

Ferrol cara a un modelo urbano máis sostible e habitable

O PLAN DE MOBILIDADE E ESPAZO PÚBLICO

Falar de modelo de mobilidade é practicamente falar de modelo de cidade. O transporte e a mobilidade de persoas e mercadorías condiciona en boa medida a calidade de vida e o benestar social dos residentes e remata sendo un dos principais definidores da morfoloxía urbana.

Por outra parte, as disfuncións asociadas a este modelo actual (ruído, dificultades de aparcadoiro, contaminación, perda de tempo, accidentes, condicionamento do espazo público, custo económico...) son moi importantes e prexudiciais para a calidade de vida da cidadanía.

A resolución a estes problemas non é doada, porque supón repensar o noso modelo de cidade dende unha perspectiva integrada. O espazo público, que agora se viu usurpado en boa parte polo vehículo privado, tivo sempre un papel predominante nun modelo de cidade máis sostible. Do mesmo xeito, o espazo público está na base do benestar e a cohesión sociais, ao promover a relación e o contacto, verdadeira función da cidade.

É necesario devolver á cidadanía o espazo público, garantindo ademais o bo funcionamento da cidade: a carga e descarga, o aparcadoiro, o transporte público, a bicicleta, o vehículo privado...



XORNADAS DE PROMOCIÓN DO PLAN DE MOBILIDADE PEONIL E O ESPAZO PÚBLICO

FERROL

Praza de Armas s/n
15402 Ferrol

T: 981 944 000

informacion@ferrol.es
www.ferrol.es



Este proxecto está cofinanciado por



UNIÓN EUROPEA

FONDO EUROPEO DE
DESENVOLVEMENTO REXIONAL
"Unha maneira de facer Europa"

XORNADAS DE PROMOCIÓN DO PLAN DE MOBILIDADE PEONIL E O ESPAZO PÚBLICO



FERROL

DATAS
9 e 10 de decembro

HORARIOS
de 17.00 a 20.00 h
Entrada libre

LUGAR
Sede Afundación
Pza. da Constitución [Ferrol]

OBXECTIVOS

EN RELACION Á SOSTIBILIDADE

• Avanzar no modelo de cidade máis sostible para Ferrol: unha cidade compacta, diversa, eficiente e cohesionada socialmente.

MOBILIDADE SOSTIBLE

- Establecer unha nova xerarquía no uso da cidade, na que o peón sexa o protagonista, seguido dos medios de transporte non motorizados e o transporte público e, en último termo, o vehículo privado.
- Asegurar a convivencia entre as diversas formas de moverse na cidade e a interoperabilidade entre modos, sobre todo nos non motorizados.
- Incentivar e fomentar o uso do transporte público e desincentivar o vehículo privado.
- Consegur que os medios non motorizados se convirtn nun medio de transporte habitual.
- Lograr un transporte eficaz e eficiente no uso da enerxía.
- Promover a accesibilidade universal aos diversos modos de transporte.
- Sensibilizar e informar á cidadanía con respecto aos distintos modos de desprazamento.

MODELO DE CIDADE

- Apostar por unha cidade segura e accesible.
- Lograr unha cidade menos contaminante e ruidosa.
- Buscar solucións á mobilidade que non consuman chan.
- Integrar a mobilidade dentro das políticas urbanísticas.
- Consegur un espazo público amplo para a cidadanía e restrinxido para os vehículos a motor, primando as persoas fronte ao vehículo particular, ben comunicado para peóns e ciclistas, e cun transporte público rápido e frecuente con outros espazos afastados.
- Procurar un espazo público que acolla a vida social e económica e integre comercios e locais de ocio e servizos, e que acolla frecuentes actividades colectivas para grupos pequenos.

RESULTADOS

Téndese cara a un espazo público de máis calidade, con maior repartición vial para o peón, menos ruído e contaminación nos espazos de estancia, e máis seguro; en definitiva, un espazo público máis atractivo, que potencie o contacto e a convivencia entre persoas de calquera idade e condición social.

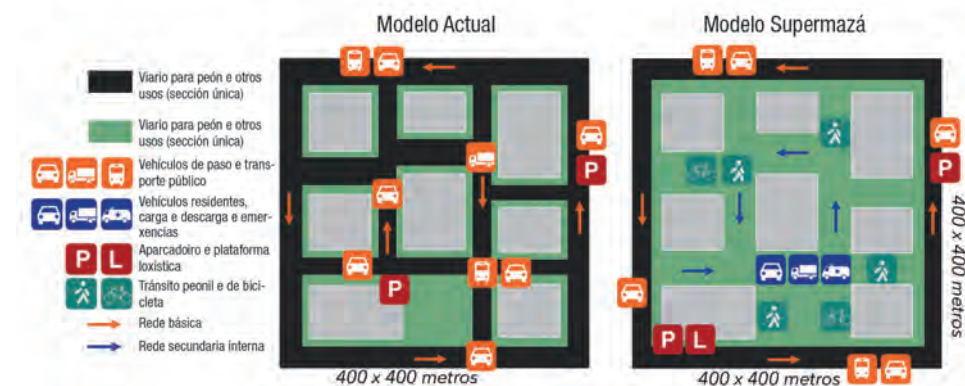
Devólvese aos habitantes de Ferrol a categoría de cidadáns, máis alá de peóns ou condutores. A rúa xa non é só un lugar de paso, é un espazo e, sobre todo, é estancia e convivencia onde poden desenvolverse a maioría das funcións urbanas.

1/ Coas propostas do Plan de mobilidade, o 63% do espazo público viario destínase ao peón, mentres que hoxe en día é só o 32%. Iso supón

que o cidadán se sinta outra vez como tal, xa que volve ocupar a maioría do espazo público sen restricións, ao tempo que crea unha rede de sendas peonís que interconecte os distintos barrios da cidade.

2/ A accesibilidade no espazo público para as persoas con mobilidade reducida pasa do 36% actual ao 72%, asociado a un Plan de Rebaixes nas interseccións no horizonte final.

3/ Mellórase substancialmente a frecuencia das liñas e a cobertura poboacional das paradas de bus na rede de transporte público, universalizando o seu acceso tamén nos futuros desenvolvementos urbanos.



4/ Coa nova rede de bicarrís, a bicicleta converterase no medio de transporte máis rápido para os desprazamentos urbanos.

5/ Coa proposta de ampliación do servizo de préstamo de bicicletas conséguese reducir ao 2% a poboación que queda fóra dos radios de influencia das novas estacións (actualmente no 64%), posibilitando deste xeito que practicamente toda a cidadanía de Ferrol poida optar por este modo de transporte desprazándose en

menos de 5 minutos dende calquera punto do núcleo urbano.

6/ Defínense unhas novas células urbanas, as denominadas supermazás, que se configuran como un espazo multifuncional onde se limita o tráfico de paso, e mantéñense –reguladas– o resto de funcións urbanas: os residentes, a carga e descarga, a peonalización, as emerxencias...

