

# **Observaciones al Plan Maestro de Movilidad La Asociación de Peatones de Quito Quito para todos**

Considerando

Que el Ilustre Municipio de Quito, ha puesto a consulta de la ciudadanía, el borrador del nuevo plan maestro de Movilidad, para que puedan ser efectuadas las observaciones pertinentes.

Que como Asociación de Peatones, consideramos que uno de los principales problemas de Quito es el referente a la movilidad y el transporte, por los altos índices de contaminación del aire, la entrega del espacio público para vías y espacios de estacionamiento, con la pérdida de lugares de encuentro y de caminata segura para los peatones, por lo que resulta indispensable promover propuestas y políticas que recuperen la ciudad para las personas, que creen espacios públicos a fin de contribuir con la seguridad, reducir las condiciones de contaminación del aire y procurar mejoras en la calidad de vida urbana.

Que entre los fines de la Asociación de Peatones de Quito están:

- Promover al peatón como el principal actor de la ciudad
- Promover, participar e impulsar el diseño y la aplicación de políticas públicas que permitan una movilidad sostenible y digna para la mayoría de los habitantes de Quito.

Que el plan en mención es una oportunidad para cambiar el esquema de ciudad actual basado en la lógica del automóvil.

Que la voz de los peatones de Quito debe ser tomada en cuenta en cualquier planificación y ordenanzas relativas a la movilidad.

Por lo que se ha procedido a revisarlo teniendo las siguientes observaciones:

Que si bien existe una parte correspondiente a la participación ciudadana, y un observatorio de la movilidad, en estos deberíamos estar incluidos peatones y ciclistas como pilares fundamentales para una movilidad sostenible.

El Plan tiene avances importantes en su discurso en cuanto enfoca el problema desde el punto de vista de la movilidad de personas y no desde la solución del tráfico motorizado, tanto en sus políticas, lineamientos estratégicos generales y objetivos.

Sin embargo, en la parte de “programas y proyectos” vuelve a caer en la lógica del automóvil, ya que la mayor inversión de proyectos contemplados en el Plan, son dirigidos a “mejorar” la vialidad tanto urbana como suburbana.

Tanto así que tenemos que de cada 100.000 dólares que se invierten en movilidad de acuerdo al plan, 17 dólares van para el peatón (0.017%), 86 dólares para las bicis (0,086%), 1000 dólares para gestión del tráfico (1%), 5700 (5,7%) dólares para transporte colectivo, 22.300 dólares para tren urbano (22,3%), y 71.000 dólares para vialidad (71%), en donde el auto privado va a tener para darse gusto.

Esto contradice totalmente las políticas, lineamientos estratégicos y objetivos del mismo Plan. Va en sentido contrario al Pacto Ciudadano por la Movilidad Sustentable, y de la prioridad que deben tener los peatones en las nueva tendencias mundiales respecto a la planificación para la movilidad de personas.

Que una gran inversión en vialidad contemplada en este plan está destinada a la creación de redes viales suburbanas, lo que implica urbanizar los campos, incentivando con ello a la expansión urbana, aumentar las distancias entre la residencia y el empleo, cuando la política debería estar dirigida a consolidar la actual trama urbana, evitar el crecimiento desmesurado de la ciudad, descentralizar y acortar las distancias entre las diferentes actividades y con ello reducir la necesidad el uso del automóvil.

Que otra gran parte de la inversión en vialidad se lo hace en la zona urbana, lo que implica gastar recursos en seguir incentivando el uso del auto particular, ya que al crear más facilidades para la circulación vehicular estamos induciendo la demanda de los mismos, lo que va a empeorar las cosas.

Que en lugar de gastar esos recursos en empeorar las cosas, se debería destinarlos en completar con urgencia, hasta el 2012, toda la red de transporte colectivo, con integración física y de tarifa, de tal manera que podamos recorrer toda la ciudad, en tiempos previsibles y con el costo de un solo pasaje, haciendo las transferencias necesarias, en forma digna y segura.

De crear una red peatonal digna que promueva las caminatas, con cruces seguros, aceras anchas arborizadas, iluminación para peatones, plataformas únicas, calles y senderos peatonales, aceras continuas, redes de espacios con énfasis peatonal uniendo sitios de concentración de actividades.

Que se implementen reformas geométricas que permitan una pacificación del tráfico, y la convivencia armónica entre peatones, ciclistas, y conductores.

Que todos estos proyectos deberían constar en el plan, con detalles de costos, tiempos de ejecución de tal manera de cumplir las metas del Plan.

Para ello ponemos a consideración de las autoridades la siguiente propuesta de ejecución de obras, a ser aplicadas en la Zona Centro Norte de Quito, parte del Hipercentro de la ciudad, que además es la zona que recibe mayor cantidad de viajes (el 47% según datos del mismo plan), por lo que cualquier política de movilidad debería actuar en solucionar la presión que recibe, como reducir la necesidad de viajes en transporte motorizado privado a la misma, creando nuevas centralidades en las otras zonas urbanas, mejorar la conectividad este oeste en transporte colectivo, facilitando la intermodalidad, con parqueaderos en la periferia del Hipercentro, desincentivando el uso del auto a la zona complicando el cruce por la misma, creando parqueaderos costosos a los bordes de las zonas de mayor atracción de viajes y facilitando la movilidad peatonal y en transporte no motorizados a través de elementos de pacificación del tránsito y redes dignas para peatones.

### **Redes dignas para peatones a ser aplicadas en una primera fase del plan hasta el 2012 en el hipercentro.**

A continuación lo de las redes dignas para peatones que rompe con el esquema tradicional de jerarquización vial desde la lógica del automóvil, pensando las redes urbanas desde los peatones.

# REDES DIGNAS PARA PEATONES

---



Red tipo 1:

- Son todas las avenidas principales de la zona de estudio, lo que se hace en este caso es mejorar la calidad de la acera, piso antideslizantes y durables, colocar árboles, jardineras, iluminación para peatones, mobiliario urbano, se mantiene el ancho actual de la acera y se propone ensancharla en donde es posible.

# REDES DIGNAS PARA PEATONES

---



Red tipo 2:

- Son calles locales o colectoras locales que unen polos de atracción, calles comerciales y sectores entre barrios. Lo que se hace en este caso es ensanchar las aceras, mejorar la calidad de la acera, piso antideslizantes y durables, colocar árboles, jardineras, iluminación para peatones y mobiliario urbano. Dependiendo del ancho permite el parqueo de autos, el dominio del peatón es total.

## REDES DIGNAS PARA PEATONES

---



Red tipo 3:

- Son todas las redes de dominio peatonal, con acceso restringido a vehículos y estas las conforman parques barriales, calles peatonales, calles comerciales, plazas, y parques urbanos. Por estas pueden circular bicicletas, delimitando su espacio de circulación.

## REDES DIGNAS PARA PEATONES

---



Red tipo 4:

- Esta red la conforman todas las calles locales, en donde se puede crear distintos elementos para reducir de la velocidad de los autos, aceras continuas, aceras curvas, aceras anchas y calzada estrecha, ensanchamiento en las esquinas acortando el cruce y delimitando el parqueo.

## Propuesta de implementación en Zona Centro Norte

