



FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS

---

# RECOMENDACIONES DE LA FEMP SOBRE ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS Y MODOS DE DESPLAZAMIENTO



**ACUERDO POR UNANIMIDAD ADOPTADO POR LA JUNTA DE GOBIERNO  
DE LA FEMP EN REUNIÓN DE 26 DE MARZO DE 2019**



- **Recomendaciones de la FEMP sobre Espacios Públicos Urbanos y Modos de Desplazamiento**

La Junta de Gobierno de la FEMP aprobó por unanimidad, el 30 de octubre de 2018, las “Recomendaciones de la FEMP sobre la Acera y la Prioridad Peatonal”, estableciendo la exclusividad del peatón en los espacios peatonales y la prohibición de aparcar cualquier elemento o vehículo de transporte en estos espacios.

La Comisión de Trabajo de la FEMP de Movilidad y Accesibilidad y la Comisión de Transporte e Infraestructuras, informaron favorablemente de la “Propuesta de Recomendaciones de la FEMP sobre Espacios Públicos Urbanos y Modos de Desplazamiento”.

A continuación, se traslada el documento de recomendaciones aprobadas por la Junta de Gobierno.



## **RECOMENDACIONES DE LA FEMP SOBRE ESPACIOS PÚBLICOS URBANOS Y MODOS DE DESPLAZAMIENTO**

La FEMP organizó una Jornada de reflexión y debate sobre los espacios de prioridad peatonal dentro del espacio público urbano, con la colaboración de la ONCE, la Fundación ONCE, el CERMI, la DGT, ConBici y el Foro Andando, teniendo también como entidades ponentes a la Red de Ciudades que Caminan y a la Red de Ciudades por la Bicicleta; celebrándola el 15 de noviembre de 2018 en la sede de la FEMP.

Las entidades participantes y las Entidades Locales asistentes reflexionaron y debatieron sobre el espacio público y los modos de desplazamiento dentro del marco de la movilidad urbana sostenible, saludable, segura y accesible.

### **CONSIDERACIONES**

Se considera movilidad activa, la que requiere esfuerzo físico y fomenta la salud de quien la practica. Los modos de desplazamiento de la movilidad activa son el peatonal, la utilización de la bicicleta, el uso de la bicicleta con pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal de tracción humana (VMPH) (patinetes, patines, etc.)

Los modos sostenibles de la movilidad urbana son los de la movilidad activa, el transporte público, la bicicleta eléctrica y los vehículos de movilidad personal motorizados (VMPPM).

Los ciclomotores, motocicletas y los automóviles, eléctricos o de motor de combustión, consumen mucho espacio en su desplazamiento, aparcamiento y en la configuración de las dimensiones de la calzada; alcanzan altas velocidades; consumen mucha energía respecto a los modos sostenibles de desplazamiento y no generan una cultura de movilidad solidaria. La movilidad eléctrica mejora la percepción de la movilidad basada en el vehículo privado.

Las Entidades Locales están generando espacios más seguros para el 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.

La zona urbana se configura en distritos y los distritos en barrios. Las ciudades



intermedias y pequeñas solo tienen barrios y los pueblos son como un barrio de una gran ciudad.

Los itinerarios dentro del barrio no requieren gran velocidad porque el desplazamiento no es muy amplio. Una mayor velocidad no hace más que rebajar muy levemente el tiempo empleado (3 km a 30 km/h se recorren en 6' y a 20 Km/h en 9') por lo que los itinerarios dentro del barrio deberían limitarse a una velocidad máxima de 20 km/h. El itinerario que nos traslade a otro barrio del distrito se podría realizar a mayor velocidad, en concreto a una velocidad máxima de 30 km/h. El itinerario entre distritos se podría realizar a una velocidad de 40 km/h que supondría la velocidad máxima en las grandes ciudades, excepto para la autovía urbana.

En las ciudades intermedias y las pequeñas ciudades, la velocidad máxima podría ser 30 Km/h, excepto en autovía urbana.

## RECOMENDACIONES

Para favorecer la movilidad sostenible, segura, saludable y accesible en todos los municipios de nuestro país, la FEMP recomienda a sus Entidades Locales asociadas:

### En los espacios peatonales

Teniendo en cuenta que los espacios peatonales son las aceras, otras zonas peatonales (bulevares, paseos, etc.), parques y jardines, calles y zonas peatonales; el peatón ha de tener la exclusividad en los espacios peatonales y ha de estar prohibido el aparcamiento de todo vehículo o elemento de transporte. El desplazamiento ha de ser a paso de peatón y las personas con movilidad reducida (PMR) son peatones, con independencia del vehículo que utilicen (VPMR).

Los parques y jardines no son vías de desplazamiento del municipio, son exclusivamente espacios sociales y de ocio. Se podrían configurar carriles vehiculares exclusivamente para el resto de los modos de desplazamiento activos diferentes al peatonal.

Se permitiría la presencia de corredores, si la densidad de peatones lo permitiera.

### Para el estacionamiento de los elementos y vehículos de transporte

El estacionamiento de todo vehículo y elemento de transporte se ha de realizar exclusivamente en calzada, donde así lo determine la autoridad municipal.



### Sobre los VMPPM y las ordenanzas municipales

Para la regulación urbana de los VMPPM no sería necesario establecer una ordenanza propia, tan solo modificar la ordenanza de tráfico/movilidad en la que se determinará que no se podrán circular ni estacionar en los espacios peatonales. Tan solo podrán circular por los carriles de calzada que no superen los 30 Km/h, plataformas únicas a 10 km/h y carriles bici, a velocidad entre 10 Km/h y 20 Km/h.

### Sobre los VPMM y la legislación nacional

El Gobierno Central debería regular sobre la homologación, condiciones técnicas, matriculación y seguro de los VMPPM y las bicicletas eléctricas.

### Sobre la plataforma única

En la plataforma única el espacio es compartido por varios modos de desplazamiento antagónicos. La velocidad máxima en la plataforma única no debería ser de más de 10 Km/h, para proteger al peatón y, especialmente, a las personas con discapacidad visual.

El modo peatonal debería poder usar todo el espacio de la plataforma única y tener prioridad en todo el espacio.

No es recomendable el desplazamiento por la plataforma única del autobús y del tranvía, por requerir mayores velocidades el transporte público para ser competitivo con el vehículo privado.

Se debería establecer una zona vehicular, por seguridad para el modo peatonal, delimitándose con pavimento tacto-visual o elementos que impidan o dificulten la irrupción involuntaria del modo peatonal en la zona vehicular (mobiliario urbano, plazas de aparcamiento, etc.) La zona vehicular no debería estar configurada como carriles de circulación porque animan a los aumentos de velocidad.

### Sobre los carriles de velocidad

En los carriles de velocidad máxima 30 y 20 Km/h, se permitirían las bicicletas, las bicicletas con pedaleo asistido, las bicicletas eléctricas, los VMPPM, los ciclomotores, las motocicletas, los automóviles y el transporte público.

Para que los usuarios de la bicicleta, las bicicletas con pedaleo asistido y los VMPPM 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 deben aportar seguridad y subjetivamente así ha de ser percibida.

En los carriles de velocidad máxima 40 Km/h, solo se permitirían las motocicletas, los automóviles y el transporte público. Todo carril 40 debería tener anexo a su derecha un carril 30.

En las autovías urbanas, la velocidad sería superior a 40 Km/h. Solo estarían permitidas las motocicletas, los automóviles y al transporte público.

#### Para el carril bus

El carril bus se limitaría a 30 Km/h y sería exclusivo para el transporte público. El taxi no podría parar en el carril bus, ni para las personas de movilidad reducida, ya que no pueden superar la diferencia de cota con la acera.

#### Para el carril bici

En el carril bici, la velocidad máxima sería de 20 km/h y la mínima de 10 Km/h, tendría prioridad la bicicleta y bicicleta de pedaleo asistido, por ser modos de movilidad activa. Se permitiría su utilización por el VMPPH, la bicicleta eléctrica y el VMPPM.

#### Sobre la ciclocalle

Algunos modos de desplazamiento sostenible, por la existencia de los espacios peatonales o la inexistencia de carril 30 entre la acera y el carril 40, o la autovía urbana, no mantienen la continuidad de su desplazamiento, haciéndose necesario la existencia de la calle ciclopeatonal, cuya calzada se limitaría 20 km/h, quedando reservada para la bicicleta, la bicicleta con pedaleo asistido, los vehículos de movilidad personal de tracción humana (VMPPH), la bicicleta eléctrica y los vehículos de movilidad personal motorizados (VMPPM). La bicicleta y la bicicleta de pedaleo asistido tendrían prioridad, ya que son modos de movilidad activa.

#### Sobre la calle bus

La gestión del transporte público y la necesidad de la continuidad de su itinerario (lo rompe los espacios peatonales y la plataforma única), haría necesario la configuración de la calle bus. En la calle bus, la velocidad máxima podría ser de 30



Km/h, la calzada sería exclusivamente para el transporte público.

#### Respecto a los caminos escolares

Los caminos escolares a pie se configurarían para los espacios peatonales y la plataforma única.

Los caminos escolares en bicicleta acompañados de adultos en bicicleta se permitirían excepcionalmente en los espacios peatonales, siempre que se disponga de espacio suficiente y que cada 3 o 4 niños, sean acompañados por un adulto en bicicleta. Se permitirían libremente por la plataforma única, el carril bici y la calzada de la calle ciclopeatonal.

#### Respecto a los menores y las menores

Los niños y niñas de hasta 12 años, podrían jugar en bicicleta o en VMPH, acompañados de adultos a pie, por los espacios peatonales y la plataforma única, siempre que no sobrepasen los 10 kilómetros por hora y respeten la prioridad peatonal.

Las menores y los menores, de más de 12 años, podrían circular en bicicleta, bicicleta de pedaleo asistido, VMPH y VMPM, por plataforma única (velocidad máxima 10 Km/h) y por el carril bici.

Los menores y las menores, de 14 o más años, podrían circular en bicicleta, bicicleta de pedaleo asistido y VMPM, por los carriles de velocidad máxima 20 Km/h y la calzada de la calle ciclopeatonal (velocidad máxima 20 Km/h).

Los menores y las menores, de 15 o más años, podrían circular en bicicleta, bicicleta de pedaleo asistido, bicicleta eléctrica y VMPM por los carriles de velocidad máxima 30 Km/h.



