

Vinculando la planeación urbana y de movilidad

Sesión de formación

5 de septiembre de 2023



Cofinanciado por:



SYSTRA



Esta sesión fue desarrollada por



Donantes:



En colaboración con **urbaplan**



Más información sobre la Alianza MobiliseYourCity y nuestras ofertas de formación: www.mobiliseyourcity.net



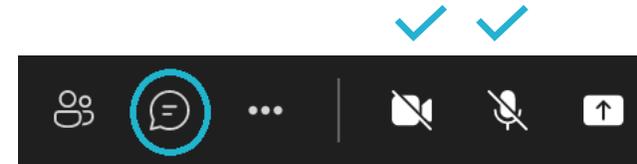
Cofinanciado por:



Algunos comentarios generales sobre esta sesión



Asegúrese de estar en silencio y con la cámara apagada.



Esta sesión será grabada. Usted no aparecerá en la grabación si su cámara se mantiene apagada.



Escriba sus preguntas en el chat, las plantearemos en el espacio de preguntas y respuestas al final de la sesión.

Contenido

1

Introducción: interacción entre movilidad y usos del suelo

2

La situación actual - Herramientas para integrar la planeación urbana y de movilidad

3

El proceso SUMP - Oportunidades para vincular la ordenación territorial y la movilidad

4

Conclusiones

5

Caso Dire Dawa

6

Preguntas y respuestas, comentarios y despedida

Ponentes



Pablo Salazar-Ferro
Consultor
Transitec



Marie Cleuet
Ingeniera de consultoría
Systra



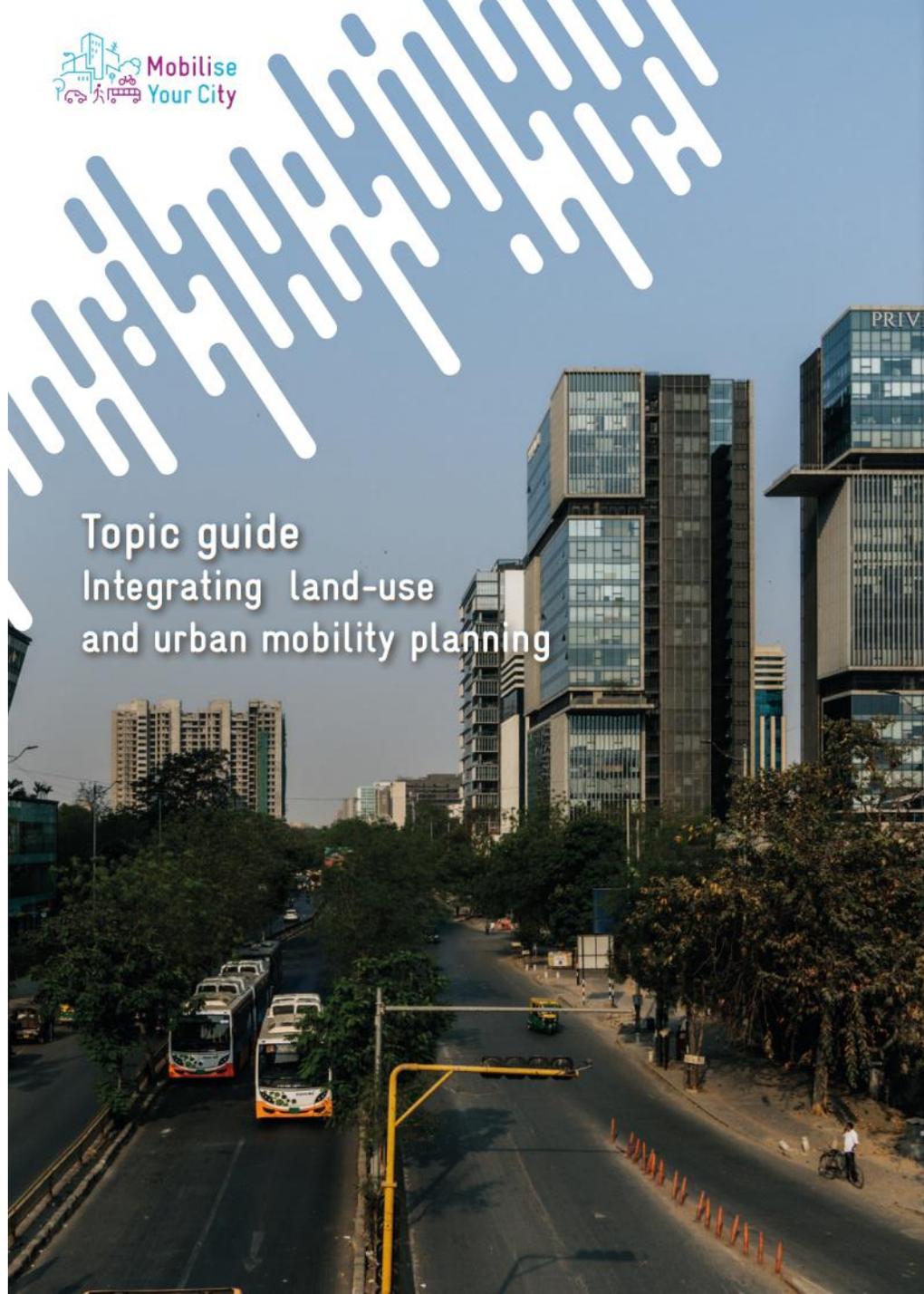
Nicolás Cruz González
Experto en movilidad sostenible
MobiliseYourCity

Objetivos de la sesión

- Destacar la importancia y las perspectivas de la integración del ordenamiento territorial y la planificación de la movilidad.
- Comprender las diferentes escalas de planificación y qué posibilidades existen en cuanto a la integración del uso del suelo y la movilidad.
- Identificar oportunidades durante el proceso de elaboración del PMUS para impulsar la planificación del uso del suelo y la movilidad.
- Señalar los documentos estratégicos en los que la planificación de la movilidad puede repercutir (positivamente) en el ordenamiento del territorio.

MobiliseYourCity Topic Guide – Integrating land-use and urban Mobility planning

1. Base teórica sobre la relación entre planificación urbana y de la movilidad con un enfoque en el Sur Global
2. Estado del arte sobre los niveles de integración de ambas dimensiones y posibles herramientas para mejorarla
3. Lista de acciones para integrar procesos de planificación urbana al momento de elaborar un PMUS
4. Principales conclusiones y la importancia de los PMUS para influenciar la planificación urbana



Topic guide
Integrating land-use
and urban mobility planning

1

Introducción - Interrelaciones entre el uso del suelo y la movilidad urbana



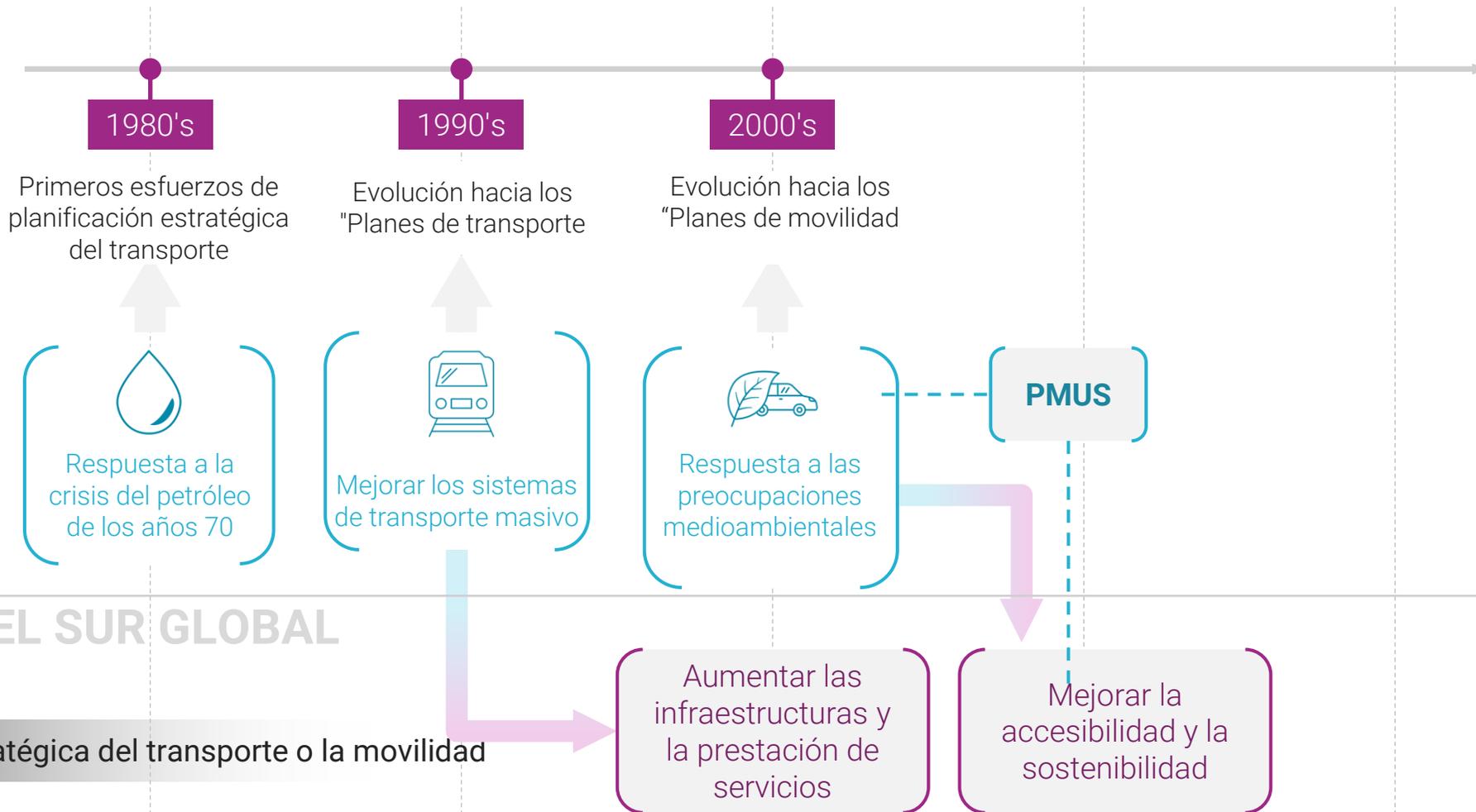
Cofinanciado por:



SYSTRA



Procesos históricos del uso del suelo y planificación de la movilidad



Cofinanciado por:



Vinculación de los documentos de planificación

E

ENABLE (HABILITAR)

Habilitar organización, recursos humanos y financiación adecuados



Eficiencia de la gobernanza

A

AVOID (EVITAR)

Minimizar la necesidad de desplazamientos motorizados individuales



Eficiencia del uso del suelo

S

SHIFT (CAMBIAR)

Cambiar a modos más respetuosos con la sociedad y el medio ambiente o mantener la cuota de los mismos.



Eficiencia del sistema de transporte multimodal

I

IMPROVE (MEJORAR)

Mejorar la eficiencia de los modos y servicios de transporte



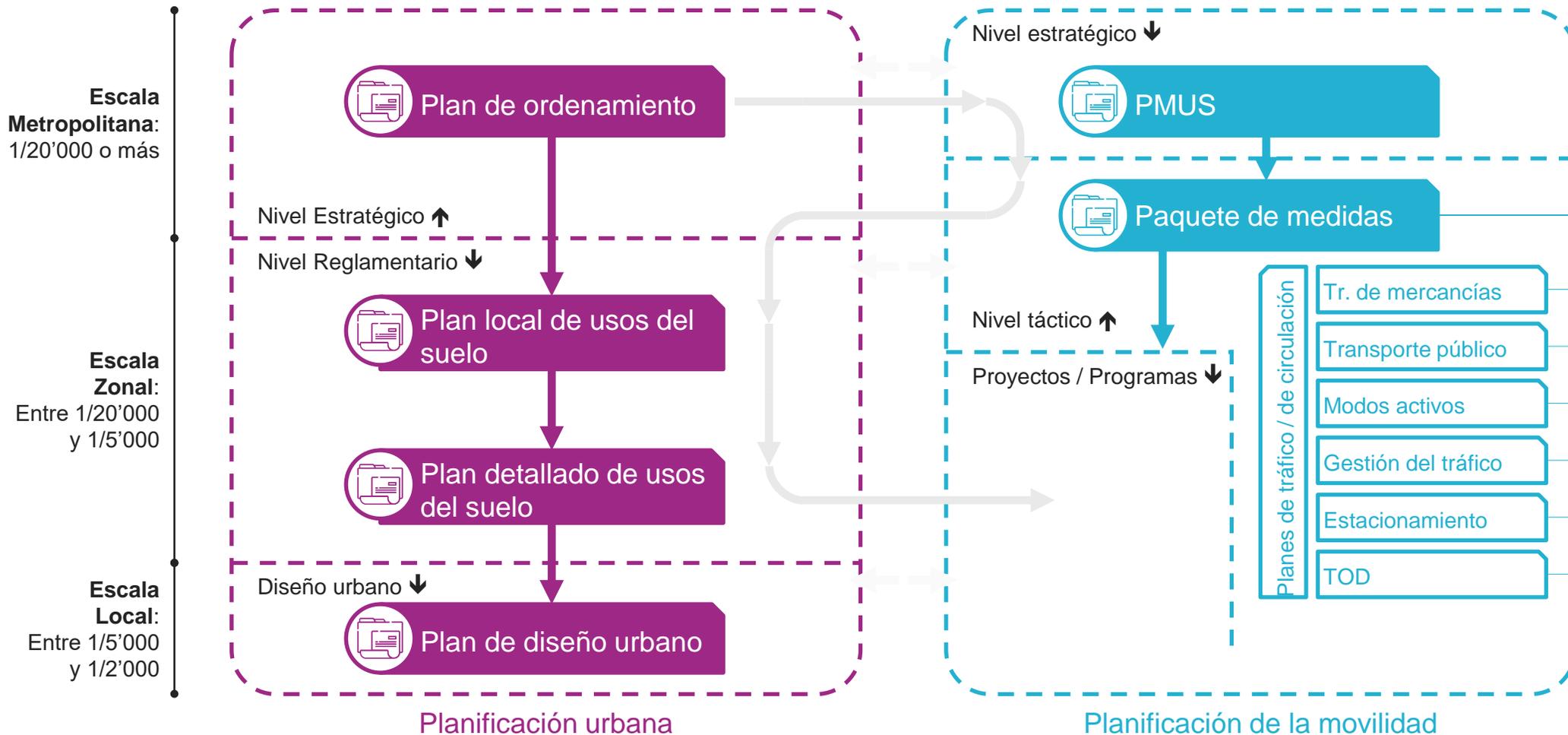
Eficiencia de las infraestructuras, servicios y vehículos

... mejorar los procesos de ordenación del territorio y las interacciones de los procesos de planificación de la movilidad.

Vínculo entre planificación urbana y planificación de la movilidad



Vinculación de los documentos de planificación



La situación actual

- Algunos éxitos, pero sobre todo muchas oportunidades perdidas
- Diferentes herramientas para integrar la planificación urbana y de movilidad



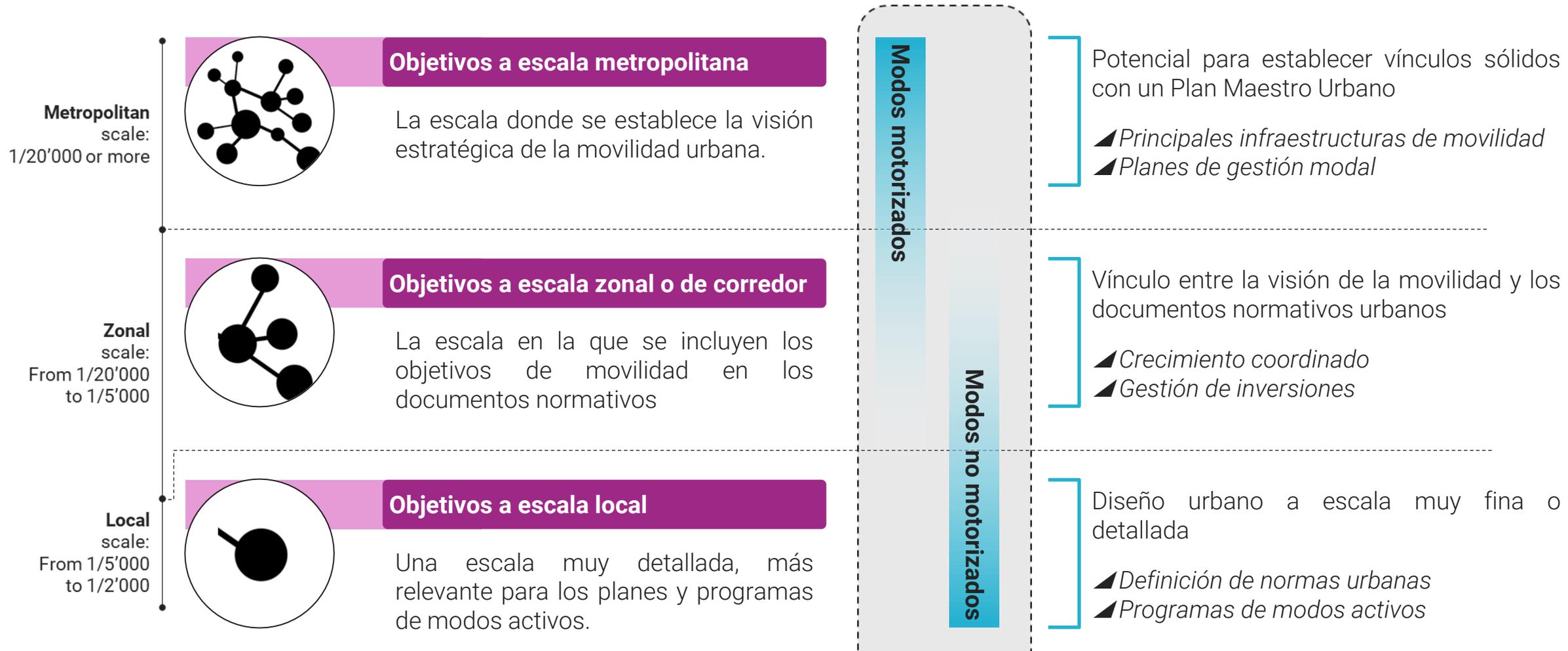
Cofinanciado por:



SYSTRA



Las 3 escalas de la planificación de la movilidad



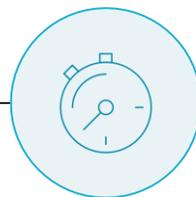
Cofinanciado por:



Niveles de integración

SITUACIÓN EN EL SUR GLOBAL

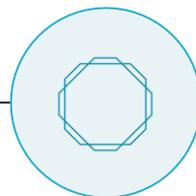
Principales **obstáculos** a la integración de la planificación urbana y de movilidad



Lapso de tiempo entre la elaboración de los documentos de planificación territorial y de planificación de la movilidad



Falta de diálogo institucional entre las autoridades encargadas de la planificación urbana y las responsables de la planificación de la movilidad o el transporte.



Planes excesivamente rígidos que dificultan las perspectivas de integración

Falta de planificación estratégica del transporte o la movilidad

Cofinanciado por:



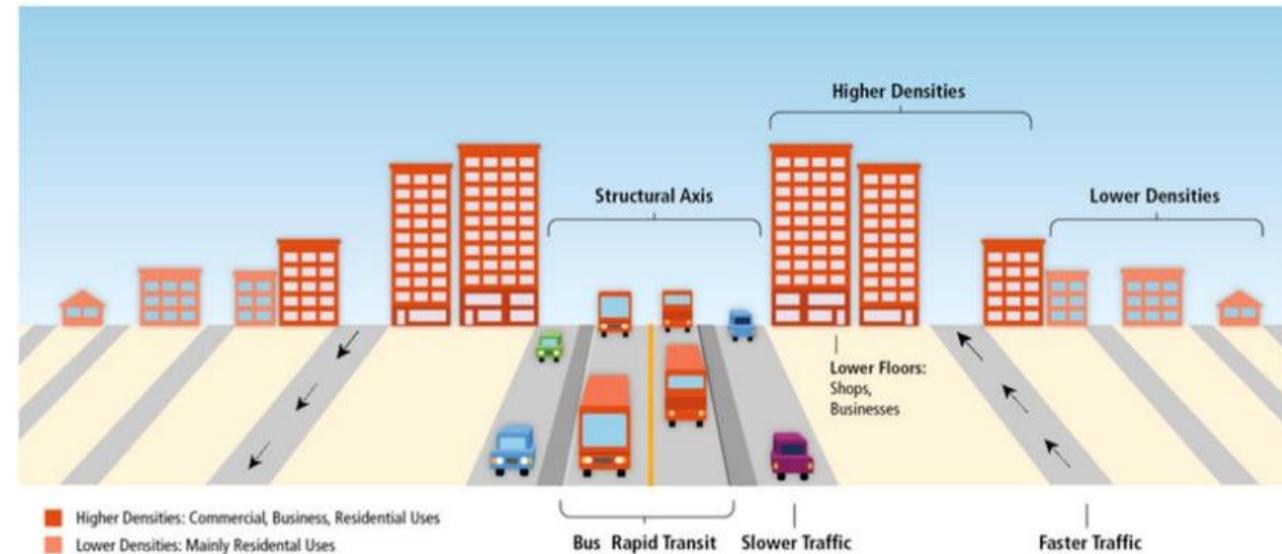
Algunas ciudades del Sur Global han desarrollado interesantes vínculos entre movilidad y planificación urbana, a la hora de buscar un desarrollo urbano bien gestionado y sostenible

Caso 1 : El famoso desarrollo del corredor de Curitiba

Muy temprano (1966) comenzó un proceso de desarrollo urbano **estructurado por grandes corredores urbanos** en los que se fomentaría una mayor densidad.

Adaptado a estos corredores y con el objetivo de simplificar la movilidad de la mayoría, el plan de uso del suelo definió las **densidades más altas junto a los principales ejes de transporte**.

A menudo presentado como una buena práctica, el caso de Curitiba es ejemplar, ya que consiguió crear una **fuerte coherencia** entre los usos del suelo y las densidades de población y de actividad.



Cofinanciado por:



Herramientas para la integración



Multipolaridad

Muchas ciudades del Sur Global siguen siendo **muy monocéntricas** (centro histórico, puestos de trabajo, principales instalaciones y servicios, etc.).

La multipolaridad en las ciudades busca el desarrollo de nuevos polos que puedan **contrarrestar** la importancia del centro principal.

La implantación de nuevos nodos requiere decisiones firmes en cuanto a medidas de movilidad y normas urbanísticas, pero también inversiones importantes por parte de los agentes públicos y privados.

Los polos secundarios de Uagadugú: una obra en curso



Herramientas para la integración



Densificación selectiva

Las densidades de población más altas son las más adecuadas para la implantación de modos de transporte público de capacidad media a alta, ya que a mayor densidad, **mayor demanda de transporte público**.

Necesidad de orientar determinadas zonas hacia la densificación esperando una demanda de transporte público más condensada, que **reduzca la duración de los viajes** y la necesidad de ampliar excesivamente las redes, al tiempo que se aumenta la cobertura territorial.

La densificación selectiva puede adoptar diversas formas:

- ▲ Aumentar la altura de los edificios para impulsar las cantidades de población que viven cerca del corredor.
- ▲ Introducir normas de construcción para fomentar espacios más pequeños.



Cofinanciado por:



Herramientas para la integración



Mayor capacidad transporte público

La implantación de estos modos (tren, tranvía, BRT) depende de unos niveles de demanda que justifiquen las importantes inversiones de capital necesarias para su implantación.

Dos objetivos para un transporte público de mayor capacidad:

▲ **La mejora de la calidad** de la oferta de transporte público reduce o invierte las tendencias de crecimiento de la motorización.

▲ Producir una red con una **jerarquía clara**, aparte de estar (re)estructurada en torno a la columna vertebral recién formada.

Jerarquía propuesta para el transporte público en Abiyán



Una nueva jerarquía en los sistemas de movilidad urbana. La reforma a gran escala de su sistema de transporte público se basa en un sistema de metro norte-sur y un corredor BRT oeste-este.



Cofinanciado por:



Herramientas para la integración

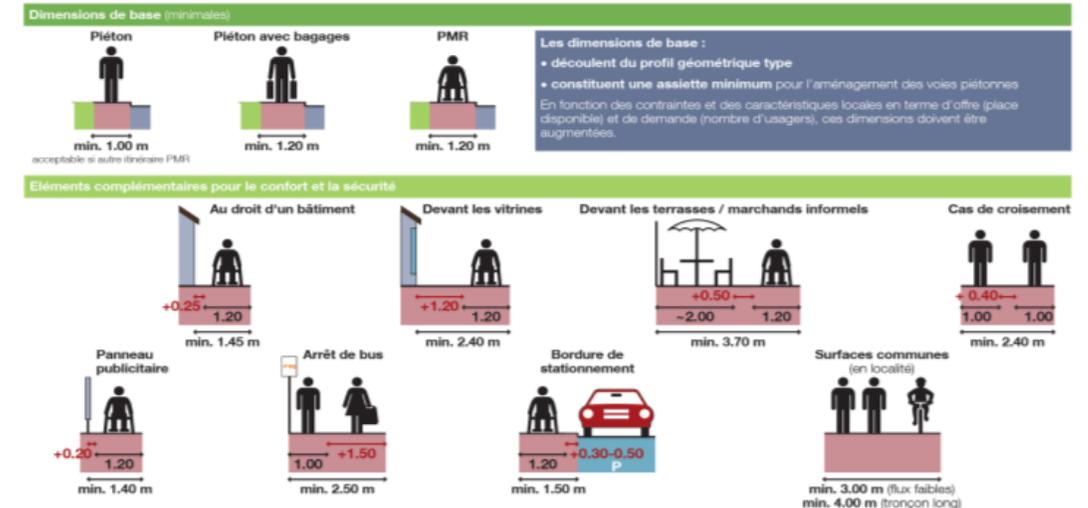


Condiciones mejoradas para los modos activos

Los desplazamientos a pie y en bicicleta se alinean con zonas urbanas "más lentas" en las que se fomentan los usos mixtos a nivel local.

La movilidad peatonal y ciclista también es especialmente relevante en torno a las estaciones de transporte público, sabiendo que la movilidad activa puede **irrigar las zonas** alrededor de las estaciones de transporte y **garantizar la conectividad de último kilómetro**.

Yaundé prepara una guía de modos activos



Yaundé se esforzó por mejorar las condiciones de movilidad activa en el centro de la ciudad, (i) peatonalizando una calle durante una semana y (ii) elaborando un conjunto de herramientas que definen las características mínimas que deben tener las aceras para mejorar la transitabilidad a pie en el centro.



Cofinanciado por:



Conceptos de integración



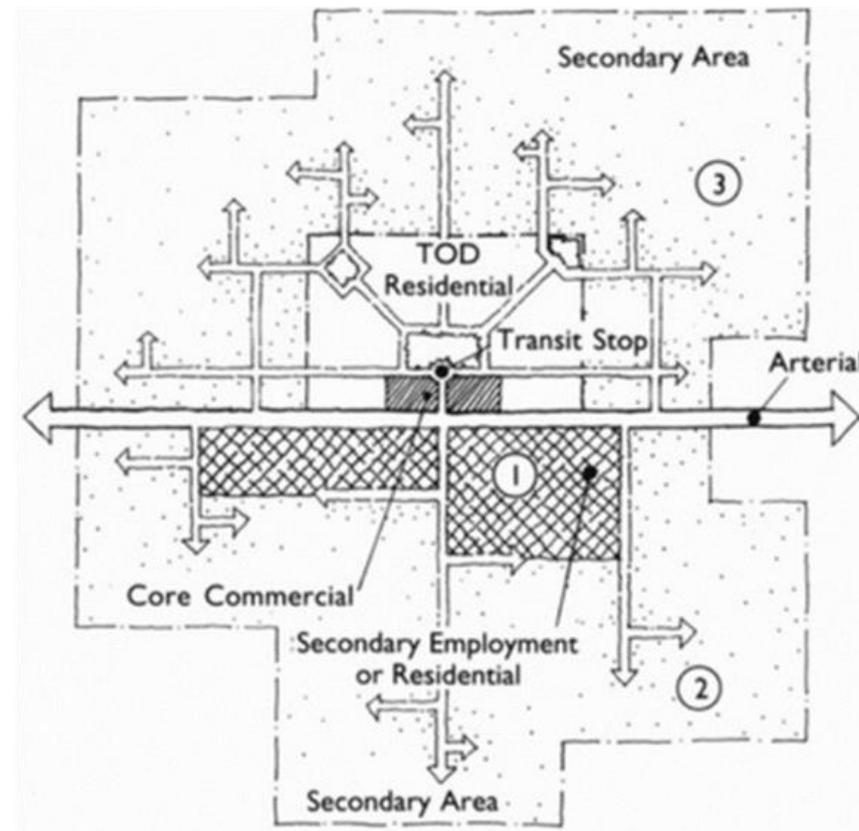
Desarrollo Orientado al Tránsito (DOT)

El enfoque DOT combina varias herramientas para mejorar la movilidad y reducir el uso del automóvil en la ciudad, sobre todo mejorando las dimensiones peatonal, ciclista y de transporte público.

El concepto de DOT crea, a diferentes escalas y siguiendo una jerarquía clara, **núcleos a lo largo de corredores de transporte público de alta capacidad**, con funciones bien definidas para los demás modos de movilidad. Los DOT dependen necesariamente de fuertes cambios estratégicos y normativos en la planificación urbana, para reorganizar los patrones de movilidad y densificar los grandes ejes urbanos.

Los DOT son ambiciosos y su alcance puede ser complejo, ya que requieren medidas de planificación urbana sólidas e inversiones sustanciales.

Representación general del DOT



Cofinanciado por:



Conceptos de integración

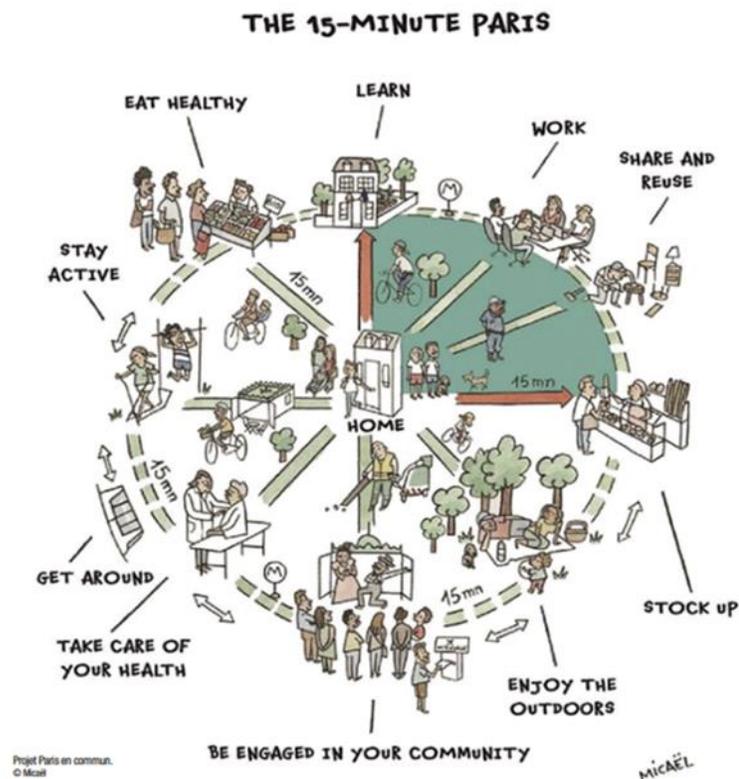


Ciudades de 15 minutos

El principio de la ciudad en 15 minutos consiste en que toda la ciudad es accesible y puede recorrerse en 15 minutos con los modos de movilidad activa (bicicleta y a pie).

Esto implica que las estructuras de las ciudades deben basarse en una **red de barrios** que ofrezcan todos los servicios necesarios.

Representación general de la ciudad en 15 minutos



Cofinanciado por:



Conceptos de integración



Barrios de 20 minutos

El principio del barrio de los 20 minutos consiste en que los **principales servicios urbanos** (sanidad, escuela, mercados, etc.) puedan alcanzarse en menos de 20 minutos a pie.

Representación vecinal general de 20 minutos



Cofinanciado por:



El proceso PMUS

Oportunidades para vincular la planificación urbana y de movilidad



Cofinanciado por:



SYSTRA



El proceso de planificación del PMUS



Cuando se está preparando o ya se está aplicando un documento estratégico de planificación urbana y, al mismo tiempo, se está elaborando el documento estratégico de movilidad -en este caso, un PMUS-, **debe pensarse inmediatamente en una vinculación entre ambos documentos**. Para ir más allá de un mero deseo, esta vinculación debe **planificarse cuidadosamente en todas las fases del proceso de planificación**.

El proceso de planificación del PMUS

Fase 1 - Preparación y análisis



Garantizar que se tiene en cuenta a todas las partes interesadas

Implicar a las partes interesadas institucionales y a otras partes interesadas a todas las escalas.

Identificar las funciones, responsabilidades, esfuerzos de colaboración y ámbito de actuación de cada parte interesada institucional, como mínimo.

Informar y comunicar: el consenso político y la visión compartida son claves para el éxito de la planificación.



Entrevistas



Talleres

Asistido por:



El proceso de planificación del PMUS

Fase 1 - Preparación y análisis



Preparar a las partes interesadas

Puntualizar el inicio del proceso PMUS con un taller importante para reunir a las partes interesadas.

Comunicación desde el principio sobre la importancia del vínculo entre movilidad y planificación urbana

Aspirar a la co-construcción de una visión compartida que reúna a todas las partes interesadas del territorio.



Taller inicial



Refuerzo de las capacidades

Asistido por:



El proceso de planificación del PMUS

Fase 1 - Preparación y análisis



Comprender el marco o marcos reglamentarios

Analizar todos los documentos existentes (estratégicos o reglamentarios). El análisis de los textos vinculantes existentes es clave.

Comprender qué vínculos existen ya entre la planificación urbana y los planteamientos de movilidad, y qué resultados pueden derivarse de ello.



Entrevistas



Talleres



Reuniones técnicas



Grupos focales

Asistido por:



SYSTRA



El proceso de planificación del PMUS

Fase 1 - Preparación y análisis

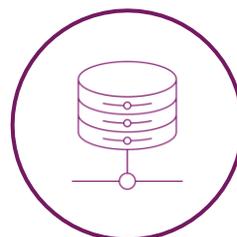


Evaluar y territorializar los datos

Representar la dinámica territorial utilizando los datos existentes.

Identificar, con carácter prioritario, los siguientes elementos: (1) crecimiento demográfico, (2) localización de los principales equipamientos de la ciudad, (3) cantidad de empleos y tendencias de localización y (4) fecha de entrega de las principales infraestructuras proyectadas.

Preparar encuestas sobre el terreno para colmar lagunas en los datos.



Bases de datos



Colecta de datos



Datos del territorio

Asistido por:



SYSTRA



El proceso de planificación del PMUS

Fase 2 – Establecimiento de vision y objetivos y creación de escenarios



Sensibilizar y buscar cambios de paradigma

Proponer una visión renovada y moderna de la movilidad mediante un cambio de paradigma.

Sustituir, cuando sea necesario, las prácticas establecidas que fracasen en la elaboración de planes de movilidad adecuados.

Garantizar una buena comunicación y eventos de co-construcción (talleres).



Talleres

Es durante estas sesiones de grupo cuando pueden compartirse los problemas u obstáculos y recogerse propuestas de cambio.

financiado por:



SYSTRA



El proceso de planificación del PMUS

Fase 2 - Establecimiento de vision y objetivos y creación de escenarios



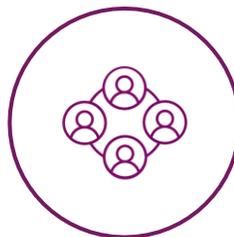
Definición de escenarios y refuerzo del vínculo entre los programas de ordenación territorial y movilidad

1| A escala metropolitana

Definir o mejorar los principales núcleos urbanos.

Analizar y revisar la morfología de la red de movilidad.

Enlazar los principales modos de transporte público con los nudos principales.



Participación comunitaria



Talleres



Reuniones técnicas



El proceso de planificación del PMUS

Fase 2 – Establecimiento de vision y objetivos y creación de escenarios

Definir escenarios y reforzar el vínculo entre los programas de ordenación territorial y movilidad

2| A escala de corredor o zonal

Estructurar corredores de transporte público de mayor capacidad.

Proponer opciones para gestionar el aparcamiento.

Buscar un uso mixto del suelo.

Localizar y poner en funcionamiento centros secundarios.



Participación comunitaria



Talleres



Reuniones técnicas



El proceso de planificación del PMUS

Fase 2 – Establecimiento de vision y objetivos y creación de escenarios



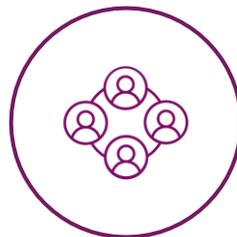
Definir escenarios y reforzar el vínculo entre los programas de ordenación territorial y movilidad

3| A escala local

Mejorar la accesibilidad local para los modos activos.

Definir zonas peatonales.

Introducir políticas de aparcamiento.



Participación comunitaria



Talleres



Reuniones técnicas



El proceso de planificación del PMUS

Fase 3 - Planificación de medidas



Definir medidas concretas hacia la integración

Garantizar un fuerte apoyo político e institucional a la estrategia de movilidad.

Introducir un diálogo técnico periódico entre urbanistas, expertos en movilidad y otras partes interesadas.

Definir un plan de acción que garantice el deseado desarrollo urbano "sostenible".



Principios



Reuniones técnicas

financiado por:



SYSTRA



El proceso de planificación del PMUS

Fase 3 - Planificación de medidas



Implantación de la conexión prevista entre ordenación territorial y movilidad

Supervisar y evaluar la integración del uso del suelo y la movilidad utilizando los indicadores propuestos.

Revisar las adaptaciones cuando sea necesario, manteniendo la visión general del PMUS.

Recoger las reacciones de todos los esfuerzos de aplicación.



Reuniones técnicas

Asistido por:



SYSTRA



Documentos prometedores para la integración



Cofinanciado por:



Conclusión



Cofinanciado por:



SYSTRA



Conclusiones

Los PMUS son un paso importante en la búsqueda de la integración del uso del suelo y la movilidad, pero...

En el contexto del crecimiento urbano mundial, el planteamiento de la movilidad urbana es cada vez más importante para configurar el desarrollo de las ciudades existentes o futuras.

Los PMUS son ahora herramientas ineludibles para buscar la movilidad urbana.

Las recientes mejoras no pueden ocultar el hecho de que la mayoría de las ciudades del mundo llevan a cabo la planificación urbana (cuando existe) sin tener ninguna visión o análisis sobre la movilidad urbana.

La realización de un estudio de movilidad no conlleva ajustes en los documentos vinculantes de planificación urbana, ¡debe contar con un fuerte apoyo político e institucional!



Conclusiones

Diferentes momentos para producir un PMUS

1.

Cuando no existen documentos urbanísticos.

El PMUS debe ser autosuficiente; también puede participar en la definición de la planificación estratégica urbana (y de la visión del uso del suelo).

2.

Cuando una ciudad ha elaborado o actualizado recientemente un plan estratégico de ordenación del territorio.

Permite al PMUS sentar las bases de la visión urbana estratégica y desarrollar la visión de la movilidad en consecuencia.

3.

Cuando los planes estratégicos de uso del suelo están obsoletos o no definen una visión clara de la planificación de la movilidad.

La cuestión clave de los PMUS será definir una visión de la movilidad a largo plazo (no debe quedar obsoleta a corto plazo).

4.

Cuando los documentos estratégicos se elaboran simultáneamente (caso ideal, pero bastante infrecuente).

Importancia de organizar varias rondas de debate para llegar a un consenso.



Cofinanciado por:



Caso Dire Dawa



Cofinanciado por:



SYSTRA



6

Preguntas, comentarios y despedida



Cofinanciado por:



PREGUNTAS Y RESPUESTAS

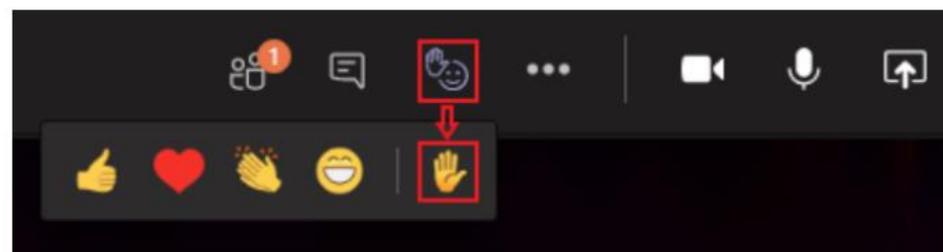
Chat

→ Publique sus preguntas en el chat y las incluiremos en las preguntas y respuestas



Hablar

→ Seleccione "Mostrar reacciones" en los controles de la reunión y, a continuación, elija "Levantar la mano". Todos los presentes en la reunión verán que has levantado la mano.



Cofinanciado por:



Thank you for your attention

Keep in touch



Subscribe to our newsletter [here](#)



Mobiliseyourcity.net



contact@mobiliseyourcity.net



[@MobiliseCity](https://twitter.com/MobiliseCity)



[MobiliseYourCity](https://www.facebook.com/MobiliseYourCity)



Cofinanciado por:



SYSTRA

