



## Aportaciones de ConBici al “Anteproyecto de Ley de Arquitectura y calidad del entorno construido”

### **Situación y contexto.**

Existen suficientes normativas y estrategias para que nuestras ciudades y pueblos dispongan de una alta calidad ambiental, social y económica: Leyes y estrategias de calidad ambiental y acústica, de accesibilidad universal, de transporte, de medio ambiente, de suelo y paisaje, de comercio, etc, ...

Sin embargo, nuestros pueblos y ciudades NO son accesibles, no son aptos para la infancia, ni para las personas mayores y con movilidad reducida, no son saludables ni cumplen con los estándares de calidad, no están adaptadas para la actividad productiva (aunque se haya mercantilizado) ni para la actividad de los cuidados o la convivencia ciudadana, hay una alta inequidad, pobreza, desaparece el comercio local tradicional, coexiste una amplia tipología de viviendas vacías e infraviviendas y de vías no aptas para la estancia y disfrute del espacio común.

Hacen falta normas marco, tanto de movilidad que regulen los flujos, los viajes y las interacciones entre personas, actividades y servicios/recursos, como de calidad del espacio urbano, que regulen las estructuras, los espacios, los equipamientos y las localizaciones y normas en cuanto a la arquitectura, que aseguren la calidad de cada una de los elementos que configuran la ciudad y que se relacionan a través de la movilidad. Y estas normas **han de estar estrechamente vinculadas**.

Urge, por tanto, una nueva regulación del diseño arquitectónico, urbano y territorial que contemple el derecho a la movilidad de las personas a acceder a los bienes y servicios que ofrece un territorio y no sólo al tráfico motorizado, adaptada a las normativas europeas y a sus nuevas directrices.

## 2. PROBLEMAS QUE SE PRETENDEN SOLUCIONAR CON LA NUEVA NORMA

El cumplimiento efectivo del derecho a la ciudad que contemple la calidad de las arquitecturas y los espacios, para una vida digna de todos los colectivos sociales con equidad. Espacios y equipamientos plenamente accesibles y conectados, muy eficientes (energética y económicamente) y atractivos, que mantengan un paisaje y condiciones ambientales y de salud óptimos, que garantice la integración de usos y colectivos, de todos los colectivos, que enlace con su pasado y lo proyecte hacia un futuro mejor, que asegure la cercanía “ciudad de los 15 minutos” de los servicios de primera necesidad: empleo, educación, sanidad, servicios sociales y culturales, comercio, servicios administrativos, etc..

Una norma y estrategia que convierta los objetivos y las declaraciones de otras normas, en procedimientos reales para su aplicación, y que ponga los mecanismos y las garantías para que, desde su aprobación, toda nueva acción vaya orientada a la calidad de vida del entorno (físico y socioeconómico) construido.

Una norma que reoriente y concrete al resto de leyes hacia un desarrollo urbano sostenible real, un urbanismo de proximidad, integrado, compacto, con tipologías de calles y vías de uso compartido, acordes a principios de ciudad amable y cuyo diseño garantice **la seguridad de las personas, modelo 8-80**, intuitivo para que cualquier persona durante su uso, independientemente de sus características y capacidades, sepa cómo comportarse y lo haga sin peligro, diferenciando entre: calles activas (exclusivamente ciclo-peatonales o residenciales) y vías con tráfico (de destino/barrio/30, de distribución y arterial) .

La arquitectura y su papel dentro de la ciudad, debe favorecer la igualdad e integración de toda la ciudadanía, ser adaptativa con las nuevas circunstancias y favorecer un desarrollo urbano social, económica y medioambientalmente sostenible.

La bicicleta se ha reafirmado en los últimos tiempos como solución potencial ante la crisis ambiental, los nuevos condicionantes de interacción social, uso del espacio público y salud de la población, en un momento en el que dichas problemáticas han adquirido el papel de prioritarias.

La bicicleta es por naturaleza más amable con la ciudad y las personas que la habitan, en cuanto a escala, velocidad, infraestructura requerida, afectaciones medioambientales y es una herramienta de integración, especialmente con la nueva diversidad de modelos (con y sin asistencia eléctrica).

Por lo tanto la ciudad y sus edificaciones deben estar no solo preparadas para asumir el creciente número de usuarios de la bicicleta, sino que debe favorecer que dicho crecimiento adquiera todo su potencial, debido a sus múltiples beneficios.

Es necesario que las administraciones públicas pongan en valor y primen el desplazamiento a pie y en bicicleta al tiempo que promueven una arquitectura de calidad, vinculada, que es aquella sensible a personas usuarias, sus necesidades y su desarrollo individual y colectivo.

### 3. NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE SU APROBACIÓN

La declaración de emergencia climática, la crisis sanitaria y socioeconómica por el COVID-19, y la reiterada confirmación de que España presenta fuertes deficiencias en equidad, accesibilidad universal, calidad del aire y acústica, eficiencia energética, sistema laboral local, calidad edificatoria, entornos saludables para todas las personas, nos indican que no podemos seguir haciendo normas parciales con objetivos a largo plazo, ni normas que no enfrenten los problemas en su integridad y su gravedad.

Hace falta una nueva generación de normas que integren la reconversión de los entornos y espacios habitados (ley de calidad de entornos construidos) con sus flujos y relaciones (ley de movilidad), los principios y objetivos de las leyes y estrategias ambientales, de calidad del aire y acústica, de ciudades saludables y educativas, desarrollo local sostenible, bienestar social, economía sostenibles.

Normas alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (objetivo 11) para **Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles**

En edificación hacen falta un normas que asegure que tanto la arquitectura como su aportación a la ciudad sea favorable, sensible estéticamente a su entorno, que no solo cumpla sus propios requisitos funcionales, sino que posibilite funcionalidades y movilidades urbanas, que sea eficiente energéticamente, que no genere ni favorezca contaminación atmosférica, acústica y lumínica hacia su entorno, que sea accesible para todos los usuarios.. En definitiva, para crear una ciudad más inclusiva, segura , resiliente y sostenible, (alineada con el objetivo 11 de los ODS) es necesario que cada uno de los edificios, como elementos componentes de la ciudad, sean también coherentes con dichos objetivos.

Actualmente, en muchos casos el coche ha sido desproporcionadamente favorecido, siendo el primer condicionante de diseño y concediéndole un porcentaje elevado de la superficie total del edificio, esto se traduce en que el vehículo particular motorizado ha sido ampliamente beneficiado económica y socialmente. Para conseguir arquitectura que cumpla las nuevas necesidades de sus usuarios y ciudades más sostenibles, seguras y con mejor calidad de vida, es necesario revertir esta balanza.

En los proyectos de arquitectura, deberían priorizarse los medios de transporte activo y sostenible, en primer lugar conceder a la movilidad peatonal los accesos y circulaciones más cómodos, agradables y directos, seguidos de otros medios de transporte eficientes, como son la bicicleta y el transporte público. Particularmente en núcleos urbanos, donde son reconocidamente la opción más sostenible y beneficiosa individual y colectivamente.

El acceso peatonal y ciclista debería anteponerse a cualquier otro, por las calles más agradables y conectadas con sus itinerarios habituales, con vestíbulos y accesos adaptados y de calidad, los aparcamientos de bicicletas deberían ser exigibles, con aún más hincapié que el aparcamiento de cualquier otro vehículo, que siempre será menos sostenible. Su dimensionado debe ser acorde al uso y ocupación del edificio, puesto que la falta de estos equipamientos no debería ser un factor de desmotivación para el uso de medios de movilidad sostenible.

La prioridad de movilidad sostenible, debe ser de exigencia en todo tipo de arquitecturas. La presencia de aparcamientos de bicicletas, que permitan este tipo de movilidad es particularmente importante en:

- Los edificios de carácter público, por su necesaria labor ejemplarizante y porque al igual que se suele pensar en ofrecer a quienes trabajan en ellos o los usan plazas de aparcamiento para coche, con más motivo hay que proporcionar plazas para bicicletas.
- Edificios de Pública Concurrencia, por requerimientos de funcionamiento y dimensionado acorde a cada uso.
- Los edificios de uso educacional, por su labor formativa en valores, para que desde prontas edades se puedan adquirir hábitos de vida positivos individual y colectivamente, para permitir la conciliación de los progenitores y para favorecer la equidad.
- En estaciones, intercomunicadores y edificios vinculados al transporte, donde los aparcamientos son imprescindibles para la intermodalidad y permitir así el uso de transporte público a más personas. Además los recorridos deben ser cómodos para todo tipo de bicicletas.
- Centros de trabajo y polígonos, como principales focos de movilidad, el transporte caminando o en bicicleta significa hábitos diarios saludables y una considerable disminución de contaminación.
- Zonas comerciales, especialmente el pequeño comercio, ubicado habitualmente en el centro de la ciudad, favoreciendo el comercio de cercanía y siguiendo el saludable modelo de ciudad en 15 minutos.
- Centros culturales y deportivos, en coherencia con su carácter enriquecedor y saludable para la ciudadanía
- En los espacios verdes y naturales, colaborando en su capacidad de esparcimiento, haciéndolos más accesibles y evitando las huellas negativas que generan otras alternativas de transporte.
- En bloques de viviendas y zonas residenciales, como definidores del estilo de vida y como herramienta “generadora de barrio”, debido a la elevada capacidad de interacción con el entorno. Se pueden desarrollar los aparcamientos de bicicletas en múltiples versiones según cada caso, aparcamientos comunitarios de barrio, guardabicis, aparcamiento en cada bloque de viviendas...

#### 4. OBJETIVOS DE LA NORMA

- Priorizar la reconversión urbana y edificatoria a altos estándares de calidad antes que nuevos desarrollos urbanísticos y nuevas construcciones.
  - Alcanzar en una década los estándares de zonas verdes, calidad acústica y ambiental, entornos saludables, etc. recomendados por la OMS.
  - Alcanzar las “ciudad/pueblo de 15 minutos” en el acceso a los servicios y actividades básicas.
  - Erradicar las infraviviendas, los edificios ineficientes energéticamente, las fuentes de ruido y contaminación (actuar sobre fuentes no al “final de la tubería”).
- Devolver al entorno urbano su función de relación social, garantizando espacios plenamente accesibles, cómodos, seguros y saludables, que contemple a todos y cada uno de los colectivos y no sólo al ciudadano estándar que termina siendo el adulto, varón, empleado, con auto, y sin problemas funcionales.
  - Donde la infancia puedan desplazarse de forma autónoma a la escuela (15% de la población), los mayores (cerca del 20% de la población) salir de sus casas sin barreras (falta de bancos, sombras, riesgos de atropello, zonas verdes a su alcance...), las personas con movilidad reducida (un 20% de la población).
  - Cediendo más superficie a la movilidad peatonal y espacios urbanos estanciales, y enriquecerlos con arbolado, bancos y mobiliario urbano, que los hagan más accesibles
  - Preparar las edificaciones para las nuevas corrientes de movilidad, favoreciendo las más sostenibles y eficientes
- Recuperar un paisaje urbano, ambiental y estéticamente atractivo,
  - Donde la actividad de los cuidados (>50% del PIB) encuentre facilidades para su desarrollo, y la actividad productiva esté integrada en las zonas residenciales.
  - Que conserve el comercio tradicional de proximidad e integrado en un desarrollo urbanístico Eco2 (donde lo económico se soporte en lo ecológico),
- Establecer los promotores, los mecanismos y sus controles, para que, por parte de las diversas administraciones, se cumplan y se hagan cumplir eficientemente durante la próxima década, los objetivos: ambientales, de accesibilidad universal, salud urbana, desarrollo local sostenible, vivienda de calidad, etc. contempladas en diversas leyes y estrategias, pero que no se cumplen, al menos de manera suficiente.

## 5. POSIBLES SOLUCIONES ALTERNATIVAS, REGULATORIAS Y NO REGULATORIAS.

Existe suficiente legislación, que si se cumpliera se mejoraría de una manera importante la calidad de vida y la sostenibilidad (ambiental, económica y sociocultural), sin embargo, ni esta se está cumpliendo de manera eficiente y además coexiste con mucha otra normativa e inercia que permite que las acciones favorables a intereses particulares y contrarias al bienestar colectivo sigan siendo mayores.

Una buena difusión de la normativa existente, entre la ciudadanía, pero también entre los responsables comunitarios de aplicarlas, apoyada por estudios (y evidencias) de su rentabilidad económica, social y ambiental sería de gran ayuda. Sin embargo, una ley ómnibus sobre el entorno construido que estableciera los mecanismos y los actores para que toda acción pública se dirija a la calidad de vida de todos y cada uno de los actores sociales supondría una garantía legal para conseguir este objetivo.

### *Definición:*

#### **Aparcamiento de bicicletas seguro:**

Un aparcamiento de bicicletas seguro tiene una capacidad que satisfaga las necesidades del contexto en todas las circunstancias, el modelo es suficientemente seguro y se dispone de la manera más funcional, se ubica en un lugar preferente, con fácil acceso a la edificación y a su núcleo de comunicaciones; si el edificio consta de servicio de vigilancia o videovigilancia, se ubica donde pueda ser controlado y próximo a las zonas de mayor movimiento de personas, en un lugar visible para fomento de su uso y mayor seguridad.

### *Recomendaciones técnicas:*

Guía del IDAE / BACC (ConBici)

Informe DGT