de integración

El PMUS ofrece una visión a largo plazo y estratégica. El PMUS potencia una cultura de planificación efectiva que tiene como objetivo la integración de sectores políticos, instituciones, ciudades y sus alrededores.

INFORMACIÓN

La Comisión Europea quiere acelerar la puesta en marcha de Planes de Movilidad Urbana Sostenible a gran escala por parte de autoridades locales y regionales en Europa, informando de manera exhaustiva sobre el alcance, el contenido y los beneficios de estos planes.

GUÍA

La guía 2011 “Desarrollando e implementando un Plan de Movilidad Urbana Sostenible”, presenta el concepto de Planes de Movilidad Urbana Sostenible y explica los pasos necesarios para su preparación. El documento está pensado para profesionales del transporte urbano y la movilidad así como para otros líderes de opinión que deberían estar involucrados en la preparación e implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

JORNADAS

A lo largo de 2011 y 2012 un equipo de expertos designados por la Comisión Europea viene realizando 35 jornadas y sesiones de intercambio de experiencias sobre Planes de Movilidad Urbana Sostenible en idiomas nacionales a lo largo de toda Europa. Contacte con nosotros para conocer los talleres más cercanos.

Encuentre más información en:
www.mobilityplans.eu



SUSTAINABLE
URBAN MOBILITY
PLANS



Planificar para las personas

CONTACTO

Correo electrónico : enquiries@mobilityplans.eu

Tel.: +49.221.60 60 55- 13

www.mobilityplans.eu

Planes de Movilidad Urbana Sostenible

c/o Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH

Clever Strasse 13 – 15

50668 Cologne

Alemania

Responsabilidad: "Planificar para las personas" es una marca registrada. La única responsabilidad del contenido de esta edición es de sus autores. No se refleja necesariamente la opinión de la Unión Europea. Ni la EACI ni la Comisión Europea son responsables de cualquier uso realizado con la información que aquí figura.

Fotografías: András Ekés (Portada; Páginas 4, 5), Galería de fotografías de la ciudad de Koprivnica (Página 8), Municipalidad de Budapest V Distrito (Página 8), Ciudad de Odense (Página 8), Max Lerouge (Página 9), Punto de información Proyecto Gent Sint-Pieters (Página 9), www.eltis.org (Páginas 2, 3, 10), Harry Schiffer (Página 11), FGM-AMOR (Páginas 10, 11), Rupprecht Consult (Páginas 3, 4, 5)

www.mobilityplans.eu

Supported by
**INTELLIGENT ENERGY
EUROPE** 