

PACTO CÍVICO DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DE BURGOS

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Burgos es hoy una ciudad de 170.000 habitantes, con una red viaria en la que se producen unos flujos de movimiento cada vez más intensos. Nos encontramos pues ante una movilidad creciente y al mismo tiempo diversa y compleja.

Los diferentes medios de transporte, los espacios de convivencia y paseo, los espacios de aparcamiento, las operaciones de comercio y distribución de mercancías, etc. confluyen en un espacio común y público que necesariamente hay que compartir en las mejores condiciones posibles, evitando la disfunción de los diferentes elementos en juego y procurando su armonización.

Resolver el problema de la movilidad y accesibilidad urbana se considera un factor clave para afrontar la construcción de una ciudad sostenible y con la más alta calidad de vida.

Es por ello que se considera oportuno y conveniente adoptar un marco de objetivos que sirva a la finalidad de encauzar las medidas necesarias para garantizar todos los usos posibles del espacio urbano, solucionando los problemas que genera el crecimiento y la diversidad de movilidad, sin hipotecar el medio ambiente y la calidad de vida de los ciudadanos, ni la fluidez y velocidad media del tráfico en un horizonte futuro, facilitando la accesibilidad.

En este sentido, se consideran principios inspiradores de una política de movilidad y accesibilidad global y sostenible, los siguientes:

1. Reconocer que la ciudad debe ser para todos, con independencia de la edad o condición física o psíquica y que, por tanto, requiere suprimir los obstáculos que limitan la accesibilidad de diversos grupos sociales, especialmente a los más débiles: personas con movilidad reducida, ancianos y niños, a cada espacio urbano.
2. Establecer una nueva jerarquía en el uso de la ciudad: primero habitar y después circular.
3. Apostar por formas de desplazamiento compatibles con el medio ambiente, buscando una ciudad agradable.
4. La planificación de una Movilidad y Accesibilidad global y sostenible. El principio de Sostenibilidad es la base sobre la que se levanta este Pacto, que establece unas mejores condiciones, perdurables en el tiempo, de habitabilidad y una mayor racionalidad en el uso de los recursos escasos. Hay que asegurar para hoy, pero también para el futuro, una movilidad sostenible; es decir, menos agresiva para el entorno y para el ciudadano, más planificada, más eficiente, más ahorradora de recursos y más respetuosa con el medio ambiente.
5. Disminuir las necesidades de desplazamiento adoptando como criterio el de aproximar los servicios y equipamientos a la ciudadanía, con intervenciones que contrarresten la tendencia a la dispersión espacial de funciones y favoreciendo la accesibilidad.
6. Modificar las tendencias expansivas del sistema de movilidad, racionalizando el uso del automóvil.
7. Apostar por un cambio en los enfoques de análisis y gestión de la movilidad, fomentando la información y la difusión de nuevas ideas hacia un conocimiento real de la movilidad que permita cambiar mentalidades.
8. Reconocimiento del necesario desarrollo económico y comercial, básico para lograr una ciudad viva y dinámica, en continuo progreso, que se impulsará a través de fórmulas que favorezcan su crecimiento armónico en el marco de una ciudad sostenible.

9. Establecer una normativa específica en materia de tráfico para conseguir una ciudad sostenible.

En razón a las anteriores consideraciones, las partes signatarias acuerdan fijar el siguiente marco de OBJETIVO ESTRATÉGICOS:

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

1. Conseguir una mejor ordenación de los desplazamientos urbanos que requieren el concurso del motor.
2. Conseguir un transporte colectivo de calidad e integrado.
3. Mantener las velocidades de recorrido y mejorar la velocidad del transporte público.
4. Aumentar la superficie y calidad de la red viaria dedicada a los peatones.
5. Aumentar el número de plazas de aparcamiento y mejorar su calidad.
6. Mejorar la información y la formación de la ciudadanía y la señalización de la vía pública.
7. Conseguir una normativa legal adecuada a la movilidad de la ciudad de Burgos.
8. Mejorar la seguridad viaria y el respeto entre los usuarios y usuarias de los diferentes modos de transporte.
9. Promover el uso de vehículos menos contaminantes y el control de la contaminación y el ruido causados por el tráfico.
10. Fomentar el uso de la bicicleta como modo normal de transporte.
11. Conseguir una distribución urbana de mercancías y productos ágil y ordenada.

1. - Conseguir mejor ordenación de los desplazamientos urbanos que requieren el concurso del motor

Políticas de creación de proximidad

- Acercamiento/descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos hasta el radio de acción de las personas andando o en bicicleta.
- Recuperación de la habitabilidad integral del conjunto o de partes del tejido urbano, con el fin de evitar la especialización en alguno de los usos y la expulsión del resto.
- Rehabilitación/creación de alguna de las funciones urbanas (empleo, comercio, zonas verdes y de esparcimiento) en piezas concretas de la ciudad, con el fin de eludir su satisfacción a través de desplazamientos lejanos.

Regulación de los usos del suelo con el fin de que el transporte público llegue a todas las grandes zonas o actividades de entidad.

2. -CONSEGUIR UN TRANSPORTE COLECTIVO DE CALIDAD E INTEGRADO.

Solicitar a la administración correspondiente el esfuerzo inversor necesario para lograr un transporte colectivo suficiente y de calidad para Burgos, sus barrios limítrofes y sus zonas industriales en un marco de financiación estable. Estas inversiones tendrán que favorecer la intermodalidad.

Ajustar periódicamente la red de transporte público de superficie a las nuevas necesidades de movilidad de los ciudadanos y ciudadanas con ampliaciones de la cobertura de servicio y refuerzo, si conviene, de la frecuencia de determinadas líneas.

Aumentar la fiabilidad, la conectividad y la regularidad del servicio de autobuses mediante la ampliación de carriles segregados o reservados en la ciudad y en las vías de acceso, previo estudio correspondiente, y priorizar su paso en determinados cruces.

Contemplar, en las reformas urbanísticas de la ciudad, la prioridad del transporte colectivo, posible espacio de paso en la calzada e instalación de marquesinas en las paradas.

Conseguir vehículos de mejor accesibilidad para todas las líneas de autobuses.

Promover la creación de una línea de transporte moderno y limpio con conexión con otras líneas y otras formas de transporte, con accesibilidad universal en las avenidas de nueva construcción y en aquellos ejes de transporte que lo justifique pensando en el tranvía.

Potenciar el uso del taxi y del taxi compartido e incluir este servicio en la planificación de la movilidad.

3. -MANTENER LAS VELOCIDADES DE RECORRIDO, EN ESPECIAL LA VELOCIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN SUPERFICIE.

Confeccionar un catálogo de las vías básicas definiendo la jerarquía funcional de las calles, según el nivel de servicio, los usos de las diferentes formas de movilidad y la distribución del espacio viario, en un marco de rentabilidad social. Se estudiará la progresiva supresión del aparcamiento de superficie en aquellas vías consideradas como básicas en la política de movilidad.

Realizar un plan de mejora de la conectividad viaria, de infraestructuras y tecnología con la eliminación de los cuellos de botella y la aplicación de nuevas tecnologías para la gestión del tráfico, de cara a mantener una velocidad de recorrido equilibrada.

Fomentar una mejor distribución del tráfico mediante una política lógica y coherente en las vías de conexión, salidas y entradas de la ciudad.

Impulsar la colaboración institucional para conseguir la creación y/o el mantenimiento de las infraestructuras de acceso a la ciudad.

Promover la construcción de infraestructuras para el transporte en las zonas logísticas.

Incidir en el tráfico dirigido al centro de la ciudad mediante una política de regulación del estacionamiento en la calle.

Reforzar el cumplimiento estricto de los límites de velocidad máximo de la ciudad y estudiar el impacto de la reducción de la velocidad de circulación de vehículos, por debajo de 50 km./h, en algunas zonas de la ciudad.

Potenciar las operaciones especiales de la Policía Local para impedir infracciones que perturben el normal funcionamiento de la circulación: dobles filas, aparcamiento en carril-bus, paradas de transporte público, carril bici, sobre las aceras y otras zonas de peatones.

Reforzar las actuaciones de control de circulación de los agentes de la Policía Local, que actúan en la vía pública, especialmente en las vías básicas con medios tecnológicos más avanzados.

Revisar la tipología de las sanciones de las infracciones de circulación que afecten a la fluidez del tráfico y a la seguridad para considerarlas como graves en determinadas circunstancias.

4. -AUMENTAR LA SUPERFICIE Y CALIDAD DE LA RED VIARIA DEDICADA A LOS PEATONES.

Seguir implantando un programa de zonas de peatones en los centros históricos y en otras áreas de atracción especial.

Continuar con un plan de ampliación de aceras y garantizar un espacio mínimo libre sin obstáculos para los peatones.

Continuar la implantación del Plan de Accesibilidad con miras a garantizar la accesibilidad universal en todo el espacio público donde sea físicamente posible.

Definir los criterios de accesibilidad que se tendrán que cumplir en las reformas urbanísticas de la ciudad, para garantizar la prioridad de la movilidad a pie, que deberán promover, en todo caso, la revitalización y el dinamismo social del espacio, incorporando elementos urbanísticos adecuados (mobiliario, iluminación, pavimentos, materiales, etc.), y que favorezcan la personalidad de las distintas zonas de la ciudad.

Modificar el reparto de los ciclos semafóricos en los principales ejes, en el sentido de coordinar los pasos de peatones y de incrementar su tiempo de paso, para hacer más confortable el recorrido a pie.

Redefinir un estándar de señalización de las obras en la vía pública que prevea aceras provisionales y pasos de peatones en condiciones dignas y seguras.

Potenciar las operaciones de la Policía Local para impedir las infracciones que afecten a la movilidad de los peatones.

5. -AUMENTAR EL NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTOS Y MEJORAR SU CALIDAD.

El aumento de la oferta de plazas de aparcamiento facilitará, sin duda, la actividad turística de la ciudad.

Realizar un plan de aparcamientos, que será previo a otras actuaciones en materia de movilidad. En el mismo tendrán un especial protagonismo los aparcamientos de residentes. Se harán propuestas de promoción y revisión de la fiscalidad actual.

Impulsar la definición de unos estándares de calidad de los aparcamientos abiertos al público, sean públicos o privados.

Favorecer una oferta del servicio de aparcamientos que considere, entre otras, la calidad, la disponibilidad de transporte público, la proximidad a los centros de la ciudad y el tiempo real de permanencia.

Promocionar el estacionamiento de motos y bicicletas en aparcamientos e incrementar el número de plazas en la calzada, en edificios públicos, en estaciones de transporte público.

Revisar la implantación de zonas azules para favorecer y facilitar un mejor acceso a las zonas comerciales y de servicios.

Impulsar la ejecución de aparcamientos de conexión modal y de incremento de ocupación en el ámbito de la ciudad, unido a las nuevas infraestructuras de transporte, y también, cuando se pueda, en las ya existentes.

6. -MEJORAR LA INFORMACIÓN Y LA FORMACIÓN DE LA CIUDADANÍA Y LA SEÑALIZACIÓN DE LA VÍA PÚBLICA.

Hacer campañas de comunicación a los ciudadanos y ciudadanas para promover el civismo en la conducción y el aparcamiento, mejorar la seguridad vial, fomentar el uso de los transportes colectivos y los desplazamientos a pie y en bicicleta.

Elaborar programas de consolidación de los viajes con coche compartido entre los trabajadores y trabajadoras, y promocionar el abono del transporte público a los clientes, por parte de las empresas.

Favorecer la formación continua y reciclaje de conductores y conductoras.

Elaborar y poner en funcionamiento un proyecto de normalización y mejora de la señalización en Burgos, particularmente la informativa, de tal forma que sea eficaz y estética y que facilite la llegada a las zonas de atracción turística.

Modificar, entre otras, la señalización horizontal de los pasos de peatones para aumentar la seguridad vial, en especial la de los peatones y la de los conductores y conductoras de vehículos de dos ruedas.

Mejorar la señalización de los cruces peatones-bicicletas.

Aumentar la información en tiempo real sobre tráfico y transporte público, y elaborar previsiones sobre el tráfico, a través de radio, TV e Internet, para orientar al usuario sobre el modo de transporte más adecuado.

Crear un sistema de información a la ciudadanía de las obras y actividades en las calles, de sus efectos en la circulación y de caminos alternativos recomendados.

7. -CONSEGUIR UNA NORMATIVA LEGAL ADECUADA A LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE BURGOS

Actualizar, de forma consensuada con los agentes económicos y sociales, las ordenanzas municipales a las nuevas condiciones de movilidad: ordenanzas urbanísticas y de edificación, ordenanzas de peatones y de circulación, ordenanzas de carga y descarga y ordenanzas de medio ambiente.

Promover una justicia rápida y efectiva para el orden y seguridad de la circulación, así como poner en funcionamiento sistemas alternativos a las sanciones económicas.

8. -MEJORAR LA SEGURIDAD VIARIA Y EL RESPETO ENTRE LOS USUARIOS Y USUARIAS DE LAS DIFERENTES FORMAS DE TRANSPORTE.

Realizar actuaciones específicas y periódicas de la Policía Local vigilando los comportamientos que provoquen accidentes más graves. Supervisar los puntos de más riesgo en la ciudad efectuando el seguimiento de las actuaciones correctivas y preventivas realizadas.

Estudiar los accidentes y el comportamiento de los usuarios de las vías, para que con esta información se ayude a diseñar el plan anual de actuaciones de seguridad viaria en la ciudad: obras, gestión y vigilancia, educación, etc.

Mejorar la atención y la información a las personas implicadas en accidentes de tráfico.

Realizar campañas de mentalización dirigidas a toda la ciudadanía y específicas para las personas usuarias de ciclomotores y motocicletas por lo que respecta al uso del casco.

Garantizar que las actuaciones de remodelación urbanística consideren los criterios básicos de mejora de la seguridad viaria.

Realizar cursos de conducción segura y ecológica.

Impulsar la introducción de nuevos elementos de seguridad en la fabricación de vehículos.

Promover la formación de los conductores y conductoras de ciclomotores en cualquiera de las tres formas ya previstas: exámenes, formación en escuelas de conducción o superación de asignatura específica en el ámbito escolar.

9. -PROMOVER EL USO DE VEHÍCULOS MENOS CONTAMINANTES Y EL CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN Y EL RUIDO CAUSADOS POR EL TRÁFICO.

Promover el uso de vehículos ecológicos, para la dotación de vehículos municipales

Incentivar económicamente a los ciudadanos para la compra de vehículos ecológicos

Potenciar la realización de pruebas relacionadas con la contaminación ambiental y ruido en la ITV e impulsar la propuesta de que todos los vehículos mecanizados superen la misma.

Incrementar las actuaciones de la Policía Local de control del ruido de todo tipo de vehículos, incidiendo en autobuses, camiones y motos, con especial atención a los sistemas de escape truncados.

Impulsar la colocación de sistemas para disminuir el ruido en ciertas arterias de la ciudad.

Analizar el impacto del uso de los coches pequeños y de los vehículos que utilicen energías alternativas.

10. -FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MODO NORMAL DE TRANSPORTE.

Ampliar, racionalizar y mejorar la red de itinerarios y de carriles bici con espacios protegidos y señalizados, y definir los lugares adecuados de estacionamiento.

Potenciar el transporte de bicicletas en los autobuses y en las estaciones de viajeros de autobuses y ferrocarril.

Promover el conocimiento y respeto a las normas de circulación por parte de los usuarios de bicicletas.

Instalar sistemas de alquiler de bicicletas.

11. -CONSEGUIR UNA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS Y PRODUCTOS ÁGIL Y ORDENADA.

La consecución de este objetivo pasa por conseguir una regulación que armonice la movilidad y accesibilidad con la necesaria satisfacción de una distribución de mercancías eficaz, con especial atención a la configuración vial y a la distinta tipología comercial y de distribución.

CONSIDERACIONES FINALES

El desarrollo de estos objetivos afectará a áreas muy diversas y precisará de intervenciones en la gestión urbanística y de infraestructuras, el transporte público, la disciplina y seguridad vial, la gestión del tráfico y el medio ambiente, y la sensibilización ciudadana.

Para su articulación se constituirán un número de comisiones o grupos de trabajo temáticos, en los que se invitará a participar a todos los firmantes de este pacto para que se encuentren representadas las entidades y asociaciones interesadas, cuya misión será la elaboración de propuestas de los distintos Planes Sectoriales de Actuación, que integrarán un futuro Plan Global de Movilidad y Accesibilidad de Burgos.