

# Barcelona Metropolitana [www.amb.cat/mobilitat](http://www.amb.cat/mobilitat)

## Movilidad

Diseño, gestión y coordinación de la red de transporte público y de la movilidad intermetropolitana.

AMB

infraestructuras

territorio

medioambiente

## Un nuevo impulso a la movilidad sostenible

La aprobación del Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU), así como la promoción del transporte público y otros sistemas de desplazamiento de bajo o nulo impacto ambiental como los realizados a pie o en bicicleta, son dos de las principales

competencias del Àrea Metropolitana de Barcelona. El PMMU, actualmente en proceso de redacción con la participación de expertos y representantes de los 36 municipios, deberá garantizar y potenciar una movilidad eficaz y sostenible en todo el territorio.

### LA TRACCIÓN HUMANA GANA TERRENO

# La ciudad fluye a pie y en bicicleta

El futuro plan de movilidad del AMB fomenta los desplazamientos sin motor, que no paran de crecer

Luis Benavides

Los modos de transporte más saludables y limpios ganan peso en la gran Barcelona, exactamente el 27,8% más que hace ocho años. Y es que de los cerca de 11,5 millones de desplazamientos que realizan los más de tres millones de habitantes del área metropolitana, más de la mitad son a pie o en bicicleta (53,1%).

Las diferencias entre los 36 municipios, de los cuales solo 10 forman un continuo urbano con la ciudad de Barcelona, son notables. Así, mientras los desplazamientos a pie o bicicleta en Santa Coloma de Gramenet superan el 64% del total, en Torrelles representan únicamente el 19,6%.

Con estos y muchos otros datos, el Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) prepara con ayuda de expertos y representantes de los municipios la redacción del futuro Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU), el documento que marcará la estrategia en materia de movilidad hasta el 2020 con medidas concretas.

#### VISIÓN SUPRAMUNICIPAL

Antoni Poveda, vicepresidente de Transport i Mobilitat del AMB, explica: «Desde el AMB se participa activamente en todo el proceso para garantizar un planificació coordinada con una visión integradora», en referencia a los planes de movilidad urbana (PMU) que prepara cada municipio, «algunos muy avanzados y otros en proceso de redacción o a punto de ser iniciados».

El objetivo último de este plan es avanzar hacia una «movilidad social-

### TENDENCIA

## La crisis afecta al uso del coche

► El uso del vehículo privado en el área metropolitana ha experimentado un descenso desde el 2006 (-2,8%), según el estudio del Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona para las jornadas previas a la redacción del futuro PMMU.

► La crisis explicaría el descenso de la movilidad en vehículo privado, ya que el perfil del conductor de coche y moto sigue siendo el de una persona de entre 30 y 44 años activa u ocupada.

► Por coronas, mientras solo el 19,1% de los residentes de Barcelona se desplazan a diario en vehículo privado motorizado, el porcentaje crece a más distancia de la capital catalana: el 25,5% de los residentes de la primera corona y el 43% de la segunda. Por municipios metropolitanos, las diferencias en la movilidad con vehículo privado motorizado aún son más evidentes, con valores entre el 71% y el 17%.

► Comodidad, rapidez y falta de oferta de transporte público son los motivos citados por los usuarios de coche y moto.

mente justa, ambientalmente sostenible y económicamente eficiente», subraya el vicepresidente. Y aquí los desplazamientos a pie juegan un papel clave en el interior de los municipios, también en los flujos entre municipios de media distancia si son combinados con una bicicleta o una red de transporte ecológicamente eficiente.

#### OPORTUNIDADES

Para la consultora privada Intra, encargada del diagnóstico de la movilidad a pie y en bicicleta, varios son los elementos, tanto internos como externos, que juegan a favor de los llamados *no motorizados* en el área metropolitana de Barcelona: unas buenas condiciones climatológicas, una orografía más bien plana, la reducción de la velocidad de circulación en numerosas vías y el aumento de áreas para peatones.

El futuro plan deberá superar varios retos, detalla el mismo informe, como el aumento de las distancias de los desplazamientos como consecuencia de la deslocalización de las actividades económicas y de ocio.

El PMMU tiene en cuenta otros aspectos de la movilidad, como demuestran los talleres especializados que acoge la sede del AMB desde el pasado marzo, cuando se dio el pistoletazo de salida a la preparación del documento con una primera puesta en común de los diagnósticos previos. «El plan de movilidad tendrá en cuenta de forma integrada la movilidad en sus diferentes aspectos: transporte público, peatones y bicicletas, logística y mercancías, aplicación de tecnologías de comunicación e información, sostenibilidad ambiental...», detalla Poveda. ★



## «Caminar más debe ser una prioridad»

**OLE THORSON** Ingeniero y consultor

L. B.

El ingeniero de caminos Ole Thorson es una de las voces expertas invitadas a participar en la preparación del futuro Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU).

Thorson tiene una larga experiencia en el ámbito de la movilidad, tanto desde el sector público como privado, y es un firme defensor de la movilidad de tracción humana.

—El 53,1% de los desplazamientos



CIFRAS EN  
AMARILLO

11,5

millones de movimientos de personas se registran cada día en todo el área metropolitana.

53,1%

de los desplazamientos en el área metropolitana de Barcelona se realizan a pie o en bicicleta.



RAQUEL GONZÁLEZ

en el área metropolitana son en bicicleta y a pie, según el AMB.

—Hay municipios que pesan mucho en estos datos. Son ciudades como Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat, Badalona y Santa Coloma. Estos municipios, donde vive la mayoría de la población del área metropolitana, han incorporado mejoras en los ejes de peatones.

—¿Los peatones deben ser la prioridad a la hora de planificar la movilidad de una ciudad?

—Por supuesto. Si la mitad de los que se mueven son peatones, primero debemos solucionar sus necesidades. También debemos tener en cuenta a los otros no motorizados, como los ciclistas, pero no deben tener esa prioridad.

—No podemos olvidar que todos somos peatones en algún momento.



«En el pasado se había diseñado la movilidad para las personas que ven todo desde el parabrisas»

—Sí. Un peatón no es el que baja a la farmacia y vuelve a subir. Un peatón puede hacer un kilómetro para hacer unas gestiones o para ir al trabajo. Históricamente se ha reducido el peatón a algo lúdico o sin importancia.

—¿Por qué?

—El ser humano ha estado durante años y años empeñado en demostrar su habilidad con la tecnología, y por eso solo se ha preocupado por cosas técnicas como el automóvil, la moto y la bicicleta. Como si caminar fuera algo exclusivo de niños y abuelos.

—¿Echaba de menos una visión completa de la movilidad?

—Sí. Los técnicos encargados de planificar suelen pensar en un segmento pequeño de la población que usa el coche privado porque es lo que hacen ellos. Por suerte, aunque lenta-

mente, algo está cambiando por las presiones de las asociaciones de peatones y organismos como la Unión Europea, que exigen unos mínimos de calidad de aire...

—La preocupación por la calidad del aire, la crisis, hacer salud... ¿Es por todo eso que caminamos más?

—Barcelona siempre ha sido un gran exponente en cuanto a movilidad humana. Caminar más debe ser una prioridad porque si la gente se mueve andando, no solo ganan años de vida, sino que también aprietan menos el sistema sanitario. Y si tenemos menos accidentes de tráfico, por ejemplo, podremos tener más recursos para atender otros temas.

—¿Vamos en la dirección correcta?

—Sí, pero será un camino muy largo. En el pasado se han diseñado calles, carreteras, semáforos, señales,

en el espacio urbano y la carretera, para personas de entre 25 y 55 años que van en coche y ven todo desde el parabrisas. Esto nos ha dado problemas, como las muertes prematuras por accidente de tráfico.

—Habla de atropellos.

—Sí, unos 12 o 13 muertos al año. Y queda claro que debemos bajar la velocidad. Por eso estamos trabajando para que una parte muy importante de la ciudad tenga una velocidad máxima de 30 kilómetros por hora. Primero, porque si hay un atropello, la probabilidad de que el peatón muera baja en picado. Es decir, si a 50 kilómetros por hora, mueren la mitad de los atropellados; a 30 kilómetros, solo el 5%. La diferencia es abismal.



«En un futuro próximo, el 80% de las vías acabarán siendo zonas 30. Quizá dentro de 10 años»

—Las zonas 30 representan ahora solo el 6,5% de las vías. ¿Es vuestra gran reivindicación?

—Sí. En un futuro próximo el 80% acabarán siendo zonas 30. Quizá dentro de 10 años. No podemos poner la velocidad de los vehículos motorizados como único objetivo de la planificación de la movilidad.

—¿Y los carriles bici?

—En las vías 30 pueden convivir perfectamente bicicletas y coches. En las aceras hay árboles, terrazas, motos aparcadas, bancos... No podemos añadir carriles bici y restar todavía más espacio a los peatones.

—¿Y fuera de las urbes?

—Hace años que se habla de que las carreteras sean multiusos. Si no queremos bajar la velocidad de las carreteras para que los peatones y ciclistas sean detectables, tendremos que tener un buen arcén, con espacio suficiente y bien delimitado. ★