



RECOMENDACIONES DE LA FEMP SOBRE LA ACERA Y LA PRIORIDAD PEATONAL





ACUERDO ADOPTADO POR LA JUNTA DE GOBIERNO DE LA FEMP EN SU
REUNIÓN DE 29 DE OCTUBRE DE 2018

Movilidad y Accesibilidad

- Recomendaciones de la FEMP sobre la Acera y la Prioridad Peatonal

Debido a la irrupción del patinete eléctrico en el ámbito urbano como vehículo de movilidad personal motorizado (VMPPM), con velocidades más de seis veces superiores a la del peatón en la acera y del doble de la bicicleta, junto al aparcamiento indiscriminado de los patinetes eléctricos privados compartidos en la acera, ha reabierto la problemática de la utilización de ésta.

Por todo ello, y por el cambio que el hecho ha supuesto en la vida del peatón, desde la FEMP se han elaborado unas recomendaciones que establecen la prioridad de este en la acera, la prohibición del aparcamiento en la acera y aboga por la utilización de otros espacios diferentes a la acera para otras maneras de desplazarse diferentes a la peatonal.

Quedan aprobadas las recomendaciones, cuyo texto se copia íntegramente.



RECOMENDACIONES DE LA FEMP SOBRE LA ACERA Y LA PRIORIDAD PEATONAL

Las presentes recomendaciones sobre la acera y la prioridad peatonal se asientan en las conclusiones de la "Jornada de reflexión y debate sobre la Acera Bici", organizada por la FEMP, Fundación ONCE, DGT, CERMI, Foro Andando y ConBici, el 26 de junio de 2018, en el auditorio de la sede de la Fundación ONCE en Madrid (calle Sebastián Herrera 15), a la que asistieron más de cuarenta representantes de entidades locales.

CONSIDERACIONES

El conflicto entre los modos de transporte en el ámbito urbano debe plantearse entre los modos sostenibles (caminar, uso de la bicicleta y el transporte público) y los vehículos de movilidad personal motorizados, respecto al vehículo privado motorizado; no debería darse entre el peatón y el ciclista.

Las entidades locales están generando espacios más seguros al peatón, disminuyendo el límite de velocidad del vehículo privado motorizado en la ciudad, tomando como referencia los modelos de Ciudad 30 y Calle 30, tipificando las calles por velocidades. Se debe seguir avanzando en el diseño técnico asociado a estas regulaciones.

La intervención municipal en el espacio público debe ser coherente con su uso y debe poder ser reversible, adaptable a los cambios generados en su uso para los ciudadanos.

El espacio genérico para la utilización de la bicicleta, así como para los vehículos de movilidad personal motorizados (VMPPM), en el ámbito urbano es la calzada. En las calles 30 o de menor velocidad, compartiendo la calzada. En las calles de mayor velocidad, mediante carril bici a cota diferente a la de la acera, o por el carril de la derecha de estas vías si hubiera más de uno por sentido y si éste está limitado a velocidad 30. El diseño de la infraestructura ciclista debe tener muy en cuenta la continuidad y longitud de los recorridos.

Para que los usuarios de la bicicleta puedan utilizar la calzada, la autoridad municipal tiene que conseguir previamente una pacificación real del tráfico. Las medidas de calmado de tráfico para ser eficaces, deben contar con un diseño del viario adecuado, ser controladas y su incumplimiento sancionado. Las infraestructuras ciclistas deben aportar seguridad y subjetivamente así ha de ser percibida.

Hay que seguir incidiendo en el impulso de la educación vial como modelo para que los niños y jóvenes aprendan a moverse de forma segura y sostenible, y en el control de la indisciplina vial.



La convención entre la sociedad civil y la autoridad municipal debe regir la convivencia urbana en materia de movilidad y seguridad vial. La legislación aplicable debe ser la mínima indispensable, clara y precisa.

El Gobierno Central debe regular en esta materia los aspectos generales dejando al desarrollo normativo municipal lo específico y concreto. Mientras no se realice la necesaria actualización de la normativa estatal, la FEMP puede impulsar un proceso consensuado de toma de acuerdo de recomendaciones que oriente a las entidades locales.

Finalmente hay que considerar que las personas con discapacidad no son vulnerables, tienen riesgo de vulnerabilidad en el espacio público.

Así por ejemplo, no todas las personas que tienen discapacidad visual usan bastón o llevan perros guía (de las casi un millón de personas con discapacidad visual en España, sólo unos 80.000 son invidentes). Las personas con discapacidad visual no tienen por qué ser detectadas por los conductores, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal e incluso peatones. Las personas con discapacidad visual no tienen capacidad de respuesta ante situaciones límite. Los vehículos de motor eléctrico y las bicicletas, al no generar emisiones acústicas, no son detectados por las personas con discapacidad visual.

RECOMENDACIONES

Con este propósito, la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) recomienda a sus entidades locales asociadas:

I. Impulsar la prioridad del peatón en la acera ya que la ciudadanía también se relacionan con la acera, como espacio público urbano, por otras consideraciones más allá de las de movilidad, como son entre otras: las sociales, de ocio, culturales, educativas, familiares, laborales, turísticas, etc. El calmado del tráfico posibilita la prioridad del peatón en la acera porque genera espacios diferentes al resto de modos de desplazamientos urbanos sostenibles y a los VMP motorizados. Además, elimina los riesgos para el peatón en la acera, resaltando de entre estos, a las personas con discapacidad, y especialmente, a aquellos que tienen discapacidad visual.

II. Considerar que las personas que se desplazan en sillas de ruedas, independientemente del tipo de silla, son peatones y deben transitar por la acera, tal y como determinan las organizaciones civiles que velan y defienden sus derechos.

III. Promover que los restantes modos de desplazamiento en el ámbito urbano deberán utilizar la calzada u otros espacios exclusivos diferentes a la acera, en coherencia con la supremacía del peatón en la acera y el calmado del tráfico en el ámbito urbano.



IV. *Evitar la construcción de nuevas aceras-bici, en coherencia con la supremacía del peatón en la acera y los problemas que genera a todos los peatones; resaltando de entre estos, a las personas con discapacidad, y especialmente, a aquellos que tienen discapacidad visual.*

V. *Favorecer, en la medida de lo posible, el desmantelamiento o segregación de las aceras-bici existentes de la acera, en coherencia con la supremacía del peatón en la acera y los problemas que genera a todos los peatones; resaltando de entre estos, a las personas con discapacidad, y especialmente, a aquellos que tienen discapacidad visual.*

VI. *No contemplar la acera-bici en la normativa municipal, de la misma manera que debería hacer la normativa estatal, ya que no va a ser la infraestructura de futuro para la movilidad en bicicleta en el ámbito urbano.*

VII. *Impulsar que nunca se aparque en la acera. El aparcamiento de motos, bicicletas y vehículos de movilidad personal se debe realizar en calzada, incluso las bicicletas del servicio público de alquiler, en coherencia con los problemas que genera a todos los peatones; resaltando de entre estos, a las personas con discapacidad, y especialmente, a aquellos que tienen discapacidad visual.*