

PIARC (Asociación Mundial de la Carretera) Plan Estratégico - 2024-2027

Comité Técnico 2.1 - Carreteras para la accesibilidad y la movilidad en zonas urbanas y periurbanas

Visión general

En el nuevo Plan Estratégico el CT 2.1 carreteras para accesibilidad y movilidad en áreas urbanas y periurbanas partirá de los resultados obtenidos en el anterior con un enfoque específico en la coordinación con otros CTs. El nuevo título del CT 2.1 subraya los tres pilares del trabajo del CT: Carreteras, accesibilidad y movilidad.

El primer tema, la cooperación entre los modos de transporte en las zonas urbanas y periurbanas, tiene como objetivo garantizar la equidad entre las zonas urbanas y periurbanas a través de una mejor cooperación entre los modos de transporte y un nuevo paradigma para el espacio vial y el diseño de centros de tránsito multimodal. Este tema se desarrollará en cooperación y coordinación con el CT 2.2.

El segundo tema, las normativas de acceso de vehículos urbanos (UVAR), tiene por objeto estudiar distintas soluciones de restricciones y normativas de acceso de vehículos urbanos: zonas de bajas emisiones, zonas peatonales y zonas de peaje por congestión. El objetivo es evaluar la eficacia en términos de mitigación de la congestión también desde el punto de vista de un plan de transporte urbano integrado, para analizar los beneficios y el coste potencial desatendido. Este trabajo se realizará en coordinación con las zonas de emisiones cero/bajas tratadas en el CT 3.4.

Por último, el tercer tema, Garantizar la movilidad de los usuarios vulnerables de la vía pública en calles concurridas y en infraestructuras muy frecuentadas, se centrará en algunos argumentos relacionados con los aspectos específicos de la seguridad en las zonas urbanas:

- usuarios vulnerables frente al transporte público (autobús, tranvía, etc.)
- nuevas formas de movilidad en las calles abarrotadas y en el desarrollo de los distritos
- gestión del tráfico y de las multitudes en infraestructuras muy frecuentadas.

Este tema está estrictamente relacionado con el CT 3.1 Seguridad Vial y debe hacerse en relación con él.

2.1.1 Cooperación entre modos de transporte en zonas urbanas y periurbanas

Finalidad: La finalidad de este trabajo es partir del objetivo principal de la propuesta de actividad de CT que se centrará en las carreteras para la accesibilidad y la movilidad en zonas urbanas y periurbanas. El objetivo es reducir el tráfico de automóviles, la congestión y la emisión de gases de efecto invernadero y garantizar la equidad entre las zonas urbanas y periurbanas, a través de una mejor cooperación entre los modos de transporte y un nuevo paradigma para el espacio vial y el diseño multimodal de centros de tránsito. En cooperación y coordinación con TC2.2

Preguntas preliminares de la investigación:

- ¿Qué tipo de problemas de accesibilidad/movilidad existen en las zonas urbanas y periurbanas en relación con la densidad de población, la ubicación de los servicios urbanos y la disponibilidad de medios de transporte? ¿Servicios de la vida diaria o desplazamientos a trabajo/escuela?
- ¿Hasta qué punto, desde el punto de vista espacial, deben ofrecerse servicios urbanos a un determinado nivel mediante la prestación de servicios de transporte?

- ¿Es la ruta multimodal atractiva para los viajeros en comparación con conducir un coche de puerta a puerta? En caso afirmativo, ¿en qué condiciones?
- ¿Cuáles son las definiciones de accesibilidad y movilidad y las fórmulas de comparación?
- ¿Cuáles son los métodos de evaluación de soluciones para una mejor cooperación entre modos de transporte?

Importancia para las agencias de carreteras: Este trabajo es importante para las agencias de carreteras y la administración pública, tanto si nos referimos a retos externos como internos. Entre los retos externos podríamos citar EC2 - reducción de los gases de efecto invernadero procedentes del sector viario, y EC8 - mejora de la imagen del sector viario. Entre los retos internos, este tipo de trabajo está relacionado con IC3 - Mejora de la productividad de las administraciones de carreteras impulsada por la transformación digital.

Destinatarios: El trabajo será fructífero tanto para las agencias de carreteras como para los profesionales e investigadores. La cooperación entre modos de transporte es el futuro para responder a los fenómenos meteorológicos extremos, pero también para aprovechar la planificación de las inversiones en infraestructuras a nivel nacional con vistas a una mayor equidad entre todos los ciudadanos.

Para las agencias de carreteras, el trabajo podría mejorar la eficacia y el beneficio de los programas nacionales de inversión en infraestructuras a gran escala que están en marcha en varios países miembros. Para los profesionales e investigadores, el trabajo podría aumentar la concienciación sobre la equidad en las soluciones de movilidad en zonas urbanas y periurbanas. Para todos los ciudadanos, el objetivo es mostrar cómo es posible mejorar la movilidad y la accesibilidad de forma equitativa, permitiendo a todas las personas participar en la vida socioeconómica.

Resultados: Revisión bibliográfica, estudios de casos, nota informativa, seminario.

Antecedentes del trabajo del CT sobre este tema: El comité técnico anterior ya ha trabajado en la recopilación de datos y el análisis de las necesidades diarias de movilidad de los habitantes y la accesibilidad para un nivel adecuado de movilidad urbana y periurbana con el GT 2.1.1 Accesibilidad y movilidad frente al uso del suelo en el desarrollo urbano y periurbano.

Referencias y antecedentes muy importantes deben encontrarse también en el trabajo que ha realizado el GT 2.1.2 Sistemas integrados de transporte, multimodalidad sobre el tema "Identificar buenas prácticas de optimización de las redes de carreteras a través de una mejor integración con otras formas de transporte (ferrocarril, modos activos, etc.) en términos de eficiencia, resiliencia y sostenibilidad".

Países de renta baja y media-baja: Equidad es la palabra clave para tener en cuenta a los países de renta baja y media-baja. La movilidad es una de las principales necesidades de todas las personas del mundo y la diferencia en la habitabilidad de las zonas urbanas y periurbanas está estrechamente relacionada con la disponibilidad de transporte para todos los usuarios.

Inclusión de género y diversidad: Equidad es también la palabra clave para tener en cuenta la inclusión de género y la diversidad. La equidad es un principio o concepto que a menudo se considera sinónimo de justicia. Puede concebirse social, espacial y procedimentalmente. La equidad reconoce que personas diferentes tienen necesidades diferentes, en particular las que pertenecen a grupos desfavorecidos, como las personas con ingresos bajos, las mujeres, los inmigrantes, los adultos mayores y los niños. Estructuralmente, la equidad trabaja para reparar los daños impuestos a esos grupos por factores como décadas de inversiones dispares, exclusión y desplazamiento.

Duración potencial: 36 meses.

2.1.2 Normas de acceso de vehículos urbanos (UVAR)

Objetivo: El objetivo de este trabajo es estudiar distintas soluciones de restricciones y normativas de acceso de vehículos urbanos. Las zonas de bajas emisiones, las zonas peatonales y las zonas de peaje por congestión son ejemplos de este tipo de soluciones.

El objetivo es evaluar la eficacia en términos de mitigación de la congestión también desde el punto de vista de un plan de transporte urbano integrado, analizar los beneficios y el posible coste desatendido. Se observa que las UVAR serán más eficaces si se introducen junto con soluciones multimodales alternativas.

Este trabajo se realizará en coordinación con las zonas de emisiones cero/bajas tratadas en el CT3.4.

Preguntas preliminares de la investigación: Muchas ciudades luchan contra el equilibrio entre congestión, "habitabilidad", contaminación atmosférica, niveles de ruido, accesibilidad, daños a edificios históricos y otras presiones de la vida urbana. Los efectos de estos fenómenos ponen de manifiesto la problemática reinante en las zonas urbanas de todo el mundo.

¿Es posible evitar el riesgo de crear un mosaico fragmentado de zonas urbanas con nuevas "líneas fronterizas" entre las zonas urbanas y periurbanas de las regiones metropolitanas? Para permitir un amplio uso de las UVAR sin crear barreras desproporcionadas a la movilidad de ciudadanos y mercancías, es importante estudiar orientaciones para el desarrollo de UVAR armonizadas.

Importancia para las agencias de carreteras: Este trabajo es importante para las agencias de carreteras y los municipios. El creciente número de regímenes de regulación del acceso de vehículos urbanos (UVAR) en el mundo puede crear confusión entre los ciudadanos y las empresas. Este tema se crea para aumentar la transparencia y, en la medida de lo posible, apoyar la eficacia de los enfoques existentes para las UVAR. Este trabajo es importante para las agencias de carreteras y la administración pública tanto si se refiere a retos externos como internos. Entre los retos externos podríamos citar EC22 - reducción de los gases de efecto invernadero procedentes del sector de la carretera y EC4 - respuesta a la creciente automatización de la conducción. Entre los retos internos, este tipo de trabajo está relacionado con el IC1: uso creciente de distintos modelos de financiación para la inversión en carreteras.

Destinatarios: El trabajo será fructífero tanto para las agencias de carreteras como para los profesionales e investigadores que se ocupan de las regulaciones de acceso de vehículos urbanos (UVARs). Es importante reconocer los objetivos medioambientales, sociales y ambientales de estas acciones.

Resultados: Revisión bibliográfica, seminario.

Países de renta baja y media-baja: Las restricciones y normativas de acceso a los vehículos urbanos podrían tener un impacto directo en las necesidades diarias de movilidad. Los resultados deben aliviar el posible impacto de este tipo de políticas en las personas y ciudadanos que viven en países de renta baja y media-baja.

Inclusión y diversidad de género: Las mujeres suelen tener cadenas de viajes diferentes, desplazamientos más cortos cerca de casa y otras características de movilidad. Todos estos aspectos deberían incluirse como orientación para el informe técnico sobre las normas de acceso de los vehículos urbanos (UVAR).

Duración potencial: 24 meses.

2.1.3 Garantizar la movilidad de los usuarios vulnerables en calles concurridas e infraestructuras muy frecuentadas

Objeto: Este tema está recomendado para el CT 3.1 Seguridad Vial y debe realizarse en relación con el mismo. Nuestro trabajo se centrará en algunos argumentos relativos a los aspectos específicos de la seguridad en las zonas urbanas:

- usuarios vulnerables frente al transporte público (autobús, tranvía, etc.)
- nuevas formas de movilidad en calles abarrotadas
- gestión del tráfico y de las multitudes en infraestructuras muy frecuentadas.

El objetivo de este trabajo es evaluar nuevas vías y nuevas directrices para mejorar la movilidad segura y protegida de todos los usuarios vulnerables de la vía pública (incluidas las nuevas movilidades) en algunas condiciones específicas.

Más de la mitad del total de víctimas del tráfico son usuarios vulnerables de la vía pública: niños, ancianos, peatones, usuarios de vehículos de dos ruedas y de las nuevas formas de movilidad eléctrica denominadas "blandas" (patinetes eléctricos, bicicletas eléctricas, monoruedas), que requieren un enfoque específico. A pesar de ello, los usuarios vulnerables de la vía pública sólo reciben una atención limitada por parte de la investigación y las políticas, tanto de los países desarrollados como de los PRMB.

Hasta ahora, en todo el mundo existe una falta de apoyo metódico y práctico para la planificación y el manejo de situaciones de aglomeración e infraestructuras muy frecuentadas. Por lo tanto, el CT 2.1 abordará todos los aspectos que puedan contribuir a una planificación y gestión seguras y eficaces de las situaciones de aglomeración y las infraestructuras muy frecuentadas.

Importancia para las agencias de carreteras: Este trabajo es importante para los organismos viales y la administración de carreteras porque la información clasificada sistemáticamente podría utilizarse en un enfoque de Diseño para Todos. En esta visión, las medidas no se toman para el bien de un grupo específico, sino para la seguridad de los usuarios vulnerables de la carretera en su conjunto. El plan consiste en cotejar la información de la ficha sobre factores causales conjuntos, necesidades de calidad y políticas actuales. De este modo, posiblemente se puedan identificar medidas beneficiosas para más de un grupo. De este modo se puede mejorar la eficacia y la aceptación de las medidas de un programa político.

Es importante extraer lecciones concretas de lo ocurrido para la planificación y ejecución de futuros eventos y dotar a la práctica de nuevos conocimientos, directrices y especificaciones profesionales. Mientras que la evacuación y la dimensión de las salidas de emergencia están reguladas por ordenanzas en muchos países del mundo, faltan en gran medida normas de gestión del tráfico y de las multitudes para prevenir catástrofes.

Este trabajo es importante para las agencias de carreteras y la administración pública, tanto si nos referimos a retos externos como internos. Entre los retos externos podríamos citar en primer lugar: EC6) Garantizar la movilidad y la seguridad de los usuarios vulnerables de las carreteras, pero también EC5) Hacer frente al empeoramiento de la seguridad vial. Entre los retos internos, este tipo de trabajo está relacionado con IC2) Garantizar la diversidad de los recursos humanos mediante la creación de un lugar de trabajo atractivo e integrador.

Destinatarios: El trabajo será fructífero tanto para los organismos viales como para los profesionales e investigadores que se ocupan de garantizar la movilidad de los usuarios vulnerables de las carreteras. Es importante reconocer los objetivos medioambientales, sociales y ambientales de estas acciones.

Resultados: Revisión bibliográfica, seminario.

Países de renta baja y media-baja: La movilidad de los usuarios vulnerables de las carreteras podría tener un impacto directo en la seguridad y la accesibilidad, especialmente en los países de renta baja y media-baja. Los resultados deben evaluar el posible impacto de este tipo de políticas en las personas y los ciudadanos que viven en países de renta baja y media-baja.

Inclusión y diversidad de género: Las mujeres y otros grupos de usuarios suelen tener diferentes cadenas de viajes, desplazamientos más cortos cerca de casa y otras características de movilidad. Todos estos aspectos deberían incluirse como orientación para el informe técnico sobre movilidad segura.

Duración potencial: 18 meses.