

de euros para la unión de ambas provincias y para una velocidad de 160-180 km/h. La Junta nos decía que no era rentable. Si hubieran tenido un ataque de sentido común, y hubieran hecho caso, hoy día tendríamos un sistema de cercanías con Salamanca y comunicación directa con Madrid, con los mismos trenes que salen de Salamanca, dirección a Madrid.

Se perdió una gran oportunidad de tener un sistema de movilidad barato y sencillo. Ello hubiera posibilitado la posible reapertura del resto del tramo cerrado muy útil para las mercancías y viajeros. Las ventajas ambientales por ser conocidas por todos no las nombro, pero son innumerables.

Por Ramón Rodríguez Sanz

ORDENANZA TIPO

de la FEMP

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE
MUNICIPIOS Y PROVINCIAS

Como conclusión de un grupo de trabajo de expertos en el ámbito del tráfico y la movilidad, la FEMP elabora esta ordenanza tipo para que sirva de punto de partida para los ayuntamientos. Además de incluir aspectos de ordenación de tráfico como la carga y descarga, estacionamiento regulado y normas de circulación para peatones y bicicletas, este borrador de ordenanza incluye elementos para favorecer una movilidad más sostenible.

La ordenanza incluye herramientas que pueden favorecer la movilidad sostenible, aunque también hay puntos conflictivos entre medios que utilizan los mismos espacios. La pacificación del tráfico es un objetivo perseguido por muchos ayuntamientos, sin embargo la puesta en marcha de medidas contundentes suelen tener mala acogida entre los usuarios del coche. La ordenanza dedica un capítulo a infraestructuras sobre el calmado del tráfico, incluyendo el "Área 30" que limita a esta velocidad el tránsito de vehículos por toda la red secundaria; el establecimiento de "calle o barrio tranquilo" que limita la velocidad a 20 km/h y la calle o barrio de "coexistencia o mixta" donde no se podría superar los 10 km/h. La ordenanza también abre la puerta a reducir la velocidad máxima de circulación por ciudad a 40 km/h

Los Ayuntamientos toman como referencia una ORDENANZA TIPO DE LA FEMP, REGULADORA:

Del Tráfico

Sus Aspectos De Movilidad

Su Impacto Ambiental Y

La Seguridad Vial

Los ayuntamientos que desarrollen su propia ordenanza podrán delimitar las Zonas de prioridad peatonal, donde el peatón goza de prioridad sobre cualquier otro vehículo, pudiendo restringir total o parcialmente la velocidad, circulación, parada y estacionamiento de vehículos. Zona de espacio compartido, donde el tráfico motorizado tendrá que circular a una velocidad inferior a 10 km/h y ceder el paso a las personas y vehículos que se aproximen por la derecha.

En el espacio público, los peatones y las personas con movilidad reducida son los que tienen mayor riesgo de accidente, ya que se trata de un colectivo muy vulne-

que están adoptando algunos ayuntamientos es la regulación de las ciclocalles en las que las bicicletas tienen prioridad sobre los otros vehículos. En el espacio compartido con el peatón, las soluciones son controvertidas: la limitación de la velocidad a 10 km/h en el carril-bici incomoda al colectivo ciclista, cuya velocidad media en ciudad es superior. La convivencia de ciclistas y peatones en las aceras incomoda a la movilidad peatonal: adecuación de la velocidad de las bicicletas en función de densidad peatonal, establecimiento de una distancia de adelantamiento o permitir la convivencia en aceras que superen una anchura mínima son algunas de las soluciones que se están planteando para facilitar la convivencia de estas formas de desplazamiento.

La ordenanza tiene suficientes elementos para favorecer una movilidad urbana más sostenible, aunque depende de la adaptación que se haga en cada municipio. En la actualidad Valladolid y Burgos están tramitando su ordenanza. La implicación y participación de la ciudadanía es necesaria para que se incluyan las demandas de los diferentes colectivos y mejoremos nuestra movilidad desplazándonos de forma eficiente, como reivindica la semana europea de la movilidad 2011.



nable ante los vehículos a motor. La movilidad peatonal se ve favorecida con la implantación de estas zonas que mejoran la seguridad, y promueve la creación de "itinerarios peatonales" cuyo objeto es posibilitar y fomentar la marcha a pie en la ciudad para trayectos de al menos 20 minutos o 1,5 km de recorrido.

"Como norma general, quedan prohibido en las vías, calles y plazas de uso público los juegos y diversiones que puedan representar una molestia o peligro para otras personas o para quienes lo practican, así como para el tráfico rodado, salvo en las zonas específicamente habilitadas al efecto"

El creciente uso de la bicicleta como medio de transporte en ciudades cuyo diseño está pensado principalmente para el automóvil, plantea conflictos en la calzada y en la acera. La ordenanza establece que las bicicletas circularán obligatoriamente por la calzada, permitiéndose la circulación en paralelo. Si existe carril bici, circularán por éstos, preferentemente sin obligación. Una solución interesante,

ZONAS DE PRIORIDAD PEATONAL

El peatón tiene prioridad sobre cualquier otro vehículo



ZONAS DE ESPACIO COMPARTIDO

El tráfico motorizado no podrá circular a más de 10 km/h.

