

TRANSPORTE Y CALIDAD DE VIDA

Morant, R.^(p)

Abstract

The priority given to private transport in the urban planning and design of the Spanish cities is leading to the worsening of their quality of life, and this is becoming ever more clear due to the increasing amount of negative effects generated by motorised transport. These include effects on the environment, accessibility and social effects.

The urban planning for our cities needs to be reconsidered to provide priority for the use of sustainable modes of transport except in those places where the use of private transport is needed and required, and not the other way round.

Our cities need to plan for a road hierarchy that will arrange the roads and streets depending on the volume of traffic that should be circulating through them, promote the use of public transport but, above all, the number of trips undertaken on foot or by bicycle, and discourage the use of private transport when the need for this is not essential.

This paper will examine the relationship between quality of life and transport, the benefits that arise from the implementation of measures based on transport planning along with some examples already being applied in the UK, and the psychological reasons behind these effects.

Keywords: Transport, Urban Planning, Strategic Planning

Resumen

La prioridad dedicada a la circulación y operación del transporte privado en los diseños urbanos de las ciudades españolas está propiciando la generación, cada vez más evidente, de efectos negativos en la calidad de vida de sus residentes. Estos efectos negativos se pueden clasificar en efectos medioambientales, sociales y de movilidad.

Los requerimientos otorgados al uso del transporte privado en nuestras ciudades necesita ser replanteado con el fin de que se facilite una mayor prioridad al uso de medios de transporte más sostenibles salvo en lugares expresamente dedicados al uso del vehículo privado, y no al contrario.

Nuestras ciudades necesitan disponer de una jerarquía de carreteras que regule el volumen de tráfico que debería circular por sus viales, promocionar el uso del transporte público, pero sobre todo de los desplazamientos hechos a pie y en bicicleta, y desincentivar el uso del transporte privado salvo en las zonas donde éste sea requerido y necesario.

Esta comunicación examinará la relación entre la calidad de vida y el transporte, los beneficios resultantes de la aplicación de medidas basadas en la planificación del transporte y ejemplos aplicados en el Reino Unido, y las razones psicológicas detrás de estos efectos.

Palabras clave: Transporte, Urbanismo, Ordenación del Territorio

1. Introducción

El transporte desempeña un papel fundamental en la economía, socialización y movilidad de las personas. Este facilita el transporte de mercancías a los supermercados, bares y restaurantes, por ejemplo, y esto incrementa a su vez la calidad de vida de los residentes y usuarios en el área. El transporte también facilita la accesibilidad de estos residentes y usuarios a los supermercados, bares y restaurantes en cuestión, mejorando a su vez la calidad de vida de las personas. El problema es que por transporte demasiadas veces se sobreentiende como tráfico motorizado y, como tal, se le asigna una prioridad por encima de la necesaria en los nuevos desarrollos urbanísticos.

Estos desarrollos urbanísticos y las obras de rehabilitación en general en muchas ciudades españolas se centran en la provisión de rápida circulación de los vehículos privados y dejan en un segundo plano a los viandantes y ciclistas, que son los que tienen que esperar en las intersecciones, los que se deben apretar para circular por el escaso espacio que se les dedica en muchas calles de nuestras ciudades, y los que literalmente se juegan sus vidas a diario con el fin de cruzar la calle debido a un diseño que favorece las altas velocidades de circulación de los vehículos.

Esta prioridad otorgada a la circulación y utilización del vehículo privado refuerza el todavía reinante status social del vehículo privado en nuestra sociedad y más espacio urbano es dedicado a plazas de aparcamiento.



Figura 1. Predominio del aparcamiento en la Calle del Duque de Medinaceli, Madrid.

Las calles en las que vivimos dejan de ser lugares de congregación y pasan a ser lugares de circulación, y el espacio dedicado para la circulación de los viandantes es cada vez más reducido debido al elevado número de intersecciones y pasos de peatones que seleccionan los lugares de concentración de los viandantes en las calles, así como el elevado número de elementos del mobiliario urbano, tales como el uso de barandillas protectoras, bolardos, contenedores o el uso de vegetación que están mayoritariamente ubicados en el espacio de circulación de los viandantes.



Figura 2. Reducción del espacio ofertado para la circulación de los viandantes en la Calle de Santa María, Madrid.

La calidad de vida de los residentes y usuarios está siendo directamente afectada de los siguientes modos:

- Medioambientalmente: Está ampliamente demostrado que el transporte es un gran generador de efectos adversos para el medio ambiente y, como tal, los cálculos del Ministerio de Medio Ambiente estiman que los vehículos son responsables del 15% de las emisiones de CO₂ y que el transporte en general podría llegar a generar un 40% de la contaminación total en el año 2010. Además, el transporte contribuye a la aceleración del temido cambio climático y del consumo insostenible de energía.
- Socialmente: La prioridad otorgada al movimiento vehicular en nuestras calles ha resultado en una menor interacción social debido a que el espacio dedicado a los viandantes se ha convertido en espacio de circulación y no de congregación. Esto provoca el aislamiento de las personas con respecto a su entorno local e identificación con su área lo que repercute en la integración social de los vecinos y empeora la seguridad en las calles.
- En movilidad: En muchos casos, cuanto mayor es la prioridad otorgada a los vehículos, peor es el acceso dedicado a los otros medios de transporte que deben utilizar la misma red viaria. Los problemas de seguridad vial se acrecientan y el peligro inherente al conflicto entre el tránsito peatonal y el vehicular, sobre todo para personas más vulnerables como niños, personas mayores o con problemas de movilidad, afecta su confianza y determinación para salir a la calle. Finalmente el coste de adquirir y mantener un vehículo privado resulta en una elevada inversión que en muchos casos podría llegar a ser innecesaria con un diseño urbano y ordenación del suelo que fuese más acorde con las necesidades de los viandantes y ciclistas.



Figura 3. Los problemas medioambientales y de movilidad para los viandantes son claros en las inmediaciones de la Plaza de Santa Ana, Madrid.

A pesar de esto y de su importancia, el transporte sigue siendo el gran olvidado en los nuevos proyectos urbanísticos. La legislación española con respecto a la necesidad de proveer un diseño urbano consecuente con las necesidades de los viandantes y de la promoción del transporte sostenible sigue siendo mínima, y basada en esquemas que comprenden ciudades enteras, y que no incorporan el diseño detallado de estos requerimientos. Además, todas las nuevas iniciativas siguen siendo promovidas y costeadas por la administración pública y con una escasa o nula aportación económica de los promotores/constructores en la gran mayoría de desarrollos urbanísticos.

Sin embargo, algunos ayuntamientos se están dando cuenta de la importancia del diseño del transporte urbano en la creación de vecindarios con una alta calidad de vida, y de los beneficios que estos traen a la administración local tanto en publicidad como en beneficios económicos, sociales y en movilidad debido a la creciente incorporación de estas facilidades en las demandas de los residentes y votantes.

2. Objetivos

Esta ponencia analiza la función de la planificación del transporte en el desarrollo de un ambiente urbano de calidad para los residentes y usuarios de un vecindario determinado.

El siguiente apartado detalla qué entendemos por planificación del transporte en el Reino Unido, examina los factores a considerar dentro de esta especialidad y analiza los beneficios que han resultado de la aplicación de estos esquemas.

El apartado siguiente analiza dos casos de estudio sobre un proyecto desarrollado en el Reino Unido y una propuesta desarrollada en la ciudad de Madrid.

Finalmente, el último apartado provee las conclusiones subyacentes de esta ponencia y sugiere algunas recomendaciones para la mejora de la calidad urbana.

3. Planificación del Transporte

La planificación del transporte consiste en la gestión y control de la provisión y operación de los medios de transporte con el fin de proveer una adecuada accesibilidad para todas las

personas. El principal valor y objetivo de la planificación del transporte comprende el logro de un aumento en la calidad de vida de los residentes o usuarios en una determinada urbanización dentro de un marco de desarrollo sostenible.

En el Reino Unido la planificación del transporte complementa a los estudios producidos por los arquitectos e ingenieros, pero está considerada como una disciplina *per se*. La planificación del transporte permite la elaboración de estrategias de transporte con el fin de organizar los flujos de movimientos generados por un área urbana o desarrollo urbanístico y preparar el diseño y operación de los sistemas y operaciones de transporte necesarios para proveer una accesibilidad adecuada maximizando los beneficios sociales y económicos del transporte, y minimizar su impacto negativo en la calidad de vida de los residentes y en el medio ambiente.

Estos estudios comprenden la preparación de estrategias de transporte con el fin de identificar los requerimientos de todos los medios de transporte con acceso a un determinado desarrollo urbanístico así como su diseño urbano interno, y encontrar un balance apropiado para la movilidad y acceso de estos medios según sus necesidades.

Estas estrategias incorporan el estudio de la ordenación del territorio y la interrelación de los diferentes usos del suelo con respecto a los principales lugares de generación del tráfico en cada medio de transporte y su distribución en el área. Esto permite identificar las principales rutas de movimiento en el área y determinar las rutas preferidas por los viandantes y ciclistas con el objetivo de proponer mejoras en los accesos y movilidad interna del área para estos.

Premisas sobre el comportamiento e intenciones de los viandantes, ciclistas y conductores también forman parte de estos estudios, especialmente en cuanto a movilidad y seguridad, así como según la naturaleza de los desplazamientos de cada persona.

Finalmente, el desarrollo de modelos de transporte permite asegurar que las mejoras propuestas para la circulación de los viandantes o ciclistas no repercuta significativamente de manera negativa en la circulación de los vehículos.

Todos estos datos permiten la elaboración de un plan que incentiva el transporte sostenible sin que esto tenga que repercutir negativamente en la opinión de los conductores, quienes, basado en nuestra experiencia, terminan mayoritariamente respaldando esta clase de proyectos debido a los beneficios resultantes en sus lugares de residencia o disfrute.

De hecho, los estudios de planificación del transporte no pretenden reducir la utilidad y eficacia del transporte motorizado, si no todo lo contrario. Estos estudios tienen como objetivo incrementar la eficiencia del uso del transporte motorizado mediante la reducción de los desplazamientos considerados como innecesarios de este medio de transporte y así aumentar la fluidez de la red viaria al mismo tiempo que beneficios sociales y medioambientales son generados.

Además estos esquemas traen consigo beneficios económicos basados en la optimización de los usos del suelo (por ejemplo, mediante la provisión de lugares de congregación en desarrollos comerciales) o en la reducción de costes inherentes a la provisión de infraestructuras de transporte (tanto en costes de infraestructura innecesaria para circulación vehicular, como un excesivo número de carriles o las dimensiones de una sobredimensionada rotonda, como en la mejor utilización de estos innecesarios espacios urbanos en el desarrollo de construcciones más productivas para los constructores/promotores).

A estos beneficios económicos la planificación del transporte también propicia la generación de beneficios económicos indirectos como el fomento de la inversión local, el aumento de la movilidad urbana con efectos inmediatos en el mercado laboral local, y la regeneración de

zonas urbanas debido a las mejoras en accesibilidad que promueven una mayor inversión por parte de constructores y promotores.

Los beneficios medioambientales generados por la planificación del transporte incluyen mejoras en la calidad del aire y reducción en los niveles de ruido y vibración causados por el tráfico motorizado. Los beneficios sociales comprenden el incentivo a una mayor vida en comunidad, el refuerzo de la seguridad personal, una mayor inclusión social, y la promoción de la integración de la población residente local.

4. Casos de Estudio

Dunsfold Park, Inglaterra

Este proyecto ha consistido en el desarrollo de una nueva eco-ciudad en el sureste de Inglaterra. Esta eco-ciudad se ha definido con el objetivo de crear un "ejemplo de desarrollo sostenible" mediante la creación de una comunidad con un ordenamiento apropiado de los usos del suelo complementarios con el fin de incentivar el transporte sostenible cuando sea posible.

Esta eco-ciudad comprenderá 2.600 nuevas viviendas y un centro de oficinas y polígono industrial que incluirá más de 2.000 empleados, además de una nueva escuela primaria, centro comercial y servicios de salud. Un nuevo sistema de transporte público también se ha incluido con el fin de conectar apropiadamente esta nueva eco-ciudad con los principales destinos que los residentes puedan necesitar, así como áreas de circulación dedicadas al uso de viandantes y/o ciclistas.

La preparación de un plan director de transporte ha permitido otorgar una mayor prioridad a las rutas para peatones y ciclistas asegurando que la ciudad entera será completamente accesible. El objetivo marcado en esta nueva eco-ciudad es que los empleados y residentes realicen todos sus desplazamientos internos por medios alternativos al uso del vehículo privado y la estrategia de transporte se ha basado en esta premisa. Esto significa que 1.200 desplazamientos en coche estimados diariamente serán emprendidos en otros medios de transporte.

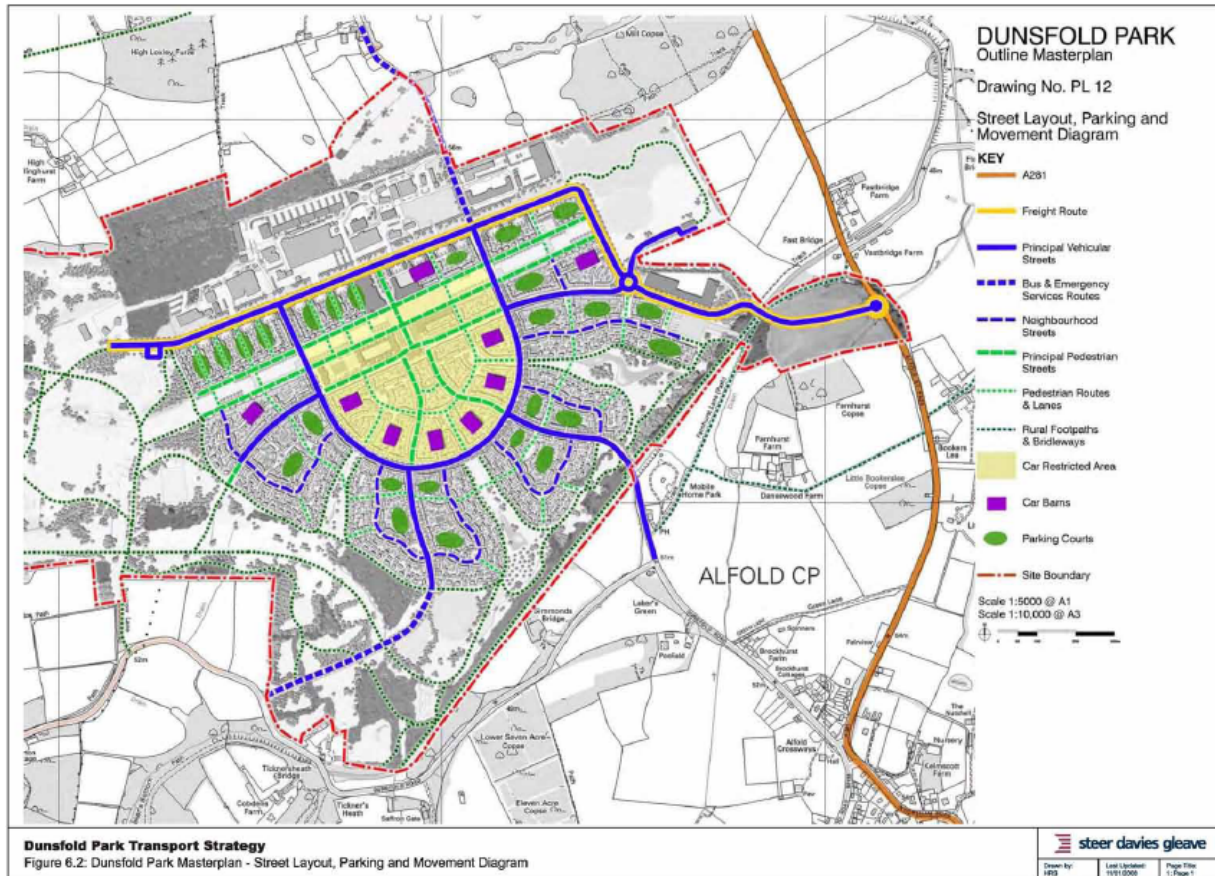


Figura 4. Plan Director de transporte para Dunsfold Park.

La figura 4 muestra el área restringida al uso del vehículo privado en Dunsfold Park y la identificación de las rutas y el aparcamiento considerados como necesarios para el tránsito vehicular. El área central restringida incluirá el centro local comercial y zonas residenciales. El único aparcamiento permitido en la calle será el dedicado a personas con problemas de movilidad.

El diseño urbano en el resto de la ciudad también buscará desincentivar el uso del vehículo privado cuando este no sea necesario mediante el uso de superficies mixtas, la provisión de limitadas señales viales y la prioridad para viandantes y ciclistas con el fin de confundir al conductor y hacerle sentir extraño en la red viaria.

Esta estrategia se ha basado en la estimación de la generación de desplazamientos hechos por vehículo privado y por persona (incluyendo todos los medios de transporte). Estos desplazamientos se han diferenciado entre los diversos propósitos (empleo, compras, negocios, educación, acompañamiento y ocio) así como los principales destinos para cada uso del suelo. Finalmente estos desplazamientos se han calculado por hora (con muchos más desplazamientos teniendo lugar al centro de educación entre las 8 y las 9 de la mañana, por ejemplo). Esto ha permitido la evaluación de qué grupos de personas se podrían incentivar para el uso de medios de transporte sostenible y así optimizar el coste incurrido en determinadas infraestructuras y servicios de transporte. La figura 5 en la página siguiente muestra un ejemplo de las reducciones en el uso del vehículo privado que se proponen conseguir para los desplazamientos hechos por motivos de trabajo.

Se ha buscado incrementar la vitalidad de esta área mediante el desarrollo de usos del suelo mixtos (comercial, de ocio y espacios urbanos de congregación y de juegos para niños) en un área mayoritariamente residencial.

Esta propuesta ha ido acompañada de unas medidas de diseño urbano de transporte que consisten en la creación de un anillo o circuito mayoritariamente cerrado al tráfico vehicular excepto en determinados accesos considerados como necesarios para los residentes, servicios de emergencia y de mercancías. El área interna se ha reforzado con la eliminación de todos los bolardos y otros elementos del mobiliario urbano considerados como innecesarios y que restringían la prioridad de los viandantes en su área de residencia. Se ha propuesto el desarrollo de superficies mixtas acompañadas de cambios en la calzada (color, anchura, textura) con el fin de delimitar el área en que el vehículo privado deja de tener máxima prioridad. Finalmente también se ha sugerido la creación de un esquema de provisión de 'zip cars' donde los residentes pueden alquilar el uso de un coche sin tener que adquirirlo. Estos esquemas han resultado en la reducción de 6 vehículos privados por cada vehículo zip y se ha reducido el uso del vehículo en más de un 40% en algunos de los proyectos. Además esta clase de esquemas se ajustan a lo demandado por la nueva generación de nuevos profesionales que comprenden gente joven sin familia, con sueldos medio-bajos y en proximidad a las necesidades básicas que estos puedan tener en el día a día.

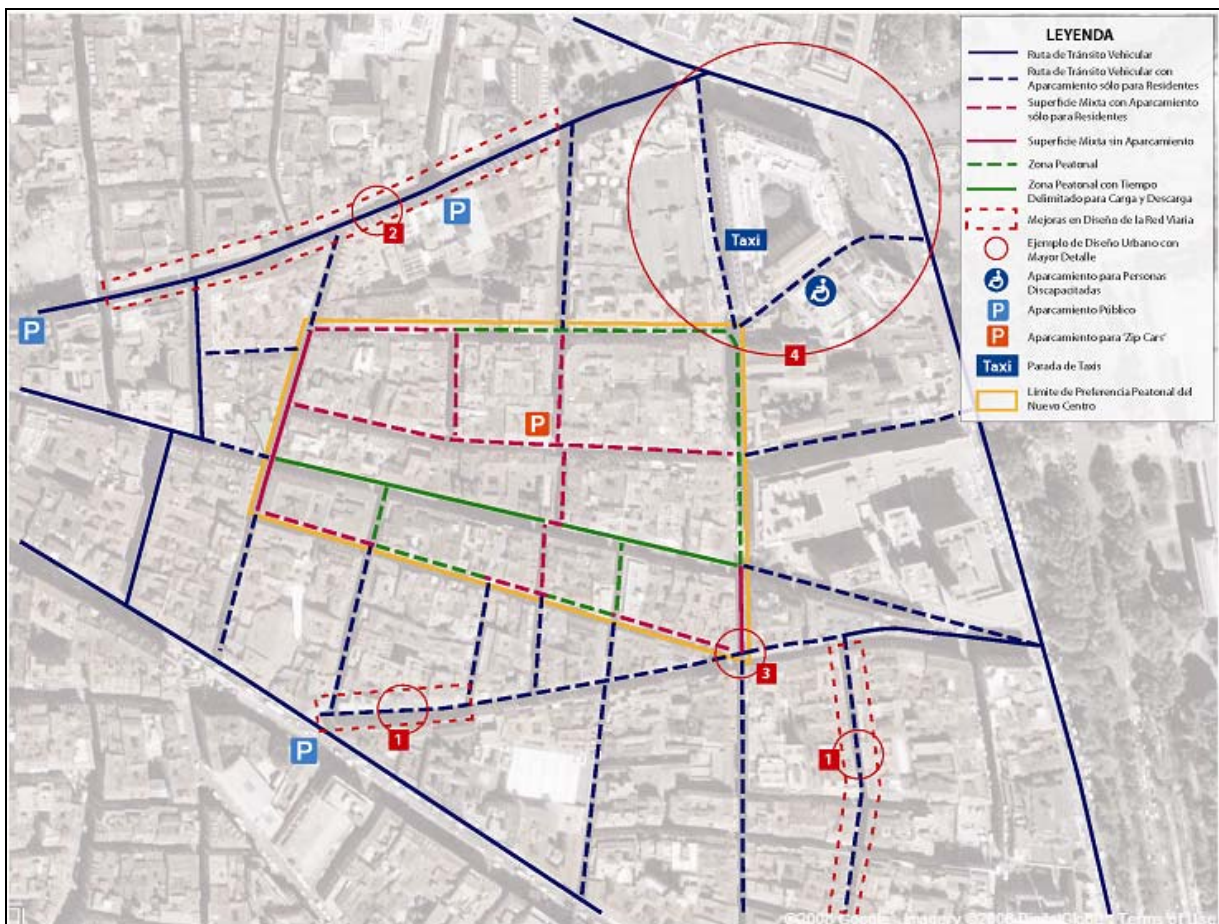


Figura 6. Estrategia de transporte para la rehabilitación del distrito Huertas-Las Letras en Madrid.

5. Conclusiones

La planificación del transporte tiene una función integral en la calidad de vida de los residentes de las ciudades españolas. El transporte debe asumir una mayor prioridad en el desarrollo de nuevos proyectos urbanísticos con el fin de potenciar el uso del transporte, y a su vez desarrollo, sostenible y un balance entre las prioridades otorgadas a cada medio de transporte basado en las necesidades y demandas de los residentes y usuarios.

Las calles residenciales están dejando de ser lugares de reunión y socialización de las personas y se están convirtiendo en lugares de circulación entre un determinado origen y destino. Esto conlleva a que los ciudadanos se recluyan cada vez más en sus viviendas y las calles pierdan su vitalidad y función social y comercial de antaño.

Este planteamiento sigue vigente en muchas de las nuevas eco-ciudades diseñadas hoy en día. Estos proyectos no incorporan estrategias de transporte basadas en la interrelación entre usos del suelo y transporte así como en la promoción del uso de medios de transporte sostenible, simplemente estudios de tráfico que aseguran la rápida accesibilidad y donde el aparcamiento de vehículos privados cobra prioridad reduciendo considerablemente el espacio dedicado a residentes y usuarios.

La preparación de estrategias de transporte facilita la calidad de vida de los residentes, incluyendo la de los conductores, quienes al final también desean un espacio urbano de calidad y seguro donde poder socializarse con sus vecinos y jugar con sus hijos.

Los residentes en áreas de alta calidad urbana aprenden a respetar a los viandantes y ciclistas y a utilizar su vehículo sólo cuando sea necesario. Esto viene muchas veces acompañado de inversión local en comercio, ocio y/o turismo y en muchos casos ha dado lugar a incrementos sustanciales en el valor del suelo en el mercado.

Los promotores de proyectos urbanísticos deberían seriamente considerar la implicación del impacto generado por el diseño del transporte urbano en sus proyectos y considerar los beneficios inherentes en términos económicos y de publicidad en el desarrollo de estos proyectos.

Por su parte, la administración local debería asegurar que todos los desarrollos urbanísticos cumplen con los requerimientos demandados por los viandantes y ciclistas en las áreas en las que se fomente la circulación de estos y demandar de los promotores/constructores una adecuada calidad de vida para todos sus residentes y en consonancia con los objetivos marcados por el ayuntamiento en desarrollo sostenible.

Referencias

Banister, D. y Marshall, S., *“Encouraging Transport Alternatives: Good Practice in Reducing Travel”*, The Stationery Office, 2000.

Cowan, R., *“The Connected City: A New Approach to Making Cities Work”*, Urban Initiatives, 1997.

Department for Transport, *“Home Zones: Challenging the Future of Our Streets”*, 2005.

Institute of Highway Incorporated Engineers, *“Home Zone: Design Guidelines”*, 2002.

Ministerio de la Presidencia, *“Estrategia Española de Desarrollo Sostenible”*, 2007.

Office of the Deputy Prime Minister, *“Places, Streets and Movement: A Companion Guide to Design Bulletin 32. Residential Roads and Footpaths”*, 1998.

Towers, G., *“At Home in the City: An Introduction to Urban Housing Design”*, Elsevier, 2005.

Correspondencia

Rafael Morant Candel

Steer Davies Gleave

Departamento de Planificación de Desarrollos

Dirección 1: Calle Sagasta, 26, 6 izquierda, 28004 Madrid (España)

Teléfono: +34 91 541 8696

Fax: +34 91 541 3996

Dirección 2: 28-32 Upper Ground, Londres SE1 9PD (Reino Unido)

Teléfono: +44 (0)20 7910 5000

Fax: +44 (0)20 7910 5001

E-mail: rafael.morant@sdgworld.net

URL: <http://www.steerdaviesgleave.com>