

## **13 propostas de mobilidade para unha cidade sustentable, a integración da bicicleta e mellora da calidade de vida no Concello de Ourense**

18/07/2017

Nos 15 anos de proposta que leva facendo Amigos da Terra, unha tras outra, todas as corporacións teñen feito pouco ou nada pola mobilidade sustentable, a integración da bicicleta e a mellora da calidade de vida a través das políticas modernas de mobilidade.

Unha vez máis facemos chegar unha batería de propostas en positivo, e amosamos a nosa disposición de colaborar e concretar xunto coas forzas vivas de Ourense cada unha de estas e outras que poidan sumarse.

Deixamos claro que non queremos servir de parapeto para malas políticas nin participar en procesos que supoñan xustificar as falas solucións en materia de mobilidade.

Por iso establecemos que os **principios que deben rexir a mobilidade na cidade de Ourense** deben de asentarse nun “pacto cívico” pola mobilidade. Tomando como modelo o de Vitoria-Gasteiz establecemos que as prioridades an de ser:

- 1.- Pacificación do tráfico
- 2.- Favorecer o desplazamento a pe e en modos non motorizados, especialmente a bicicleta.
- 3.- Facer do transporte público unha alaternativa ao coche privado.
- 4.- Mellorar a planificación do espazo urbano para fomentar o dinamismo económico e a diversidade de uso social e público.
- 5.- Un urbanismo que prime o cidadán ante o coche.

### **PROPOSTAS:**

1.- **Un pacto pola mobilidade sustentable** semellante ao de Vitoria-Gasteiz aprobado no primeiro trimestre de 2018.

#### **2.- Os peons primeiro**

A cidade precisa dar unhan nova escala de prioridades. Colocando na cúspide da prioridade aos peóns, despois a bicicleta, transporte público, transportistas e profesionais e vehículo privado en esta orde.

- Propoñememos aumentar un 30% a superficie peonil en 2020, tanto no centro como nos barrios, que permitan vertebrar a cidade, dinamizar economicamente estes últimos e melloren a calidade de vida de toda a cidadanía.

- Facilitar "ser peón" en Ourense mellorando a accesibilidade tanto a nivel peonil coma de transporte público: implantando unha ampla rede de pasos elevados que sexa do 50% en 2020 e mellorando a súa visualización a través de medidas como o "metro minuto"

### **3.- Limitar a velocidade a 30km/h por defecto para pacificar o tráfico.**

- Na actualidade por defecto as rúas son a 50km/h. Propoñemos establecer a 30km/h a velocidade máxima en todas as rúas. Estudando os casos específicos no que sexa necesario superar os 30 por ser ruas de conexión co exterior ou co vías de alta capacidade.

### **4.- Integrar a bicicleta na cidade.**

- Facendo posible a convivencia na calzada co coche (limitando a velocidade)

- Facendo visible a bicicleta na cidade a través da sinalización vertical (en sinais e semáforos) e horizontal e todas as rúas a tal efecto. Informando da presenza de bicicletas, das prioridades e normas específicas que rixen en determinadas situacións e advertindo das obrigas de ciclistas, coches e peons en cada caso.

- Dando prioridade as bicicletas nos semáforos que non impliquen un cruce a través da iniciativa do "Idaho Stop" que convirten un semáforo en vermello en un stop, e un stop e un ceda o paso para as bicicletas.

- Permitindo que as bicicletas poidan circular a contramán en zonas nas que os itinerarios ciclistas máis lóxicos así o recomenden. Utilizando ademáis esta medida como medida de pacificación do tráfico.

- O transporte público que vai dos barrios ao centro e en particular as liñas que salvan grandes desniveis deben permitir o transporte de bicicletas a través de perchas exteriores.

- Creación de tramos ciclistas segregados tipo carril bici so nos casos de:

A.- Vías con forte pendente e soamente en sentido ascendente da marcha se as bicicletas non poden acadar unha velocidade mínima. (Ex: Rúa Concejo ou Concordia en sentido ascendente).

B.- Carril en sentido contrario ao da marcha dos coches en rúas de alta capacidade ou onde o espazo o permita e so no sentido contrario a circulación. (Ex: Rúa Progreso entre Xoan XXIII e Pavillón dos Remedios).

C.- Vías fora da zona urbana ou vías de alta capacidade con limitación maior de 30km/h. (Ex: Acceso a Seixalbo ou Palmés)

#### **5.- Integrar no urbanismo de Ourense as políticas de mobilidade sustentable.**

Peatonalizacións, pasos elevados, integración da bicicleta, accesibilidade, etc... precisan dunha política de urbanismo que vaia da man.

Que o exemplo da rúa Concejo sexa o último e que as políticas de urbanismo vaian da man da vontade de facer de Ourense un lugar no que se respetan e fomentan os valores expresados ao principio do presente documento.

- Sumámonos as propostas de establecer unha zonificación da cidade na que analizar as distintas partes de Ourense especificamente a nivel urbanístico en base as súas necesidades.
- Sumámonos as propostas de establecer unha ronda circular ao redor da “almendoa central” de Ourense.
- Propoñemos definir aparcamentos disuasorios fora do centro e incluílos no plan de ordenación (PXOM) (Ex. Aparcadoiros de As Lagoas ou Mariñamansa)

#### **6.- Fiscalidade e subvencións ao servizo da mobilidade sustentable.**

- Aplicación do imposto de circulación dos coches vinculado a quilometraxe
- Fomento do uso da bicicleta a través de incentivos para a compra de bicicletas convencionais e eléctricas de uso urbano. Até 200 € no caso de convencionais e até 600 € no caso de bicicletas eléctricas. Atendendo a renda das familias solicitantes, o lugar de residencia e as súas necesidades de mobilidade.
- Incentivar fiscalmente as empresas que promovan o transporte compartido a partir de medidas que afecten ao 50% dos seus empregados.

#### **7.- Modernización e cumprimento da normativa municipal de tráfico.**

A lei de tráfico non se fai cumprir en Ourense.

- Propoñemos un celo no cumprimento dos artigos referentes ao aparcamento indebido e exceso de velocidade.
- Fronte a dobre fila e o aparcamento nas proximidades dos pasos de peons ou sobre a beirarrúa propoñemos a creación dunha base de datos de infractorer non multados. Para aquelas infraccións menos graves xa mencionadas. A través de esta base de datos de coches a policía local poderá advertir e non multar na primeira infracción pero si facelo en caso de reincidencia.

Contribuíndo así ao dobre efecto: inhibir a reincidencia e contribuir a educación vial (transmitindo a idea de que as medidas coercitivas non teñen unha finalidade recadatoria).

- Modernización da ordenanza de tráfico despois de 10 anos que inclua os aspectos referentes a bicicleta, límites de velocidade etc. Que constitua garantía xurídica para peons e ciclistas especialmente.

**8.- Estratexia de educación vial e mobilidade sustentable.** De amplo alcance e duración.

A educación é fundamental para dar a coñecer e facer entender as novas dinámicas necesarias en materia de mobilidade. É preciso entender que as molestias que poden ocasionarse polos cambios establecidos repercuten nunha mellora na calidade de vida e as beneficiarias somos todas as persoas.

Por iso é preciso “NON” centrarse nos máis novos, xa que non son eles os que toman as malas decisións de mobilidade, senon que somos os adultos. Por iso propoñemos:

- Como público obxectivo os conductores de coches, transportistas, taxis e autobuses.
- Cunha duración de 3 anos revisable e prorrogable.
- Que conte cunha planificación educativa e cunha dotación en recursos humanos.
- Que incorpore a policía local e as organizacións da sociedade civil.

**9.- Policía local ao servizo da sustentabilidade.**

- Formación obligatoria para a policía local en materia de mobilidade sustentable.
- Dotación específica no corpo de patrullas de tráfico adicadas a velar principalmente polo cumprimento da normativa e a aplicación do presente plan dentro das súas competencias.

**10.- A administración pública como exemplo de boas prácticas.**

- Implementación de patrullas da policía local en bicicleta.
- Facilidades para o persoas do concello para o uso da bicicleta, transporte público ou o desplazamento a pe. Especialmente para os cargos políticos.
- Propoñemos que as distintas forzas do estado deixen de patrullar en coche polas rúas peonís, é un sinsentido e unha incoherencia.

**11.- Compartir transporte para ir ao traballo.**

Incentivar o uso do coche compartido e establecer liñas de transporte público específico entre centros de traballo, en particular aos polígonos industriais e entre as vilas próximas. Estas vías son as que soportan o grueso dos vehículos que entran e saen da cidade e os informes amosan que polas vías de entrada e saída a cidade se produce unha gran accidentalidade.

## **12.- A pe ao centro educativo polos camiños escolares seguros.**

Conseguir que a meirande maioría dos nenos e nenas da cidade vaian a escola a pe ou en bicicleta é o obxectivo dos camiños escolares. Por benestar para os máis novos e para as familias a medio e longo prazo.

Para iso aportar a suficiente seguridade nos entornos dos colexios para que poida ser realidade. Igualmente, compre medidas que permitan discriminar os pais que precisan levar aos nenos en coche dos que o fan por costumbre ou comodidade.

Os camiños escolares son a iniciativa que funciona en moitas cidades europeas e que xurde en Italia nos anos oitenta. Implica aos pais de forma colectiva para que colectivamente se fagan cargo da seguridade dos máis novos en determinados itinerarios xa establecidos. Neste sentido a policía local debe xogar tamén un papel de protección dos nenos-as e non para seguir facendo a vista gorda do colapso que se produce polos coches nos entornos escolares de Ourense, en particular nos colexios do centro.

## **13.- Mellora e modernización das liñas e a flota de transporte de autobuses** de forma que se incentive o uso do transporte público fronte o privado.

Apostando pola integración de transportes público e interurban en horarios, maior periodicidade nos traxectos que se demostren máis frecuentados no uso do coche.

Dotación da flota de perchas portabicicletas para as liñas que soportan fortes pendentes e renovación da flota de autobuses cara a vehículos eléctricos e adaptados.