



## MEMORANDO de *Andando Burgos* a 6 de marzo de 2019, de cara a las elecciones municipales del 26 de mayo de 2019.

*Andando Burgos* requiere a las formaciones políticas burgalesas que se presenten a las elecciones municipales para que asuman, defiendan y en su momento pongan en práctica los siguientes **posicionamientos estratégicos**:

1. Promover un Pacto por la Movilidad mediante una participación social activa, todo lo cual debe permitir la formación de un PMUS sistemático, sin asuntos anticipados, con objetivos claros y, así como una Ordenanza de Movilidad que regule adecuadamente la movilidad urbana de forma que esta sea eficiente, social y ambientalmente sostenible. Y en relación con todo ello, crear un Consejo sectorial de movilidad y una Concejalía de movilidad.
2. Comprometerse claramente con una estrategia de pacificación de tráfico (lograr menos coches en las calles y que circulen menos rápido) y sus acciones concretas mediante herramientas de calmado tales como: reducción de velocidades en las calles (a 40, 30 y 20 km/h), zonas 30 y zonas 20, radares, reductores de velocidad en la calzada, pasos sobreelevados de peatones, trazados de carril en zigzag, cojines berlineses, avanza-bicis o espacios de adelantamiento para bicicletas en los semáforos, etc.
3. Plantear una política integrada y activa de «peatonalidad», es decir, de mejora generalizada de los espacios para la circulación de los peatones, practicando el ensanchamiento de las aceras, la disposición óptima de los pasos de peatones (evitando rodeos a los viandantes), la definición de una red de itinerarios peatonales (especialmente para los centros educativos), la normalización de los pasos de peatones a la misma cota que las aceras (aceras continuas), pasos de cebra más anchos en su caso, posibilidad de pasos oblicuos, etc.
4. Plantear una política integrada y activa de «ciclabilidad», es decir, de mejora generalizada de la movilidad ciclista con criterios de seguridad y de formación de red. Para ello, hay que revertir la actual política de aceras-bici; esta debe ser excepcional, de modo que debe conformarse una tupida red de infraestructuras ciclistas mediante carriles-bici, pistas-bici, sendas-bici, arcenes-bici, ciclo-carriles y ciclo-calles.
5. Progresar en la mejora del sistema de autobuses urbanos, con mayor flota y mejores medios, lo que ha de permitir una mayor frecuencia del servicio y una mejor fiabilidad.
6. Avanzar en el logro de la accesibilidad universal en todas sus facetas, y en especial en las de los espacios urbanizados y del transporte público.
7. Planificar un urbanismo distinto, que procure la mezcla de usos en los sectores urbanísticos (política de cohesión social), que no clasifique suelo alejado de la ciudad (urbanismo de proximidad) y que no siga centrando la inversión en una sola centralidad urbana (equidad espacial).

Además de estas siete estrategias referidas a grandes temas, nos permitimos llamar la atención sobre **asuntos concretos** que son realmente problemáticos y que se han convertido en habituales:

1. Indisciplina en el estacionamiento. Vehículos estacionados en los espacios peatonales; las motos por toda la ciudad y los coches en algunos barrios periféricos. Sin policía ni multas no será posible revertir esto.
2. Aparcabicis en los espacios peatonales, restando espacio al tránsito de los viandantes en vez de hacerse a costa del estacionamiento de coches, así como aceras-bici e itinerarios ciclistas en zonas peatonales compartidas como práctica normalizada en vez de excepcional. Requerimos acabar con estas contrariedades y revertir la problemática.



3. La peatonalización como útil político. En vez de hablar de peatonalidad en la ciudad, existe la tentación - tan exitosa como estupidizante- de hablar de peatonalizaciones. No son necesarios “planes de peatonalización”, incluso son falsarios. Posiblemente se den razones de oportunidad y conveniencia para peatonalizar una calle en determinado momento y lugar, pero en el contexto de peatonalidad. La peatonalización no debe usarse como juguete político ni como interesada herramienta para el ocio, el turismo y el comercio. La clave política debe ser la mejora sistemática de la peatonalidad en pos del incremento de la calidad de vida.
4. Terrazas, mesitas, toneles, figuras, carteles móviles y todo tipo de elementos al servicio del comercio y los servicios de restauración, que están en los espacios peatonales impidiendo el tránsito a los viandantes y de facto privatizando el espacio público. Sólo una buena Ordenanza y una disciplina que asegure su cumplimiento podrán limitar estas prácticas y armonizar los intereses económicos con la calidad de vida de los ciudadanos.
5. El exagerado desplazamiento de los pasos de peatones que empeoran los itinerarios peatonales. Los criterios de diseño de intersecciones deben ser revisados de acuerdo con el principio de prioridad al peatón. Muchos cruces, incluso muy recientes, abusan de radios de giro excesivos y generación de isletas en muchos casos innecesarias, con el fin de optimar la circulación automovilística. Esto provoca el apartamiento inmoderado de los pasos de peatones y por ello la degeneración de los itinerarios peatonales normales, más cortos, por lo que se induce a la indisciplina para recortar el recorrido. Debe insistirse en la importancia de la continuidad de los itinerarios naturales.
6. La movilidad por motivo de trabajo o estudio. Con unos polígonos industriales tan extensos y alejados, los desplazamientos por motivos laborales se van convirtiendo en un asunto de discriminación y posibilidad de acceso al trabajo, porque solo quien dispone de coche propio podrá tener trabajo. Así pues, hay que implicar a todas las instituciones para formar planes de movilidad al trabajo en los polígonos y poner en práctica sus acciones. Los centros educativos, asimismo, deben tener políticas activas para una movilidad saludable: a pie, en bici y en bus.
7. La carencia de intermodalidad. La estación de ferrocarril tiene unos servicios de autobús claramente insuficientes y el hospital tiene importantes problemas de accesibilidad y un gran margen de mejora en los servicios de autobús.
8. La falta de seguridad y amabilidad del espacio público urbano. Sólo revirtiendo esto podremos beneficiar la vida urbana de todos, especialmente de los niños, de las personas con movilidad reducida y de las personas mayores que precisan de un envejecimiento activo.

En conclusión, todo esto solo puede entenderse poniendo en cuestión el actual modelo de movilidad (donde la primacía del automóvil es manifiestamente aplastante), asumiendo el principio de movilidad urbana sostenible (empezando por la pirámide de la movilidad). Así, ha de seguirse la Carta de los Derechos del Peatón (Parlamento Europeo, 1988), la Carta Internacional del Caminar (Walk 21, 2006) y el Libro Verde de la Comisión Europea “Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana” (2007), teniendo también muy presentes la Carta Europea de Seguridad Vial (2004), el Plan de Acción de Movilidad Urbana (2009) o las Estrategias Españolas de Desarrollo Sostenible (2007), de Movilidad Sostenible (2009) y de Sostenibilidad Urbana y Local (2011). Y también debe entenderse en consonancia con la mejora del medio ambiente y la lucha contra el cambio climático, es decir, participando de las ideas de importantes documentos internacionales y nacionales, tales como la Estrategia Temática Europea para el medio ambiente urbano (2006), la Carta de Leipzig sobre ciudades europeas sostenibles (2007), el Marco europeo de referencia para la ciudad sostenible de la Unión Europea (2008 y 2011), el Acuerdo de París sobre el cambio climático (2015), la Agenda 2030 de la ONU (2015), el Marco de actuación en materia de clima y energía de la Unión Europea para 2030, así como la reciente Agenda Urbana Española (2019).